
MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Capitán de Navío
Oscar Ramos Montoya

SUB-DIRECTOR
Capitán de Fragata
Raúl Arboccó Liceti

JEFE DE EDICION
Capitán de Corbeta
Eduardo Bucher Umlauff

Dirección y Administración
Dirección de Información
de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Teléfono 635151 - 240
Lima - Perú

Coordinador de Edición:
Dr. Hugo Cárdenas M.

Impresión: ABRIL S.A.

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

REVISTA DE MARINA
Año 81 Vol. 380 No. 1
Enero-Febrero, 1988

CONTENIDO

Editorial
RENOVACION CONSTANTE 4

Artículos

EL CHAFF EN LA DEFENSA ANTIMISIL 5

MOTIVACION: EL PODER OCULTO 15

LA TORMENTA PERUANA A LAS FINALES DEL SIGLO XX: SUBVERSION Y TERRORISMO 21

VERTIGO 43

ESTUDIO CRITICO DEL COMBATE DE ISLAY 49

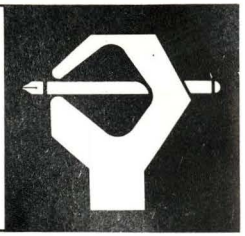
EL PROYECTO NACIONAL: APROXIMACION A UN ESQUEMA 73

SUBVERSION: RECORDANDO LA HISTORIA "AMERICA" PARTE II 81

SISTEMA NACIONAL INTERAMERICANO DE LA DEFENSA NUCLEAR PASIVA 98

Crónicas
IMAGEN Y PRESENCIA DE LA MARINA EN LA REVISTA MUNDIAL 115

EDITORIAL



A sólo doce años del siglo XXI, 1988, año de esperanzas y de superación en nuestra vida institucional, estamos viviendo constantemente una situación de cambio, en la política de nuestro país, cambios incluso en las condiciones climatológicas, rúbrica de nuestra actual década.

La Revista de Marina, órgano de información de la Marina de Guerra del Perú también se suma a esta situación de cambios pero en forma de superación. La renovación es parte de nuestra vida y aquí queremos también entrar en este nuevo estilo y para ello, la Dirección de Información responsable de la edición, ha iniciado un verdadero cambio, no sólo en el diseño gráfico de la carátula y el formato, sino en lo que es más importante, su contenido.

Queremos una revista de corte renovado e interesante, con artículos verdaderamente profesionales, enfoques de actualidad, pero también históricos que destaquen glorias vividas por nuestros héroes. Tendremos así artículos, crónicas, reportajes, entrevistas, una bitácora y en fin todo lo que sea interesante para el lector. Esperamos sus cartas y comentarios e igualmente sus artículos para ser publicados. La Revista de Marina tiene un grupo de trabajo integrado por Oficiales de Marina, historiadores, periodistas, diagramadores, gente con experiencia y capacidad profesional que está trabajando para las siguientes ediciones.

Este primer número marca así una pauta de renovación; sin embargo, la Dirección de Información está abierta a las críticas y sugerencias e igualmente insta a todos los miembros de la Institución a ser suscriptores para estar así informados de nuestra realidad. Nuestra obra es difícil pero agradable en su realización y por ello, confiamos que este nuevo estilo sea para todos un aliciente para seguir leyendo nuestra nueva REVISTA DE MARINA en su "RENOVACION CONSTANTE".

ARTICULOS



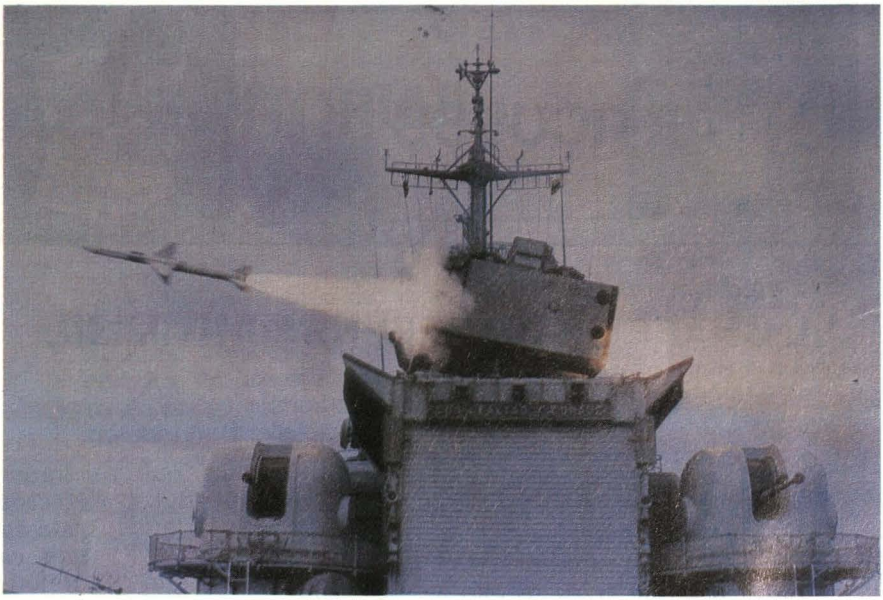
EL CHAFF EN LA DEFENSA ANTIMISIL

Capitán de Corbeta
MARCO BALESTRINI PONCE

Es común que se traten las bondades o defectos de tal o cual sistema de lanzadores CHAFF, pero es también común que se desconozca la filosofía de empleo que el diseñador tenía en mente al crear aquel sistema particular.

Nosotros los usuarios debemos tratar de conocer la filosofía del diseño, para poder adecuar nuestras expectativas o necesidades a los sistemas con que se cuenta ó a aquellos que se pretende adquirir y evaluarlos así con los parámetros más adecuados.

Premisa fundamental, es que la guerra electrónica sólo es efectiva cuando los usuarios conocen lo suficiente de radares como para saber cuáles son sus puntos débiles. Esto obliga, al estudio concienzudo de los emisores de la amenaza con la finalidad de determinar qué táctica o técnica se puede emplear para degradar su performance y engañarlos. Lo que se va a tra-





tar en este artículo son los roles operacionales que cumplen aquellos sistemas lanzadores de CHAFF concebidos para ser utilizados desde plataformas de superficie.

El objetivo prioritario de los sistemas lanzadores de CHAFF embarcados, es conseguir el desvío de los misiles antibuque de guiado radárico. Para lograr esto, las nubes de CHAFF deben tener suficiente superficie equivalente de radar (RCS), deben desplegarse con tiempo y en la posición relativa correcta.

Definición.— Se define como RCS al área transversal de radar del blanco, la cual es aquella área ficticia que al ser iluminada por la misma energía electromagnética genera un eco igual al producido por el blanco.

Son tres los efectos (ver figura 1) que pueden perseguirse con un lanzamiento de CHAFF dentro del campo de la defensa contra misiles antibuque (ASMD)

— Confusión del operador del radar de búsqueda enemigo.
— Efecto de dilución.
— Efecto centroide.

Confusión del operador del radar de búsqueda enemigo

Se pretende conseguir la confusión del operador enemigo creando blancos adicionales sobre la pantalla del radar de búsqueda, antes de que se realice el enfrentamiento, para dificultarle la selección del blanco verdadero. De este engaño, sólo cabe esperar una ventaja táctica inicial ya que demora la designación a las armas y el posterior fuego enemigo, pero su duración es limitada y el fuego no puede ser impedido indefinidamente ya que las características de las nubes varían y en un momento u otro serán incapaces de seguir enmascarando al blanco verdadero. Esto puede de alguna manera atenuarse si se hace una resiembra para reforzar aquellas nubes que se están dispersando. Sin embargo, la capacidad MTI de los radares enemigos para ver a través del CHAFF puede hacer inútil su uso en gran escala. Como efecto secundario, cuando se usa por mucho tiempo, se obtiene la fatiga del operador de radar enemigo, quien es obligado a enfrentarse a una situación totalmente confusa en la pantalla del radar.

Para que el Chaff sea efectivo, las nubes deben ser lo suficientemente grandes y con áreas reflectantes similares al blanco que pretenden enmascarar.

El CHAFF debe dispararse a bastante distancia del eco verdadero, para crear otro blanco claramente diferenciado, pudiendo como mínimo considerarse 1 km de distancia. El patrón de sembrado debe ser aleatorio.

Para este efecto, se utiliza principalmente el CHAFF de largo alcance aunque también puede utilizarse el de mediano alcance. Este sistema no puede ser considerado como el primario de defensa antimisil y es el único efecto que cabe perseguirse con el

CHAFF lanzado por proyectiles de artillería.

El tiempo en que el CHAFF empieza su efecto dependerá del tiempo de vuelo del proyectil sumado al tiempo de formación de la nube y por lo general es superior al minuto.

Efecto de dilución

Esta táctica, trata de conseguir que cuando un misil de autoguía radárica encienda su transmisor (Homing o Seeker) e inicie su fase de búsqueda, encuentre primero un eco falso y lo siga en lugar de traquear al buque. Por lo tanto, la nube de CHAFF debe situarse dentro del arco de búsqueda del radar de misil, pero lo suficientemente lejos del eco verdadero para evitar que una vez enganchado el misil sobre el CHAFF, pueda saltar sobre el buque.

Para este efecto, se utiliza el CHAFF de mediano alcance y para su lanzamiento debe considerarse que no se conoce el momento exacto del disparo del misil enemigo y por lo tanto, debido a que el buque puede estarse desplazando a alta velocidad y el viento puede provenir de diferentes direcciones, la distancia y dirección de lanzamiento deben calcularse de tal forma que no hayan cambios en la geometría del sembrado a la hora que el misil empiece a transmitir en su fase de búsqueda. Esto puede obligar a mantener el rumbo y velocidad del viento, lo cual hace especialmente vulnerable a la unidad de superficie atacada, cuando el disparo se hace desde una marcación perpendicular a la dirección del viento ya que le presenta el través (máxima RCS) al misil. Muchos sistemas de este tipo tienen introducidas geometrías de lanzamiento preestablecidas, que hacen frente a un sistema de guiado tipo, concebido por el diseñador y conforme la amenaza se aleje de la norma serán menos efectivos. Es necesario analizar para cada amenaza si los disparos de las geometrías preestablecidas caen dentro del arco de búsqueda del misil enemigo y crear tantas geometrías como sean necesarias para enfrentar a cada amenaza particular.

Esta táctica de lanzamiento puede realizarse en forma simultánea con el empleo de un sistema de CME activas (Dump Decoy) que utilice el robado o captura de la puerta de distancia (RGPO, RGPI, RANRAP, etc.). Lo que sucede es que si se consigue romper el traqueo en distancia, el misil, al carecer de eco, automáticamente revierte a la fase de búsqueda y puede adquirir al CHAFF como su blanco. Cabe mencionarse que la mayoría de los misiles modernos mantienen su rumbo durante esta nueva fase de búsqueda a pesar de haber perdido el traqueo, ya que pasan el último dato de la posición del blanco a memoria.

Si no se conoce el instante

en que el misil comienza a transmitir, el RGPO y el lanzamiento del CHAFF deben realizarse como mínimo cuando éste se encuentre a 7 millas del blanco.

Hay misiles que al abrir su ventana inician una búsqueda en distancia ascendente y otros lo hacen en forma descendente. Asimismo, hay los que inician su búsqueda en marcación de izquierda a derecha y otros que lo hacen al revés. Lo expuesto nos permite entender que es necesario conocer el tipo de amenaza que enfrentamos para tomar la decisión más adecuada y ubicar la primera nube de manera de garantizar que sea el CHAFF lo que el misil enganche primero. Logrado este primer lanzamiento se puede lanzar en las otras direcciones si el tiempo lo permite.

Por lo expuesto, es obvio que para el empleo de esta táctica es necesario conocer la dirección de aproximación del misil (MAGE o radar).

El tiempo en que el CHAFF inicia su efecto depende del tiempo de vuelo del proyectil sumado al tiempo de formación de la nube, pero por lo general, es superior a los treinta segundos.

Efecto centroide

Es la más efectiva de las tácticas de empleo de CHAFF y está diseñada para engañar el modo de seguimiento del radar de autoguía del misil. Este efecto, consiste en introducir inicialmente pequeños errores en los circuitos de seguimiento angular del radar del misil, al desplegar la nube CHAFF muy cerca del buque, dentro del mismo volumen de pulso que ocupa este último.

Se entiende por volumen del pulso, al espacio que tiene una longitud igual al ancho del pulso, un ancho igual a la longitud transversal del haz y una altura igual al ancho vertical del haz. Puede considerarse como el total de la radiación emitida por un transmisor radar durante un impulso. (Ver figura 2).

El volumen del pulso para una señal de radar determinada tiene una longitud constante en distancia medida en la dirección de emisión del radar, que es aproximadamente 500 pies por cada microsegundo de ancho de pulso. Las dimensiones horizontal y vertical expresadas en yardas varían con la distancia al radar y pueden obtenerse por medio de las siguientes formulas:

$$W = \frac{AHH \times D}{60 \text{ (valor constante)}}$$

$$H = \frac{AHV \times D}{60 \text{ (valor constante)}}$$

donde:

W — Ancho del volumen del pulso en yardas
H — Altura del volumen del pulso en yardas
AHH— Ancho del haz horizontal en grados
AHV— Altura del haz vertical en grados
D — Distancia al radar en yardas.

Durante el tiempo que ambos blancos están dentro del volumen del pulso, el radar sigue al blanco formado por la combinación del buque y el CHAFF, centrado en una posición vacía, "centroide", que depende primordialmente de la relación entre ambas superficies equivalentes de radar y de la magnitud y dirección relativa de la separación entre el buque y el CHAFF. Al acercarse el misil, las dimensiones físicas del volumen del pulso van disminuyendo, debido a que el arco que subtiende el haz del radar se hace menor al acortarse la distancia y se alcanza un punto en el cual ya no caben dentro de él el buque y el CHAFF, lo cual obliga al radar del misil a tomar una decisión y engancharse sobre uno de los dos ecos. Si la superficie equivalente de radar que presenta el CHAFF es suficiente, el misil se enganchará sobre él; e incluso en caso contrario, todavía existe la posibilidad de que el misil no sea capaz de maniobrar con tiempo suficiente para dar en blanco.

Para conseguir este efecto, es necesaria un área reflectante igual o superior a la del blanco que ha de protegerse. La efectividad de esta táctica se mejora si se realiza en simultáneo con maniobras y armas convencionales.

Cuando se busca el efecto centroide debe dispararse siempre hacia barlovento y a corta distancia, con un solo montaje de los disponibles, precisamente el más próximo a la dirección del viento, con la finalidad de que el buque pase por debajo de la nube. No es necesario tomar en cuenta la marcación ni la distancia al misil que se acerca. La figura 3 ilustra este proceso de manera esquemática.

El momento de disparar el CHAFF es cuando por radar se determina que el misil alcanza la distancia de enganche (a falta de datos más precisos, debe considerarse 7 millas). Si no se tiene esta información, deberá lanzarse inmediatamente después de ser iluminados constantemente por el radar del misil, lo que se sabrá por MAGE. Por último, aunque menos deseable que los dos casos anteriores, el avistamiento del misil indica el momento de lanzar el CHAFF.

El buque debe maniobrar para evitar presentar el través (máxima RCS) al misil y para lograr un viento relativo entre 15 y 35 nudos de manera que la nube de CHAFF inicialmente formada muy cerca del buque pase sobre éste y luego se desplace rápidamente alejándose y con suerte se lleve consigo al misil.

El tiempo en que el CHAFF empieza su efecto depende del sistema empleado. Algunos fabricantes señalan tiempos de formación de la nube de 3 a 5 segundos. La mayoría de estos sistemas constan de lanzadores muy compactos que pueden ser embarcados en todo tipo de unidades.

Comparación de tácticas

El factor primordial que determina cuál de estas tácticas ha de utilizarse, es el tiempo de alerta disponible para el lanzamiento del CHAFF. Si el tiempo es suficiente puede lanzarse el CHAFF largo o el de alcance medio; en la mayoría de los casos esto implica la detección de la unidad lanzadora enemiga con suficiente antelación, lo cual no es siempre posible, ya que la amenaza puede estar constituida por misiles disparados desde defensas de costa (como sucedió en la guerra de las Islas Malvinas), submarinos, buques de superficie y aviones que pueden inclusive disparar utilizando sólo información de MAGE.

Además, se necesitan sensores bastante sofisticados para poder detectar a los misiles en vuelo y permitir tiempo para la evaluación de la amenaza y la reacción.

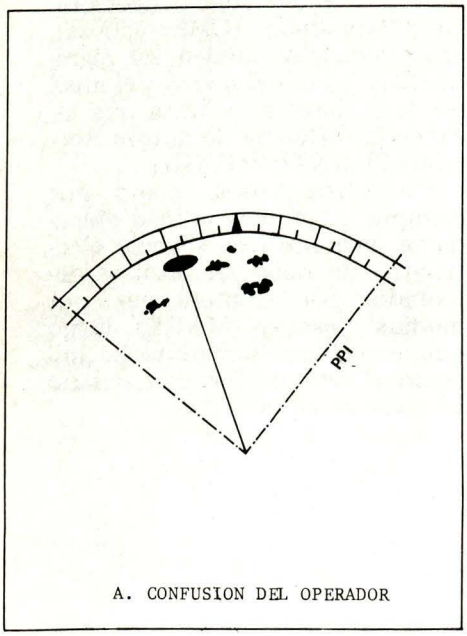
En la mayoría de los casos la primera indicación de que existe una amenaza, es la detección del misil con los radares de búsqueda; siempre y cuando el plan CONEM permita que estén en servicio. En las unidades tipo destructor los alcances de detección son de aproximadamente 10 km., asumiendo que existe una buena performance MTI, con un misil de RCS de aproximadamente 0.1 m^2 y un estado de mar de 3 a 4.

Si además el radar está siendo objeto de interferencia electrónica intencional, (CME activas), estos alcances pueden ser significativamente reducidos y el misil no será detectado hasta que alcance la distancia de autoprotección (BURNTHROUGH).

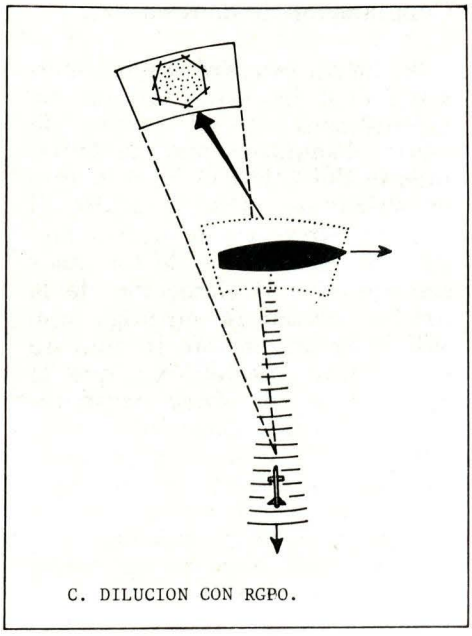
En otros casos, como por ejemplo cuando la unidad atacada se encuentra en silencio electrónico de radar, el misil es detectado por primera vez por medios pasivos (MAGE) luego que la cabeza buscadora ha iniciado su transmisión y ha pasado a la fase de adquisición.

Muchos misiles modernos pueden iniciar su transmisión a distancias alrededor de los 5 km. o menos del blanco. Basándonos en estos datos el tiempo de reacción disponible es muy corto; para misiles con velocidades de alrededor de Mach 1 se reduce a aproximadamente 15 segundos. Bajo estas condiciones el empleo de CHAFF de largo o de mediano alcance es de muy poco valor táctico, ya que estos tipos de CHAFF deben ser empleados mucho antes de que el misil haya adquirido al blanco.

Esto nos lleva a la conclusión de que los sistemas de ruptura del traqueo como son los sistemas lanzadores de alcance corto, son los más efectivos y costo eficaces ya que son los únicos que permiten un tiempo de reacción adecuado ante la situación táctica más adversa y quizás la más probable de encontrarse en la mar ahora que los sistemas de detección e identificación sobre el horizonte no son aún los más adecuados.

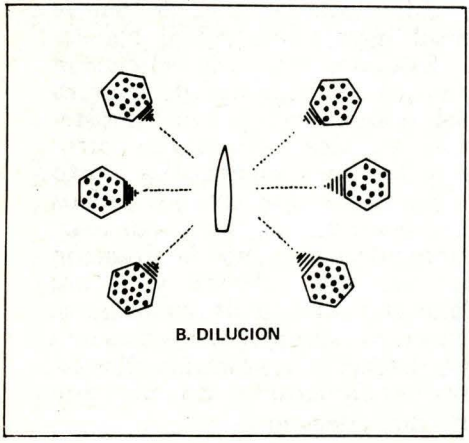


A. CONFUSION DEL OPERADOR

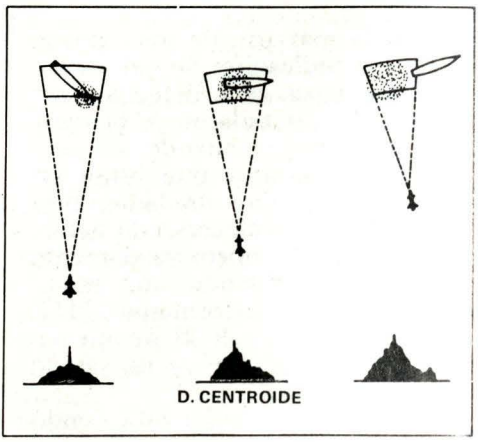


C. DILUCION CON RGPO.

Figura 1



B. DILUCION



D. CENTROIDE

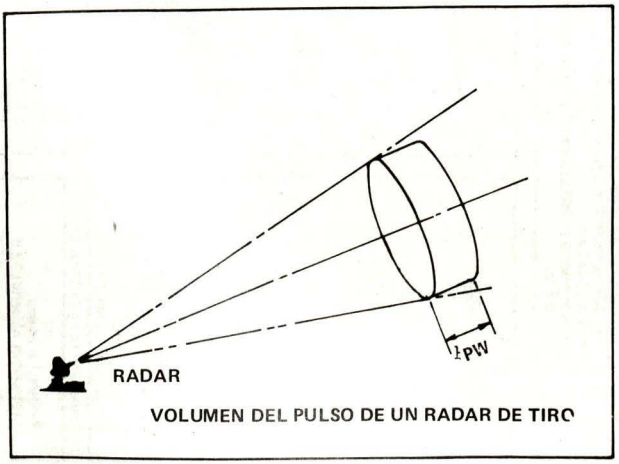
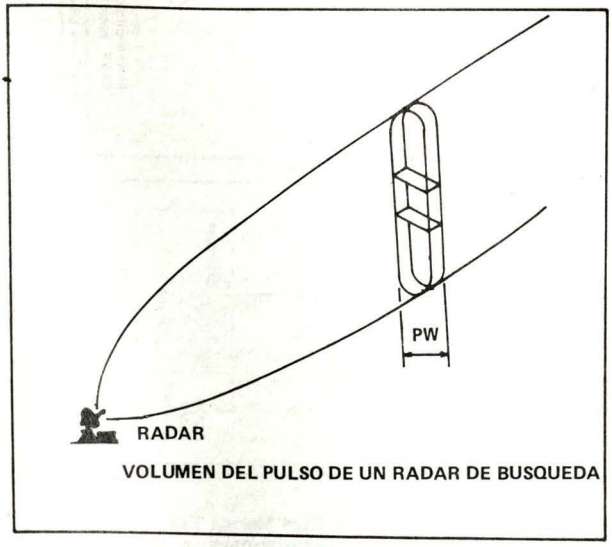

PW
RADAR
VOLUMEN DEL PULSO DE UN RADAR DE TIRO

Figura 2


PW
RADAR
VOLUMEN DEL PULSO DE UN RADAR DE BUSQUEDA

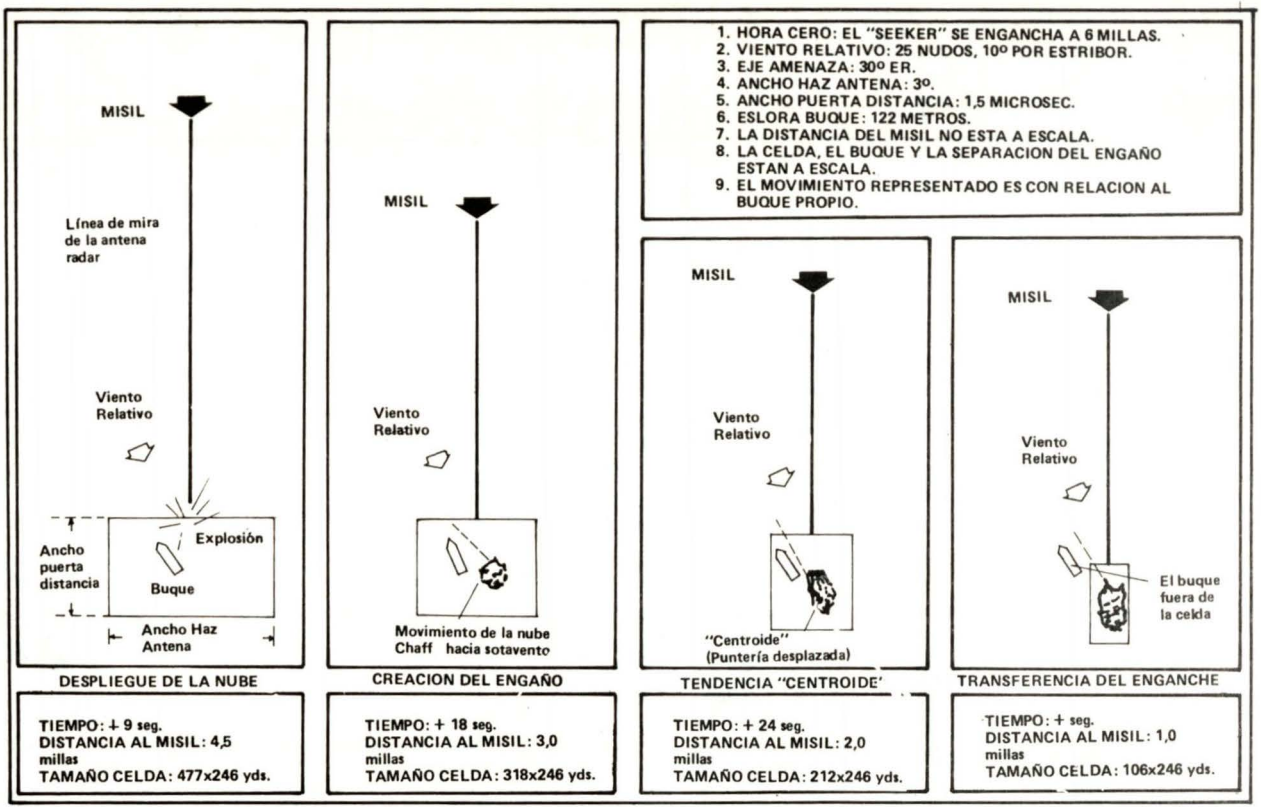


Fig. No. 3

BIBLIOGRAFIA: Publicación PEW 1A de la Real Marina Española "Applied ECM" de Leroy B. Van Brunt "Chaff for ships" International Countermeasures Handbook 1981.

MOTIVACION: EL PODER OCULTO

Parte de nuestra formación castrense es el impartir órdenes de diversa índole y luego verificar su correcto cumplimiento; hagamos memoria y recordemos: ¿Cuántas veces el éxito de nuestro trabajo o proyecto ha dependido del empeño, voluntad u oportunidad en la ejecución por parte de nuestros subordinados? ¿Cuántas veces hemos logrado que de buen ánimo cumplan con el requerimiento?, ¿cuántas veces, al final, hemos dicho. . . bien hecho?, y ¿cuántas veces, siendo usted el subordinado que cumplió las órdenes, hubiese gustado escuchar esas palabras. . .?

Con estas sencillas preguntas respecto a situaciones que en algún momento nos ha tocado vivir personalmente, he pretendido crear el marco referencial sobre el cual poder centrar la idea principal de este artículo:

La motivación

Es una norma entre nosotros, dar por descontado que las cosas deben hacerse bien "porque así debe ser", "porque es nuestra obligación" o porque "por ese motivo fue seleccionado para desempeñar ese cargo"; y esto, a pesar de ser el espíritu en el que fuimos formados, no nos debe llevar a perder de vista que en nuestra carrera, no existen otras satisfacciones que el saber valorado y reconocido el esfuerzo propio. No debemos olvidar, que en el proceso de interrelación de los seres humanos intervienen una serie de factores sumamente complejos y particulares, que motivan que una persona pueda responder ante una misma situación de maneras distintas de acuerdo a la dinámica que reciba y desarrolle.

Pero ¿a qué llamamos **motivación?**

Cuando observamos la conducta fuera de lo común de un individuo y nos preguntamos qué le habrá llevado a conducirse de esa manera, estamos tratando de responder a los "por qué" de ese comportamiento. La teoría de la motivación, trata de dar respuesta a dichos "por qué", es decir, intenta identificar y describir los "resortes ocultos" de una manera específica de proceder.

Motivación es, entonces, todo aquello que inicia o mantiene una conducta; el comer es una respuesta a una necesidad fisiológica llamada hambre, el cooperar en la reparación de una máquina, responde a necesidades de tipo social; pero en ambos casos son situaciones de motivación.

Elementos de la Motivación

Una situación de motivación tiene un elemento subjetivo y uno objetivo. El subjetivo, es una condición en el individuo que se llama necesidad, impulso o deseo. El objetivo es un objeto fuera del individuo que llama su atención, y puede ser un "incentivo para" o un fin.

Cuando las características de la necesidad y/o del incentivo son tales que satisfacen o eliminan la necesidad, hablamos de una situación "motivada". Para comprender mejor este proceso, imaginemos el siguiente ejemplo:

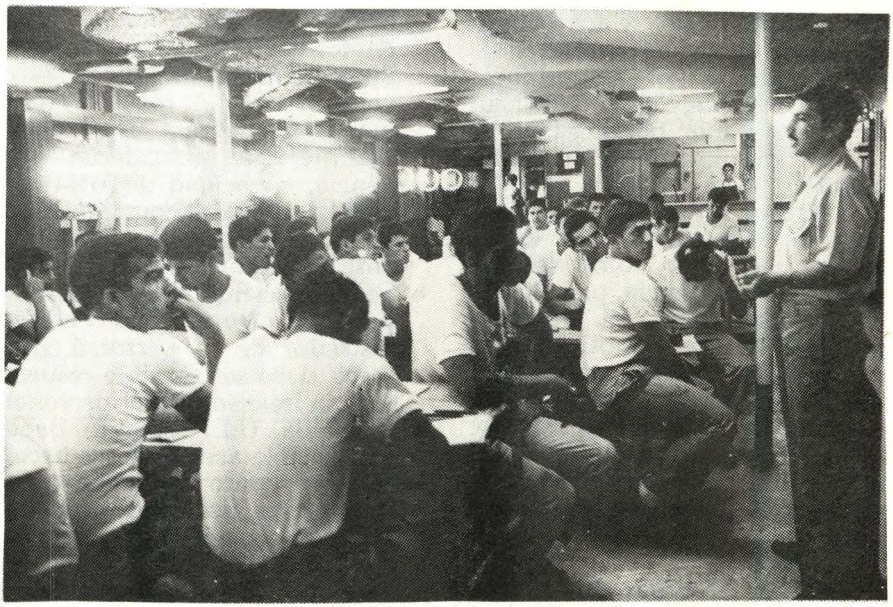
Son las 15:00 horas y después de una larga jornada aún no hemos almorzado, tenemos hambre (esa es nuestra necesidad), y decidimos ir a un restaurante lejano pero en el cual sabemos que preparan el platillo de nuestra preferencia; el pensar en ello constituye, durante el trayecto al lugar, un incentivo que concluirá con la satisfacción de nuestra necesidad.

Fases de la Motivación

En las relaciones mutuas entre necesidades y fines, pueden distinguirse teóricamente tres momentos o fases mostradas en el cuadro No. 1 y descritas a continuación.

1.— La Fase Carencial: en la cual algo que la persona requiere para su desenvolvimiento produce una necesidad. Si de lo que carece la persona son elementos físicos o biológicos (agua, comida, oxígeno, abrigo, etc.) surgen las necesidades biológicas. Si de lo que carece es de cosas más sutiles a las que solemos llamar valores sociales (prestigio, posición, respeto, etc.), se provocan las denominadas necesidades sociales. Las primeras, son de carácter predominante e innato, mientras que las segundas son de carácter adquirido y surgen con posterioridad a las primeras; esto nos indica que existen prioridades en la satisfacción de necesidades. Esta priorización de necesidades, según el sicólogo H. Maslow, se realiza de acuerdo a la secuencia mostrada en el cuadro No. 2, y en la cual se muestra que, para que aparezcan y se satisfagan las necesidades de autorrealización, es preciso que las necesidades de los niveles anteriores hayan sido previamente satisfechas. Esto es de especial importancia para nosotros, pues, justamente las necesidades sociales y las de autorealización son las que nos interesan para los fines de motivación grupal, y ello nos sugiere que es difícil hablarle del espíritu a un individuo con necesidades primarias, no satisfechas.

2.— Fase Dinámica: la necesidad provoca en el organismo un ímpetu a nivel mental que se conoce como impulso. Este impulso es canalizado para la consecución de un objetivo concreto de acuerdo a preferencias aprendidas por el individuo, y es ejecutado mediante una acción o conducta que puede variar desde los simples movimientos necesarios para beber un vaso de agua, hasta toda la complejidad de



actos necesarios para conseguir una posición dentro de una organización.

3.— Fase Final: las dos fases anteriores tienden, finalmente, a la consecución de un objetivo, material, social o espiritual apropiado para la necesidad existente produciendo la satisfacción en el individuo.

La satisfacción de la necesidad en sí, produce un incentivo diferente para cada persona, y lo normal es que, cuando una persona satisface una necesidad, el sentimiento de logro crea un incentivo que inmediatamente da lugar a otra necesidad y ésta origina que se repitan las tres fases del ciclo.

Motivar a nuestros Subalternos

Muchas veces nos dejamos vencer por la creencia de que motivación tiene mucho más que ver con iniciativa e imaginación. Probablemente usted no habría llegado al grado que posee si no tuviera por lo menos ciertos conocimientos básicos acerca de cómo tratar al personal y cómo motivarlo. Entonces. . . ¡póngase a prueba!, se sorprenderá en ver los resultados que puede obtener.

Para ello puede comenzar revisando los siguientes puntos:

1.— Bienestar:

Estudios sicológicos han demostrado que en muchos casos, cuando una persona siente que

no recibe el trato y los beneficios que él cree se merece, tiende a dar mayor importancia que la debida, a la cantidad de energía que despliega en el trabajo disminuyendo su rendimiento.

2.— Temor al castigo:

Debe emplearse sólo como último recurso o como estimulante de emergencia para lograr un esfuerzo extra. El problema del miedo como motivador es que cuando es usado para aumentar el rendimiento, se convierte en odio hacia el objeto temido, obteniéndose un resultado inverso al deseado, pues el trabajo no sólo no crece sino que se deteriora.

3.— Metas:

Son más efectivas como motivadores cuando pueden alcanzarse y representan un interés común, moral o material. Las metas deben fijarse apropiadamente: las fáciles de alcanzar pierden pronto su interés; las metas altas representan un desafío, pero si son fijadas más allá de la posibilidad de alcanzarlas desaniman también en conseguirlas.

4.— Ambiente de Trabajo:

Un buen ambiente de trabajo contribuye a incrementar el rendimiento y ocasiona una actitud positiva del personal, aún durante periodos de grandes exigencias.

5.— Impacto sobre el personal:

Tomando ciertas medidas personalmente y evitando algunas críticas usted puede preguntarse: ¿Qué impacto puede causar en mi personal tal o cual acción?, para lo cual:

a) **Sea severo pero no desagradable**, usted o los que controlan al personal en todos los niveles, pueden ser severos y exigentes en forma moderada, siempre que pongan en evidencia, capacidad de información y tengan conocimiento de la imagen que presentan ante sus subordinados.

b) **Sea consciente con la gente**, para ser efectivo como administrador de su personal, primero debe ser sensible respecto a la imagen que el personal tiene de Ud.; segundo debe ser sensible acerca de sus necesidades como individuos; y finalmente, usted mismo debe tener la capacidad de cambiar cuando se de cuenta que algo no estuvo bien.

c) **Evite los "desmotivadores"**, su objetivo como jefe no es gustar a la gente. Ud., no está en un concurso de popularidad, pero si puede hacer que el personal no lo deteste activamente, ya ha logrado una meta fundamental. En otras palabras, en algunos casos, no es tanto hacer cosas para motivar a su gente, sino dejar de hacer algunas que los pueda "desmotivar". Existen factores negativos que son tan poderosos que cada uno de ellos puede cancelar cualquier cosa positiva que haga, por eso deberá procurar:

— No criticar delante de otros a un subalterno.

— No deje de brindar su apoyo y consejo personal por lo menos ocasionalmente.

— No permita que su gente piense que su preocupación principal gira en torno a sus propios intereses.
— No trate de sobresalir a costa de dejar en ridículo a su personal.
— No sea en extremo perfeccionista y no tema decir "bien hecho" cuando sea conveniente.
— No vacile al tomar una decisión.

Recuerde que todo lo anteriormente expuesto son generalidades pero no reglas; sólo la permanente observación le indicará realmente el "¿por qué"? y de su iniciativa dependerá el ¿"cómo"?.

CUADRO 1

FASES DE LA MOTIVACION

FASE CARENCIAL	FASE DINAMICA	FASE FINAL
Necesidades: — Biológicas — Sociales — De autorrealización	Impulso: Impetu a nivel mental Deseo: Impulso encaminado hacia una preferencia Acción: Actos o conductas	Consecución del objetivo — Se crea incentivo — Meta
La consecución del objetivo constituye incentivo		

CUADRO DE PRIORIDAD DE NECESIDADES (Según H. MASLOW).
1. **Necesidades Fisiológicas:** Hambre, sed, sueño, sexo, reposo, oxígeno, evitación del frío, evitación del calor, evitación del dolor.
2. Necesidades sociales: **Individuales**: Seguridad, dinero, logro, dominio, posición, prestigio, autonomía, dignidad, conocimiento, adquisición. **Colectivas**: Pertenencia, identificación, protección, dependencia, reconocimiento, deferencia, socorro.
3. Necesidades de autorrealización: El querer ser más, o cualquier aspiración de carácter sicológico.

BIBLIOGRAFIA:

1. **Separatas sobre Motivación; Escuela de Operaciones Sicológicas del Ejército Peruano.**
2. **Manual de Operaciones Sicológicas; Marina de Guerra del Perú.**
3. **Reflexiones sobre Motivación; Capitán de Fragata Enrique BARNADAS R. (Revista de Marina, Setiembre – Diciembre 1978).**

LA TORMENTA PERUANA A LAS FINALES DEL SIGLO XX: SUBVERSION Y TERRORISMO

Contralmirante (r)
RAUL PARRA MAZA

A. INTRODUCCION

Este tema deriva de un artículo anterior publicado en la Revista de Marina No. 376-2 denominado "La Tormenta Mundial a los finales del siglo XX: Terrorismo", considerando que los orígenes, las causas y desenvolvimientos subversivos y del Terrorismo tienen rasgos comunes, diferenciándose tan solo en las motivaciones propias de cada realidad conflictiva y área estratégica de interés.

En este sentido, en complemento introductorio, no podemos dejar de mencionar a una de las fuentes originales de esa tormenta mundial del siglo XX, que está constituida por toda la gama de discusiones de carácter ideológicos alrededor de las ideas de LIBERTAD e IGUALDAD, las que, no obstante formar ambas un concepto unitario por sus condicionamientos mutuos, siempre se han tomado, tal vez interesadamente, como dos aspectos diferentes y absolutos, cuando de esta manera ambos conceptos se contraponen convirtiéndose en mutuamente incompatibles.

Sobre esto, nadie pone en duda que los ideales de libertad e igualdad sobresalen, incluso en declaraciones políticas, entre todos aquellos valores que movilizan los sistemas políticos, porque son estos valores los que infunden los espíritus animadores de los protagonistas de la historia de las sociedades, Estados, etc., no obstante esto, los gobiernos de cualquiera de los sistemas tanto liberalistas como colectivistas expresan declaraciones de conveniencia política, de manera tal que permiten un manejo en la relación gobierno-gobernados como la siguiente: "Nuestra forma de gobierno combina para su pueblo tanta libertad e igualdad como sea posible".

Quiere decir que uno de los objetivos de la política estatal es el de descubrir la distribución apropiada de las libertades e igualdades específicas en los contextos que son continuamente cambiantes, restando sustancialmente la credibilidad en los sistemas vigentes, pues, se perciben que es necesario unas veces, delimitar ciertas libertades a algunas personas a fin de ampliar las libertades correlativas de los demás dentro de un proceso de igualación social y otras veces, limitar el proceso de igualación social a fin de ampliar las libertades a algunas personas dentro de un proceso de capitalización.

Tal vez, si se guiara nuestra manera de pensar dentro del marco conceptual de que "Libertad-Igualdad" es, en concreto, un concepto indivisible, en lugar de la dicotomía ampliamente difundida, se podría encontrar un correctivo para las exageraciones erróneas que son comunes en los políticos de los partidos contemporáneos.

Lo que ha ocurrido y seguirá persistiendo el efecto de alimentar el interés de conflicto, tiene su origen en que la "Izquierda" se ha apropiado de las virtudes de la igualdad y la "Derecha" se ha identificado con la libertad; y tal vez por razones de conveniencia aparentes, pero que explican el poco deseo de concertar, pues "la izquierda", al representar o dirigir a los menos privilegiados, ha buscado y persiste en los cambios radicales en la estructura de la sociedad, esperando reducir las desigualdades en la riqueza y las posiciones sociales, utilizando el poder del Estado para elevar el mínimo y reducir el máximo. Su filosofía, que está diseñada para atraer a los desposeídos y a los presionados por las necesidades que, según considera, son la mayoría en todo tipo de competencia, define al individuo como una partícula dentro del núcleo social. Por otra parte, "la derecha" refleja las actitudes de los conservadores que están satisfechos con los privilegios que desean retener y centran su énfasis en la libertad del individuo, a quien consideran amenazado por los programas estatales para el desarrollo social y por los impuestos progresivos que se requieren para la financiación de esos programas.

En definitiva, nada indica una posibilidad de convergencia ideológica alrededor de los conceptos de "libertad" e "igualdad" y, mientras esto se mantenga, el mundo no cambiará y la tormenta mundial hará que los hombres sigan enfrentándose por intereses de menor jerarquía que sus propias vidas.

Esta sería la razón por la que las autoridades de un Estado y el liderazgo nacional ignoren sus problemas económicos sociales o les resten importancia, de manera que incluso se perciba actitudes de abandono de su propia defensa, dándose lugar a que muchos de los movimientos subversivos que han surgido, se hayan impuesto a pesar del impresionante poder del Estado.

B. SUBVERSION-TEORIA

I. Ideologías y Políticas Comunistas Soviéticas

La violencia revolucionaria en su dimensión estratégica comunista soviética, abarca todo el mundo, pues está imbuída de un expansionismo por medio de conflictos de bajo nivel que siguen la doctrina comunista para conquistar o "liberar" los pueblos con gobiernos antagónicos y contrarios ideológicamente.

El esquema básico de los conflictos de bajo nivel persigue el patrón estratégico de desestabilización y terrorismo internacional, apoyado y controlado desde un centro de poder comunista cercano o lejano a la zona de interés según la dirección definida y la oportunidad coyuntural existente. Tiene el concepto de que los derechos políticos del Estado liberado se sobreponen a la vida humana, con el que la violencia revolucionaria y las guerras de guerrillas se han esparcido en cada continente y más en las últimas décadas, penetrando las fronteras de muchas naciones con activistas comunistas, guerrilleros y terroristas profesionales.

La evidencia circunstancial y el marco lógico de la causa doctrinaria y del efecto revolucionario, son todo lo existente para relacionar el desorden mundial de los finales del siglo XX con la ideología y políticas comunistas soviéticas.

Asimismo, la evidencia histórica indica que el terrorismo fue adoptado por primera vez por un grupo revolucionario importante en la Rusia del Siglo XIX; en efecto y en forma similar, la justificación de la esfera de países comunistas para el uso del terrorismo como herramienta política legítima tiene sus raíces ideológicas en las obras de los fundadores del marxismo-leninismo ortodoxo y de escritores comunistas prominentes. En mayor o menor grado, los fundadores todos aconsejaron y lo seguirán haciendo, el empleo de tácticas de confrontación, incluso el terrorismo para lograr las metas comunistas.

En "DAS KAPITAL", Karl Marx escribió su siguiente pensamiento:

"La violencia es la partera de una vieja sociedad que se encuen-

tra embarazada de una nueva"; posteriormente en 1848 expresó sobre la necesidad de la violencia política: "Existe sólo un medio para acortar la agonía sangrienta de la vieja sociedad y los dolores de parto de la nueva sociedad para simplificar y concretarlos; el terrorismo revolucionario".

Lenín, también sostuvo que la lucha revolucionaria podría sin problema alguno, incluir el terror; es así que, en respuesta a algunas críticas, en 1906 respondió "ningún marxista debería considerar a la guerra partidaria como anormal y desmoralizante pues actos terroristas partidarios contra representantes del régimen violento son recomendables".

León Trotsky fue el más convencido del uso del terrorismo como una herramienta táctica para llevar a cabo la guerra partidaria y enfatizó que este instrumento puede ser muy efectivo contra una clase reaccionaria que se opone, ya que asesina a individuos e intimida a miles de personas.

En resumen, estos escritos y muchos otros, están inmersos en la doctrina del Partido Comunista, conformando una guía que apunta a crear un frente común de todas las fuerzas anti-imperialistas que luchan por la liberación de la opresión colonial y semi-colonial. La meta es siempre la desestabilización para preparar la llegada de la revolución y un gobierno comunista.

A partir de la Segunda Guerra Mundial, con el régimen de Stalin y después con Nikita Kruschev se aprobaron propuestas modificatorias de la doctrina esencialmente para actualizar la estrategia debido al advenimiento de la tecnología nuclear con el "daño inaceptable" que hacía la posibilidad de una guerra nuclear nada atrayente en la definición del predominio ideológico comunista sobre el capitalismo, por lo cual la nueva doctrina declaraba que la guerra no era "inevitable", puesto que la victoria comunista llegaría como resultado de la "lucha de clases" continua en las naciones capitalistas y un apoyo soviético comunista global de cada una de las "guerras justas" de "liberación nacional". De tal manera, el sistema comunista triunfará eventualmente, sin asumir el "daño inaceptable" de una guerra nuclear y como consecuencia de la expansión gradual del poderío comunista de una región a otra causando una desintegración del mercado mundial. Así, una serie de victorias importantes cambiarían el equilibrio de poder en forma irreversible a través del tiempo, como presagio de una victoria comunista en último término.

El ejecutor de esta nueva doctrina en la década del 60, Nikita Kruschev, sugirió que existirían amplias oportunidades para socavar la estabilidad de los regímenes pro-occidentales en las naciones del Tercer Mundo, en especial, aquellas ricas en los minerales que son imprescindibles para el occidente industrial, al entrenar y armar cuerpos comunistas que llevarían a cabo el sabotaje,

la guerra de guerrillas y el terrorismo.

Así, en 1961, con los éxitos de Fidel Castro en Cuba, Ho Chi Minh en Vietnam, del FLN en Argelia y de Patrice Lumumba en Zaire y el Congo Belga, Kruschev declaró optimistamente "La victoria del Comunismo no está muy lejos".

Leonid Brezhnev, ya en 1976 y después del retiro de los EE. UU. de Vietnam, expresó en un Congreso del Partido Comunista "Nuestro partido apoya a los pueblos que se encuentran luchando por su libertad y lo seguirán haciendo" —agregando— "Está muy lejos del pensamiento comunista predecir un colapso automático del capitalismo, pues éste todavía cuenta con reservas considerables; sin embargo, los acontecimientos de los años recientes confirman enfáticamente que el capitalismo es una sociedad sin futuro".

La continuidad de la política doctrinaria depara al sistema comunista hasta el año 1981 logros alcanzados en Angola, Mozambique, la República del Yemen, Etiopía y Afganistán. Esto se confirma con las declaraciones de Yuri Andropov, Secretario General del Comité Central del Partido Comunista de la Unión Soviética, que en diciembre de 1982 declaró: "La lucha activa y resuelta de la Unión Soviética para lograr la abolición del colonialismo, su apoyo constante a la causa de la liberación y la igualdad de las naciones, facilita su progreso hacia la libertad y al desarrollo. Esto es bien sabido por los pueblos de Asia y Africa, el Este Arabe y América Latina".

Un incidente, tal vez oscuro por el interés político que pusieron las partes y por la confrontación de poderes hegemónicos mundiales alrededor de él, reveló certeramente el choque entre las dos grandes potencias con comportamientos ideológicos muy diferentes y que contrastan sus antagonismos dentro de un denominado conflicto mundial ESTE-OESTE. Me refiero al derribamiento por la URSS de un avión coreano con 269 personas que murieron el 1o. de setiembre de 1983; el que evidenció que la violencia está cada vez más inspirada políticamente avalando el desasosiego de la humanidad, que cada vez más se siente afectada por la tormenta mundial que nos alcanza a todos.

En este sentido, el conflicto típico de bajo nivel o de baja intensidad, tiene componentes tanto internos como internacionales. En el campo interno, la violencia, involucrado el sabotaje, la insurrección, los golpes de Estado y la guerra civil, es común entre grupos que compiten internamente por el poder y por los beneficios sociales. En el campo internacional, el terrorismo, la guerra de guerrillas, la insurrección y la guerra revolucionaria forman parte del vocabulario de la violencia internacional. Las causas y los efectos en ambos campos a menudo se superponen, se confunden o se usan indistintamente, pero cuando la violencia re-

presenta amenazas por fuerzas revolucionarias internas, alentadas y apoyadas desde afuera de las fronteras nacionales, constituye una crisis que compromete la supervivencia del ordenamiento constituido que el Estado debe garantizar.

Crecientes antagonismos ideológicos y políticos cruzan una crítica línea divisoria, cuando la subversión urbana y rural ejecutan actos terroristas para presentar una amenaza a la vitalidad política y económica del Estado. Si tales fuerzas terroristas reciben entrenamiento, armas y municiones, dinero y consejo político desde santuarios seguros fuera de la propia nación, pueden tener éxito rápidamente en amenazar la estabilidad económica, social y gubernamental. De esta manera, están involucrados en la línea de avanzada de una guerra internacional dentro del conflicto ideológico y hegemónico ESTE-OESTE, porque una nación que sufre las consecuencias, consume sus recursos de toda índole para defenderse en contra de la nación que apoya la violencia terrorista y que, por medio de la acción de baja intensidad apoya la expansión de su esfera política.

No existen soluciones simplistas para reducir la vulnerabilidad ante la violencia desestabilizadora, pues tanto el terrorismo como el contra-terrorismo pueden resultar en una destrucción devastadora.

Utilizando una estrategia de violencia selectiva, los terroristas aprovechan el secreto y la sorpresa para atacar sobre aquellos individuos hostiles a sus objetivos. Entonces pueden culpar al gobierno por su falta de eficacia, mientras que ellos se postulan como defensores de las víctimas con la consiguiente pérdida de la fe en la institucionalidad.

De esta manera, el terrorismo es una forma de guerra irregular que es barato para activar pero muy costoso para contrarrestar.

Si tienen, finalmente, éxito en cambiar el sistema político interno, también se altera el equilibrio de poder en el plano internacional y de esta manera, como un modo de conflicto político de baja intensidad, se irá ganando el mundo; hay en la década del 80, ejemplos de ello en el Medio Oriente, Africa, Centro América y del Sur, etc.

Es evidente que, doctrinaria y periódicamente se instrumenten amplias metas que el comunismo internacional se traza para obtener el éxito final. Entre ellas se puede decir que están las siguientes:

1. Influenciar acontecimientos de interés en países vecinos.
2. Recuperar territorios irredentos dentro de la esfera comunista.
3. Ayudar a la creación de nuevos Estados con influencia considerable en su auto-determinación.
4. Debilitar la infraestructura política, económica y militar de alianzas de países anti-comunistas.

5. Iniciar operaciones por poder en localidades geográficas distantes.
6. Librar una "guerra secreta" contra individuos considerados enemigos mortales del comunismo.

C. SUBVERSION-PRACTICA

I. La Subversión en un Pueblo Rural

La movilización y organización de la población mundial es el aspecto más importante de la guerra revolucionaria Comunista. Esto, a menudo, es un proceso bastante laborioso que puede tomar años de preparación, organización y consolidaciones, hasta ingresar a la etapa de violencia, pues, durante todas las etapas previas hasta su aparición, serán pocos los eventos importantes que llamen la atención de cualquier observador. Con el fin de explicar claramente esta fase particular, es bueno un ejemplo ficticio en el cual todo el proceso se ha realizado en unas pocas semanas.

Imaginemos un pequeño y remoto pueblo en alguna parte del corazón de los Andes y que está a unas pocas millas de distancia de un centro poblado urbano, donde se ha formado una organización subversiva clandestina bajo la observación benévola de las autoridades locales. A esta organización subversiva, para efectos de mejor comprensión simplemente la denominaremos el "Partido". Por otro lado, imaginemos también que el gobierno del país al que pertenece el pueblo imaginario, llega a dicha zona muy remotamente, ya que, a pesar de que recauda impuestos, también brinda su ayuda en épocas de necesidad.

Imaginemos asimismo, que el jefe del pueblo ficticio, dentro de su vida normal se relaja frente a su choza en compañía de sus amigos, en tanto que las mujeres trabajan en los campos. Un modo de vida que no deja de tener sus atractivos. Una despejada y asoleada mañana, un extraño llega al imaginario pueblo vestido con ropas de civil con una apariencia semejante a la de los pobladores; por tanto, será recibido con hospitalidad. Luego de almorzar el extraño hablará de los modos de vida que se dan fuera del pueblo; y luego de un breve descanso nocturno, se habrá ido.

Aproximadamente después de una semana, el extraño vuelve y se le invita un poco más de comida y se queda entablando una inútil conversación un tanto más prolongada.

No hará mención alguna sobre política; sin embargo, todo el tiempo estará atento a las quejas de los pobladores; pues la gente, invariablemente, guarda cierta forma de resentimiento por las limitaciones y problemas propios de la vida en comunidad.

Luego de realizar varias visitas de este tipo, un día llegará con tres o cuatro acompañantes, también de la misma apariencia y vistiendo ropa civil. La duración de sus visitas se prolongará gradual-

mente. Ya no sólo se limitarán a escuchar las quejas sino que las estimularán.

Ayudarán con los quehaceres del pueblo, suministrarán primeros auxilios y quizás canten una o dos canciones al atardecer. En resumen, producirán un agradable desvío de la monotonía de la vida rural. En poco tiempo habrán sido aceptados como parte del escenario del pueblo.

Eventualmente, revelarán que son representantes del "Partido" y que el Partido comprende las esperanzas y temores de los pobladores.

Distribuirán volantes, darán charlas sobre el programa político del Partido.

Las quejas de los pobladores, reales o imaginarias, habrán sido hábilmente entretejidas en su manifiesto.

Un día, el líder de los visitantes extraños construirá un arma de cualquier tipo. Este es el momento de la verdad, pues él expresará que "El Partido, puede hacer esto y ayudarlos contra la opresión del gobierno injusto que los tiene abandonados y algún día, todos ellos tendrán que luchar para conseguir tierras, casas y dinero para resolver todos sus problemas".

Como es lógico, es en este momento en que aparecen los primeros indicios de la oposición hacia el Partido. Probablemente procedan del jefe del pueblo y sus seguidores, quienes habrán visto que sus autoridades están siendo usurpadas. El Partido, a su vez, deseará neutralizar a la oposición y demostrar la realidad de su poder. ¿Qué mejor blanco que el jefe de la oposición y representante del gobierno, ambos combinados en un solo cuerpo vulnerable?

En primer lugar, se da la campaña de difamación. Quizás se le acuse al jefe del pueblo de robo o violación. Siempre habrán algunos revoltosos dispuestos a comprobar tales cargos.

Muy tarde, en una noche oscura, los pobladores serán congregados por los ahora dominantes extraños y el jefe del pueblo será sacado a rastras de su choza. Ahora, los pobladores están asustados y los extraños están armados con rifles y hondas y machetes. Los "Crímenes" de los que se acusa al jefe del pueblo se leen en voz alta y se invita a los pobladores a emitir sus juicios.

"El enemigo del Pueblo" será asesinado en medio de una ceremonia barbárica realizada ante los aturdidos y ahora involucrados pobladores. El poder subversivo se ha convertido en un hecho establecido.

Luego, prosigue rápidamente la organización del pueblo. Hombres seleccionados recibirán entrenamiento militar y se instigará un sistema celular con el fin de mantener a toda la población bajo observación y control totales.

Tarde o temprano la noticia de la muerte del jefe del pueblo llegará a oídos del gobierno y llegará una patrulla policial. El oficial de policía se topará con un muro de silencio. El Partido no sólo tiene el control efectivo del pue-

blo sino que brigadas armadas esperan en los matorrales cercanos. Es posible que el oficial se salga de sus casillas, pero las amenazas verbales no pueden competir con las balas o el cuchillo de los del Partido, como tampoco lo pueden hacer las promesas de ayuda por parte del oficial a nombre del gobierno.

La intimidación se impone, pues la conservación de sus vidas predomina sobre toda forma de bienestar material. La patrulla policial se retirará y el Partido asumirá nuevamente el control abierto.

Episodios similares se repetirán en todo poblado rural y la subversión se difundirá como un virus. Algunas veces, bastará con la amenaza de la violencia para que el pueblo se someta al control del Partido, sin producirse ningún cambio evidente en el nivel de jefe del pueblo.

Si el incidente descrito hubiese tenido lugar en un Estado Andino independiente, que tuviera una base histórica fuerte de nación, entonces la supervivencia del Partido dependerá de los antecedentes de las autoridades. Si existiera una unión nacional del pueblo con sus autoridades, probablemente se iniciaría una exterminación por todo el pueblo.

II. Infraestructura Subversiva

A medida que los altos niveles del Partido obtienen el control de los pueblos podrán regular todos los aspectos de la vida de cada residente. Los representantes gubernamentales son asesinados o neutralizados y sus cargos tomados por funcionarios del Partido. Los pueblos son amedrentados con la organización de guerrillas locales y todo el mundo se verá envuelto en las actividades del Partido.

La mayor parte de los niveles altos del Partido, tienen escondites en donde podrán ocultarse por unas ocho a nueve horas. Cuando un grupo de alto nivel fuera arrestado y abandonado, otros oficiales del Partido se desplazarían de inmediato a un pueblo diferente, pero no a un área de conflicto controlada por el gobierno. Existen dirigentes ambulantes, inter-pueblos, dispuestos a asumir el mando cuando miembros residentes del Partido fueran neutralizados.

Las señales de alerta utilizadas por los pobladores para alertar a los grupos de alto nivel acerca de la inminente acción gubernamental incluirán: "una mujer que llama a su niño de manera especial" o "vista ropa especial", golpear ollas de manera pre-establecida, etc.

Las actividades diarias varían fuertemente según la situación de seguridad local. En pueblos bajo estricto control subversivo, los grupos de alto nivel habitan en sus propias casas durante el día; sin embargo, durante la noche se mudan a sitios diferentes. Los jefes distritales y provinciales, por el contrario, rara vez residen con sus familias y generalmente operan desde áreas remotas. En áreas débiles o de conflicto, los grupos

de alto nivel de la subversión trabajan tan sólo de noche y es raro que lo hagan por más de una hora en cualquier lugar determinado.

Con frecuencia se instruye a los pobladores para que memoricen respuestas precisas que utilizarán ante los equipos de búsqueda del gobierno. Por ejemplo, es posible que se le pregunte a un hombre: "Díganos qué familias ocultan a los grupos subversivos y usted no se verá involucrado".

La respuesta memorizada sería: "Sólo hay pobladores en este lugar que trabajan para poder sobrevivir".

"Los subversivos nunca vienen por estos lugares".

Sobre estos aspectos, las experiencias han hecho concluir en la complejidad de la estructura organizacional que se desarrollará de acuerdo a la sofisticación de la sociedad que rige.

Asimismo, es posible establecer lazos afectivos en las interrelaciones existentes de comunidades campesinas, grupos religiosos o étnicos.

Ahora, ya es muy simple comprender la vida en un pueblo con estas vicisitudes, pues cuando el sol se pone, el temor que envuelve a un pueblo en conflicto, ubicado al borde de un bosque, en las laderas de una montaña o en una quebrada, posee una cualidad casi tangible. Incluso los animales parecen estar extrañamente dominados. Ciertamente, ninguna persona que haya visitado un pueblo aterrado y visto seres humanos mutilados pero aún con vida, volverá jamás a subestimar el poder del terrorismo.

El terror es igualmente efectivo en una situación urbana. Ejemplo de ello es lo que está pasando en ULSTER (Irlanda del Norte) donde el terror proporciona el combustible básico para continuar con la inquietante situación, pues las personas están atrapadas en una telaraña de coerción; las "ejecuciones" y "mutilaciones", a menudo ejecutadas como violencia contra-disidente al azar, son los medios con los cuales los extremistas mantienen su riguroso control sobre la población. En tales circunstancias, los denominados elementos moderados no tienen influencia alguna, pues, sólo cuando sean neutralizados estos extremistas es que podrá haber paz.

Por todo esto, ciertamente se puede afirmar cómo es que la insuficiente comprensión aún existente, en cuanto a las causas y efectos de la subversión favorece su crecimiento en todo lugar aplicado tanto así que, incluso muchos de los oficiales de las fuerzas del orden sufren colapsos síquicos, porque les es difícil entender cómo ellos (los guerrilleros) atacan a su propia gente. Debe observarse, crudamente, que estos son actos premeditados que les permite a los subversivos establecer su base "popular"; por ello, los principales blancos serán aquellas autoridades, que tengan estrecho e influyente contacto con la población, como acción prioritaria para neutralizar el poder y el orden establecidos.

Durante las guerras en Vietnam, las guerrillas comunistas utilizaban un aura de legalidad para encubrir el uso del terror. A pesar de que no disponían de un código legal convencional, elaboraban leyes a manera de enunciados y declaraciones de sus políticas continuamente cambiantes, relativas a las situaciones e individuos. El Comité permanente del Partido, generalmente daba su aprobación para las acciones de Seguridad Pública del Vietnam del Norte y una cadena de secciones de comando en los niveles de caserío, distrito, provincia y región.

Cada sección incluía un número de sub-secciones, siendo las siguientes las más importantes:

1) Las fuerzas de "Espionaje", cuya misión era "infiltrar o plantear agentes en los servicios secreto, policial, de inteligencia, político y militar del enemigo, en las agencias de guerra psicológica, organizaciones religiosas y otros partidos reaccionarios".
2) La fuerza de "Area de Seguridad" que operaba en las calles, mercados, terminales de ómnibus, puertos, empresas, colegios y otras instituciones de la ciudad. Su misión era la de investigar y descubrir a los agentes enemigos, informantes. . . elementos reaccionarios de los grupos Budista y Católico.
3) Las fuerzas de "Reconocimiento Armado", que proporcionaban la base de seguridad para las autoridades del Comité del Partido y las bases de ataque al enemigo, simultáneamente.

La fuerza de seguridad también se responsabilizaba de mantener la disciplina dentro de sus propias filas y áreas de control subversivo. En uno de los documentos doctrinarios se afirmaba lo siguiente:

"Tan pronto como liberemos un área, debemos destruir al sistema opresor de tal lugar y establecer nuestro sistema de seguridad de tal forma que podamos satisfacer los requerimientos de reprimir, purgar (elementos indeseables) y preservar el poder".

Los blancos de represión eran todas aquellas personas que probablemente se opondrían al Partido. Se recopilaba información sobre algún sospechoso para luego clasificarlo como ligero o altamente sospechoso. Según esta clasificación, el "blanco" sería sometido a diferentes formas de represión graduada .

En primer lugar, podría remitirse una alerta escrita u oral informándole que sus "crímenes" ya eran conocidos y que se encontraba bajo vigilancia del Partido. En caso de no enmendarse, sería severamente castigado.

Entonces, podría ser arrestado en su hogar. Se le daría adoctrinamiento local y luego puesto a custodia de su familia.

Como alternativa, se le podría enviar a un campo de reformación del pensamiento. En caso de no retractarse su oposición, estaría expuesto a la sentencia de muerte.

Una vez terminado el juicio, se

haría todo el esfuerzo posible para involucrar a toda la población en los actos de las "Cortes del Pueblo". Los juicios se llevarían a cabo generalmente de noche a fin de que el acusado no tuviera excusa alguna de estar ausente. Un desertor comunista afirmó que era usual que se dictaran 25 sentencias de muerte en una sola sesión judicial.

A diferencia del FLN en Argelia y el MAU MAU de Kenya, los Comunistas del Vietcong hacían esfuerzos por intentar y asegurar que "Ninguna persona sería capturada por error". Este deseo de selectividad no era siempre cumplido, pues se daba el hecho de que muchas agencias subversivas establecían cuotas o "normas" de muerte que debían ser cumplidas. Su preocupación por la eliminación de todo tipo de oposición condujo, inevitablemente, a muchos excesos, tal como el mismo Partido lo admitió en documentos:

"Por ejemplo, en algunas áreas matamos familias enteras. . . e incluso al personal amigo. Hemos dado mayor importancia a matar que al adoctrinamiento de (inculpados)".

El Terrorismo indiscriminado era una práctica de gran difusión en Angola en 1961. Los insurgentes cruzaban las fronteras del Congo vecino y se infiltraban a numerosos pueblos del Nor Este. Los portugueses recibieron una serie de alertas de desastre inminente pero las ignoraron, prefiriendo confiar en su "relación especial" con los africanos. Pero las buenas relaciones nunca han sido substituto de la protección y para comienzos de marzo 1961, los terroristas dieron el golpe decisivo.

En tan solo tres días, alrededor de mil blancos y diez veces esa cantidad de negros fueron masacrados en las circunstancias más bárbaras; sin embargo, los portugueses que estaban bien preparados y premunidos de cualidades inflexibles, se mantuvieron firmes y la población civil mantuvo su lealtad; por otro lado, las guerrillas muy pronto se redujeron a proporciones insignificantes. El país prosperó hasta que se produjo el golpe de Estado de abril 1974, en que los terroristas de Angola cambiaron a un método distinto de control poblacional. En su intento por despojar a regiones enteras de su fuerza obrera-campesina, pueblos enteros fueron obligados a marchar a regiones foráneas, siendo el incentivo de esta acción la ejecución de grupos de pobladores hasta que los sobrevivientes acordaran partir. Una vez atravesada la frontera, los pobladores que migraron sirvieron de refuerzo propagandístico al movimiento subversivo, al ser descritos como refugiados de la opresión portuguesa.

En el Congo, durante la rebelión de 1964, fue que el terror escapó totalmente a todo control, pues monumentos construidos alrededor de la figura de Patrice Lumumba fueron utilizados como lugares de ejecución en muchas de las conocidas ciudades

controladas por los rebeldes.

Luego de que varias autoridades gubernamentales fueron asesinadas, la gente fue seleccionada al azar y masacrada por grupos. El pasto que rodeaba el "monumento" en Bunia fue prácticamente destruído por la sangre coagulada de las víctimas de los rebeldes.

Cuando dichas ciudades fueron liberadas y se logró retirar el manto de terror que las cubría, la población identificó a los subversivos y propició una pacificación integral con gran entusiasmo.

Todas estas evidencias demuestran cómo el terror es un arma fundamental de la guerra de guerrillas, y por otro lado, se puede enfatizar que la subversión no podrá tener éxito pese a la aplicación de sus programas dirigidos a controlar "corazones y mentes", ni la aplicación de toda suerte de asesinatos para infundir terror, siempre y cuando la población esté estrictamente protegida mediante acciones de defensa en los campos de acción sicológica y militar efectivos y profundos.

D. EL CASO PERUANO DE SENDERO LUMINOSO

I. El Rostro de Sendero Luminoso

"Por el Sendero Luminoso de José Carlos Mariátegui", es el nombre de un movimiento armado que pone en jaque al gobierno peruano, compromete la estrategia política de la izquierda legal, provoca una virtual guerra civil entre la población andina y atrae la atención mundial para un remoto y empobrecido departamento del Perú, Ayacucho.

"Sendero Luminoso" tiene poco en común con los movimientos guerrilleros que surgieron en la década del 60 en varias ciudades del Perú. También, no tiene semejanza con el actual Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional de El Salvador, tampoco se asemeja al movimiento "Tupamaro" del Uruguay de la década del 70. Además, no se puede afirmar que se trate de un simple grupo de bandoleros, definición que fue usada por algunos sectores políticos peruanos sin profundizar mucho en su origen y en su expresión social; no obstante haber realizado acciones con las características de los movimientos o grupos mencionados, sus actos no pueden ser encuadrados exclusivamente con el rótulo de "Terrorista".

Con todo, hasta ahora nadie ha conseguido definir exactamente qué es "Sendero Luminoso" o qué se propone y a quién representa, así como tampoco se conocen sus posiciones políticas.

Algunos observadores peruanos la identifican como maoísta, más específicamente con el llamado "Banda de los Cuatro", liderado por Chiang Chiang, la viuda de Mao.

Los senderistas reivindican a Marx, Lenín y Mao como las tres "espadas", y al mismo tiempo presentan una cuarta, la del fundador e ideólogo del movimien-

to, un profesor de filosofía de la Universidad San Cristóbal de Ayacucho, Abimael Guzmán ("Camarada Gonzalo") quien se ha transformado en la figura más buscada y controvertida del Perú.

Poco se conoce sobre Abimael Guzmán, un mestizo que defiende la cultura indígena por encima de su formación infantil y educacional occidental. El no ha participado en ningún movimiento guerrillero de la década del 60 y no registra militancia política anterior a Sendero.

Durante todo el gobierno del General Velasco Alvarado (1968-1975) fue profesor de la Universidad de Ayacucho, donde realizó un paciente trabajo clandestino de reclutamiento y organización de un aparato político militar que después apareció como Sendero.

Aquellos que lo conocieron en esa época, afirman que él se identificaba con el General Velasco en todo su esfuerzo de reivindicar la vertiente indígena de la nación peruana; sin embargo, Abimael Guzmán no ha mencionado para nada a los rebeldes Túpac Amaru y su esposa Micaela Bastidas, ejecutados por los colonialistas españoles en 1771, a quienes el General Velasco proyectó como los inspiradores del proceso revolucionario que realizó.

En este sentido, más menciona a los fundadores del pensamiento marxista-leninista y a Mao, incorporando su tesis de "La revolución se hace con el campo cercando a la ciudad".

II. Análisis Histórico de Sendero Luminoso

Sendero Luminoso apareció a comienzos del año 1980 como una amenaza guerrillera mucho más seria, surgida dentro de los problemas intrincados y a menudo violentos que pueden resultar de la combinación de una pobreza generalizada, de las tensiones étnicas y regionales y de la ideología izquierdista radical en el Tercer Mundo, aún cuando esta combinación carezca del catalizador de una intervención foránea significativa.

Este movimiento subversivo, inicialmente radicado en Ayacucho, es dogmáticamente maoísta y sus activistas están entregados a una lucha prolongada.

La mayoría de ellos ha vivido y trabajado largo tiempo en Ayacucho, donde ganaron un respaldo campesino considerable. Sendero, más que una banda de estudiantes universitarios provincianos desilusionados, es un movimiento de alrededor de 3,000 activistas que se extiende a otros lugares del país y que está en capacidad de llevar el terror hasta la propia capital de la República, Lima. El número de víctimas ha alcanzado niveles desmesurados, llegando en 1983 a 3,200 personas entre senderistas, civiles y miembros de las fuerzas del orden; en 1984, las cifras redondas fueron 4,800 y en 1986 alcanzaron a 7,000 víctimas.

Los daños materiales resultantes probablemente exceden de los quinientos millones de dólares.

Ya se ha expresado que Sendero Luminoso se diferencia no sólo de los anteriores movimientos guerrilleros del Perú, sino de todo otro movimiento de Latino América; de aquí que los grupos de intelectuales marxistas, asentados en las ciudades de Centro América y Colombia y también los dirigentes de las guerrillas rurales, han buscado coordinar esfuerzos en busca de la unidad en el curso de sus luchas comunes, pero poco se ha logrado concretar en este sentido debido a que Sendero es una organización exclusivista y secreta.

Sus dirigentes no dan a conocer lo que plantean para el Perú e incluso en las propias comunidades campesinas se han mostrado despiadados al dar muerte selectivamente y dinamitar las instalaciones que benefician a la misma población rural local.

Se sabe que Sendero Luminoso fue fundado en 1970 en la Universidad de Huamanga—Ayacucho, con el desprendimiento del movimiento marxista Bandera Roja. El nombre fue tomado de los escritos de José Carlos Mariátegui, marxista peruano que publicó "el marxismo leninismo señalará el sendero luminoso de la revolución".

Su fundador, Abimael Guzmán, hombre de letras por temperamento y preparación, era en muchos aspectos un dirigente atípico para un movimiento tan violento como Sendero.

Nació en Arequipa, —la segunda ciudad del Perú— donde estudió hasta obtener su doctorado en la universidad local con la tesis "Acerca de la teoría del Espacio de Kant". Se había ilustrado no sólo de las obras de Marx, Lenin y Mao sino también de otros autores contemporáneos sobre estas ideologías; hay quienes afirman también que de no haber sido por su enérgica y dinámica esposa Augusta, Guzmán hubiera sido nada más que un intelectual dedicado exclusivamente a sus libros.

La ciudad de Ayacucho, elegida como centro de operaciones por Guzmán, era en muchos aspectos el lugar ideal para los revolucionarios peruanos, pues por su ubicación geográfica en las montañas de los Andes al sur del Perú, formaba parte de una región muy desamparada y remota del país. Durante décadas la región ha recibido escasa atención de parte del gobierno y la universidad, fundada en 1959, jugó un rol decisivo en la vida tradicional y provinciana de esta ciudad que es a la vez un símbolo de la independencia nacional, pues allí se libró la última batalla por la libertad de América Latina del yugo español.

Este medio, ha ejercido una influencia duradera sobre Sendero, pues sus principales dirigentes son antiguos estudiantes de la universidad de Ayacucho. La ma-

yoría son hijos o nietos de campesinos que estaban familiarizados con la zona y hablaban el quechua, el idioma andino; además sufrían frustraciones en sus expectativas de empleo profesional en medio de oportunidades cada vez menores conforme la economía peruana se deterioraba. En 1980 el número de tales militantes senderistas oscilaba entre 250 y 500 a los que se sumaban los seguidores, unos convencidos y otros aterrados.

Así, Sendero desarrolló en Ayacucho, su propia ideología, pues aparte de su maoísmo militante, es poco lo que se sabe acerca del ideario de Sendero. Los analistas políticos interpretan la ideología de Sendero fundamentalmente sobre la base de los únicos textos que le conocen: "El Nuevo Gobierno y la perspectiva económica y de lucha de clases en general", escrito en 1981 y "Desarrollemos la guerra de guerrillas" que data del mes de marzo de 1982, etc.

Hay evidencias de un planteamiento doctrinario de Sendero respecto de la teoría marxista y que se refiere a las fases para la "Lucha Armada", estableciendo las cinco fases siguientes:

1ra Fase.— Acumular fuerzas de apoyo en las regiones más atrasadas.
2da Fase.— El asalto a los símbolos del Estado burgués.
3ra Fase.— Inicio de la guerra de guerrillas
4ta Fase.— La expansión del respaldo popular;
5ta Fase.— La caída de las ciudades y la victoria final.

Dentro de los aspectos característicos de la ideología senderista, se encuentran su ceguera frente a todo matiz y su exclusivismo fanático pues no perciben diferencia alguna entre el Perú de 1930 y el Perú actual de la década del 80; para ellos, el país sigue siendo semifeudal y semicolonial; tampoco hacen distinciones de gobiernos militares y gobiernos civiles, incluso del actual partido Aprista, pues son calificados de "fascistas".

Asimismo, la ideología senderista es atípica y establece distancias de los marxistas a quienes consideran peones del revisionismo social imperialista e incluso los senderistas han realizado acciones en contra de los marxistas, también por las acciones que Sendero hace contra las infraestructuras y maquinarias que favorecen a los propios campesinos; la táctica de colgar perros muertos en los postes de alumbrado público y otras, han permitido plantear algunas semejanzas con el movimiento de Khmer Rouge de Pol Pot.

Otras versiones acerca del carácter distintivo de Sendero provienen de los testimonios de observadores en los penales, en donde los presos senderistas mantenían una rígida organización

vertical de formaciones tipo militares, además entonaban cánticos bélicos y uno de ellos, cual himno, describía el mar agitado que cubrió la tierra y luego en medio de todo el desorden el sol apareció, terminando con la afirmación de "salvo el poder, todo lo demás es una ilusión".

Es en la manifiesta adoración a Guzmán que se aprecia el culto a la personalidad y el carácter mesiánico de Sendero Luminoso, porque aún siendo casi seguro que Guzmán ya no sea el actual jefe militar pues se le cree muerto, sin embargo, en todos los senderistas él vive a través de su nombre de combate "camarada Gonzalo", "la cuarta espada del Marxismo".

La vanguardia de la revolución mundial es el pensamiento del Camarada Gonzalo.

La organización de Sendero es tan misteriosa como su ideología. Se trata de un movimiento disciplinado y clandestino que difícilmente puede ser infiltrado. Todos sus miembros emplean seudónimos. Son pocos los que conocen a más de cuatro camaradas, uno de los cuales es su dirigente, quien a su vez participa de un comité en el siguiente nivel orgánico y cuando actúan se cubren con pasamontañas para proteger el anonimato.

Hasta es posible que Sendero no sea una sola organización sino dos o incluso más. El Sendero de Ayacucho es totalmente despiadado pero también enteramente comprometido con sus doctrinas. Se habla además de un Sendero que habría aparecido en Lima en sus poblaciones marginales, o pueblos jóvenes, y que sería menos doctrinario y más criminal. Esta interpretación se sustenta en el hecho de que las acciones terroristas en Lima, desligadas de todo esfuerzo de movilización popular no son consistentes con los principios maoístas de la guerra popular prolongada.

A diferencia de tantos grupos revolucionarios latino-americanos, Sendero tiene como única fuente económica probable para conseguir dinero en efectivo, ya sea en los Andes como en Lima, en el tráfico de drogas.

Algunos sostienen que Sendero simplemente tiene temor de enfrentarse a narcotraficantes fuertemente armados, y otros creen que Sendero recibe una cuota a cambio de dejarlos actuar libremente, pero no se cuenta con evidencias definitivas para ninguno de estos argumentos. Sin embargo, por el hecho de proximidad geográfica de estos grupos y que ambos comparten de la oposición a los regímenes establecidos, se puede presumir que han llegado a un acuerdo para intercambiar dinero por libre acceso.

Internamente, el Perú cuenta con un amplio espectro, de partidos marxistas de significación, pero Sendero, se opone a todos ellos y este sentimiento es por lo general compartido. Esto se debe, en parte, a que la izquierda "parlamentaria" del Pe-

rú, tal como se le llama, teme que el terrorismo haga peligrar sus posibilidades de éxito electoral a corto plazo. Esta tensión creada es un componente crítico en la historia de Sendero Luminoso.

Todos los partidos de la izquierda parlamentaria se oponen a Sendero por distintas razones: en primer lugar, creen que Sendero, actuando bajo una impaciencia ciega, está estratégicamente equivocado. En segundo lugar, la izquierda parlamentaria teme que las actividades de Sendero puedan provocar un golpe militar, echando por tierra todas sus ilusiones de un éxito electoral. En tercer lugar, también temen los izquierdistas parlamentarios que sean ellos, en lugar de los senderistas en la clandestinidad, las víctimas de la represión de las fuerzas del orden. Una última preocupación de la izquierda parlamentaria es que Sendero como movimiento marxista pueda enturbiar la imagen de todos los grupos marxistas del Perú.

Aunque Sendero ha ganado un respaldo considerable en la región andina del sur, donde los habitantes son en su mayoría indígenas sumamente pobres, quienes nunca se sintieron parte de la nación peruana en su conjunto, en contraste, los peruanos de la costa son mayoritariamente mestizos que siguen deseando un gobierno democrático y no una revolución violenta y por lógica, la izquierda parlamentaria busca de mantener a esta mayoría a su lado.

Así, para casi todos los izquierdistas parlamentarios peruanos, lo más importante respecto a Sendero, es cómo detenerlo sin incurrir en graves violaciones de los derechos humanos. Su propuesta fundamental en este sentido es implementar la ayuda para la región empobrecida del Ande Peruano.

III. Contexto Económico Social de la Región Andina del Sur del Perú

La región andina del sur del Perú, siempre fue un enclave propio de un "Cuarto Mundo" en medio de un país del "Tercer Mundo". A comienzos de la década del 70, la esperanza de vida era de 44 años en esta zona frente a los 54 años de la costa; el analfabetismo ascendía al 53o/o frente al 16o/o de la costa. La atención de los servicios profesionales era tan exiguo que se puede afirmar había un profesional por cada 20,000 personas por servicio en promedio; los ingresos familiares eran tan solo un tercio de los de la costa. No obstante esto, durante la década del 70, la brecha se abrió más entre el ande y la costa y la pobreza absoluta se hizo cada vez más extrema.

Para 1980 muchos campesinos de esta región no podían ni siquiera mantener sus niveles de vida de subsistencia. La desnutrición, fenómeno poco común en el Perú hasta hace unos años, se generalizó. El promedio de consumo de calorías en 1980 descendió a aproximadamente un

72o/o del requerimiento diario establecido por la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) de las Naciones Unidas.

Este devastador crecimiento de los índices de hambre fue el resultado de una constelación de factores. En primer lugar la población aumentaba a elevados índices en un país que ya sufría de la peor proporción tierra-familia en América Latina. En 1980, la densidad demográfica en la provincia de Ayacucho era un 50o/o mayor que la de 1940. Al mismo tiempo, la calidad de la tierra estaba deteriorándose por la erosión sin remedio por falta de técnicos y medidas apropiadas; los campesinos que vivían del intercambio comercial con sus productos fueron gradualmente afectados hasta que la crisis económica del país en 1975 derrumbó los esquemas de supervivencia.

La política también provocó cambios dramáticos en los andes peruanos durante la década del 70, pues se llevó a cabo una extensa reforma agraria que impactó la región, pues los hacendados abandonaron el campo dejándolo abierto para los activistas políticos que dieron un resultado social contraproducente para el gobierno y a los ejecutores de esa reforma, pues ella formaba parte de la revolución que no se cumplió, creando el descontento.

Aparecieron las organizaciones populares campesinas que crecieron considerablemente sin la movilización política organizada por partidos políticos pro-gobiernistas terminando todas ellas por caer a las líneas de izquierda; sin embargo, de acuerdo a resultados de elecciones en el 78 y el 80 este proceso de atracción hacia la izquierda disminuye, tal vez por la desilusión de los campesinos, al ver que los marxistas entran en un fraccionamiento partidario y sus dirigentes se mostraron excesivamente conflictivos y sumamente ambiciosos y personalistas como para ceder en sus discrepancias por un bien común.

Además, los dirigentes marxistas elegidos fueron perdiendo el interés en los problemas andinos una vez que empezaron a vivir en Lima, tal vez también, por el impacto limitado de la izquierda marxista en la escena política incrementada por el hecho de no contar con mayoría parlamentaria que permitiera llevar adelante sus proyectos políticos.

En este contexto, apareció Sendero a la vida activa y clandestina en 1980 y por ello tuvo un importante éxito inicial propiciado también por el importante factor de vacío político creado por la declinación de la imagen y de la eficacia de otros movimientos izquierdistas menos radicales.

Es así que en las zonas que empezaron a controlar, los senderistas identificaron a los más prósperos y los amenazaron. La mayoría fueron abandonando el lugar y quienes no lo hicieron

fueron asesinados. Sus propiedades, llámese tierras, ganado y bienes eran distribuidos sin deudas. También se atacó a los "símbolos del estado burgués" dinamitando los puestos policiales, construcciones públicas, torres de alta tensión, hoteles de turistas y otros como el Centro Agrícola Experimental de la Universidad de Ayacucho.

No obstante que la mayoría de los campesinos quería construcción y no destrucción, sin embargo Sendero aparentemente tenía las intenciones de atraer a las fuerzas del orden a la zona para luego, en tanto estas fuerzas abusaban del pueblo, ganar más reclutas; al menos en 1983 esto fue lo que sucedió, pues la acción senderista fue seguida por una gran represión por las fuerzas del orden.

Las fuerzas del orden entraron a la zona declarada en emergencia, que abarcaba los departamentos de Ayacucho, Huancavelica y Apurímac, en el año 1983 y es a partir de este acontecimiento, que marca el inicio de la contra-ofensiva gubernamental, en que el número de víctimas aumenta vertiginosamente. Sobre esto, opiniones y diversas afirmaciones oficiales y no oficiales producen incertidumbre en la opinión pública sobre quiénes son asesinos y quiénes las víctimas.

Las opiniones divergentes sobre los acontecimientos en los Andes del sur del Perú, se ponen claramente de manifiesto en el debate sobre el trágico asesinato de ocho periodistas peruanos en la comunidad indígena de Uchuracay a fines de enero de 1983, quienes habían organizado un viaje a tres comunidades que se encontraban en las alturas de la provincia de Huanta y Víctor Fajardo, donde los indígenas habían dado muerte a senderistas después de fingir hospitalidad. Esto en sí, significaba una respuesta hacia Sendero como antes no había sucedido.

Sendero Luminoso tenía poder establecido y comprobado sobre las comunidades campesinas liberadas, pues incluso les habían impuesto el pago de un tributo que consistía en parte de su producción para sustentar la organización de Sendero, también habían exigido un cambio en sus costumbres al prohibir la realización de ferias libres dentro del territorio liberado por ellos; sobre esto, los comuneros debían producir para su auto-abastecimiento siendo abolidas las operaciones en dinero.

Esta medida significó un duro golpe para las burguesías rurales empobrecidas de la región y obligaba a los campesinos hacer largos viajes para sus abastecimientos ya que era imposible que una comunidad pueda producir todo lo que necesitaba para vivir. Todo esto generó una reacción que desencadenó un nuevo episodio trágico en esta lucha y que provocó una inmensa conmoción en el Perú y en el exterior, la muerte de los ocho periodistas.

Analizando todos estos acontecimientos que suceden uno tras otro dentro de un enfrentamiento al interior del Perú y sobre todo en los Andes, nos hacen pensar que tienen raíces mucho más profundas y que incluso Sendero Luminoso, podría decirse, representa una expresión de llamarada de algo mucho más viviente, latente y que no obstante ello, siempre se dejó de lado por parecer insoluble un problema olvidado a su suerte. Por ello la sierra andina fue considerada como el territorio y población enfermos del país y de la nación peruana, o tal vez parte de otra nación que con el tiempo debió desaparecer sin remedio.

Por ello, debemos pensar que estos acontecimientos están llevando al Perú como introduciéndolo a un profundo hueco de difícil salida y que para salvarlo, todos los peruanos tenemos que hacer abstracciones de la historia política económica y social tradicional y reflexionar sobre el Perú para el futuro como una nación integrada y sin divorcio entre las dos sociedades que han convivido beligerando desde hace cinco siglos.

En el Perú de 1987, los espacios democráticos se han estrechado tanto que dentro del régimen de gobierno constitucional existente, cualquier estrategia de desarrollo y defensa está cuestionada porque juegan los votos electorales y también, pero con más peso, todas las carencias e incapacidades del interior del país.

Por esto, no es fácil describir en profundidad el desafío de Sendero Luminoso, porque su acción podría estar haciendo ver el problema mucho mayor que debe ser estudiado y resuelto en forma diferente, sobre todo, cuando ha tratado de enraizarse en los Andes convirtiéndolo en escenario de cruentas batallas donde se están perdiendo valiosas vidas humanas, pero también, porque se están enfrentando concepciones ideológicas sobre un proceso de cambio revolucionario e incluso se están confrontando dos culturas, la andina y la occidentalizada, que han convivido en el tiempo y en el espacio sin interpretarse mutuamente.

Todo esto llama a reflexión y motiva fervientes llamados para que investigadores y estudiosos de la realidad del país, lleguen hasta el fondo del abismo para encontrar las verdaderas causas del pernicioso atraso estructural que abarca desde la mente hasta el orgullo mismo, pasando por todos los intereses y expectativas, que están afectando la vida del hombre peruano y la supervivencia del Estado; y que sus conclusiones y recomendaciones tengan, además de todo lo necesario para el desarrollo y defensa del Perú, un verdadero cambio en la percepción de los vitales problemas peruanos para dar luz a ese "Algo" que falta y que nunca se dio a través del tiempo y espacio de vida republicana.

Pensamos que ese "ALGO" no es dinero, ni conocimientos, cultura, o infraestructura, etc. porque todo eso tenemos. Entonces ¿qué es? - si cabe alguna respuesta en estos papeles, se podría decir; mística, orgullo, identidad, amor, comprensión y reconocimiento, para integrarnos, organizarnos y cubrir vacíos y carencias ancestrales que siempre nos han dispersado; y esto ¿cuánto cuesta? TODO y NADA- ¡Sólo un Perú!

BIBLIOGRAFIA

- **COLIN MITCHELL**
  Foreword to internal security defence review.- Nov. 1982.
- **LESLIE LIPSON**
  Los grandes temas en la política.
- **RAY S. CLINE YONAH ALEXANDER**
  Terrorismo: La conexión soviética.
- **YO-NGUYEN GIAP**
  Manual de la Insurrección del Viet Cong.
- **BEATRIZ BISSIO**
  El Desafío de Sendero Luminoso Cuadernos del Tercer Mundo - Revista Mensual - Brasil.
- **CYNTHIA MC-CLINTOCK**
  ¿Quiénes son los guerrilleros maoístas del Perú?
- **DIARIO "LA REPUBLICA"**
  Domingo "Documento" 22-7-84 Perú.
  "Sendero".
  ¿Quiénes son?
  ¿Adónde van?



VERTIGO

Cuando hace unos cuarenta años se preguntaba a nuestros padres si alguna vez habían volado, difícilmente se obtenía una respuesta afirmativa. Los vuelos en aquella época tenían fama de no ser seguros, pese a que los aviones —en la guerra que finalizaba— se habían constituido en factores visibles en la victoria y aún en la derrota. Las máquinas voladoras, resultaban siendo consideradas artefactos raros a los que sólo subían osados y valerosos hombres y mujeres, mientras gran cantidad de curiosos los contemplaban cómodamente instalados en los aeródromos.

Actualmente, estos conceptos y realidades han cambiado. El hombre se desplaza en vehículos aéreos sofisticados, acortando distancias de manera asombrosa; y son muy escasas las personas que van a los aeropuertos solamente a ver decolar y aterrizar a los aviones.

Las aeronaves —porque ahora los aviones se encuentran acompañados en el aire por helicópteros— son cada vez más grandes, seguras, rápidas, poderosas e inevitablemente más costosas de adquirir, operar y mantener. El vuelo ya se ha convertido en rutina, aún cuando no deja de infundir cierto temor, incluso en el hombre más valiente.

Capitán de Navío
EDGARDO LORET DE MOLA PACUSSICH

Y así, el vuelo deja de ser rutina y se convierte en noticia cuando alguna de estas máquinas cae trágicamente, no se le ubica y/o no puede determinarse la causa exacta del accidente. En nuestro país, con una geografía dura y difícil, no son pocos los aviones que desaparecen sin dejar huella; y, es entonces cuando se escuchan las voces de padres, esposas y familiares comprensiblemente doloridos; sino también, la opinión de muchos —como buenos latinos— que proporcionan su "experta opinión" sobre la posible causa del accidente.

La mayoría cree ver la causa del accidente en el mantenimiento de las máquinas; otro grupo, acusa al piloto de inepto, incapaz o irresponsable, algunos pocos, le echan la culpa al "mal tiempo"; y quizás otros, los menos, apuntan a la voluntad divina. Todos buscamos algún responsable. Bueno, no todos, porque, a diferencia de los accidentes en las carreteras y pistas que en un año cualquiera matan y dejan inválidas a más personas en el mundo que cualquier otra causa, incluyendo las guerras, todos los accidentes aéreos son investigados a fondo, no para encontrar "responsables" sino para determinar la causa exacta del accidente, con el objeto de poner en marcha medidas que eviten accidentes similares en el futuro.

Estas investigaciones, han determinado que el mayor porcentaje de accidentes aéreos son causados por el hombre: lo más frecuente es error del piloto, seguido por el del mecánico que efectuó el mantenimiento y, finalmente, por error del controlador aéreo en tierra. Como podemos apreciar, no son el mantenimiento, ni la ineptitud del piloto, ni el tiempo, ni la voluntad divina, es decir aquellas razones que tanto se mencionan, las causas más frecuentes de los accidentes. El asunto es más sencillo: el piloto se equivoca, comete un error y lo paga con su vida.

Las razones por las que un piloto comete errores en vuelo son muchas. Mencionemos algunas: Fatiga, Hipoxia, (falta de oxígeno), Alcohol, Problemas Personales o Familiares, Enfermedad, Auto-Medicación, **Vértigo.**

¿**Vértigo**? En aviación, se dice que un piloto está afectado por el Vértigo cuando no sabe cuál es su posición en el espacio. El hombre fue diseñado para desplazarse en estrecho contacto con la tierra, por lo que siempre sabemos cuál es nuestra posición usando tres sensores en combinación, de los cuales sólo uno es conocido por todos: la **Visión**, que nos permite ver dónde estamos en relación a objetos fijos y móviles. Los otros dos sensores, no tan conocidos comúnmente, son: los **Sensores de Gravedad** distribuídos en los músculos, tendones y en la Coclea del oído medio, que perciben el efecto de la fuerza gravitacional, indicándonos dónde queda la tierra y



los **Sensores de Aceleración** del oído medio, que perciben las aceleraciones lineales a las que estamos sometidos. A esta combinación de los tres sensores se les conoce como el **Sentido del Balance** .

Ud. no sufre de **Vértigo** en tierra. Lo que sí puede sucederle es que se desoriente en el espacio o, dicho en términos algo más elegantes, sufra de **Desorientación Espacial.** Veamos un ejemplo que sucede frecuentemente: supongamos que Ud. está en un automóvil que se encuentra detenido en subida en una pendiente, esperando el cambio de la luz roja. Su vehículo está rodeado de otros vehículos por todos lados. De repente, Ud. ve que su automóvil comienza a deslizarse suavemente hacia atrás y le dice al conductor que ponga los frenos, que el carro se está yendo hacia atrás. Este le contesta que el freno está aplicado, que el carro no se ha movido y que los automóviles que están al costado son los que se han movido hacia adelante. ¡Ud. percibió el movimiento suave hacia adelante de los vehículos de a lado como un movimiento suyo hacia atrás! Ud. sufrió de Desorientación Espacial.

Cuando el piloto sufre de **Desorientación Espacial** en su aeronave, se dice que tiene **Vértigo.** Los médicos aeroespaciales lo definen como cualquier desacuerdo entre la posición o el movi-

miento percibido por el piloto con uno o varios de sus sentidos, y su posición o movimiento real.

En vuelo, el ser humano está sometido a fuerzas de aceleración hacia adelante y atrás, hacia ambos lados, y hacia arriba y abajo, debido a los movimientos tridimensionales de la aeronave, a las que se suma la aceleración de la Gravedad, que son percibidas por los sensores de gravedad y aceleración del cuerpo. El resultado de estas percepciones sobre el cerebro humano, es una interpretación de posición que muchas veces no coincide con la realidad, es decir, una ilusión; sin embargo, si el piloto recibe información visual correcta, su cerebro es capaz de descartar la información errónea que le dan los otros sensores de su cuerpo, porque las percepciones de la vista son mucho más fuertes que las otras.

Sin embargo, como todos sabemos, por exigencias de diferente índole, en la actualidad, las aeronaves operan frecuentemente en condiciones meteorológicas que impiden la visión del terreno, ya sea porque el vuelo se realiza de noche, o porque se efectúa dentro de nubes, o en calina, o entre capas de nubes. Para poder volar en forma segura, los pilotos utilizan instrumentos de vuelo que suplen la falta de información visual externa y que, en esencia, le permiten determinar su velocidad hacia adelante, su velocidad vertical hacia arriba o abajo, la posición de sus alas con relacion al horizonte, la posición de la nariz de su aeronave con relación al plano horizontal y su altura, ya sea en términos absolutos sobre el nivel del mar o en términos relativos a su distancia vertical sobre el terreno que se desplaza. Además, se dispone de radio ayudas que permiten determinar la posición geográfica de la aeronave con relación a ciertos puntos de tierra.

En las condiciones meteorológicas descritas anteriormente y toda vez que no coincidan las sensaciones de los sensores de gravedad-aceleración y aquellas percibidas mediante la vista, el piloto se encontrará expuesto al Vértigo; sin embargo, éste no lo afectará mientras no se deje confundir por las sensaciones opuestas o divergentes que le hace sentir su cuerpo y por las que le hacen ver sus ojos, es decir, mientras mantenga su **Equilibrio Aéreo.**

Si se confunde, mucho dependerá de su experiencia, entrenamiento, estado físico, estado anímico y preparación mental, para permitirle reconocer el Vértigo, impedirle reaccionar en forma instintiva y superar esta extraordinariamente desagradable sensación. Si la supera, y en la inmensa mayoría de los casos lo hace, el vuelo terminará felizmente; si no lo hace, el vuelo terminará en forma no planeada.

La ilusión que sufre el piloto puede tomar gran cantidad de formas. Mencionaremos las más comunes y las reacciones instintivas del piloto ante ellas:

Situación Uno:
Avión en giro suave sin cambio de altura.

Percepción:
El piloto siente que el avión no está girando.

Reacción instintiva:
El piloto aumenta el ángulo de inclinación de las alas (banqueo) e, incluso, tiende a poner pedal hacia el sentido de giro.

Resultado:
El avión pierde altura suavemente o rápidamente, si se aplica pedal.

Situación Dos:
Avión en giro suave sin cambio de altura.
Percepción:
El piloto siente que el avión está ascendiendo.
Reacción instintiva:
El piloto baja la nariz hacia el terreno.
Resultado:
El avión se acelera y pierde altura.

Situación Tres:
Avión saliendo de un giro suave sin cambio de altura.
Percepción:
El piloto siente que el avión está perdiendo altura.
Reacción instintiva:
El piloto sube la nariz.
Resultado:
El avión gana altura suavemente y pierde velocidad.

Situación Cuatro:
Avión en giro por más de 30 segundos.
Percepción:
El piloto siente que el avión no gira.
Reacción instintiva:
El piloto aumenta el banqueo e, incluso, tiende a poner pedal hacia el sentido de giro.
Resultado:
El avión pierde altura suavemente o rápidamente, si se aplica pedal.

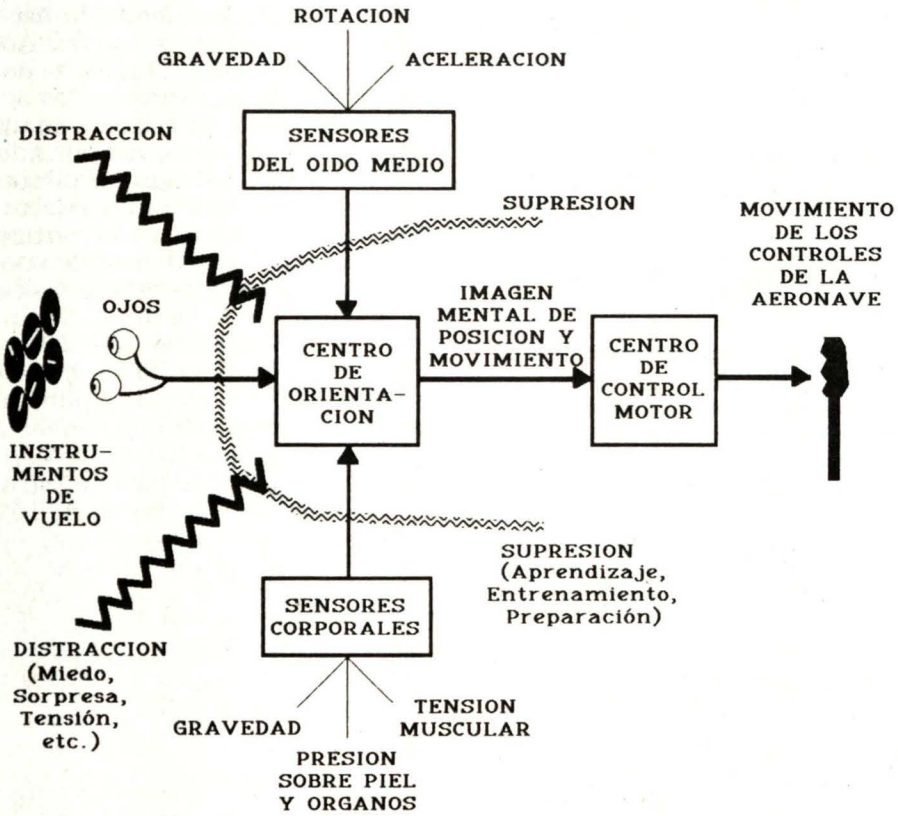
En un estudio efectuado hace algunos años por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, se determinó que el 13o/o de los accidentes fatales de aviación en un período de 11 años, habían sido causados por Vértigo del piloto. Se analizaron las posibles relaciones de la incidencia del vértigo con la edad, experiencia de vuelo, fases del vuelo, estado físico y muchos otros factores, llegándose a la conclusión que el Vértigo ataca indiscriminada e incidiosamente a todos los pilotos, sin importar su edad, experiencia e, incluso, estado físico. La Marina de ese mismo país registró en un período de dos años, 107 accidentes aéreos cuya causa no pudo ser precisada, pero en los que todo indicó que el piloto fue afectado por el Vértigo. En ellos estuvieron envueltos pilotos de todos los grupos de edades y niveles de experiencia.

Sabemos ahora que el Vértigo es mucho más común de lo

que podríamos haber supuesto, y para combatirlo es necesario reconocerlo; por lo que a todos los pilotos profesionales se les entrena, sometiéndolos a situaciones que se lo inducen, para convertirlo así en creyente y conocedor de sus efectos y para aprender que el único método que le permite recuperarse, es el creer única y exclusivamente lo que indican sus instrumentos de vuelo.

Quizás estas líneas nos ayuden a comprender y entender mejor, la posible causa de algunos accidentes aéreos que hayamos conocido o que, inevitablemente, tomemos conocimiento en el futuro.

DIAGRAMA DE MECANISMOS DE DESORIENTACION ESPACIAL

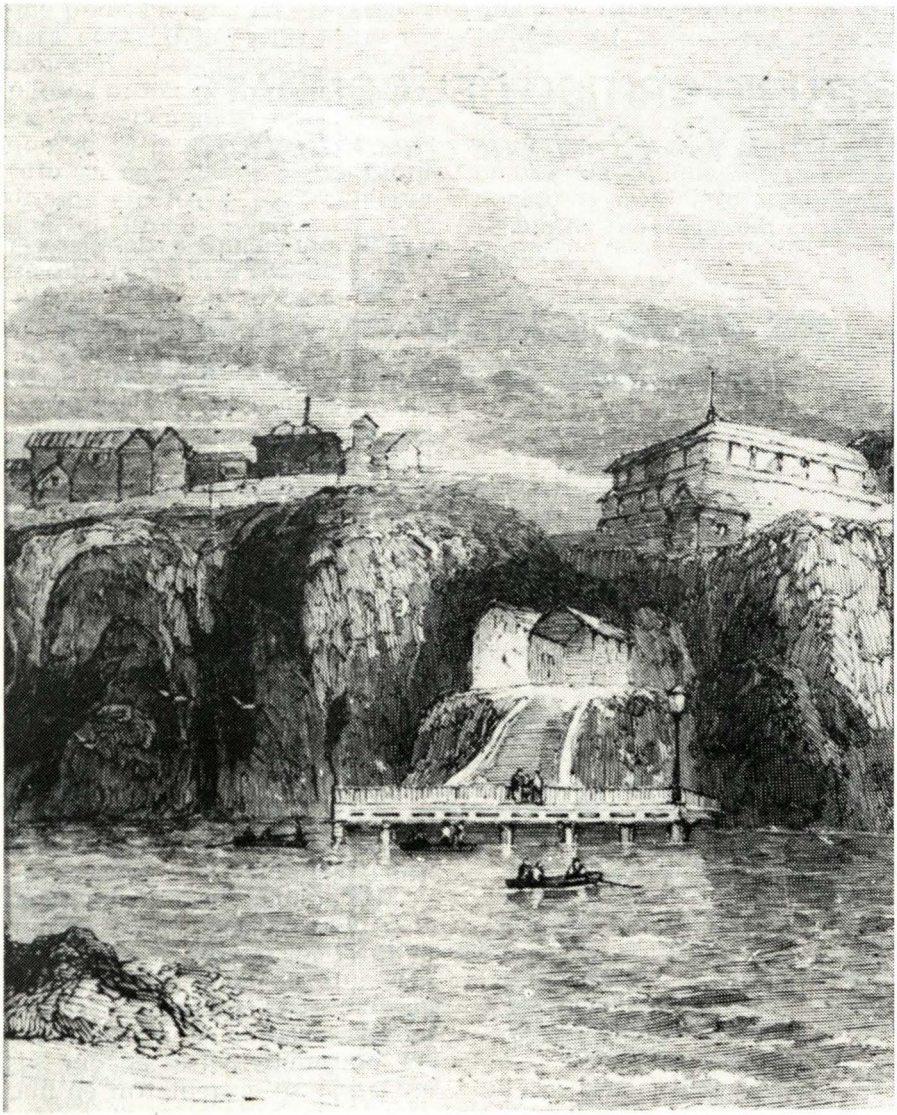


ESTUDIO CRITICO DEL COMBATE DE ISLAY: *12 - 13 de enero de 1838*

Capitán de Corbeta
JORGE ORTIZ SOTELO

Condenado a desaparecer en 1871, al haber sido escogida la caleta de Mollendo como punto terminal del ferrocarril de Arequipa, Islay fue el puerto de esta ciudad desde los primeros años de la república. Por su difícil embarcadero transitaron distinguidos personajes (como la célebre Flora Tristán) y gran parte de la economía del sur peruano. Asimismo fue escenario de eventos de diverso orden, como la captura de Salaverry, el asilo a Santa Cruz y el embargo de un escuadrón peruano por fuerzas navales británicas en 1844. Pero lo que interesa recordar hoy es el encuentro que sostuvieron hace ciento cincuenta años, frente a este puerto, un escuadrón peruano confederado, compuesto por tres buques, con uno chileno de cinco naves.

Este combate no concluyó con el hundimiento o captura de ninguno de los buques involucrados. Más aún, no hubo bajas en ningún lado. Sin embargo, al ser ésta la única ocasión en la historia naval de ambos países en que sus escuadras se enfrentaron en mar abierto, constituye un ilustrativo caso de análisis para conocer mejor las cualidades tácticas y habilidades marineras de los participantes.



El puerto de Islay fue el principal de Arequipa hasta el establecimiento de Mollendo, en la segunda mitad del siglo XIX. Fondeado en él se hallaban la *Socabaya* y el *Junín* cuando el escuadrón chileno fue avistado, en la madrugada del 12 de enero de 1838. (*The Ilustrated London News* XXVI, 10 de marzo de 1855: 220).

No es intención de este breve artículo repetir la narración del encuentro, presentada ya por diversos autores en ambos países, en base a los Partes de los comandantes Panizo, Zaldívar y Simpson, el jefe chileno. Quien tenga interés en conocer los detalles del combate puede recurrir al tomo de Félix Denegri en la *Historia Marítima del Perú* (1), que incluye los gráficos del contralmirante chileno García Castelblanco y los puntos más saltantes de los autores chilenos. La pretensión de este breve ensayo es analizar la forma en que el combate mismo fue conducido, incidiendo en aquellos aspectos de la táctica a vela que permitieron a nuestros buques salir airosos del desafío.

Para efectos de claridad en la exposición, la descripción de los buques participantes aparece como anexo al final del artículo.

En el caso de los buques confederados, figura un pequeño estudio sobre sus características e historial, así como la dotación que tenían al entrar en combate. De este modo esperamos aportar algo al futuro y necesario diccionario de buques que ha tenido la armada, que amplíe lo presentado en 1984 y complemente lo trabajado por Romero para el período 1850-1870 (2).

SITUACION GENERAL

El Alto y Bajo Perú habían constituido una unidad política, social y económica por centurias, cortada artificialmente en la última parte del siglo XVIII para facilitar la vida económica del virreinato del Río de la Plata. Con la independencia, ambos países adquirieron gobiernos propios, pero el anhelo unitario no desapareció. Este anhelo, tuvo varios momentos de expresión política, siendo el de mayor posibilidad cuando Andrés de Santa Cruz logró establecer la Confederación Perú-Boliviana, el 28 de octubre de 1836.

La formación de este estado confederado fue visto con suma preocupación por los gobernantes chilenos, que la consideraron una seria amenaza a la prosperidad e independencia de su patria. Una conocida carta de Portales al contralmirante Blanco Encalada, con fecha 10 de setiembre de 1836, pone de manifiesto en forma nítida estos sentimientos, indicando que la única posibilidad de Chile era ahogar este esfuerzo político antes que se cimentara. Obrando hábilmente —que se reconoce como un mérito de su diplomacia—, Chile logró que el gobierno de Buenos Aires reaccionara con igual actitud ante estos hechos, al punto que llegó a declararnos la guerra. Por su lado, el gobierno chileno comisionó al bergantín *Aquiles* para atacar sin declaratoria de guerra a los buques nacionales surtos en el Callao, que en su mayor parte se hallaban desarmados y sin tripulaciones, confiados en la situación de paz que se vivía.

La exitosa acción de *Aquiles*, reprobable en todo sentido, per-

mitió incrementar la fuerza naval chilena con la barca *Santa Cruz*, el bergantín *Arequipeño* y la goleta *Peruviana*. Poco después, el almirante Manuel Blanco Encalada desembarcaba en el litoral sur peruano con una fuerza expedicionaria. Maniobrando con habilidad, Santa Cruz copó a los invasores, obligándolos a capitular sin haber efectuado disparo alguno. El tratado suscrito entonces, en Paucarpata, dio por concluido el conflicto, obligando a Chile a restituir los buques capturados alevosamente en el Callao por el *Aquiles*.

Pese a sus generosas condiciones, el tratado fue rechazado por el congreso chileno, que dispuso el inmediato reinicio de las hostilidades. Los primeros días de enero de 1838, zarpó de Valparaíso un escuadrón compuesto por los bergantines *Aquiles* y *Arequipeño*, al mando del británico Roberto Simpson y Buenaventura Martínez; las corbetas *Libertad* y *Valparaíso*, con el británico Santiago Bynon y Manuel Díaz como comandantes; y la fragata *Monteagudo*, a órdenes de Pedro Martínez. Al mando del primero de los nombrados, el escuadrón llegó a Arica el día 10, para entregar dos sobres cerrados con la comunicación referente a la continuación de las hostilidades, dirigida a autoridades en La Paz y Arequipa. Al alcanzar estos sobres al gobernador de Arica, el guardiamarina que lo hizo le informó engañosamente que contenían la ratificación del tratado, con lo que el escuadrón chileno pretendía ganar un tiempo precioso para operar sobre las naves confederadas. Simpson zarpó de inmediato, considerando que las hostilidades estaban abiertas a partir de ese momento.

La marina peruana había perdido varios buques desde el inicio del conflicto, pues a los tres capturados por el *Aquiles*, se sumaban la corbeta *Libertad*, la fragata *Monteagudo*, y el bergantín *Orbegoso*. Sin embargo, fue en esa época que llevó a cabo una de sus más loables campañas: la incursión sobre la costa central chilena. Para esta expedición se organizó un pequeño escuadrón compuesto por las corbetas *Socabaya*, y *Confederación*, con Juan José Panizo y Jorge French como comandantes; y el bergantín *Fundador*, a órdenes de Domingo Valle Riestra. Al mando del general Trinidad Morán, nombrado comandante general de Marina el 22 de agosto, el escuadrón dejó el Callao el 19 de octubre de 1837, retornando a puertos peruanos el 20 de diciembre, luego de haber ocupado temporalmente la isla Juan Fernández, operado sobre Talcahuano, Valparaíso, Huasco y Caldera, y capturado dos mercantes enemigos (3).

SITUACION PARTICULAR

Al producirse el rechazo chileno al tratado de Paucarpata, la fuerza naval confederada se hallaba dispersa en Callao, Islay y Arica; y el Comandante General de la Marina había dejado a la

Socabaya y al *Fundador* en Islay para pasar a La Paz y a Arequipa, lugar este último donde debía esperar algunos jóvenes bolivianos para embarcarlos como guardiamarinas (4).

Por otro lado, el bergantín *Junín*, al mando del teniente de fragata Miguel Zaldívar, se hallaba en Arica, listo para zarpar en demanda de Cobija. Fue en estas circunstancias, el 3 de enero de 1838, que arribó al puerto la fragata norteamericana *Borklet*, procedente de Valparaíso. Cumpliendo la costumbre de la época, Zaldívar envió un oficial a la fragata para informarse de alguna noticia de importancia. La que recibió ciertamente lo era, pues el capitán de la *Borklet* informó del rechazo del tratado y los aprestos del escuadrón chileno. Consciente de las implicancias de esta noticia, Zaldívar pidió autorización al prefecto del departamento de Tacna para cancelar su misión y dirigirse a Islay para alertar y reforzar los buques que estaban en ese puerto. Autorizado para ello, se hizo a la mar y fondeó en su destino con las primeras luces del día 8 (5).

Ante la ausencia de Morán, el mando del escuadrón nacional había recaído en el capitán de fragata Panizo, comandante de la *Socabaya*, quien dispuso el envío de un mensajero a Arequipa para informar al Comandante General de estos acontecimientos y solicitar sus instrucciones. Estas llegaron el día 10, limitándose a disponer que "el más velero que es el Bergantín *Fundador* saliese a crusar (sic), y pusiese a cubierto a los demás de un golpe de manos" (6). El bergantín se hizo a la mar de inmediato, y al amanecer siguiente, sus vigías avistaron varias velas que se acercaban desde el sur. El capitán de corbeta Domingo Valle Riestra, comandante del *Fundador*, dispuso de inmediato izar la señal convenida para ser vista desde tierra, por el vigía ubicado en punta Islay. Este, se percató rápidamente del aviso y a las 06.00 su señal "hallase convoy a la vista" fue divisada por los buques fondeados, que de inmediato procedieron a zarpar para evitar ser cogidos en el puerto (7).

Considerando la altura probable de los vigías del *Fundador*, y la de las velas de los buques enemigos, es difícil que la distancia de avistamiento haya superado las 15 millas. Esto explicaría por qué Valle Riestra decidió inicialmente navegar hacia ellas, para obtener un reconocimiento positivo, mientras que la *Socabaya* y el *Junín* barajaban los roqueríos de punta Islay. Cuando estuvo a una distancia menor, pudo confirmar sus sospechas. Las velas correspondían al escuadrón chileno, que a su vez había avistado a su buque y a un mercante que se dirigía hacia el puerto. Los vigías del *Aquiles*, que navegaba a la cabeza de la columna enemiga, identificaron rápidamente al mercante como tal, pero sus dudas sobre la identidad del segundo bergantín persistieron hasta las 10.00, cuando vieron que éste trataba de reunirse

con otros dos buques que salían del puerto. A esa hora, cambiaron rumbo para dar caza al escuadrón peruano, mientras éste forzaba velas, primero hacia el Oeste y luego al Oeste 1/4 Noroeste (al 281.25º) (8).

ACCION DE ISLAY

Con una relación eslora/manga mucho menor que el otro bergantín confederado, el *Junín* era un buque de líneas poco finas. A ello debía sumarse las pobres condiciones en que se hallaba su casco, que había venido dando problemas desde setiembre de 1837. Estas razones hacían que el buque de Zaldívar fuera el menos velero del escuadrón nacional, retrasando su marcha en forma peligrosa. En el lado chileno, la *Monteaguado* y el *Arequipeño* estaban en una situación más o menos similar, quedándose rezagados con relación a los otros buques. A medida que avanzaba el día, la distancia entre ambos escuadrones fue acortando lentamente. Al caer la noche, el confederado varió su rumbo, gobernando primero al Suroeste (al 202.5º), y luego al Sur, "tratando de este modo evitar un ataque estando el enemigo a barlovento" (9). La maniobra estuvo bien pensada y tenía posibilidades de éxito; sin embargo, la claridad de una Luna que salió temprano alertó a los buques chilenos, que hicieron lo propio para mantener la ventaja. Con el fin de acortar la distancia y mantener el contacto, Simpson dispuso que se adelantara la *Libertad*, el más velero de sus buques. Bynon, comandante de este buque, logró acercarse hasta ponerse a tiro de cañón hacia las 02.00 horas del día 13, llegando a efectuar algunos disparos sobre el *Junín*. Alertados por los tiros, la *Socabaya* y el *Fundador* acortaron sus velas para proteger al bergantín, disparando en respuesta un solo tiro, "lo que observado por el enemigo lo eludió replegándose a su comboy (sic)".

Pese a esto, la distancia entre ambos escuadrones continuó disminuyendo, y al amanecer sólo 3 millas separaban al *Junín* de los enemigos (10).

Como un historiador naval chileno consigna, refiriendo este momento de la acción, "el comandante Panizo no se resignaba a sacrificar al bergantín ni quería tampoco empeñar un combate que las circunstancias hacían de peligroso resultado" (11). Por ello, súbitamente viró por avante (contra el viento) con la *Socabaya* y el *Fundador*, y "ganando el varlovento (sic) a los chilenos con esta maniobra, rompen el fuego sobre la *Libertad* y *Aquiles* de la vanguardia enemiga". El *Junín* no fue prevenido para efectuar este movimiento, por lo que no pudo seguir a sus compañeros en la virada. Zaldívar, considerando que esto se había debido a un descuido, dispuso de inmediato arriar alas de su buque para caer en la estela de los otros dos. Sus gavieros estaban ya ma-

niobrando para ello cuando los vio "regresar en popa a reunirse conmigo abandonando el combate", por lo que continuó gobernando al Sursuroeste (12).

En esta primera corrida, la *Libertad* habría recibido algunos impactos, a consecuencia de los cuales "quedó con el foque en el agua y a mi parecer —escribe Zaldívar— el Estay de Velacho cortado" (13). Estos daños explicarían por qué el más velero de los buques chilenos falló en las dos siguientes maniobras de caer por avante, dejándose ganar el barlovento y no pudiendo intervenir en el combate hasta la última parte del mismo.

La maniobra de Panizo había logrado su propósito al demorar y desarticular la formación enemiga, dando tiempo al *Junín* para distanciarse. Pero este efecto momentáneo proporcionaba al escuadrón confederado la ventaja de la iniciativa en la acción, y para conservarla, siempre en provecho del *Junín*, Panizo volvió a virar contra el viento para ganar nuevamente la mejor posición y lanzarse decididamente sobre los buques chilenos. Por segunda vez el *Junín* no fue prevenido de la maniobra, de lo que Zaldívar dedujo que la intención del comandante del escuadrón era "que yo ganase mayor distancia a los enemigos y pudiese escapar atendiendo al menor andar de este buque que no podía acompañar al comboy (sic) en retirada". Por tal razón, mientras la *Socabaya* y el *Fundador* intercambiaban tiros con el *Aquiles* y la *Valparaíso*, el *Junín* tomó rumbo directo al Callao, a donde arribaría la madrugada del 17 (14).

Los buques confederados, dueños nuevamente del barlovento, impusieron sus condiciones al combate. "Maniobrando sólo de vuelta encontrada con bordos cortos", trataron de acortar distancias para ofender al enemigo con metralla. Sin embargo, los buques chilenos "evadían estos momentos y sólo querían estar a medio tiro de bala y obligarnos a que empeñado yo – escribe Panizo— sobre uno de sus buques, lograr con los otros tomarme el barlovento y agarrarme entre dos fuegos" (15). La *Libertad*, como ya se indicara, maniobró mal durante este encuentro, mientras que la *Valparaíso* quedó muy sotaventada como para intervenir en la fase inicial del mismo.

El mejor testimonio sobre el combate está contenido en los Partes de los participantes, a los que debe agregarse la siguiente versión "evidenciada" que apareció días después en un diario limeño:

> "pues estando a medio tiro de cañón gobernaron malísimamente temiendo un abordaje del *Fundador*. Mientras que nuestros dos buques con sólo conservar sus líneas y una eléctrica igualdad en sus señales y maniobra sostuvieron la dignidad nacional y el honor del cuerpo de marina de la Confederación Perú-Bolivia-

na. Por su parte, la destreza de los oficiales y marineros para trabajar en sus respectivos puestos, no equivocando el manejo de las brazas y la táctica del cureñaje y el cañón, contribuyó no poco para burlar el orgullo vano del tridente chileno" (16)

El combate duró dos horas y media, y hacia las 08.00, cuando ya el *Junín* había ganado una distancia segura, los buques peruanos rompieron el contacto para continuar hacia el Nornoreste (al 022.5º). Simpson, por su parte, restableció la caza en la idea que sus oponentes se dirigían hacia el Callao, manteniéndose a sus aguas hasta 21.00 horas, en que los perdió de vista (17).

Sobre los efectos del combate en los buques hay poca información, ya que los participantes reportan muy pocos daños. Simpson, indica que el único incidente se produjo cuando la boca de unas de las carronadas del *Valparaíso* reventó durante la acción, pero sin causar bajas ni quedar inutilizada. Panizo, por su parte, señala que sus averías "han consistido en el 2o. obenque del palo de mesana, trozado por una bala, rota la vela mesana y un pedazo de la regala de nuestros botes". Finalmente, en el parte de Zaldívar al llegar al Callao, informa su apreciación de los daños sufridos por la *Libertad*, que ya fuera citada líneas arriba. Sin embargo, hay al menos un informe adicional sobre algunos otros daños en el escuadrón chileno. Se trata del proporcionado por Cristóbal Collet, patrón de la corbeta inglesa *Carolina*. Su buque fue detenido por el *Aquiles*, frente al Callao, en la madrugada del 18 de enero, por lo que debió pasar a bordo a presentar sus papeles. En su visita al insignia chileno notó que éste había recibido tres o cuatro impactos en su aparejo y velamen, y que los otros buques también habían sido impactados en el casco (18).

ACCIONES POSTERIORES

El escuadrón peruano, mientras tanto, continuó navegando hacia el Nornoreste hasta el ocaso, en que por haber cambiado el viento tuvo que dirigirse al Suroeste a fin de mantener el barlovento al amanecer y estar listo a sostener un encuentro con las primeras luces. Al clarear el día no se veían las velas enemigas. Ante esta situación, Panizo consideró que podía encontrar a los buques enemigos y batirlos si los encontraba separados, por lo que inició su búsqueda al Estenordeste (al 292.5º). Luego de un tiempo prudencial, y tomando en consideración que los víveres y agua disponibles no eran los suficientes para una larga caza, la *Socabaya* y el *Fundador* retornaron a Islay a reabastecerse para la campaña que se iniciaba (19). La anotación de Zaldívar en su Parte, indicando que vio a sus compañeros el día 14 "demorando al E.N.E. como a dies (sic) millas de distancia y

perseguidos ya con menos tesón", resulta poco clara a la vista de los Partes de Panizo y Simpson. Una explicación a esta anotación sería que, dada su posición relativa, estuvo en condiciones de avistar a ambos escuadrones, pero que ellos, a su vez, estaban fuera de alcance visual entre sí. Sin embargo, parecería que los buques avistados fueron los chilenos que marcharon tras sus aguas hasta el Callao.

A su arribo a Islay, el 19 de enero, Panizo escribió a Santa Cruz, pidiendo órdenes; y al presidente del Estado Sud-Peruano, para que le proporcione víveres y el pago de tres meses que se le adeuda a los dos buques. Días después recibió instrucciones de ambas autoridades, una disponiendo que fuera a Arica y la otra que bajara hasta Valparaíso para recapturar la *Confederación*, que había sido tomada fuera del Callao por los buques de Simpson. Como ambas comunicaciones le indicaban que en el Callao sólo quedaban la corbeta *Libertad* y el bergantín *Aquiles*, con algunas lanchas cañoneras, Panizo consideró más acertado "dirigirme al Callao a batir a los que se hallan bloqueando a aquel Puerto, y que creo podré tomarlos e igualmente sus lanchas" (20).

Autorizado para ello, y habiendo recibido víveres para dos meses, el escuadrón peruano zarpó el 6 de febrero, "resueltos a vencer o morir con gloria". Su ingreso al Callao fue el día 13 a 14.00 horas, estando ambos buques arranchados para combate, "con mechas encendidas", cubiertas enarenadas, tapabocas retiradas y portas abiertas. Lamentablemente, los buques enemigos ya se habían retirado (21).

Mientras estos hechos tenían lugar, el comandante general de Marina, general Morán, tomó conocimiento del ataque chileno cuando se dirigía a Islay, por lo que siguiendo el camino de la costa llegó a Lima el 30 de enero. Al pasar al Callao, el 3 de febrero, encontró al *Junín* desarmado y a su tripulación y guarnición desembarcada "por disposición de S.E. el Consejo de Gobierno" (22).

La noticia del encuentro fue conocida en Lima al arribo del *Junín*, lo que unido a la captura de la *Confederación*, causó gran indignación en la población. Esta actitud se vio reflejada en diversas maneras. Ejemplo de ello fueron los artículos periodísticos de esos días, loando el patriotismo y habilidad de nuestros marinos, y criticando la falsía chilena. Los días siguientes fueron de cierta inquietud por conocer la suerte de la *Socabaya* y *Fundador;* hasta que el arribo de un buque procedente de Pisco, el día 19, trajo la noticia de que ambas naves se habían salvado y que la *Libertad* había sido dañada durante el combate (23).

CRITICAS A LA ACCION

El combate de Islay ha sido

materia de estudio de los historiadores navales de ambas repúblicas. Lamentablemente, en este como en muchos otros casos, la objetividad no siempre ha prevalecido, opacada por naturales sentimientos nacionales. Para efectos de este artículo, coméntase las versiones de García Castelblanco, Langlois y López Urrutia, historiadores chilenos; y del peruano Manuel I. Vegas, cuya crítica es quizá la más acertada en nuestro medio.

En términos generales, los autores chilenos reconocen que "la táctica desplegada por el capitán Panizo, de la *Socabaya*, fue hábil i consiguió su objetivo", salvando al *Junín* de caer en manos de sus enemigos. Para ello, señala Langlois, "no tenía otro camino que retardar el avance de las fuerzas enemigas, para esto le bastaba ganar el barlovento i mantenerse así suficientemente alejado, impidiendo estrechar la distancia al enemigo. Gracias a esta hábil maniobra, que por otra parte no podía contrarrestar nuestro jefe, salvó un buque i a su favor midió sus fuegos con los del adversario" (24). Ganar el barlovento, en la forma como está presentado, podría tomarse como una maniobra simple; sin embargo, constituia el secreto de la guerra naval en el período de la vela. Conviene profundizar un poco este aspecto, ya que su cabal comprensión explica por qué considerar a esta acción un claro triunfo peruano.

En una época en que los buques combatían a distancias relativamente cortas, con artillería cuyo alcance eficaz no superaba los 1000 metros y que la recarga de los cañones de la banda comprometida en la acción demandaba varios minutos; ganar o perder el barlovento constituía la parte más importante del combate.

Quien lo poseía estaba en condiciones de imponerse sobre su contrincante, alejándose o acercándose a él a voluntad. Por tal razón, las maniobras de escuadra habían constituido principal preocupación de las potencias marítimas desde la introducción de arboladuras más complejas. Las guerras anglo-holandesas, en el siglo XVII, fueron el campo experimental para las mismas, a consecuencia de las cuales fueron establecidas las célebres instrucciones de batalla inglesas, cuya modificación estaría reservada al genio de Nelson. Para estar en condiciones de ganar el barlovento, el buque de guerra hizo más complejo su velamen y sufrió importantes cambios en la forma de su casco, todo ello tan temprano como la segunda mitad del siglo XVI. Es por estas razones que no podemos aceptar la forma tan simplista como Langlois explica el éxito de la maniobra peruana.

Más acertado en sus comentarios está García Castelblanco, quien elogia las maniobras de los buques confederados durante el encuentro, aun cuando critica a Panizo por su demora en dejar Islay. Esto último está referido

a los tres días que tuvo luego del arribo del *Junín,* que Panizo empleó en consultar a Morán. De acuerdo a la lógica del autor chileno, que no estaba en condiciones de conocer de esta consulta, si los buques peruanos no tenían intención de entablar combate, debieron haber dejado Islay con anterioridad (25).

La crítica merece ser tomada en consideración, y su posible aplicación estaría en las complejas relaciones de la Marina con las autoridades de la Confederación y de cada una de las repúblicas que la formaban. Es por tal razón que cuando Panizo escribe al jefe de Estado Mayor General, al retornar a Islay, indica que ha recibido instrucciones contradictorias de las autoridades de la Confederación y del estado Sud-Peruano, y señala que:

> "deseando cumplir con mis deberes espero que Vuestra Señoría Ylustrísima me manifieste hasta donde se extienden mis facultades, por ser imposible en la Mar ejecutar algunas veces las órdenes que hubiera recibido, pues de observarlas podría resultar la pérdida de la Escuadra, ó el dejar de conseguir un triunfo" (26).

Otro factor a tomar en consideración es que el escuadrón confederado no estaba totalmente aprovisionado. Al iniciarse el combate, los víveres a bordo alcanzaban para 22 días, tiempo suficiente para ir al Callao pero no para mantenerse en campaña. Islay no era un puerto que rápidamente pudiera proveer de víveres a los buques, al punto que al retornar a él, la *Socabaya* y el *Fundador* debieron permanecer algunos días para aprovisionarse para dos meses.

López Urrutia reconoce que "las disposiciones del comando por parte de los peruanos no pudieron ser más inteligentes y la maniobra con que se separó el *Junín* no sólo permitió que se salvase el bergantín sino que dejó a los otros buques en el barlovento". De Simpson, expresa que aceptó dejar escapar el *Junín* por seguir la caza, ya que consideraba al bergantín una presa de escaso valor. Sin embargo, habría que pensar si estaba o no en condiciones de seguir al bergantín siendo hostilizado por las otras dos naves peruanas. Puede afirmarse que, siendo Simpson un jefe hábil, como realmente era, difícilmente hubiera aceptado una situación de ese tipo. El autor chileno considera que lo único que pudo haber cambiado la suerte del combate era una participación más activa de la *Libertad;* pero luego agrega, que "ni aún ejecutados con éxito, las posibilidades de un ataque a corta distancia habrían sido muchas. Los buques peruanos sencillamente se mantuvieron fuera del alcance de los cañones chilenos" (27).

Esta aseveración final obliga a confrontar los Partes de ambos comandantes. Panizo, como ya se indicó, señala que trató de acortar distancia para "ver si podía hacerles alguna considerable avería con nuestra metralla", pe-

ro que los buques chilenos "sólo querían estar a medio tiro de bala" tratando de que intente el abordaje de uno de ellos. Simpson es más escueto, indicando que hizo todo lo posible por estrechar la distancia y obligar al enemigo a un combate decisivo, pero que Panizo eludió el combate cerrado. La confrontación de ambos Partes parece indicar que la intención del comandante chileno fue realizar un combate muy cercano, que hubiera culminado en un abordaje. Una lucha de este tipo, sangrienta como lo había demostrado hacía un año el combate de Pabellón de Pica, sólo concluía con la captura de uno de los buques, pero ambos quedaban con la arboladura seriamente dañada. Los buques chilenos, considerando sólo los tres que entablaron combate, eran más grandes, mejor artillados y con más tripulación que los confederados. Fuera de ello, había que considerar que otros dos buques venían tras sus aguas. Por tal razón, hubiera sido necio engancharse en un combate de este tipo. El que los buques estuvieron dentro del alcance de la artillería lo demuestran las averías reportadas por Panizo, y las observadas por el patrón de la *Carolina* y por Zaldívar. Por tales razones, parece que López yerra al hacer tan categórica afirmación.

Vegas elogia tanto a Panizo como a Simpson, ya que considera que ambos estuvieron muy acertados en su maniobra, "sólo que Panizo estuvo más oportuno". Agrega algo que los estudiosos chilenos omiten por no admitir que la *Libertad* fue dañada en la primera vuelta de la *Socabaya* y el *Fundador;* esto es, un breve comentario a las cualidades marineras de la corbeta. Indica que ella era "tan manuable y dócil como un bote. Al virar por avante partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, al conformar el aparejo sobre la otra amura". En esta parte de su crítica, Vegas atribuye la falla de la corbeta chilena no al daño recibido sino a la "torpeza momentánea" de su comandante (28). Nos parece injusto que Bynon deba cargar con ese calificativo, ya que se comportó en forma hábil y valiente durante la caza y fue justamente su temeridad la que lo llevó a recibir algunos impactos en su arboladura y velamen.

Algo debe agregarse con relación a los dos gráficos elaborados para representar la acción. Uno ha sido hecho por el contralmirante García Castelblanco, el mismo que ha sido empleado tanto por Fuenzalida Badé como por Félix Denegri (29); y el otro corresponde a Vegas García. El primero hace un gráfico sumamente esquemático, presentado en cinco láminas, considerando rumbos que no corresponden a los reales y sin tomar en cuenta la verdadera situación en que las formaciones estaban tanto al principio de la acción como luego de cada encuentro. No hace mayor esfuerzo por mostrar las aproximaciones momentáneas de los buques, dando distancias constantes en todo momento del

combate. Vegas, por su parte, parece más exacto en lo que a rumbos y formación se refiere. Sin embargo, al ser el suyo un gráfico de una sola lámina, se ve algo confusa la maniobra. De otro lado, los rumbos consignados no parecerían ser los que efectivamente siguieron ambos escuadrones. Por tal razón, se presenta un nuevo gráfico que pretende reunir las bondades de los ya existentes y contener la información relativa a rumbos y distancias consignada por los participantes.

CONCLUSIONES

En lo estratégico, la acción inicial chilena, artera como fue, estuvo concebida correctamente, ubicándose dentro de los parámetros fijados por el tratado de Paucarpata. La situación de la marina peruana, en ese mismo momento, no pudo haber sido más comprometida, ya que tenía divididas sus escasas fuerzas y su comandante en jefe no estaba con ellas. Esta fue una falla imputable a la excesiva confianza derivada del tratado. A esto debe agregarse que estas fuerzas se hallaban subordinadas a distintas autoridades, presentándose casos de dualidad de órdenes. La actitud asumida por Morán, al sacar un buque de Islay para que alerte en caso de aparición del escuadrón chileno, sólo puede entenderse como una medida transitoria en tanto él se dirigía a su buque insignia. Es criticable que no hubiera dictado medidas para un caso como el que realmente sucedió.

En lo táctico, cabe resaltar las disposiciones tomadas por Panizo como por Simpson. El combate en sí se desarrolló dentro de lo que cabría esperarse de una acción a la vela, imponiéndose la habilidad del primero, que tuvo un mejor sentido de la oportunidad y mayor calidad en la maniobra. A consecuencia de esta acción, el escuadrón enemigo hubo de cambiar su concepción estratégica, abandonando antes de lo esperado el bloqueo del Callao, por temor a una nueva incursión confederada sobre las costas de Chile.

Juan José Panizo y Talamantes (1808-1865), la figura descollante del combate, merece las palabras finales en este artículo. Tomó parte en todas las campañas navales de la república, desde 1821, destacando en los combates de Malpelo (1828) y Guayaquil (1828-1829). Su honrosa muerte en defensa de la Constitución, a bordo de la fragata *Amazonas*, en 1865, fue el punto culminante de una carrera digna y meritoria, como bien señala Romero en su tomo de la *Historia Marítima* (30). Al igual que varios otros marinos, Panizo no ha recibido aún el homenaje que la Nación y su Institución le deben, ya que nuestros homenajes se han centrado, casi con exclusividad, a las acciones y hombres que combatieron en la Guerra del Pacífico. Es necesario insistir en que las glorias navales peruanas sobrepasan los estrechos límites que esos cinco críticos años representan. Es bueno sentirse orgulloso por el coraje, habilidad y

pundonor entonces puestos de manifiesto, pero es mejor resaltar que ello se ubicaba dentro de una línea de conducta institucional que no se ha interrumpido desde que logramos ser nación independiente.

La Marina de hoy, heredera de la gloria de Grau y los que con él lucharon en Angamos, es la misma que estuvo presente en Islay. Comandantes como Panizo, Zaldívar, Valle Riestra; oficiales de mar como el 2o. guardián Juan Reyna, el sangrador Antonio Abalo y el 3er. carpintero Agustín Matusano; sargentos de infantería de marina como Suárez y Bravo; son parte importante de nuestro pasado y ejemplo para las generaciones del mañana. Rendirles tributo es reconocer en ellos la grandeza de nuestra institución, e identificarse con hombres como nosotros, que en un momento determinado debemos sobreponernos a circunstancias difíciles para poner alto el nombre del "cuerpo de marina".

BUQUES PARTICIPANTES EN LA ACCION

CORBETA *SOCABAYA* (1837-1838)

Adquirida en mayo de 1837, siendo hasta entonces la *Casimir Perrier*, mercante de bandera francesa. Según Vegas, tenía 725 toneladas de arqueo, tonelaje que no corresponde exactamente a sus dimensiones: 139 pies de eslora, 39 de manga, y probablemente 20 de puntal y 13 de calado. Estaba dotada con 24 piezas de a 12 libras de bala. En octubre de 1837, cuando estaba por zarpar en la expedición sobre las costas chilenas, tenía 171 hombres como dotación: (31)

comandante C. de F. Juan José Panizo.

oficiales: Tte. de fragata Isidoro Solórzano, Tte. de corbeta graduado de fragata José Benito Caro, alférez de navío Onofre Pareja, y Afgt. Santiago Riording.

guardiamarinas: José Zevallos, Camilo Liura y Pedro Freyre

aspirantes de marina: Manuel Morante, José Hurtado y Agustín García

oficiales mayores: contador habilitado José Mateo Lara, 3er. piloto Santiago Doncelles y cirujano de 2a. Próspero Dumont.

oficiales de mar: contramaestre Francisco Gon..., 2o. guardián Juan Reyna y José Doy, 2o. carpintero Ricardo Lilbilfil, 1er. calafatero Manuel Jurado, maestre de velas Juan Bary, cocinero de equipaje Guillermo Dever, patrón de lancha Santiago Aran y sangrador Manuel Méndez

marinería: 32 de 1ra.; 28 de 2a., 32 grumetes y 7 pajes.

dependientes de provisión: maestre de víveres Toribio Vidal y despensero Pedro Saavedra

brigada de artillería: 1er. condestable Eusebio Alaja

brigada de marina: Tte. 1o. José María Loayza (fallecido en las costas de Chile

durante la expedición), Sgto. 2o. Juan Bautista Suárez, Manuel Cansino, Mariano Ayala y Mariano Olasabal; 7 Cb. 1o., 2 Cb. 2o., 2 cornetas y 32 soldados.

BERGANTIN *FUNDADOR* (1822-1850)

Inicialmente con el nombre de *Ulises*, fue adquirido para la marina nacional en 1822, pasando a denominarse *Congreso* hasta 1837. Tenía 114 pies de eslora y 19 de manga, existiendo duda en cuanto a su calado y puntal, ya que Vegas señala que fueron de 12.5 y 14 pies, respectivamente. Con estas dimensiones debía tener entre 387 y 433 toneladas de arqueo, por lo que resultan aceptables las 396 que señala el mismo autor. En la época de esta acción estaba artillada con 12 piezas de a 12 libras y 8 de a 9. En octubre de 1837 tenía la siguiente dotación, que sumaba 81 hombres: (32)

comandante el C. de C. Domingo Valle Riestra
oficiales: Tte. de fragata José Ceballos, Tte. de corbeta Ramón Ascárate, alférez de navío Roberto Deveo y Afgt. Pedro Arteaga
guardiamarina Carlos Montes
aspirante José Gutiérrez
oficiales mayores: contador Of. 3o. habilitado Ramón Fraguela. 2o. cirujano José Santos Sierralta y 1er. piloto Andrés Weit
oficiales de mar: 2o. contramaestre David Cast, 2o. guardián Juan Palma, 1er. carpintero Samuel Hall, 2o. carpintero Juan Bermellón, maestro de velas Juan Johnson, sangrador Bartolo Abalo y patrón de lancha Juan Bazán
marinería: 16 marineros de 1a., 13 de 2a. y 32 grumetes
brigada de artillería: 2o. condestable Benjamín Baba
dependiente de provisión: maestre de víveres José Vidal y despensero Gregorio Madera

BERTANTIN *JUNIN* (1836-)

Tenía 97 pies de eslora y 22 de manga. Sobre su puntal y calado Vegas señala 14 de puntal, 11.5 de calado, lo cual nos parece poco creíble. Con esas dimensiones debía tener entre 261 y 317 toneladas de arqueo, por lo que es aceptable la cifra de 317 toneladas dada por el mismo autor. Su artillería estaba compuesta para este viaje de 10 piezas de a 9 libras montadas en cureñas. Se llamó *Flor del Mar*, entre diciembre de 1836 y setiembre siguiente. En ese mes tenía la siguiente dotación, que sumaba 68 hombres: (33)

comandante: Tte. de fragata Miguel Zaldívar
oficiales: alférez de navío Manuel Villar, Afgt. Manuel Caballero y Subtte. de infantería Manuel Barrón
guardiamarina Carlos Castro
oficiales mayores: contador Of. 3o. Manuel Higueras, 2o. piloto Guillermo Chumin y 3er. cirujano Francisco Arcía
oficiales de mar: 2o. contra-



El capitán de navío Roberto Simpson cumplió lo mejor que pudo con su propósito de destruir el escuadrón confederado, surto en Islay, siendo superado.



El capitán de fragata Juan José Panizo y Talamante, jefe de la fuerza naval peruana en Islay.

maestre Luis Natierro, 3er. carpintero Agustín Matusano, cocinero de equipaje Enrique Filher y sangrador Tomás Normantes

marinería: 7 de 1a., 11 de 2a., 10 grumetes y un paje

dependientes de provisión: maestre de víveres Francisco Errarus

brigada de infantería de marina: Sgto. 1o. Manuel Bravo, 2 cabos 2o., un cabo 2o. y 21 soldados.

BERGANTIN *AQUILES*

Al momento del combate estaba dotado con 20 piezas de a 12.

CORBETA *VALPARAISO*

Al momento del combate estaba dotado con 24 piezas de a 12.

CORBETA *LIBERTAD*

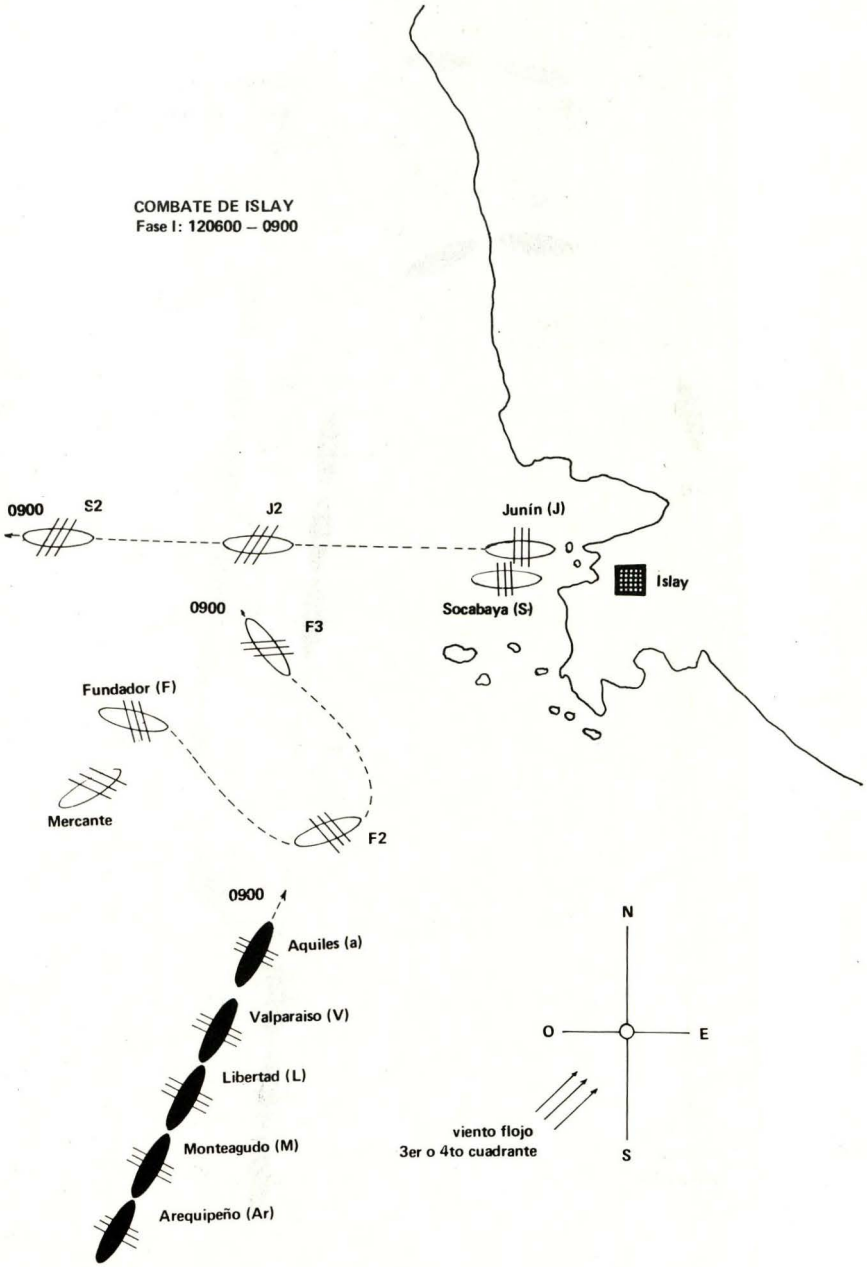
Fue uno de los buques capturados por Chile en junio de 1836. Había servido en la marina peruana como *General Brown* y *General Salom*, hasta 1827, en que se le cambió de nombre a *Libertad*. Tenía 132 pies de eslora y 30 de manga, con 632 toneladas de arqueo. Al momento del combate estaba dotado con 24 pies de a 12, siendo su dotación de 150 hombres.

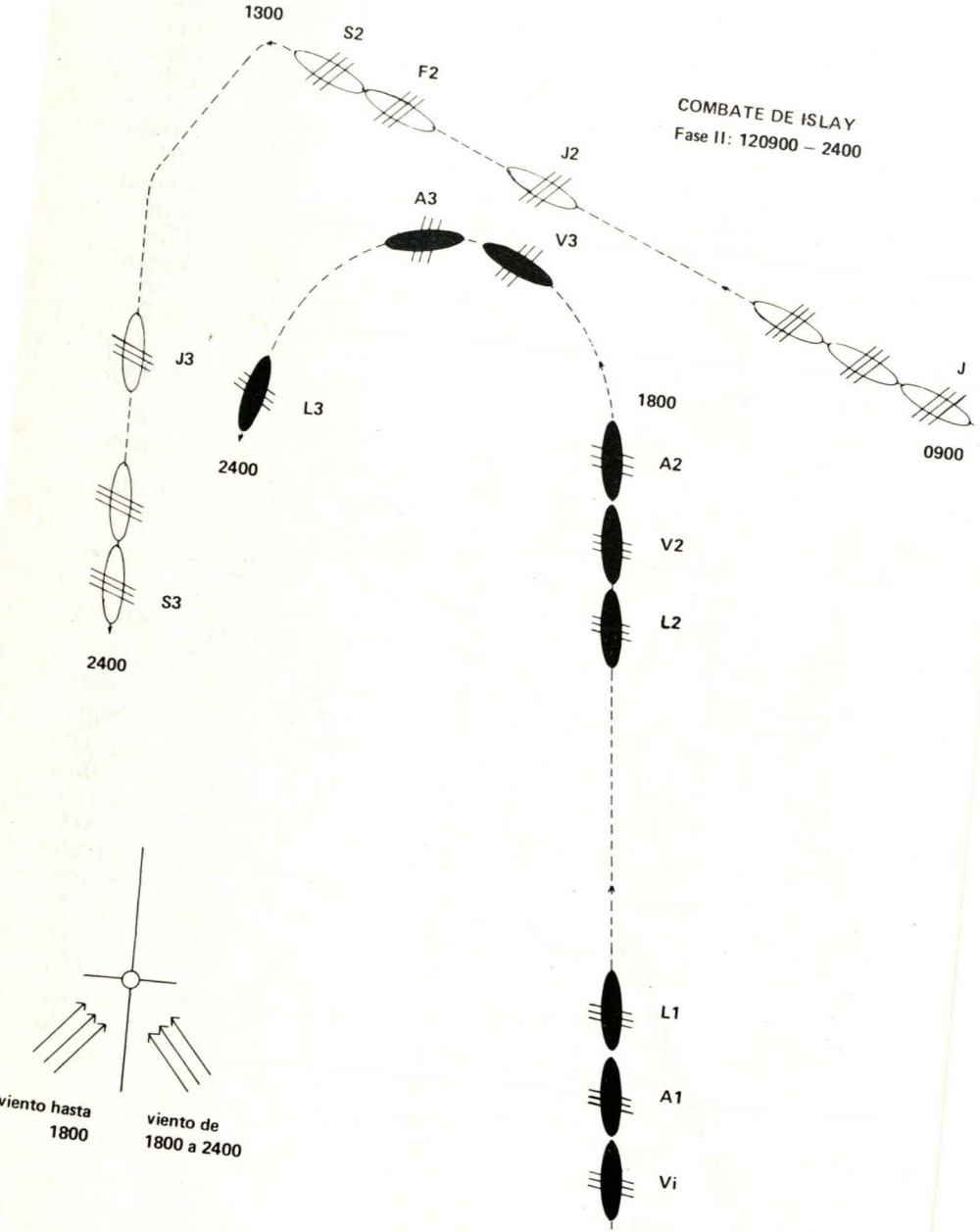
BERGANTIN *AREQUIPEÑO*

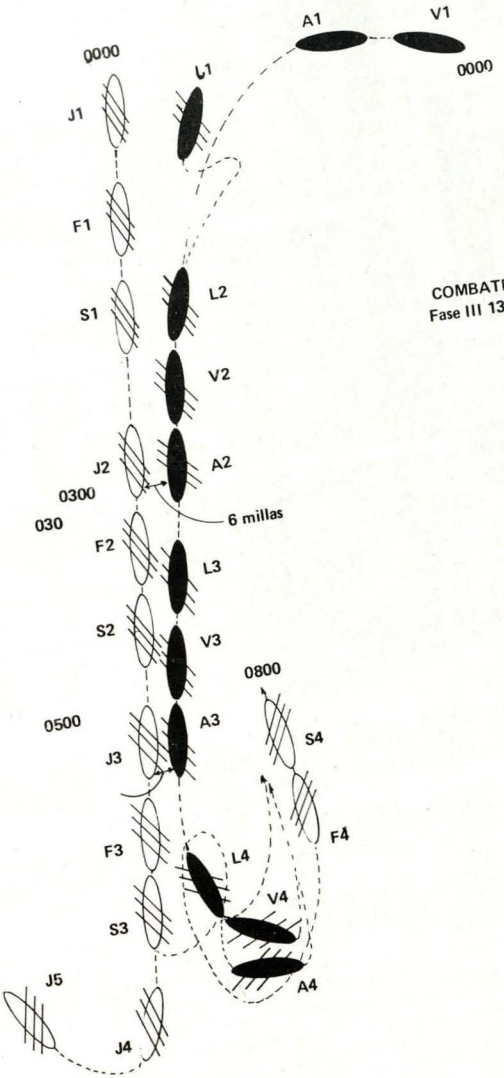
Registrado en la armada peruana como bergantín goleta, fue uno de los buques capturados por Chile en 1836. Había entrado al servicio de la armada nacional en 1821, como *Macedonia*. Luego de la guerra de la Confederación retornaría al Perú, siendo rebautizado en 1839 como *Congreso*, nombre con el cual se retiraría del servicio activo ese mismo año. No hay información en cuanto a sus dimensiones. Al momento del combate estaba dotado con 1 cañón largo de a 24 libras, 1 largo de a 12 y 4 de a 9.

FRAGATA *MONTEAGUDO*

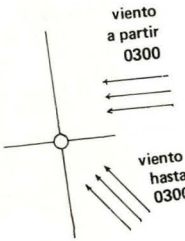
Construida en la primera mitad del siglo XVIII, había estado registrada en el Callao con los nombres de *Milagros*, y luego *Las Caldas*. Pasó al servicio de la marina peruana en 1822. "Pasada" a Chile como consecuencia de su participación en la expedición del general Freyre, en agosto de 1836. Tenía 928 toneladas de arqueo. Al momento del combate estaba dotada con 12 piezas de a 12 (34).


COMBATE DE ISLAY
Fase I: 120600 – 0900
0900
S2
J2
Junín (J)
Islay
Socabaya (S)
0900
F3
Fundador (F)
Mercante
F2
0900
Aquiles (a)
Valparaiso (V)
Libertad (L)
Monteagudo (M)
Arequipeño (Ar)
N
O
E
S
viento flojo
3er o 4to cuadrante


1300
S2
F2
J2
COMBATE DE ISLAY
Fase II: 120900 – 2400
A3
V3
J3
L3
2400
1800
A2
V2
L2
J
0900
S3
2400
L1
A1
Vi
viento hasta
1800
viento de
1800 a 2400



COMBATE DE ISLAY
Fase III 130000 – 0800



NOTAS

(1) Denegri Luna, Félix. "La República 1826-1851", en *Historia Marítima del Perú* (Lima, 1976) dos volúmenes, vol. 1: 555-569.

(2) Ortiz Sotelo, Jorge: "Marina de Guerra del Perú, 1821-1984" en *Revista de Marina,* no. especial 27/7/1984: 91-157; Romero Pintado, Fernando. "La República 1850-1870", en *Historia Marítima del Perú* (Lima, 1983-1985), tres volúmenes, vol. 2: 268-316.

(3) AHM. Libro copiador 848: f. 97 v; Bergantín *Fundador,* Callao 19/10/1837, Morán al Jefe del Estado Mayor del Ejército del Norte.

(4) Basadre y Chocano, Modesto. *Diez años de Historia Política del Perú (1834-1844)* (Lima, 1953): 416-437; AHM Escuadra Nacional 1838: Arequipa, 15/1/1838, Morán al Secretario General del Presidente Provisorio de la República Sud-Peruana.

(5) AHM Escuadra Nacional 1838: En la Mar, 16/1/1838 parte de Zaldívar; anexo a Morán al Jefe del Estado Mayor del Ejército del Norte, Callao 17/1/1838.

(6) AHM Escuadra Nacional 1838: Arequipa, 15/1/1838, Morán al Secretario. . .

(7) AHM Escuadra Nacional 1838: Islay, 19/1/838, parte de Panizo; anexo a Morán al Jefe de Estado Mayor del Ejército del Norte, Callao 7/2/1838.

(8) López Urrutia, Carlos. *Historia de la Marina de Chile, desde 1810 a 1910* (Santiago, 1969): 173; El Araucano. no. 390, 16/2/38: parte de Simpson; AHM Escuadra Nacional 1838: Islay, 19/1/1838, parte de Panizo. . .

(9) AHM Escuadra Nacional 1838: Islay, 19/1/1838, parte de Panizo. . .

(10) AHM Escuadra Nacional 1838: En la Mar, 16/1/1838 parte de Zaldívar. . .

(11) López: 173.

(12) AHM Escuadra Nacional 1838: En la Mar, 16/1/1838 parte de Zaldívar.

(13) AHM Escuadra Nacional 1838: En la Mar, 16/1/1838 parte de Zaldívar.

(14) AHM capitanía de puerto 1838: Callao, 17/1/1838, del capitán de puerto del Callao al gobernador litoral; *El Eco del Norte,* 17/1/1838.

(15) AHM Escuadra Nacional 1838: Islay, 19/1/1838, parte de Panizo. . .

(16) El Telégrafo de Lima no 1341, 16/2/1838.

(17) *El Araucano* no. 390, 12/2/38, parte de Simpson.

(18) *El Eco del Norte,* 20/1/1838.

(19) AHM Escuadra Nacional 1838: Islay, 19/1/1838, parte de Panizo. . .

(20) AMNH no. 000063: Islay, 19/1/1838, Panizo al Secretario de Santa Cruz; febrero 6, Panizo al Jefe del Estado Mayor General, ambos en *Historia y Cultura* no. 3 (Lima, 1969): 110-111.

(21) *El Telégrafo de Lima* no. 1340, 15/2/1838: AHM libro copiador 848; *El Eco del Norte* no. 64, 7/2/1838.

(22) *El Eco del Norte* no. 62, 31/1/1838; AHM libro copiador 848: f. 137.

(23) *El Telégrafo de Lima* no. 1317 y 1318 del 18 y 19 enero; no. 1336, 10/2/1838; *El Eco del Norte* No. 59, 20/1/1838.

(24) Langlois, Luis. *Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile* (Valparaíso, 1911): 127.

(25) García Castelblanco. Alejandro: *Estudio Crítico de las Operaciones Navales de Chile* (Santiago, 1929): 78-79.

(26) AMNH no. 000063: Islay, 19/1/1838, Panizo al Secretario de Santa Cruz; febrero 6, Panizo al Jefe del Estado Mayor General. . .

(27) López: 174.

(28) Vegas García, Manuel: *Historia de la Marina de Guerra del Perú* Lima, 1978): 66-69.

(29) Fuenzalida Badé, Rodrigo. *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1969)* (Santiago, 1978), 4 volúmenes; vol. 2: 431-439; Denegri, vol. 1: 567.

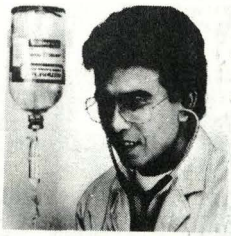
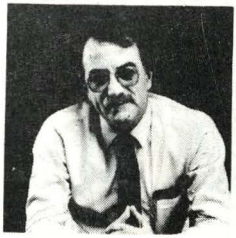
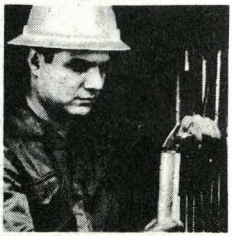
(30) Romero, vol. 2: 416-430.

(31) AHM corbeta *Socabaya* 1837-1838, lista de revista 10 octubre 1837.

(32) AHM bergantín *Fundador* 1837, lista de revista octubre.

(33) Vegas: 311-312; AHM bergantín *Junín* 1837, lista de revista 18 setiembre.

(34) El Araucano, no 310, del 12/8/1836.






esté donde esté nos dedicamos a usted

Entre ya, venga sí, lo sabe bien... somos Gente de Confianza y nos dedicamos a usted esté donde esté. Le ofrecemos la excelencia de nuestro servicio.

Hemos creado un estilo especial de hacer las cosas, siempre adelantándonos a sus requerimientos, poniendo a su disposición más de 250 oficinas en todo el Perú, la red más completa de lo último en cajeros electrónicos: TELEBANCO y casi un siglo de experiencia.

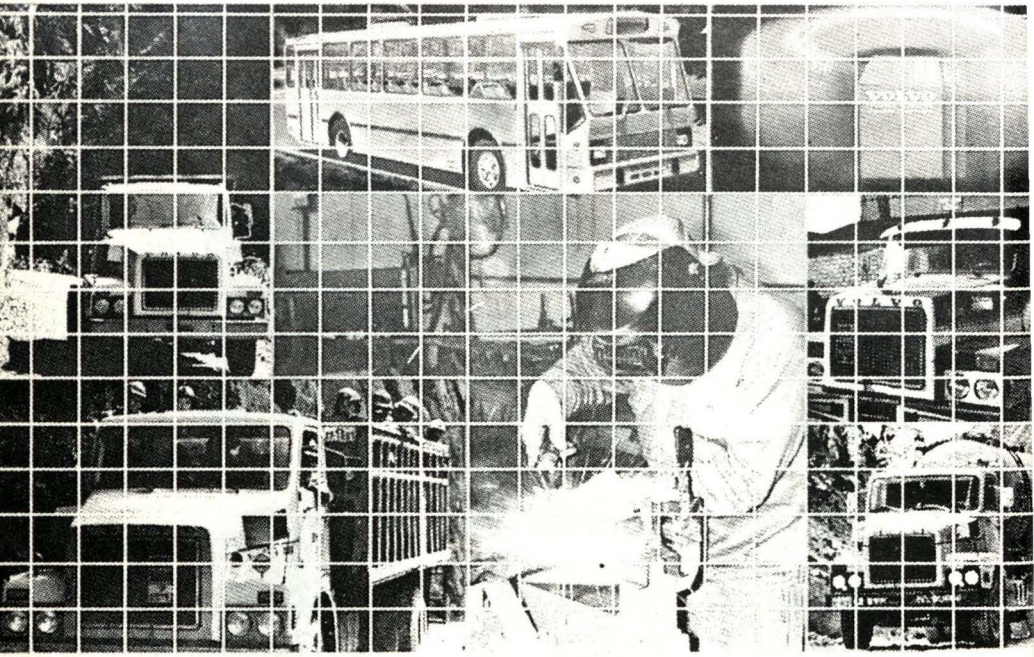
Sí, nos dedicamos a usted.



gente de confianza

BANCO DE CREDITO

EL BANCO



Tecnología. Potencia. Economía.
Y el respaldo de servicio y repuestos en todo el país.

VOLVO

EL PROYECTO NACIONAL: APROXIMACION A UN ESQUEMA

Contralmirante (r)
JULIO DE LOS RIOS ROZAS

Al abordar el análisis de nuestra "Realidad Nacional", podemos darnos cuenta que el Perú es una muestra de vacilación como país en su conjunto. Varias décadas sin programa; con una estructura política defectuosa, simplemente inserta en el mundo occidental y, cada vez, con menos herramientas para gobernar sus propias decisiones, enfocado hacia un estilo de vida que valoriza, relativamente cada vez más lo que entra por los sentidos; y enfrentados día a día, por manifestaciones de mesianismo y de *mercenazgo* que se le ofrece para resolver sus problemas de una vez y para siempre.

Lamentablemente, se puede afirmar que en el Perú, la violencia se está institucionalizando de muchas formas, haciéndose imperativa la búsqueda de una salida que debe darse en esencia a través de un programa que exprese una ideología. Necesitamos determinar un "hacia", "cómo" y "quién" claramente programados y establecidos, toda vez que estos vértices se amalgaman en lo que se denomina Proyecto Nacional.

Elaborar un Proyecto Nacional para un país, no es tarea de un hombre sino del mismo país.

Además, no sólo debe salir de élites intelectuales sino de lo que tales élites conciban y, al mismo tiempo, de lo que el país quiera. Cuando el país no tiene suficientes medios de expresión, es evidente que alguien debe ponerse a trabajar diseñando criterios que conduzcan al proyecto.

Ese alguien, debe estar conformado por equipos inter-disciplinarios. Se ha tratado y se predica mucho para ofrecer una ideología para el Perú y es seguro que existen conjuntos de ciudadanos que, quizás, están en la tarea de dar forma a sus propias concepciones. Pero, dar un documento que surge de un equipo, aunque obvio por su necesidad, no lo ha sido hasta la fecha por su viabilidad. Dados tales datos de la realidad, resulta razonable que cada uno formule su propuesta; para que el conjunto de propuestas sea discutido y se llegue, alguna vez, a formular un Proyecto Nacional que sea asumido por el pueblo y que tenga una versión política concreta. Esto, en cuanto a ciudadanos concierne.

Otra vía institucional convergente para formular un Proyecto Nacional, es que cada partido político elabore su propia versión de un Proyecto Nacional, con el propósito de hacer luego un análisis transversal de las propuestas y extraer los puntos de coincidencia y discrepancia. Tales puntos de coincidencia entre partidos mayoritarios habrían de quedar, entonces, fuera de la puja política y constituirán el gérmen de un área de consenso dentro del Proyecto Nacional.

Esto, conduciría a trabajar sobre los puntos en discrepancia y polarizar entonces sí, fuerzas políticas alrededor de ellos. Esta polarización es imprescindible para cualquier país que funciona con partidos políticos. Cuando un partido está bien polarizado, posee un programa que contiene no sólo qué se quiere para el país, sino cómo lograrlo y quién ha de ejecutar cada cosa. En tal caso, el partido de que se trate tendrá: poca variabilidad de ideas en su seno; centro de gravedad significativo y perdurable así como un equipo para gobernar con la homogeneidad necesaria a fin de que todas las decisiones del gobierno sean convergentes, si le toca hacerlo.

En el Perú, los partidos han expresado frecuentemente qué quieren, no así el cómo ni quién ha de usar determinados instrumentos. En el "qué", cualquiera puede formular proposiciones heroicas consideradas buena materia prima para la demagogia. En el "cómo" y "quién", es donde residen las verdaderas diferencias. Un Proyecto Nacional debe establecer claramente los considerandos: qué, cómo y quién. La invitación a los partidos políticos a estructurar y proporcionar su versión de Proyecto Nacional, es pues, una forma de indagar lo que el país quiere, en la conciencia de que cada partido representa un sector de

la ciudadanía. En las actuales circunstancias, cualquier proyecto de reconstitución de partidos debería exigir que la plataforma política de cada uno de ellos, sea la expresión política de su versión de un Proyecto Nacional para el país.

Otra forma convergente, reside en la constitución de un Consejo Económico y Social del cual participen gobierno, trabajadores, empresarios e intelectuales, que funcione como recinto de diálogo institucionalizado.

Aquí, la representación va por grupos sociales y será genuina sólo en la medida en que los representantes hayan sido elegidos en función de un mecanismo de elección interna en el cual la corriente de poder fluya persistentemente "de abajo hacia arriba", de lo contrario, "representantes de papel" irían a un Consejo para exponer las órdenes recibidas del Ejecutivo.

El Proyecto Nacional debe surgir, de lo que los ciudadanos conciban como políticos, economistas, sociólogos, etc., y de lo que el país quiera. Esto último, ha de expresarse por sus partidos políticos, donde existan y por sus grupos sociales; en esta perspectiva, el proceso será convergente.

El propósito que persigue o debe perseguir un Proyecto Nacional para el Perú, es determinar la opción de constituir una nación substancial o un estado formal. Estos conceptos fueron explicitados anteriormente.

La estructura de poder interno en el Perú se ha venido deteriorando, lo mismo que su posición de poder y de prestigio en el sistema internacional. La cuestión va mucho más allá de lo que significa la balanza de pagos o el nivel de endeudamiento. Hay una labor social que no se ha hecho y un Proyecto Nacional que no existe y que teóricamente está por ser emitido.

El concepto de Proyecto Nacional asocia un esquema concreto y coherente de objetivos, instrumentos y responsabilidades, que conocidos, aprehendidos, consentidos y aceptados por la colectividad o por su mayoría efectiva y políticamente significativa, evidencien una perdurable identificación. Los gobiernos en el Perú siempre han establecido "proyectos de gobierno" y nunca "proyectos de país".

Lo "nacional" de un proyecto no es, pues, adjetivo, es tan sustantivo como el proyecto mismo. Proyecto y Proyecto Nacional son, entonces, dos elementos significativamente diferentes. Bajo estas condiciones, debe presentarse al país una cuestión eminente que sea no sólo objetivos e instrumentos económicos, políticos, sociales e institucionales, sino también sustantivamente, de velocidad para alcanzar determinadas posiciones.

Obviamente, mal se haría si se juzgara los problemas del Perú a la luz de una óptica inmediatista, lo que se viene ha de ser una sucesión de puntos

a lo largo de la historia. Empero, determinados atributos que se vislumbran en el futuro, pueden hacer que la manera cómo se maneje el Perú, dentro de él, resulte decisiva y comprometa su futuro estructuralmente.

El país, debe decidir si quiere lograr su "inserción" dentro de uno de los compartimentos en que se está dividiendo al mundo en esta fase del ciclo histórico-político, o si se quiere tener "participación" en un mundo que es, también cada vez más pluricefálico. Además, el país debe decidir si se suscribe simplemente como "occidental" o si participa de un esquema más integral de nivel mundial en un mundo cuyo futuro requiera, a su vez, programación y consenso internacional. Ello, sobre la base de una fisonomía y una cultura profundamente nacionales y conservando todo lo mejor de los atributos de las pautas actuales, sin asumir necesariamente, a ultranza, las pautas económicas liberales que suelen presentarlos como oferentes al ser occidental.

¿Puede el país limitarse a contemplar cómo se deteriora su posición de poder y de prestigio efectivo —no meramente de prestigio económico— en el sistema internacional, o es que debe preservar y, más aún, mejorar esta posición? Todas éstas son algunas de las cuestiones elementales que el Perú afronta en esta década y que afrontará al iniciarse la década del 90.

Los problemas que afronta el Perú son de diverso tipo. Ingreso per-cápita bajo; problemas de carácter racial, analfabetismo y baja capacidad generatriz de ingreso. Al mismo tiempo, migración de talentos, política inestable y, finalmente, se degrada su auto-identificación política en términos de poder real.

¿Qué factores podrían explicar el proceso, las perspectivas y las opciones de un país que no parece haber hallado y proyectado su propia imágen?. Un Proyecto Nacional, en el sentido que se ha interpretado, integraría lo político, lo económico, lo socio-cultural y lo institucional en forma inter-disciplinaria.

En la década del 90, tal como se vislumbra su acaecer, habrá de identificar en el mundo una serie de países que no son o son intrínsecamente viables; habrá que dar cabida a una serie de países y de culturas emergentes y habrá que poner frente a otros países, el reto de ser una nación substancial o de no serlo. El Perú está entre estos últimos.

El Esquema Conceptual

La actividad "social", un sentido general, parte de la convergencia de la actividad del ser social en los campos político, económico, socio-cultural, e institucional por lo menos.

Obviamente, todos los campos interaccionan y la esencia de un trabajo de larga duración con respecto a cada país, ten-

dría que operar con igual profundidad no sólo sobre cada campo por separado, sino esencialmente, sobre las raíces y los mecanismos de esta interacción.

Para cada uno de los campos, en el esquema que se propone, se trabaja verticalmente en sus respectivos análisis, perspectivas y opciones. Luego, se realiza el análisis transversal que recoge lo elaborado en cada capítulo y agrega interacciones. Para cada uno de los campos se tiene una serie de variables relevantes que se toman como puntos de referencia en el análisis. De aquí, se proponen los criterios para la formulación del Proyecto Nacional.

En lo político, se juega con las siguientes variables que se considera esenciales:

a. Capacidad nacional de decisión y grado de intervención externa.
b. Actitud de la ciudadanía con respecto a la capacidad nacional de decisión.
c. Posición de poder y de prestigio del país en el sistema internacional.
d. Grado de inserción del país en el sistema y nivel de su participación en la formulación de sus decisiones.
e. Existencia o no de un Proyecto Nacional.
f. Grados de admisión y de exclusión en el sistema político.
g. Estructura de poder interno; actores principales y sus pautas.
h. Grado y naturaleza de la participación de los grupos sociales.
i. Aspectos dinámicos del proceso de interacción de algunas variables políticas elementales.
j. Influencia económica.

Naturalmente, los elementos de análisis listados no tienen igual ponderación. El grado de independencia nacional en decisiones básicas; el grado de participación interna eficiente y los factores relativos al funcionamiento de la estructura de poder real, se consideran relevantes.

En lo Económico, se parte de que cualquier opción implica tener en principio una nómina de objetivos susceptibles de ser optimizados. Se propone esta nómina para los siguientes objetivos.

a. Ritmo de crecimiento exteriorizado en la tasa de crecimiento del Ingreso Nacional Bruto.
b. Nivel de distribución por tramos de ingreso de las familias y por regiones, exteriorizados en los respectivos coeficientes de desigualdad en la distribución.
c. Estructura nacional/exterior de la capacidad de decisión, exteriorizada en la alícuota de propiedad nacional en la propiedad total de las decisiones significativas y dominantes.
d. Grado de democratización de la propiedad nacional, exteriorizada en un coeficiente de desigualdad en la distribución de dicha propiedad.

Debe entenderse que no pudiendo ser optimizados todos estos objetivos a la vez, se escoge uno de ellos para tal propósito, entrando los restantes a ser restricciones. El nivel de estas restricciones será decisivo. Este concepto genera variables elementales y en base a ellos, se desarrolla un "racismo" de variables que deberán ser sistemáticamente analizadas, dando como uno de los resultados que el crecimiento se concibe susceptible de ser analizado en términos de crecimiento "suficiente" y de grado de estabilidad del crecimiento.

Los factores socio-culturales constituyen para muchos países, cotas de máxima a las posibilidades de desarrollo económico. De entre ellos, los factores demográficos suelen ser considerados en análisis corrientes. Empero, otros factores, como los valores y los conductos de las clases y grupos sociales, de muy alta ponderación, suelen no integrar los cuadros prevalecientes de los análisis centrados en lo económico.

Un objetivo esencial a tratar es el de si hay oposición abierta o bien si existe un área de compatibilidad entre desarrollo cultural nacional y desarrollo económico, en los términos definidos en el punto anterior.

Sólo es concebible el desarrollo con personalidad de país. Cada país que aspire a ser nación sustancial, debe preservar sus valores culturales nacionales. Al mismo tiempo, todos los países son objeto de penetración cultural con distintos grados de reciprocidad. Países que enajenan su cultura mediante el precio del bienestar, toman una opción decisoria para lo nacional, sea que esta enajenación resulte explícita o que surja de los hechos.

El Perú posee cultura propia con hondo contenido autóctono. Al mismo tiempo, está siendo penetrado profundamente por pautas de sociedades industriales, configurando un sistema sobre el cual debe plantearse la interrogante de su utilidad para el desarrollo nacional.

Si se llegara a la conclusión de que las bases socio-culturales que emergen de lo que está dándose, no sirven para dar en el desarrollo del Perú el tono de personalidad nacional que se requiere, existen dos opciones:

a) Corregir estas pautas socio-culturales y adaptarlas a lo que se persigue,
b) Resignarse a que el contenido de personalidad nacional en el desarrollo sea otro que el que se consigue.

Los campos de análisis dentro de lo socio-cultural consideran básicamente:

a. Los componentes "sensorial" e "ideacional" de la sociedad. De fijarse para ello un criterio de óptimo, se concibe que él reside en un tipo de sociedad que preserve lo mejor de los valores sensoriales e ideacionales y que se agregue factores que integren adecuadamente sus culturas.

Interesa en esto —entre otros casos— el juego de estímulos y limitaciones a la sociedad sensorial, básicamente prevaleciente.

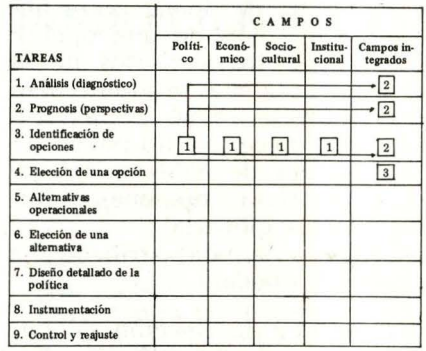
b. La igualdad de oportunidades como variable a ser optimizada en la realidad concreta.
c. Los mecanismos de comunicación en general y los referentes a la opinión pública en particular.
d. La convergencia de las clases y grupos sociales al progreso.
e. El grado en que la violencia está o no internalizada o, aún, institucionalizada.

Lo institucional enfoca básicamente ciertas instituciones jurídicas, el sector público y las instituciones de participación. Esto es así, porque otros aspectos institucionales, básicos, las organizaciones empresariales, los sindicatos, etc. se consideran como actores sociales en este contexto.

De esta forma, se hace hincapié en considerar qué instituciones han tenido y qué instituciones hubieran sido requeridas por la pauta de desarrollo económico que se desea dar. Naturalmente, trata de dos variables ligados como lo está el análisis en cierta medida —que introducen juicios de valor con respecto a las instituciones que se posee y los que en cierta medida debiera tenerse.

El siguiente sería un esquema que puede ilustrar y aclarar dudas:

CUADRO



a. Primero se hace el análisis vertical (1), campo por campo, trabajando diagnóstico, prognosis y planteo de opciones.
b. Luego se integran los elementos (2) horizontalmente, tanto en materias de análisis como de perspectivas y de planteo de opciones.
c. Entonces se formaliza la elección (3) de una opción integrada, para lo cual ya se ha ido tomando en parte opciones a lo largo del trabajo campo por campo. Esto constituye un conjunto inicial de "criterios para un Proyecto Nacional".

Luego de lo expresado, quedaría para transitar todo el resto del esquema y además, por trabajar no sólo por la vía deductiva, como se ha hecho a partir de criterios generales. También, hay que trabajar "de abajo para arriba" en el esquema, a partir sólo de ciertos principios generales y hacer varias recirculaciones

horizontales y verticales, para llegar a perfeccionar, en toda su extensión, un Proyecto Nacional.

La forma de operar no es obvia. La elección de una opción que refleje los atributos de la sociedad a la cual se aspira, para su desarrollo social en sentido general, parece que no puede ser hecha antes de haberse trabajado el planteo de opciones en forma interdisciplinaria.

Después de haber arribado a la etapa (3), queda:

a. Concretar la elección de una opción interdisciplinaria, dándole expresión en cada campo sobre la misma línea.
b. De allí identificar, campo por campo, alternativas operacionales para lograr la opción elegida, luego realizar el planteo de tales alternativas en forma interdisciplinaria.
c. Elegir una alternativa interdisciplinaria. Esta elección ha de referirse a un conjunto de "operativos" que habría que plantear.
d. Sobre la misma línea de elección de alternativas operacionales, concretar la elección interdisciplinaria, dándole también expresión en cada campo.
e. Diseñar detalladamente la política y seguir con las etapas posteriores.

Como se habrá podido apreciar, todo este proceso va por aproximaciones sucesivas. Será también esencial, introducir todo en un modelo. Cuando se va por aproximaciones sucesivas, la esencia del método es que cada paso vaya apoyando su consistencia en los que le preceden. Naturalmente, cuando aparece una inconsistencia, habrá que re-procesar las cosas hacia arriba.

Al exponer una aproximación de la razón, diseño y esquema de lo que significa un Proyecto Nacional, se ha querido proporcionar suficientes elementos de juicio para establecer que un proyecto es algo que obedece a una metodología determinada y no consiste en el simple hecho de proponer Objetivos, Políticas y Estrategias. Esto, en el caso de un proyecto cualquiera. Cuando se trata de un Proyecto Nacional, tratamos de algo mucho más serio ya que se trata de un documento en cuya elaboración habrán de intervenir las personas, los partidos políticos y las instituciones de un país.

Queda por último, establecer que el diseño y elaboración de un Proyecto Nacional, por ser diferente de un proyecto cualquiera o de un plan de desarrollo, como resultado de nuestra historia y experiencia, responde a un encuadramiento metodológico especial que amalgama sus contenidos basado en ciertos principios.

BIBLIOGRAFIA: Monti Angel. "Proyecto Nacional", Razón y Diseño - Ed. Paldos, Buenos Aires.

SUBVERSION: RECORDANDO LA HISTORIA "AMERICA" PARTE II

INTRODUCCION

En nuestro primer artículo sobre "Subversión Recordando la Historia", tratamos de llegar al lector con el fin de que tomara conocimiento de cómo se ha desarrollado y se desarrolla la subversión en el mundo para lo cual recurrimos al ejemplo de algunos países que sufren o han sufrido este flagelo. Pese a lo conciso de dichos ejemplos, creemos haber sembrado en muchos lectores la semilla de la curiosidad, en otros despertado un serio interés y en algunos la necesidad de profundizar en sus conocimientos respecto a este actual tema.

Como se ha indicado el fenómeno se enfocó principalmente a tratar de mostrar los modelos y métodos cómo se ha desarrollado y actuado la subversión en países lejanos al nuestro con los que pocos vínculos nos unen y de los que en muchos casos desconocemos sus realidades; sin embargo, con el presente artículo al continuar nuestro viaje por los caminos de la historia, una historia en algunos casos con sabor a presente y que aún no ha sido debidamente analizada, interpretada y escrita, vamos a lle-

gar a países muy cercanos al nuestro con los que nos unen estrechos vínculos de historia, tradición y realidades, es decir vamos a tratar de analizar la subversión en nuestra América Latina. En apretada síntesis intentaremos plasmar el desarrollo del proceso subversivo con los modelos y formas que adopta en base a cada una de las realidades que presentan o han presentado las naciones afectadas refiriéndonos a los factores como los sociales, económicos, militares, sicológicos, geográficos y otros, de manera tal que el lector pueda llegar a sus propias conclusiones y en base a ellas analizar un posterior artículo en el que nos ocuparemos del "Desarrollo de la Subversión en el Perú".

CUBA: UN MODELO ESPECIAL

Cuba, la piedra angular de la subversión en América, fue un caso muy peculiar que en sí rompe con todos los esquemas tradicionales en los que se ha basado el marxismo-leninismo para la conquista del poder, en razón de que la principal forma de acción que emplea Fidel Castro es la guerra de guerrillas, sin efectuar antes tal como lo especifica la doctrina marxista-leninista, una fuerte acción de masas y sin una intervención mayoritaria del proletariado. La guerrilla encabezada por Fidel Castro fue conformada en su gran mayoría por pequeños burgueses.

Lo más importante de resaltar en este modelo es que Castro aprovecha con astucia una coyuntura muy especial que existía en Cuba, al encontrarse el país en una completa situación de deterioro institucional, con un gobierno déspota y dictatorial, una crisis económica prácticamente incontrolable, corrupción en todos los niveles del gobierno, una completa incapacidad de los gobernantes y una extremada marginación de clases. Con este cuadro no fue necesario para Castro contar con una organización políticamente fuerte y un aparato militar altamente entrenado; la situación se presentaba ideal, sólo bastaría una pequeña chispa y se prendería un fuego devastador a todo lo largo y ancho de la isla. Es por eso que pese a la cantidad ínfima de guerrilleros con que se dio inicio a la acción revolucionaria pudo en poco tiempo catalizar el descontento popular levantando simpatías en todos los sectores del país sin excepción, logrando ampliar su base con el respaldo de todo el pueblo cubano y así arrinconar al gobierno que no atinó a una defensa ni a dictar medidas democráticas adecuadas que permitieran un cambio real hacia un estado de paz y libertad.

La presión cada vez más fuerte sobre el gobierno tiene sus frutos al lograr la quiebra institucional, la caída del gobierno y la aclamación de casi héroe o libertador de Fidel Castro.

Sin embargo, las verdaderas intenciones de Castro no son conocidas por el pueblo, ni siquiera por compañeros de armas cercanos a él, logrando en base a ese

engaño el apoyo incondicional del pueblo al nuevo régimen. Se inician así una serie de reformas que dadas las circunstancias y el momento se consideran justas y lógicas; pero poco a poco las verdaderas intenciones comienzan a asomar y el pueblo toma conocimiento de lo que le espera, del camino de sufrimientos que tendrá que recorrer y que la palabra libertad sólo sería una más del diccionario.

Fidel Castro no pierde el tiempo y para evitar un cerco por parte de todos los países libres de América recurre a la solidaridad internacional de los llamados países socialistas, alineándose con la URSS e iniciando su camino al totalitarismo para lo cual restringe las libertades a tal punto que todo el que está en desacuerdo es un traidor a la revolución, terminando así con todo resto de libertad.

No contento con haber traicionado al pueblo cubano y siguiendo los dictados del comunismo internacional, Fidel Castro convierte a Cuba en país exportador de revoluciones y campo de entrenamiento de los elementos subversivos que luego sembrará por toda nuestra América.

COLOMBIA: ¿SUBVERSION DEL CAMPO A LA CIUDAD? ¿NARCOGUERRILLA?

La subversión en Colombia es quizás la que más se remonta en el tiempo en relación a otros países de América.

Con un planeamiento lógicamente marxista-leninista, tiene como objetivo concreto y prioritario la captura del poder accionando para ello a grandes masas campesinas, al proletariado y a otros sectores que pueden ser aprovechados para sus fines. Es por esto que su violento accionar se dirige concretamente a la zona rural que es donde se dan las principales contradicciones socioeconómicas.

Un punto importante de resaltar en el proceso que analizamos es que en su mayoría los Partidos Comunistas Colombianos disponen de un brazo armado a través del cual ejecutan sus acciones de fuerza, las que son desarrolladas principalmente en el campo siendo las acciones urbanas realizadas en provecho de las primeras. El accionar en el campo por lo general se focaliza en zonas geográficas definidas para cada uno de los grupos, estas zonas son severamente controladas por dichos grupos que no aceptan intromisión de otro en sus llamadas zonas de influencia.

El transitorio éxito que logra la subversión en Colombia fue en razón de poder por un tiempo crear y consolidar algunas llamadas "zonas liberadas".

Otro aspecto que merece ser destacado en el proceso subversivo colombiano es el hecho de haber logrado asimilar al bandolerismo dándole un contenido político, así como en los últimos años aliarse con el narcotráfico, el cual proporciona la ayuda económica y material necesaria para sus acciones a cambio de asegurar una libre operación para el

tráfico de drogas, desde y en las áreas de influencia que controla o actúa la subversión.

Para un mayor conocimiento del accionar subversivo es necesario conocer algunos de los organismos extremistas tales como:
a. Partido Comunista Colombiano, cuyo brazo armado son las "Fuerzas Revolucionarias de Colombia" (FARC).
Fundado en 1930 pasa a la clandestinidad en 1948, a raíz de la muerte de uno de sus líderes, iniciando su trabajo subterráneo y organizando sus diferentes órganos de fachada. En 1959 se lanza a la lucha armada enarbolando como bandera de lucha el problema de la posesión de la tierra. Es en 1965, en Tolima, que aparece en el escenario la FARC desplegándose en diferentes frentes con un apreciable número de combatientes. Paralelamente, para solucionar sus problemas de abastecimiento, propaganda y reclutamiento organizan redes urbanas en las principales ciudades y pueblos cercanos al área de operaciones rural.

b. Movimiento 19 de Abril (M-19). De corte marxista-leninista nace en 1970 y después de cuatro años logra tener una organización sólida y un importante aparato militar con cuadros debidamente entrenados. En 1974 irrumpe públicamente, para lo cual realiza una acción que le dio gran propaganda; ésta fue el asalto a la Quinta Bolívar en la ciudad de Bogotá de la cual roban la espada, estribos y espuelas que pertenecieron al Libertador Simón Bolívar. Luego de este "exitoso" inicio, el M-19 se convierte en el movimiento más agresivo y sanguinario de la subversión colombiana. Contando con financiamiento externo y del producto de secuestros, asaltos a bancos y extorsiones, despliega una gran actividad con acciones audaces y de todo tipo entre las que se podrían nombrar los robos de armas, ejecuciones, secuestros de funcionarios y diplomáticos, captura de embajadas y asesinatos. Sus células más importantes en el área urbana se concentran en Bogotá, Medellín, Boyacá y Cali. En el área rural sus principales grupos armados se localizan en Tolima y Cauca.

Importante es resaltar que una de sus últimas acciones de gran impacto que realiza el M-19, que captó la atención mundial, fue el asalto y toma del Palacio de Justicia.

c. Ejército de Liberación Nacional (ELN). De tendencia castrista recibe amplio apoyo de Cuba; sus inicios se ubican en el año 1963 en el que orgniza un grupo armado que opera en el Departamento de Santander. Es en el año 1964 que sale a luz como ELN orientando sus acciones tanto al área urbana como rural.
Como todos y cada uno de los grupos subversivos las acciones que ejecuta son violentas y sangrientas, siendo su objetivo principal las Fuerzas del Orden y los diferentes organismos del Estado.
d. Partido Comunista Marxista-Leninista (PCML). De tendencia

pro-China, sus inicios podemos encontrarlos en los claustros universitarios de Bogotá, Cartagena, Medellín y Cali por los años 64 y 65. Como todos los partidos comunistas colombianos, cuenta con un brazo armado; en este caso se trata del "Ejército Popular de Liberación" (EPL) el cual, geográficamente, refiriéndonos al área rural, centraliza sus acciones en los departamentos de Cali, Bolívar y Córdova y en el área urbana su mayor influencia se siente en Bogotá, Medellín, Manizales y Pereyra. Cuenta con una organización muy definida y compartimentada que lo hace poco vulnerable. Sus principales acciones se orientan al terrorismo, sabotaje y ataque a las Fuerzas del Orden, financiando sus actividades con secuestros y asaltos a bancos.

La subversión se abate sobre Colombia desde hace casi 40 años sin que se le haya podido erradicar; diferentes gobiernos han aplicado infinidad de fórmulas, llámense a estas amnistías, treguas, diálogos, retornos, pactos, represiones, etc. con muy poco éxito. El problema, en lugar de disminuir en los últimos años viene en aumento al hacer su aparición el narcotráfico, el cual, aprovechando la coyuntura existente usa y apoya a la subversión como medio de distraer y dificultar más la tarea de las Fuerzas del Orden y así poder lucrar con sus ilegales actividades. Con esta situación el país vive un permanente "estado de sitio" o una guerra civil no declarada, La falta de seguridad se siente en el ambiente y la terrible realidad de tener que convivir con la narcosubversión es el primer problema nacional.

Importante es resaltar que el problema subversivo es difícil de erradicar por la gran extensión y lo agreste del territorio por el cual se movilizan y operan las guerrillas y grupos subversivos, sin poder ser detectados y aniquilados por las Fuerzas del Orden; esta situación y la experiencia que tiene la subversión en Colombia en razón del tiempo que lleva operando, podría ser el motivo por el cual sirven de campo de adiestramiento para los futuros combatientes subversivos de otros países como podría ser el caso del grupo "Alfaro vive carajo" en Ecuador, MRTA y Sendero Luminoso en Perú, siendo una muestra palpable de esta aseveración el intento de formar el llamado "Batallón América", una internacional de delincuentes subversivos.

Comentario aparte merece una de las principales acciones subversivas ejecutada por el M-19: la toma del Palacio de Justicia, que concitó la atención del mundo. Sobre esta acción se escribió y elucubró mucho; sin embargo, aun pecando de extenso, creo interesante para el lector reproducir un artículo que apareció en algunos diarios colombianos con pseudónimo. Está escrito por el soldado José Dolores, un soldado colombiano que puede ser cualquier soldado de cualquier país, llámese éste Perú, Argentina,

Uruguay, Chile, Ecuador, etc. Un soldado que vive en los corazones de sus jefes, de sus compañeros, pero que desgraciadamente poco vive en el corazón de sus compatriotas.

Dice así José Dolores: "No llores por mí compatriota".

"Apenas ha transcurrido un par de centenares de horas desde cuando me arrebataron la vida los antisociales del M-19 allá en el Palacio de Justicia, mientras trataba de ayudar a salir a unos rehenes aterrorizados, sucios, descalzos, con surcos de lágrimas que les dejaban caminitos entre el tizne y que se aferraban a mí como su última esperanza. Sentí que algo me destrozaba las entrañas y vi cómo mi uniforme camuflado cambiaba de color a un rojo caliente y oí las risotadas de la guerrillera que me disparó, risotadas de desprecio por mi función social, por mi sacrificio, por ser el respaldo a una autoridad legítima. Una llamarada de dolor subió por mi vientre, por mi columna vertebral, allanó mi cerebro y explotó en mi cráneo como una bomba de efecto retardado. Y en seguida me invadió una sensación de paz. Dejé de sentir dolor mientras daba los últimos traspiés interponiendo mi cuerpo entre las balas y los rehenes. Caí de rodillas, disparando para defender ese Palacio hasta el último segundo y hasta el último suspiro. Pensé en mi mamá, en mis hermanos, en mi padre y en mi novia. Vi sus ojos reflejados en los ojos angustiados de quienes buscaban la sombra de mi cuerpo para ganar la calle, para seguir viviendo. Y entonces cuando los vi otra vez libres caí de cara. No sé contra qué caí, pero la boca me supo a ceniza de Patria, a sudor, a libros viejos y sabios, a sangre caliente y dulzona. Era la mía. Vi mi tricolor orgulloso flameando en alto sobre mi cuerpo y el de varios compañeros que trataban de sacarme y entonces todo desapareció. No llores por mí compatriota... yo ya cumplí con mi deber, entregué por mi Patria, por mi religión, por mi familia y por ti y por tus hijos, lo más valioso que tenía como ser humano 'mi vida'. Llora por ti, que no has querido entender que hay que sacrificar algo por tus hijos y los hijos de tus hijos, para que puedas sentarlos en tus rodillas cuando tengas la cabeza cubierta de canas y la mirada cansada, cuando hayas olvidado el momento que vivió la nación. Yo ya sé cómo son las cosas. Verás si estoy equivocado. El hombre magistrado que cayó asesinado por los subversivos se convierte en un mito, es llorado por miles de personas, por sus alumnos, por sus ex-alumnos y colaboradores, algunos de los cuales lloran hipócritamente, porque desde adentro del Palacio ayudaron a los del M-19 a esconder las armas, los costales de arena, víveres y explosivos para que fueran asesinados a quienes hoy lamentan; los altos personajes asesinados merecen su pedestal por su probidad, por su honradez. Sin embargo po-

drán ser usados como pretexto para oscuras maquinaciones.

El hombre-empleado es llorado por sus allegados porque era su esperanza, su sustento; él es el blanco de la subversión que lo incita a sentir odio, a derramar sangre, en forma directa o indirecta, de seres como yo, como tú, como tantos otros. Y cuando ya no es útil es dejado de lado, su sacrificio se diluye en la memoria de nuestros conciudadanos casi tan vertiginosamente como el mío, el hombre-soldado. Mis viejitos, mis compañeros de armas, mis hermanos, mis amigos me llorarán. A los demás compatriotas no les importará. Y más tarde cuando hayan olvidado este momento de horror que no vivieron, cuando sus intereses económicos, sus arribismos políticos, intelectuales o sociales les produzcan beneficios en algún sentido, patearán mi tumba si es preciso, repudiarán mi sincero sacrificio y si les conviene, mancharán de oprobio mi uniforme, el mismo que yo regué con mi sangre sencilla para defender al hombre-magistrado, al hombre-empleado, al hombre-cristiano, al hombre-periodista y su libertad de prensa, al hombre-colombiano indefenso ante el traicionero y sangriento ataque de la subversión y de la narcoguerrilla que atenta contra la estabilidad de las instituciones, contra sus familias, Patria, libertades, propiedades y futuro. No llores por mí compatriota... Llora por ti si aún no eres capaz de entender que sin mí la Patria peligra, tu familia, tu propiedad, tu libertad se acercan cada segundo al abismo que engullirá todo, todo para ponerlo al servicio de potencias extranjeras, con ideologías diferentes a aquellas en las cuales nuestros viejos nos criaron, con dulzura, pero con firmeza. Llora por ti compatriota si no eres capaz de gastar unos minutos para pensar con cabeza fría, con sensatez, con sinceridad, con determinación, con la callada valentía de los héroes anónimos que no buscan figuración, cortejos, oraciones fúnebres subrayadas por honores, sino salvar su Patria, su hogar, su terruño, si no eres capaz de leer entre líneas aquello que gritaron a los cuatro vientos quienes aprovechan las facilidades que les da la democracia, para atentar contra esa misma libertad, que exigen en forma egoísta, solamente cuando sienten amenazados sus propios oscuros intereses, cuando tiemblan de miedo. No llores por mí compatriota... Demuéstrame tu capacidad de raciocinio simplemente. Yo me contento con las florecitas y las lágrimas que mis padres depositan en mi tumba, y el férreo sincero compañerismo de mis superiores y amigos que aún empuñan las armas, con la frente alta, con orgullo, con fervor, con dolor de Patria para evitar que otros muchos Palacios sean mancillados y en ellos se pretenda violar y mancillar a Colombia, con el apoyo inconsciente de tu indiferencia".

URUGUAY: ¿SUBVERSION DE LA CIUDAD AL CAMPO?

Los orígenes del movimiento subversivo en el Uruguay se remontan a los primeros años de la década del 60. Poco a poco y en base a un paciente trabajo en 1972, la subversión logra una organización que le permite manejar lo que podríamos llamar un "doble poder", consistente en un aparato militar de varios miles de combatientes, una organización clandestina de unos diez mil militantes y una dirección estratégico-política impresionante por la audacia y precisión de sus acciones terroristas.

La eficiente propaganda desplegada por los Delincuentes subversivos (DDSS) trató de crear el mito de una "invencible guerrilla tupamara", que en la realidad no mostró ninguna novedad teórica doctrinaria que saliese de los moldes dados por la teoría de guerrillas Castro-Comunista. La gran cantidad de producción literaria de los tupamaros no fue otra cosa que interminables variaciones sobre conocidas definiciones y tópicos marxistas-leninistas.

Es necesario, sí, resaltar que un nuevo importante aporte que trae este movimiento es la bien calculada espectacularidad de sus acciones, las cuales corregidas y aumentadas por los medios de expresión, logran tejer mentiras sobre hazañas y caballerescas virtudes de los sediciosos. La relativa impunidad con que pudieron desplazarse los DDSS y la ayuda de la publicidad desplegada por los que políticamente tenían interés en promover la subversión fue un factor importante para que los subversivos incrementaran sus acciones obligando a la intervención contundente de las FFAA en defensa del orden legal establecido.

Como la mayoría de los movimientos subversivos similares en América, el Movimiento de Liberación Nacional-Tupamaro (MLN-T) dedujo que la lucha armada era la única vía para lograr la solución de los problemas del país y a su vez paso esencial para el establecimiento de la dictadura del proletariado y el consiguiente triunfo del comunismo.

En base a un estudio marxista-leninista del país llegaron a la conclusión que las condiciones sociales y geográficas del Uruguay eran adecuadas para adoptar como forma de lucha la "guerrilla urbana". No siendo esta conclusión excluyente en el sentido de dejar de lado la lucha armada en el campo, esta última se realizaría posteriormente en base al avance y éxito del aparato militar en la ciudad, la cual, por ser el foco de concentración de grandes barriadas en las que bulle el descontento, permitía tener un campo fértil para generar acciones terroristas y reclutar militantes.

La ciudad y en especial las barriadas son lugares en los cuales obtener refugio era empresa relativamente fácil y se convierten en verdaderas zonas de defensa, especialmente en los lugares

en que la vigilancia es reducida y poco eficiente. Si bien es cierto la ciudad no permite operar unidades numerosas, sí permite concentrar pequeñas unidades combatientes en lugares pre-establecidos para librar coordinadamente grandes combates.

Asimismo, en las grandes ciudades se presentan condiciones ideales para establecer un adecuado enlace de comunicaciones utilizando en muchos casos los propios servicios públicos que maneja el Estado. Otro punto a considerarse en las ciudades es que los efectivos de las fuerzas públicas se encuentran en un 50o/o paralizados en trabajos de custodia o defensa de objetivos físicos que pueden ser rentables para las acciones terroristas. Por último, la ciudad por sí misma soluciona el problema logístico al no ser necesaria una red de abastecimiento complicada, ya que víveres y materiales necesarios para el guerrillero urbano están al alcance de su mano.

El llamado "guerrillero urbano" es hombre que "trabaja de día" y "pelea de noche". Su vida es "normal" encubriendo así su actividad delictuosa. No tiene necesidad de transplantarse a una zona que le pueda ser hostil sino que efectúa sus acciones terroristas en su propio medio al cual conoce y al que está habituado.

El MLN-T, desde sus inicios descartó toda acción conjunta o ayuda que podría obtener de partidos políticos "democráticos" de izquierda, así como optar por la búsqueda de alguna salida o vía legal. Su acción sobre las masas no difiere de otros movimientos subversivos latinoamericanos, igualmente seguidores de la línea comunista de la guerrilla. Reconoció a los sindicatos como la forma de organizar y dirigir a las masas por excelencia y a la Confederación de Trabajadores (CNT) como el órgano de más alta expresión del movimiento obrero uruguayo.

Buscó demostrar que para la solución de los problemas del país no existía otro camino que la violencia, camino que sería recorrido con perspectiva revolucionaria radicalizando la lucha y obligando al Partido Comunista Uruguayo (PCU) a una definición, o de lo contrario, quedar solo como un furgón de cola.

Al sector estudiantil le prestó una menor importancia sin desmerecer que debería ser cultivado y cautivado por la subversión.

Consideración importante en la estrategia del MLN-T fue aseverar que no era necesario que estuvieran dadas todas las condiciones subjetivas y objetivas para dar inicio a la revolución; por el contrario, esas condiciones deberían crearse y forzarse mediante la lucha armada, ya que sólo acciones revolucionarias desencadenarían situaciones revolucionarias.

Por último, los principios anteriormente indicados en que se basó la estrategia y táctica del MLN-T, no significaron relegar la subversión en el campo sino promoverla en un marco posterior

al inicio revolucionario en el área urbana, ya que las características del país así lo encuadraban para que conforme avanzara la subversión en la ciudad se proyectara su accionar hacia el campo.

CHILE: ¿VIA PACIFICA Y DEMOCRATICA?

En 1970 concluyó el período presidencial del Demócrata Cristiano Eduardo Frei. Para las elecciones presidenciales se presentaron tres candidatos: Rodomiro Tomic por la Democracia Cristiana, Salvador Allende por la Unidad Popular y por una coalición de partidos de derecha Jorge Alessandri. La Unidad Popular (UP) a la cual representaba Salvador Allende era en realidad un frente que había logrado aglutinar a una variedad de partidos de izquierda y ultraizquierda, tales como el Partido Comunista Chileno, Partido Socialista, Partido Radical, Partido Social Demócrata, Movimiento de Acción Popular Unitaria, etc.

Efectuadas las elecciones generales, éstas arrojaron como resultado que ninguno de los candidatos alcanzara la mayoría requerida por la ley para ceñirse la banda presidencial. Allende fue el candidato que obtuvo el más alto porcentaje de votos.

Antes esta situación y de acuerdo a la ley, correspondió al Congreso Nacional la decisión de elegir el nuevo Presidente de la República, decisión que recayó sobre Salvador Allende, el cual sumó al voto de sus partidarios en el Congreso, el voto de los representantes de la Democracia Cristiana la cual, respetuosa de sus convicciones democráticas, apoyó al candidato que había sumado la mayor cantidad de votos en las elecciones generales en desmedro de su propio candidato.

Instalados en el poder la UP y Salvador Allende, en los primeros meses de su gestión logran ciertos éxitos económicos al aplicar un modelo poco ortodoxo que aumenta el consumo interno en base a un régimen de aumentos en los salarios, que por otra parte creó una falsa bonanza que no fue debidamente canalizada para la superación del país. Por el contrario, con el tiempo tratan de imponer medidas de corte socialista y del más puro estilo comunista que dan como resultado que saliera a superficie una realidad que no fue considerada por los asesores comunistas de Allende. Esta realidad era la de un pueblo chileno rico en tradición democrática, sólidos valores morales, honda fe religiosa, identificado con la cultura occidental y ante todo amante de la libertad para realizarse y vivir. A este pueblo no era posible cambiarlo orientándolo hacia una sociedad comunista. A esta realidad que se ha descrito, se suma contra Allende un Parlamento Nacional en el cual no contaba con la mayoría, la cual de hecho se opone a los planes del Ejecutivo, un Poder Judicial de reconocida autonomía que también se niega a secundar los planes del gobierno, unos medios de comunicación mayoritariamente adversos que

se pronuncian unánimemente en contra, organismos empresariales y profesionales que no respaldan la aventura totalitaria y por último, mecanismos constitucionales que le restan capacidad de maniobra para el logro de los objetivos "socialistas" del gobierno.

Por otra parte, los grupos más recalcitrantes de la izquierda, así como los más extremistas de la UP lo presionan para radicalizar su gestión y dar pronta acción a las medidas "socialistas" como paso previo a la instalación del comunismo en Chile.

El camino hacia el poder para los grupos marxistas en Chile fue lento; fundado en 1922, el Partido Comunista Chileno fiel a las consignas internacionales y considerando las características propias que presentaba el país, siendo una de las más importantes el respeto a la norma constitucional y a la práctica democrática, motivo por el cual las organizaciones marxistas tuvieron que efectuar un lento trabajo de masas, poco a poco con el correr de los años fue ganando terreno; se crearon y multiplicaron partidos de toda índole marxista, de los más moderados hasta los más radicales. Así, para las elecciones de 1970, aprovechando una coyuntura política favorable, Allende logra aglutinar a la izquierda marxista en un frente pluripartidario de amplio espectro ideológico, proponiendo un plan de gobierno aparentemente socialista moderado que encubría la verdadera intención marxista. Este plan deslumbra a una gran parte del electorado el cual apoya a la recién formada UP.

Como se ha descrito en líneas anteriores, durante su gobierno, Salvador Allende encuentra una fuerte oposición; es así que la aparente revolución pacífica hacia el socialismo desemboca en la conocida violencia marxista para el control del poder total, haciendo su aparición a espaldas de la FFAA una serie de grupos paramilitares apoyados por el gobierno. A su vez, se trata de infiltrar a la FFAA en sus propias bases buscando el enfrentamiento de los oficiales con su personal subalterno, para llevar la lucha de clases al seno de las instituciones tutelares del Estado. Se restringen las libertades y se intenta imponer al pueblo chileno formas de vida completamente fuera de la realidad y del contexto en que se forja esa nación, buscando dejar de lado sus costumbres, tradiciones, religión y ética.

Ante esta realidad, el pueblo se vuelca a las calles a protestar; el desengaño, la frustración y la mentira con que se estaba gobernando al país se traducen en enfrentamientos, huelgas, violencia armada, etc., que, como es lógico, producen una seria alteración del orden público, tendiendo a desencadenar una guerra civil con la consiguiente pérdida de vidas y enfrentamiento entre hermanos. La situación llega a tal punto que la Fuerza Armada y Carabineros se ven obligados a intervenir drásticamente para restituir el orden interno del país, derrocando al

gobierno de Salvador Allende e instalando una junta de gobierno presidida por el General Augusto Pinochet, la cual hasta la fecha gobierna a nuestro vecino país del sur.

ARGENTINA: ¿CAMPO A LA CIUDAD Y CIUDAD AL CAMPO?

En la hermana República Argentina, el proceso de incubación e inicio del proceso subversivo podría quizá ubicarse en los años 60, como producto de un permanente deterioro económico, de una posible carencia de institucionalidad política definida, del ejemplo y afán de emulación de la triunfante revolución cubana y de una lenta pero constante infiltración del Castro-Comunismo.

A mediados de dicha época, las organizaciones subversivas, precariamente formadas, se reorganizan, reestructuran sus caudros políticos y militares e inician acciones de terrorismo, siempre el paso previo al desencadenamiento de la violencia irracional y la lucha armada; en este caso es dirigida hacia la destrucción de las Fuerzas Armadas consideradas el obstáculo principal para lograr la toma del poder.

Entre los años 1970-1973 podríamos encuadrar una primera etapa del proceso, caracterizada por el surgimiento de una serie de organizaciones que propugnan la lucha armada como único medio de cambio de la sociedad. Entre estas organizaciones podemos ubicar a las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR), Partido Revolucionario de Trabajadores, Trotskistas, Montoneros, Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP), y otros, que inician el proceso de levantar a las masas y preparar un fuerte aparato militar en el cual la mayoría de sus mandos son entrenados en Cuba. Las acciones subversivas, en gran parte exitosas, se orientaron en esta etapa de manera determinante a la obtención de dinero, armas y municiones, lo que se demuestra con el gran incremento de asaltos a bancos, entidades de crédito y el sinnúmero de ataques a elementos aislados de la policía o a puestos alejados con pocos efectivos para rechazar a los DDSS.

Sin embargo, por otra parte las acciones contrasubversivas ejecutadas por la policía federal obtienen un relativo éxito inicial, al lograr la captura de un importante número de delincuentes subversivos.

Concluida esta llamada primera etapa, es posible definir una segunda que se inicia a mediados de 1973 y que se prolonga hasta los primeros meses de 1976 y es la que marca la mayor intensidad del accionar de la subversión. Debemos precisar en esta etapa, una serie de acontecimientos que pueden tipificarse como substanciales para el incremento de la subversión. El primero se ubica en la época de las elecciones generales realizadas el 11 de marzo de 1973 y en las que triunfa la coalición de partidos políticos que conforman el Frente Justicialista de Liberación, el 25 de mayo de 1973 el nuevo gobierno,

a cuyo frente se encontraba el Presidente Cámpora, decide en forma errónea y demagógica–a nuestro parecer-decretar una amnistía general gracias a la cual son liberados una gran cantidad de probados delincuentes subversivos; esta decisión del gobierno fue tomada por los elementos subversivos aparentemente de dos maneras, la primera como una muestra de debilidad y la segunda como aval a sus acciones al considerar que el gobierno, en el fondo coincidía en algunos puntos con los que ellos buscaban, diferenciándose sólo en la forma empleada en alcanzarlos. Es decir, metas similares pero diferentes caminos para llegar a ellas.

El 20 de junio de 1973 retorna a la Argentina de su exilio el General Juan Domingo Perón. A su llegada se producen en el aeropuerto de Ezeiza graves enfrentamientos que dan como resultado gran cantidad de muertos y heridos. El Presidente Cámpora y el Vice-Presidente Solano Lima presentan su renuncia irrevocable, sucediéndoles el Presidente de la Cámara de Diputados Raúl Lastiri. El 12 de setiembre de 1973 se realizan nuevas elecciones generales, obteniendo la mayoría absoluta de votos el General Juan Domingo Perón, saliendo elegida Vice-Presidenta su esposa, María Isabel Perón.

A pesar de ser elegido Perón en elecciones democráticas y que representaba un movimiento político mayoritario cuyo sostén era la clase obrera, y pese a haber una irrestricta libertad de expresión, la subversión siguió su avance, se incrementó el terrorismo y el gobierno vio como poco a poco el caudal subversivo aumentaba, siendo prácticamente incontenible.

En 1974, en un acto masivo, por el 1o. de Mayo, el General Perón denuncia públicamente a la subversión montonera, tildándo a sus seguidores de mercenarios infiltrados en el movimiento peronista; en ese instante se producen disturbios de tal magnitud que obligan al General Perón a retirarse del acto público.

Para esa misma época, debemos precisar que el Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) decide iniciar la materialización de la zona en que se desarrollaría su guerrilla rural, siendo el área escogida una zona agreste y montañosa en Tucumán, desde la cual irradiaría la lucha armada hasta conseguir declarar a dicha provincia como zona liberada.

Durante esta etapa, como se ha dicho, la subversión estuvo muy activa concretando gran cantidad de atentados y acciones subversivas, entre las que debemos recordar el "copamiento (toma del Regimiento 10o. de Caballería Blindada" en la ciudad de Azul y el intento de copamiento del Comando de Sanidad del Ejército en la Capital Federal.

El 1o. de julio de 1974 fallece el Presidente Perón, asumiendo el poder su esposa María Isabel Martínez de Perón, produciéndo-

se serias desavenencias en la cúpula del partido gobernante, lo cual fue hábilmente aprovechado por las organizaciones subversivas para incrementar su accionar tanto en el campo político como en el militar. En este período se concreta al sudoeste de la Provincia de Tucumán un foco de guerrilla rural, el cual logra dominar completamente algunas localidades. A raíz de este grave problema la Sra. Perón y su gabinete en pleno dictan un Decreto Supremo, por el cual ordenan al ejército "ejecutar las operaciones militares que sean necesarias a efectos de neutralizar y/o aniquilar el accionar de los elementos subversivos que actúan en la Provincia de Tucumán". Amparados por este decreto supremo, el Ejército inicia a principios de 1975 el "Operativo Independencia" que demandó el empleo de una Brigada de Infantería por un tiempo aproximado de dos años para poder desarticular a los subversivos.

Importante es mencionar algunas acciones ejecutadas por la subversión tales como: el "ajusticiamiento" del ex-Presidente General Aramburú, asesinato del Almirante Quijada, asesinato del Jefe de la Policía Federal, ataque a la Base Aeronaval, intento de hundimiento del ARA "Santísima Trinidad", robo de aviones, secuestros y asesinatos de militares, industriales y banqueros, copamiento de establecimientos militares, asesinato de la hija del Almirante Lambruschini, destrucción de un comedor de oficiales (en pleno almuerzo), intento de asesinato del Presidente de la República General Videla, etc.

Una tercera y última fase de este proceso se ubica en los primeros meses del año 1976 y es posible indicar que con el beneplácito de la opinión pública y en razón al descalabro económico, inmoralidad en la gestión gubernativa e imposibilidad de acabar con la subversión entre otras cosas, el gobierno de Isabel Martínez de Perón es derrocado por las Fuerzas Armadas, las que asumen el poder en un momento sumamente crítico para el país, que se encaminaba a una segura guerra civil. Con una estrategia claramente establecida y en base a una fuerte represión como una solución netamente militar, sin considerar el costo social ni los problemas económico-sociales que fueron caldo de cultivo para el inicio de la violencia, las Fuerzas Armadas Argentinas, en razón al peligroso punto de no retorno a que estaba llegando la subversión y pagando un alto costo en su prestigio, logran derrotar a la subversión.

CONCLUSIONES

La subversión en América Latina no es sólo un episodio más que se localiza en esta parte del mundo, sino que es una pieza importante del rompecabezas estratégico del comunismo mundial. Es indudable que el proceso subversivo ha atravesado hasta la fecha por diferentes fases, todas ellas favorables al marxismo-leninismo y en el futuro pasará por otras, sin que se pueda predecir

con certeza el desenlace. Lo que hay que tomar conciencia es que lo peor que le puede ocurrir a un país es caer en el abismo del comunismo.

De los países tomados como ejemplo podemos inferir que la subversión en América Latina tiene denominadores comunes que son dados por el mismo origen y finalidad, cual es la búsqueda de la destrucción de la sociedad y de los gobiernos democráticos para tomar el poder en forma violenta e instaurar la dictadura del proletariado como paso previo al utópico comunismo.

El impulso a la actividad revolucionaria en América la dio el triunfo de la revolución cubana; rápidamente, muchos grupos trataron de emularlos, cautivó mentes de jóvenes y adultos, melenas y barbas a lo Fidel se convirtieron en símbolos de rebeldía y lucha revolucionaria, asociaciones secretas y bandas armadas comenzaron a proliferar y los adeptos pensaron que se entregaban a una aventura trascendente en aras de objetivos superiores que no eran otra cosa que hábiles propuestas del comunismo internacional para llevarlos al abismo insurreccional. Con una aureola de libertadores, los hombres caen en las redes de la lucha de clases que el comunismo maneja hábilmente, se lanzan slogans en pro de una libertad que a la larga va a claudicar. Poco a poco alumnos de colegios y universidades, profesores, empleados, obreros, sacerdotes, periodistas, artistas y escritores van cayendo en el abismo revolucionario que el comunismo abre en base a un trabajo organizado desde sus Partidos Comunistas Nacionales. Todo es válido para el comunismo, basta recordar que han robado a Maquiavelo su frase "el fin justifica los medios", adaptándola como dogma para justificar su accionar. Así al robo le llaman expropiación; asaltos y violaciones de domicilio son allanamientos; el secuestro es un medio lícito de autofinanciamiento; delincuentes subversivos son luchadores políticos. Así, se han tergiversado los valores, así vamos cayendo en la trampa comunista, así seguiremos si no sabemos luchar por nuestra ideología, nuestra religión, por nuestro país, sino sabemos sacrificar algo para vivir en libertad y en paz.

SISTEMA NAVAL INTERAMERICANO DE DEFENSA NUCLEAR PASIVA

Conferencia de Directores de Logística y Material de las Marinas Interamericanas, 1987

Contralmirante
CRISTOBAL MILETICH SOUZA

INTRODUCCION

Con la construcción y uso de los artefactos nucleares al finalizar la Segunda Guerra Mundial, comenzó para la humanidad una era diferente en todos sus aspectos.

Si bien la vida diaria del hombre común y corriente no ha sido mayormente afectada, existe un peligro latente que antes no entraba en las delicadas ecuaciones de balance de poder mundial; todo cambió cuando Estados Unidos decidió utilizar bombas nucleares para terminar su conflicto con el Japón en 1945.

A partir de ese momento, las grandes potencias comenzaron una carrera armamentista que fue la consecuencia de políticas basadas en la desconfianza recíproca ocasionando que en la actualidad los arsenales de las potencias militares del mundo estén repletas de explosivos nucleares de todo tipo.

La estrategia de la disuasión mediante la teoría de la destruc-

ción mutua asegurada, seguida por los Estados Unidos de Norte América, y Rusia, los ha llevado a un escalamiento en la cantidad y potencia de los explosivos nucleares almacenados, lo que se conoce como la proliferación nuclear vertical. Paralelamente, y dentro de lo que podríamos llamar proliferación nuclear horizontal, se ha diseminado en todo el mundo la utilización de la energía nuclear con fines pacíficos.

Si bien esto último es loable por los múltiples beneficios que se obtiene de su empleo, debemos considerar que el manipuleo, transporte y operación de elementos radiactivos representan un riesgo, que en determinadas circunstancias puede originar accidentes, que llegarían a tener consecuencias graves.

El propósito de esta Conferencia es crear conciencia, señalando que esta situación existe y que la posibilidad de vernos involucrados en una eventualidad nuclear es real, debido ya sea a una guerra o a un accidente nuclear; por lo que debemos estar preparados para minimizar sus efectos.

Este trabajo consta de dos partes: la primera referida al tema de la guerra nuclear y la segunda a los aspectos relacionados con los accidentes nucleares.

Después de analizar estas dos posibilidades, confrontándolas con la realidad de nuestros países, se va a bosquejar un Sistema de Defensa Nuclear Pasiva, que estaría conformado por diversos sub—sistemas como son los de detección de la contaminación radiactiva, de asistencia recíproca en caso de accidente; y de acciones a tomar posteriores a la emergencia. Estos Sub—Sistemas requieren de una logística especial donde el criterio fundamental será el estar siempre preparados.

La zona marítima es por donde con mayor probabilidad llegará la contaminación radiactiva, por lo que, podemos estar seguros que las instituciones Navales afrontarán en primera instancia, la delicada responsabilidad de actuar en apoyo de las poblaciones afectadas. Si estas acciones son oportunas y bien planificadas, seguramente se podrán salvar muchas vidas y propiedades. Adicionalmente, considerando los beneficios que brinda el tener una organización vertical que en caso de emergencia responda en forma rápida y eficiente ante estas eventualidades, la Marina de Guerra del Perú, propone la creación de un Sistema Naval Interamericano de Defensa Nuclear Pasiva.

PRIMERA PARTE

La Guerra Nuclear

Generalmente, la posibilidad de una guerra nuclear es considerada como remota, por lo que el tema es tomado con escepticismo, y las decisiones pospuestas, pero no deja de haber cierta inquietud cada vez que se trata el asunto.

Esta actitud es más que todo, producto del miedo a lo desconocido. De ahí la importancia de dar a conocer los reales peligros

que acarrea una guerra nuclear a fin de poder tomar decisiones racionales.

La discusión colectiva, basada en información precisa y no polarizada, de los hechos acaecidos en el pasado, pueden hacer los efectos de una guerra nuclear mucho menos desastrosos, aunque por supuesto, lo más importante sería evitar la guerra.

Se estima que en un ataque nuclear masivo contra los EE. UU. morirían 8 de cada 10 de sus habitantes. No todos ellos instantáneamente; muchos padecerían horas, días o semanas, antes que los golpes, quemaduras y la radiación causen su efecto mortal.

En los meses siguientes, las epidemias motivadas mayormente por la falta de atención médica, el hambre y la ruptura de la ley y el orden, podrían incrementar el número de víctimas.

Cualquier país que sea atacado con bombas nucleares, además de afrontar las consecuencias inmediatas de la explosión, va a sufrir el efecto de la nube radiactiva que puede durar muchas semanas y meses. Aún los países más avanzados tendrían problemas para proteger a todos sus ciudadanos por tanto tiempo; asimismo, sería muy difícil reestructurar rápidamente la agricultura y la industria, a fin de que los sobrevivientes tengan alimentos para subsistir.

Los países no involucrados en el conflicto también sufrirían el efecto destructivo de la explosión nuclear, ocasionándoles problemas económicos, sociales y políticos.

La estrategia de la destrucción mutua asegurada, seguida por las grandes potencias, consideran que el país atacado va a tener una capacidad de respuesta suficiente como para inflingir un severo daño al atacante. En tal sentido, si a una de las superpotencias le destruyen el 90 o/o de sus estaciones terrestres de misiles intercontinentales, el 10 o/o restante sería suficiente para causar un gran daño al país atacante.

Debido a que los misiles nucleares actuales no han sido probados contra blancos reales, las posibles deficiencias de puntería o probabilidades de error en el funcionamiento de los misiles ha sido compensada por el aumento de los arsenales nucleares, que actualmente se estima estén compuestos por más de 30,000 cabezas explosivas.

Nuestro planeta posiblemente no sea lo suficientemente grande como para absorber un castigo nuclear de esa magnitud. El mundo se comporta como un ente orgánico, cuyas partes constituyentes, ésto es: atmósfera, mares y continentes, dependen íntimamente unos de otros. La devastación nuclear de una parte del mundo, aunque sea limitada, puede tener consecuencias sumamente críticas en el resto de la Tierra.

Los últimos avances de la ciencia y tecnología que han permitido incrementar la exactitud de los misiles, así como su confiabilidad, dan cierta ventaja al que tome la decisión de atacar primero.

Por otro lado, los avances en los equipos de detección antisubmarina podrían en el futuro hacer que el océano sea prácticamente transparente para los equipos de detección y de esa forma los submarinos nucleares con misiles balísticos podrían ser fácilmente atacados y destruidos; reduciendo de esta forma a niveles muy pequeños la capacidad de respuesta del país atacado.

Si en determinado momento, la situación política se torna sumamente grave, es concebible que un gobierno considere que el riesgo de una respuesta nuclear contra su país vale la pena correrlo, comparándolo con la ventaja que obtendría al realizar el primer ataque.

Actualmente, muchos países tienen la capacidad de fabricar bombas nucleares; la tecnología ya es conocida no solamente por los seis (6) países que tienen armas nucleares (Rusia, EE.UU., Inglaterra, Francia, China y la India), sino que se sabe que algunos otros países están trabajando en esta dirección, y varios más tienen los conocimientos y la tecnología suficiente como para que en caso necesario, orienten sus esfuerzos para producir un artefacto nuclear.

El uso de la energía nuclear para la generación de electricidad ha hecho que se construyan cientos de reactores de potencia en el mundo, cada uno de los cuales, además de producir electricidad, genera Plutonio, material éste, que una vez separado de otros elementos puede ser usado para la construcción de bombas nucleares.

A pesar de las tratativas mundiales para evitar la proliferación y empleo de las armas nucleares, nadie puede negar que mientras los arsenales nucleares existan, no habrá ninguna garantía de que no vayan a ser usados; por lo tanto, la posibilidad de una guerra nuclear no se puede dejar de considerar.

Las últimas negociaciones que se están realizando entre las dos superpotencias para la reducción de los arsenales nucleares, únicamente incluyen los misiles de alcance medio (hasta 1,500 millas) y así lleguen a feliz término. Su ejecución va a tomar mucho tiempo, la verificación de que efectivamente se realice va a ser muy difícil y podría ser más bien, motivo para generar mayores tensiones, al inculparse mutuamente del incumplimiento de alguna parte del acuerdo.

Armas Nucleares y sus Efectos

La bomba que destruyó Hiroshima en 1945 fue sólo de 12.5 kt. (equivalente a 12,500 toneladas de TNT) originando la muerte de 80,000 personas; esto es más que el número total de ingleses que murieron en Gran Bretaña durante toda la II Guerra Mundial, ocasionada por los bombardeos alemanes.

Esta primera bomba atómica es muy modesta comparada con la potencia de las bombas actuales, que han llegado hasta los 50 megatones, nada menos que

4,000 veces más potentes que la Bomba de Hiroshima.

La Explosión Nuclear

La bola de fuego producida en una explosión nuclear tiene una temperatura igual a la que existe en el Sol; los efectos destructivos de la bomba se pueden apreciar a muchas millas de la explosión. En el cuadro de la Fig. No. 1, se observa cuáles son sus efectos hasta una distancia de 64 Km. del centro de la explosión.

Los principales efectos de la bomba nuclear son los siguientes:

Efecto Calorífico

Los incendios ocasionados por la alta temperatura generada por la bomba pueden convertirse en lo que se llama una Tormenta de Fuego, como sucedió en Hiroshima, en donde todos los materiales combustibles de la ciudad se quemaron por completo; esto no sólo destruyó edificios y propiedades, sino que al quemar el oxígeno del aire, muchas personas que se encontraban en refugios antibombas murieron asfixiadas.

Sin embargo, en Nagasaki no se produjo esta tormenta de fuego, ocasionándose únicamente incendios en forma aislada, debido a la distribución de los edificios y a lo accidentado del terreno.

Onda Expansiva

En la Figura No. 2 se muestran los efectos de una explosión nuclear para diferentes cargas explosivas. Estos efectos son sólo referenciales, ya que existen factores como son: tipos de terreno, condiciones climatológicas y, el hecho que la bomba explote correctamente o no, que pueden hacer variar en cualquier sentido, lo allí señalado.

Radiación

La radiación es uno de los aspectos más peligrosos de la actividad nuclear, ya que es invisible e indetectable por cualquier sentido humano, pero aún así, su efecto puede ser mortal. La explosión de una bomba nuclear libera una gran cantidad de neutrones rápidos y de energía en forma de Rayos "X" y Rayos Gamma (ondas electromagnéticas de frecuencia muy elevada, que tienen un gran poder de penetración en casi todos los materiales existentes). En la Figura No. 3 se muestra los efectos de la radiación en el cuerpo humano para diferentes niveles de dosis.

Radiación Retardada

Cuando se produce la fisión nuclear, los núcleos de uranio y plutonio no se dividen todos en los mismos tipos de fragmentos, se pueden formar más de 300 tipos diferentes, muchos de los cuales son productos de fisión inestables que son llamados radioisótopos. Estos radioisótopos tienen vidas medias que van desde pocos segundos, como el caso

del Oxígeno 16, hasta miles de años, como el caso del Plutonio 239 (ver Figura No. 4).

La Noche Nuclear

Como si lo dicho anteriormente fuera poco, existe además, otro peligro proveniente de la explosión de los artefactos nucleares, el que ha tomado el nombre de: **"LA NOCHE NUCLEAR"**, que se produce debido a la gran cantidad de partículas de polvo (millones de toneladas) de humo y hollín provenientes de los innumerables incendios que son llevados por el viento a la tropósfera formando una densa capa que impide el paso de los rayos solares.

Reducción del Peligro con el Tiempo

Todos los radioisótopos se convierten en elementos estables con el tiempo. Muchos de ellos tienen vida media corta y se ha demostrado que 7 horas después de la explosión sólo existe una radiación de 1/10 de lo que había en el momento de la detonación. Esto es llamado: **LA REGLA DE LOS SIETE.**

Si se extiende el período a 49 horas (7 x 7 horas), la dosis de radiación es únicamente 1/100 de su valor inicial.

Después de 2 semanas (7x7x7 horas) la dosis de radiación ha decaído a 1/1000, que puede considerarse inocua.

Por esta razón el tiempo recomendable para permanecer en los refugios antiatómicos, es de hasta 2 semanas después de la explosión.

Efectos de la Radiación en las Personas

A pesar de que la radiación no se puede ver, oler, tocar o sentir, puede matar a una persona en segundos. En caso ésto no suceda, puede dejar huellas de su paso por el cuerpo, ocasionando esterilidad, leucemia, cáncer, desórdenes hereditarios; defectos de nacimiento y muchos otros que resultan del efecto destructivo que tiene la radiación en las células vivas.

Nuestro cuerpo está constituido por billones de células que tienen una compleja estructura de átomos.

Estas células tienen la propiedad de reproducirse a sí mismas y cada célula humana contiene un conjunto de instrucciones que especifica la estructura de las mismas. Todas las características de nuestro cuerpo como el color de piel, estatura, color de ojos, etc. están codificadas en las características genéticas contenidas en cada célula del cuerpo. Estas células se mantienen unidas por pequeñas fuerzas eléctricas.

Cuando una partícula nuclear de alta velocidad o un Rayo Gamma de alta energía entra a la célula, ocasiona un efecto devastador; la energía ionizante de radiación es mayor que la energía eléctrica que mantiene las células juntas; por lo que el orden es completamente destruido y las

células mueren o sus características químicas son totalmente alteradas; perdiendo así su orden original. Es por esto que la radiación por más pequeña que sea no debe considerarse como inocua.

SEGUNDA PARTE

Accidentes Nucleares

La industria nuclear se precia de ser una de las más seguras del mundo y creo que efectivamente lo es, pero los incidentes y accidentes nucleares habidos desde la puesta en marcha del primer reactor atómico con fines pacíficos en la década del 50, hasta la fecha, nos llevan a la conclusión de que no existe nada completamente seguro y a prueba de fallas.

Los incidentes nucleares que pudieron dar lugar a accidentes (pero fueron prevenidos a tiempo) más importantes de los últimos años, han sucedido en las centrales nucleares de **Tihange**–1 en Bélgica; **Krsko** en Yugoslavia; **Porcele**–2 en Holanda; **Loviisa** 1 y 2 en Finlandia; **Salem** 1 y 2 en Estados Unidos; **Trikastin** en Francia; lo que demuestra que no importa el origen de la tecnología ni la nacionalidad de los constructores y los operadores. La posibilidad de que algo falle, es una realidad irrefutable.

Por otro lado, las fábricas de elementos combustibles, las plantas de enriquecimiento y los depósitos de desechos radiactivos, se encuentran en lugares generalmente alejados de los centros de consumo; sean estos plantas generadoras de energía eléctrica, centros de experimentación nuclear, centros de medicina nuclear, plantas de irradiación, etc.; lo que obliga a un movimiento de material radiactivo bastante grande.

Producto de esta necesidad de transportar materiales nucleares de un sitio a otro, fue el accidente acaecido hace unos años frente a las costas españolas cuando un avión norteamericano que transportaba un explosivo nuclear cayó al mar, motivando un despliegue de medios sólo capaz de ser realizado por un país tan grande como Estados Unidos, con la finalidad de recuperar dicho artefacto.

También se ha producido el hundimiento de submarinos nucleares, tanto rusos como americanos, cuyos reactores nucleares no han podido ser recuperados.

Los últimos accidentes ocurridos en **Three Mile Island** en Estados Unidos y el de **Chernobil** en Rusia, ha alertado al mundo respecto al peligro de un accidente nuclear.

En el accidente de **Three Mile Island** que ocurrió en 1979, se formó una enorme burbuja de Hidrógeno dentro de la Planta, que afortunadamente no llegó a explotar; pero, las consecuencias económicas; tanto para los dueños y trabajadores de la planta así como para los habitantes de las localidades cercanas han sido muy grandes ya que fue necesaria la evacuación preventiva de miles de pobladores de las zonas aleda-

ñas.

En el caso de Chernobil, sí ocurrió una explosión dentro del reactor y hubo escape a la atmósfera de elementos radiactivos, muchos de los cuales fueron llevados a la tropósfera y estratósfera, permaneciendo allí muchos días formando parte de las nubes, las que al ser arrastradas por el viento, transportaron los elementos radiactivos a zonas alejadas; estas partículas al caer sobre la tierra en forma de lluvias han podido y pueden aún contaminar vastas zonas de territorio europeo.

Si bien la cantidad de víctimas iniciales del accidente de Chernobil es pequeña, las consecuencias de la radiación pueden seguir causando muertes por muchos años. Las cifras estimadas por los expertos van desde 20,000 a 40,000 personas para los próximos 60 años.

Las pérdidas económicas ocasionadas por este accidente se calculan en 2,000 millones de dólares y el efecto social ha sido muy grande, ya que tuvieron que evacuarse aproximadamente 250,000 personas de sus lugares habituales de residencia.

Los diseñadores de plantas nucleares invierten cada vez más tiempo y esfuerzo en desarrollar sistemas de seguridad más eficientes; en algunos casos el 60 o/o del costo de una planta se destina a los dispositivos de seguridad para la prevención de posibles accidentes.

A pesar de esto, la eventualidad de un accidente nuclear en el futuro persiste ya sea ocasionada por un error humano; por atentados terroristas, por acciones de sabotaje, por violentos movimientos sísmicos mayores que los previstos o por cualquier otra razón no prevista en la actualidad.

En Latinoamérica, prácticamente todos los países poseen algún tipo de reactor nuclear o están en camino de conseguirlo; además de manipular elementos radiactivos de aplicación en la medicina, que evidencia el transporte de los mismos en distintas direcciones con el consiguiente peligro de un accidente nuclear en esta parte del mundo.

En la Figura No. 6 se muestra una relación de los principales reactores nucleares latinoamericanos, tanto de investigación, como de potencia.

En la Figura No. 7 se presenta la situación de la generación de energía nucleoeléctrica en el mundo, indicando el número de reactores en funcionamiento y en construcción. Además en la Figura No. 8 se muestran las instalaciones para la fabricación de combustible nuclear existentes en el mundo.

Sistema Propuesto

De todo lo dicho, se evidencia la necesidad de que nuestras naciones dispongan de un sistema que pueda ayudarnos a disminuir los efectos de una guerra o accidente nuclear. A pesar de que existen entes internacionales, como la Organización Internacional de Energía Atómica y se han fir-

mado tratados de asistencia recíproca ante emergencias nucleares, si se presentara el caso de una gran guerra nuclear, los países desarrollados seguramente estarán muy ocupados en resolver sus propios problemas, por lo que será muy difícil que puedan acudir en ayuda a otras naciones.

En lo que respecta al caso de accidente nuclear, si bien suponemos que la comunidad internacional acudiría en apoyo del país damnificado, todos lo que hemos sufrido en el pasado, desastres naturales como terremotos, inundaciones, etc., sabemos que estas ayudas son únicamente paliativos temporales y que al final el problema queda en casa y tiene que ser resuelto con nuestro esfuerzo y propios medios, que en el caso de un accidente nuclear, seguramente serían insuficientes.

La situación económica de las naciones en desarrollo, especialmente en Latinoamérica, hace que el esfuerzo de preparación aislado ante una eventualidad nuclear sea poco práctico, por lo que es necesaria una acción conjunta. En nuestros países, las Fuerzas Armadas además de preocuparse por su tarea principal, esto es la Defensa Nacional, realizan tareas de acción cívica en apoyo del Desarrollo Nacional jugando un papel importante en situaciones de emergencia.

Las marinas de América, son instituciones de prestigio y bien preparadas para hacer frente a emergencias de cualquier índole; por lo que consideramos que debemos unir esfuerzos y prepararnos para actuar en forma conjunta ante una eventualidad de tipo nuclear.

Las marinas tienen mucho más movilidad, flexibilidad y mejores sistemas de comunicaciones que cualquier organismo de Defensa Civil; además nuestros buques, por sus condiciones de estanqueidad están mejor preparados para soportar el efecto de la radiación nuclear que cualquier edificación convencional de tierra. Esta característica puede hacer de un buque de guerra un excelente y quien sabe único medio de ingresar a una zona contaminada.

Por todo lo expuesto, proponemos la creación de un Sistema Naval Interamericano de Defensa Nuclear Pasiva, conformado inicialmente por todas las Marinas del continente y que sería el punto de partida para crear en el futuro el Sistema Interamericano de Defensa Nuclear Pasiva, que abarque no solamente a las Marinas, sino a todas las organizaciones de Defensa Civil, Institutos Nucleares, Fuerzas Armadas, etc.

Diseño del Sistema

El sistema propuesto debe reunir las siguientes características:

- Tener carácter permanente, por lo impredecible de preveer o pronosticar un accidente nuclear o una emergencia radiológica.
- Disponer de capacidad logística de reacción muy rápida para casos de emergencia.
- Debe planear y probar sus acciones en épocas normales ya que en situaciones de emergen-

cia las improvisaciones resultan muy costosas.

Palabras Finales

Finalmente, deseo significar el mensaje de hermandad ante el peligro común: Ojalá, nunca necesitemos utilizar este sistema, pero si lo peor ocurre, estaremos listos para hacer de esa situación algo más soportable; contribuyendo de esta forma a asegurar la supervivencia de la raza humana en este planeta llamado **Tierra**, tantas veces maltratado por los propios seres que necesitan de ella para subsistir.

BIBLIOGRAFIA

1.- Boletín del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), Viena AUSTRIA
2.- CHERNOBIL- LESSONS FOR THE FUTURE
Soviet Analyst — Vol. 15 Nº 10 May 1986.
3.- AND SO TO VIENNA
Soviet Analyst - Vol. 15 Nº 11 — June 1986.
4.- NUCLEAR WAR — THE FACTS ON OUR SURVIVAL
By PETER GOODWIN.
5.— HAY PELIGRO DE UN CHERNOBIL ARGENTINO?
Revista SOMOS — 24 Setiembre 1986
6.- CHERNOBIL LATINO?
Revista SI - Lima, 4 Mayo 1987.
7.— CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL FORUM SOBRE ENERGIA NUCLEAR: Organizado por la Secretaría Ejecutiva del Sistema Nacional de Defensa Civil — Lima — PERU.
8.— THE EFECTS OF NUCLEAR WEAPONS
Glasstone, Samuel and, Philip J. Dolan — 3rd. 1977.
9.— THE MILITARY BALANCE 1980- 1981
International Institute for Strategic Studies. LONDON, 1980.
10.- EFECTS OF MULTIPLE NUCLEAR EXPLOSIONES WORLDWIDE
National Academy of Sciencies — Washington D.C. 1975.
11.- ATOMIC RADIATION AND LIFE
Alexander, Peter. 2nd. Ed. Pinguin, Harmondsworth 1965
12.—THE YEAR AFTER: Los efectos biológicos de una Guerra Nuclear Mundo Científico Nº 41 — 1984.
13.—LA BOMBA DE NEUTRONES
Mundo Científico Nº 41 - 1984
14.—LA RADIOACTIVIDAD ATMOSFERICA
Mundo Científico Nº 41 — 1984.
15.—LA BOMBA ATOMICA Y LA ENERGIA NUCLEAR (Del Uranio al Hidrógeno, pasando por el Hello).
16.—CRISIS Y AMENAZA NUCLEAR
Francisco de Sepúlveda — 1ra. Ed. Marzo 1982.
17.—IDE ¿HOLA O ADIOS A LA GUERRA NUCLEAR?
Mario Paya Arregui — Revista de Publicaciones Navales (Armada Argentina) Nº 637 — 1986.

Fig. No. 1

EFECTOS DE LAS BOMBAS NUCLEARES A DIFERENTES DISTANCIAS

DISTANCIA DE LA EXPLOSION	BOMBA DE 1Kt	BOMBA DE 150Kt	BOMBA DE 1 Mt	BOMBA DE 10 Mt	BOMBA DE 20 Mt
1.6 Km.	SOBREPRESION: 1.4 PSI VIENTO: 80 Km/hr. Cortes y golpes producidos por objetos y escombros llevados por el viento. Muchos edificios dañados moderadamente.	SOBREPRESION: 18 PSI VIENTO: 676 Km/hr. Personas con golpes de carácter mortal. Maquinaria pesada como locomotoras arrastradas por el viento. Edificio de concreto reforzado severamente dañado.	SOBREPRESION: 43 PSI VIENTO: 2736 Km/hr. Muchas personas muertas.	SOBREPRESION: Mayor de 200 PSI VIENTO: Mayor de 3219 Km/hr. Estructura de concreto de 8 pulgadas de expesor destruida	SOBREPRESION: Mucho mayor de 200 PSI VIENTO: Mucho mayor de 3219 Km/hr. Destrucción total
3.2 Km	SOBREPRESION: 0.5 PSI VIENTO: Menor a de 56 Km/hr. Muchos vidrios rotos.	SOBREPRESION: 6 PSI VIENTO: 306 Km/hr. Rupturas de tímpanos Huesos fracturados Casas destruidas Todos los árboles caídos Líneas de teléfono dañadas severamente.	SOBREPRESION: 17 PSI VIENTO: 644 Km/hr. Personas con golpes de carácter mortal. Hemorragia Pulmonar Ruptura de tímpanos Maquinaria pesada como locomotoras destruidas	SOBREPRESION: 50 PSI VIENTO: 2897 Km/hr. Personas muertas por el impacto Estructura ligera de acero severamente dañadas	SOBREPRESION: 48 PSI VIENTO: 3219 Km/hr. Zona Letal Estructura de acero destruidas
8 Km		SOBREPRESION: 1.5 PSI VIENTO: 88 Km/hr. Cortes y golpes producidos por objetos llevados por el viento. Muchos edificios dañados severamente.	SOBREPRESION: 4 PSI VIENTO: 209 Km/hr. Huesos fracturados 90 o/o de los árboles caídos Muchos edificios derrumbados.	SOBREPRESION: 14 PSI VIENTO: 531 Km/hr. Ruptura de tímpanos Hemorragia pulmonar Edificio de concreto reforzado severamente dañado.	SOBREPRESION: 19 PSI VIENTO: 708 Km/hr. Personas con golpes de carácter mortal Hemorragia pulmonar Ruptura de tímpanos Edificio de concreto reforzado destruido
16 Km.		SOBREPRESION: 0.6 PSI VIENTO: Menos de 56 Km/hr. Muchos vidrios rotos	SOBREPRESION: 1.4 PSI VIENTO: 80 Km/hr. Cortes y golpes producidos por objetos llevados por el viento. Muchos edificios dañados considerablemente.	SOBREPRESION: 4.4 PSI VIENTO: 241 Km/hr. Huesos fracturados 90 o/o de árboles caídos Muchos edificios destruidos	SOBREPRESION: 6 PSI VIENTO: 322 Km/hr. Ruptura de tímpanos Huesos fracturados Casas destruidas Todos los árboles caídos, Líneas de teléfono.
32 Km.			SOBREPRESION: Menos de 1 PSI VIENTO: Menos de 56 Km/hr. Muchos vidrios rotos.	SOBREPRESION: 1.5 PSI VIENTO: 88 Km/hr. Cortes y golpes producidos por objetos llevados por el viento. Muchos edificios dañados considerablemente.	SOBREPRESION: 2.3 PSI VIENTO: 121 Km/hr. Golpes Km/hr. Golpes y cortes profundos producidos por objetos llevados por el viento. Muchas casas destruidas.
64 Km.				SOBREPRESION: Menos de 1 PSI VIENTO: Menos de 56 Km/hr. Muchos vidrios rotos.	SOBREPRESION: 1 PSI (aprox.) VIENTO: 56 Km/hr. (aprox.) Casi todos los vidrios rotos.

Ref.: Nuclear Bomb Effects Computer, Samuel and Philips J. Dolan
The Effects of Nuclear Weapons, 3rd. Edition

Fig. No. 2

EFECTO DE UNA EXPLOSION NUCLEAR EN EL AIRE A ALTURA OPTIMA

POTENCIA DE LA BOMBA	1 Kt	160 Kt	1 mt	10 mt	20 mt
TAMAÑO MAXIMO DE LA BOLA DE FUEGO	67 metros	482 metros	1,037 metros	2,576 metros	3,460 metros
MINIMA ALTURA DE LA EXPLOSION	55 metros	402 metros	838 metros	2,088 metros	2,820 metros
ANCHO INTERIOR DEL CRATER	38 metros	162 metros	290 metros	549 metros	701 metros
PROFUNDIDAD DEL CRATER	9 metros	43 metros	64 metros	128 metros	162 metros
RADIO DE RADIACION INICIAL LETAL	0.80 Km.	1.93 Km.	2.57 Km.	4.02 Km.	4.83 Km.
DISTANCIA A LA QUE SE CARBONIZA LA PIEL	0.64 Km.	5.63 Km.	12.87 Km.	28.97 Km.	37.01 Km.
DISTANCIA PARA QUE PRODUZCAN INCENDIOS EN EL 2 o/o de los EDIFICIOS	1.29 Km.	6.76 Km.	12.87 Km.	27.36 Km.	35.40 Km.
DISTANCIA PARA QUE SE PRODUZCAN INCENDIOS EN EL 10 o/o DE LOS EDIFICIOS	0.64 Km.	3.54 Km.	6.92 Km.	14.97 Km.	19.31 Km.
DISTANCIA A LA QUE LA RAFAGA DE VIENTO ES MORTAL (una persona puede ser lanzada a 122.2 Mts/seg.)	0.32 Km.	2.57 Km.	5.31 Km.	12.87 Km.	16.09 Km.
DURACION DE LA RAFAGA DE VIENTO	0.30 Km.	1.80 seg.	3.00 seg.	7.00 seg.	9.00 seg.
TIEMPO DE LLEGADA DE LA RAFAGA DE VIENTO	2 seg.	10.00 seg.	20.000 seg.	42.00 seg.	53.00 seg.
DISTANCIA A LA QUE SE PRODUCE DEVASTACION DE EDIFICIOS	0.48 Km.	2.09 Km.	4.02 Km.	8.05 Km.	11.27 Km.
DISTANCIA DE DAÑOS SEVEROS	0.80 Km.	4.18 Km.	8.05 Km.	17.70 Km.	20.92 Km.
DISTANCIA DE ROMPIMIENTO DE VENTANAS	2.09 Km.	11.27 Km.	20.92 Km.	45.06 Km.	57.93 Km.

Ref.: Nuclear Bomb Effects Computer, Samuel and Philips J. Dolan
The Effects of Nuclear Weapons, 3rd. Edition

FIG. No. 3

EFECTOS DE LA RADIACION EN EL CUERPO HUMANO PARA DIFERENTES NIVELES DE DOSIS

DOSIS	FASE INICIAL	DURAC. FASE LATENTE	DURAC. FASE FINAL	PRINCIPAL ORGANO AFECTADO	SINTOMAS	PERIODO CRITICO	TRATAMIENTO	PERIODO CONVALES-CENCIA	INCIDEN-CIA DE MUERTE	TIEMPO DE VIDA
0—100 r No hay daño					Más de 50 r Ligeros cambios en células sanguíneas					
100-200r Ligero Malestar	Comienza entre las 3 a 6 horas y continúa un día	Hasta 2 sem.	Hasta 2 sem.	Sistemas generadores de sangre médula de los huesos, glándulas linfáticas	Pérdida moderada de glóbulos blancos		Tranquilizantes: antibióticos si se inicia infección	Varias semanas		
200-600r Posible sobrevivencia	Comienza entre media hora y dura hasta 1 ó 2 días	1-4 sem.	1-8 sem.	Sistemas generadores de sangre médula de los huesos, glándulas linfáticas	Pérdida considerable de glóbulos blancos, desangramiento, infección, anemia (Pérdida de glóbulos rojos)	1-6 sem.	Idem., y transfusión de sangre líquidos y sales para el shock	1 mes a 12 meses	0-90 o/o	2-12 sem.
600—1000r sobrevivencia	Comienza entre un cuarto y media hora y dura hasta 2 días	5-10 días	1-4 sem.	Sistemas generadores de sangre médula de los huesos, glándulas linfáticas	Pérdida de pelo (más de 300r)	1-6 sem.	Idem., y transplante de la médula de huesos si es posible; antibióticos (de todas maneras)	Muy largo	90-100 o/o	2-12 sem.
1000-5000r Rango Letal	Comienza después de 30 minutos y dura hasta 1 día	0-7 días	2-10 días	Sistema gastro—intestinal	Diarrea, fiebre, síntomas de shock	2-14 días	Líquidos y sales para aliviar síntomas de shock, no hay esperanza de recuperación, por lo que no transfusiones ni transplantes		100 o/o	2-14 días
Más de 5000r	Casi inmediatamente	No hay fase latente	1-48 hrs.	Sistema nervioso central	Convulsiones, temblores, movimientos involuntarios, letargia	1-48 hrs.	Cuidados finales sedantes, calmantes		100 o/o	Pocos días

NOTA: * La Fase Inicial se manifiesta con: vómitos, dolor de cabeza, vértigo, pérdida de apetito, cansancio.
** La Fase Latente se manifiesta con recuperación aparente pero cambios continuos en la formación de la piel, complicaciones internas en el sistema nervioso y urinario.
*** La Fase Final se manifiesta con alta temperatura, fiebre y todos los síntomas de la Fase Inicial, además de hemorragias que afectan la piel, boca, labios y aparato digestivo, sangre en la orina baja resistencia a las infecciones, diarrea, pérdida del cabello, delirio, enflaquecimiento y gran dolor.

Ref.: Nuclear Bomb Effects Computer, Samuel and Philips J. Dolan,
The Effects of Nuclear Weapons, 3rd. Ed.

Fig. No. 4

VIDA MEDIA DE LOS RADIOISOTOPOS	
Aluminio–28	2,3 minutos
Bario–140	12,8 días
Carbono–14	5,730 años
Cesio–137	30 años
Cloro–38	37 minutos
Iodo–131	8 días
Manganesio–56	2,6 horas
Oxígeno–16	7 minutos
Plutonio–239	24,000 años
Silicio–31	2,6 horas
Sodio–24	15 horas
Estroncio–90	27,7 años
Tritio	12,3 años

Fig. No. 5

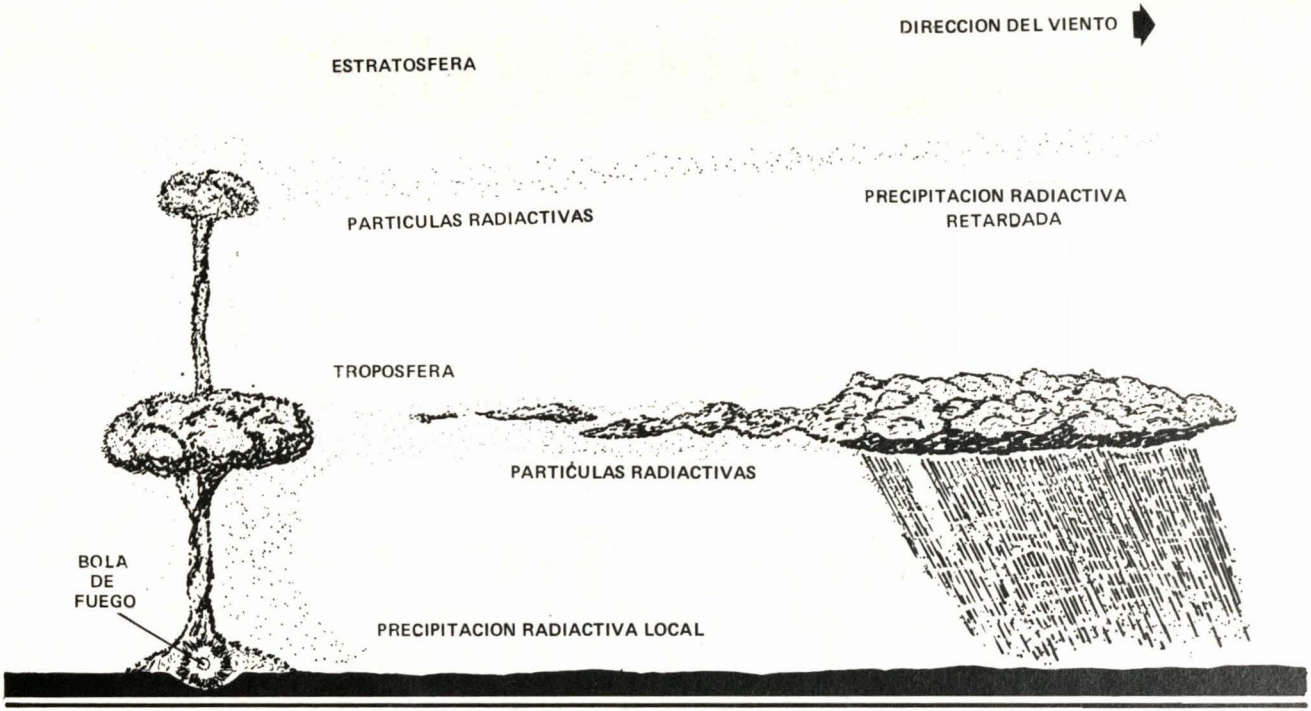

DIRECCION DEL VIENTO
ESTRATOSFERA
PARTICULAS RADIACTIVAS
PRECIPITACION RADIACTIVA
RETARDADA
TROPOSFERA
PARTICULAS RADIACTIVAS
BOLA
DE
FUEGO
PRECIPITACION RADIACTIVA LOCAL

Fig. No. 6

REACTORES NUCLEARES DE POTENCIA E INVESTIGACION EN LATINOAMERICA — FIG. 6

ARGENTINA	(RP)	ATUCHA 1	367 MW
	(RP)	ATUCHA 2	692 MW
	(RP)	EMBALSE	645 MW
	(RI)	RA–0 BUENOS AIRES	5 MW
	(RI)	RA–1 BUENOS AIRES	80 MW
	(RI)	RA–2 BUENOS AIRES	30 MW
	(RI)	RA–3 EZEIZA	5 MW
	(RI)	RA–5	MW
	(RI)	RA–6 BARILOCHE	MW
BRASIL	(RP)	ANGRA 1	657 MW
	(RP)	ANGRA 2	1245 MW
	(RP)	ANGRA 3	1245 MW
	(RI)	IEA–R1 SAO PAULO	5 MW
	(RI)	IPR–R1 BELLO HORIZONTE	100 KW
	(RI)	IEN–R1 RIO DE JANEIRO	10 KW
CUBA	(RP)	JURAGUA 1	440 MW
	(RP)	JURAGUA 2	440 MW
MEXICO	(RP)	LAGUNA VERDE 1	654 MW
	(RP)	LAGUNA VERDE 2	654 MW
	(RI)	PRI SALAZAR	1 MW
	(RI)	UNAM MEXICO DF.	1 MW
CHILE	(RI)	LO AGUIRRE	15 MW
	(RI)	LA REINA	5 MW
PERU	(RI)	RP–10 HUARANGAL	10 MW
	(RI)	RP–0 LIMA	10 KW
COLOMBIA	(Ri)	IAN–R1 BOGOTA	20 KW
VENEZUELA	(RI)	RV–1 ALTOS DE PIPE	3 MW
URUGUAY	(RI)	CIN MONTEVIDEO	1 MW

Ref.: Boletín OIEA – VOL. 28, No. 04 – 1986

Fig. No. 7

SITUACION DE LA ENERGIA NUCLEOELECTRICA EN EL MUNDO
AL 31 DE OCTUBRE DE 1986

	EN FUNCIONAMIENTO		EN CONSTRUCCION		EXPERIENCIA DE EXPLOTACION TOTAL (AL 31.10.86)
	No. DE UNIDADES	MW (e) TOTAL	No. DE UNIDADES	MW (e) TOTAL	AÑOS–MESES
ARGENTINA	2	935	1	692	16–3
BELGICA	8	5,486			70–9
BRASIL	1	626	1	1,245	4–7
BULGARIA	4	1,632	2	1,906	33–10
CANADA	18	11,107	4	3,458	166–6
CHINA			1	300	
CUBA			2	816	
CHECOSLOVAQUIA	6	2,411	10	5,896	27–4
FINLANDIA	4	2,310			30–8
FRANCIA	48	43,428	15	19,067	376–4
ALEMANIA, RD.	5	1,694	6	3,432	61–7
ALEMANIA, RF.	20	17,720	5	5,278	231–3
HUNGRIA	3	1,235	1	410	6–3
INDIA	6	1,164	4	880	59–8
IRAN			2	2,400	
ITALIA	3	1,273	5	3,899	72–4
JAPON	34	24,754	10	8,658	314–9
REP. DE COREA	6	4,475	3	2,685	19–9
MEXICO			2	1,308	
PAISES BAJOS	2	508			31–5
PAKISTAN	1	125			15–1
FILIPINAS			1	620	
POLONIA			2	880	
RUMANIA			3	1,980	
SUDAFRICA	2	1,840			3–11
ESPAÑA	8	5,528	2	1,920	63–6
SUECIA	12	9,455			109–2
SUIZA	5	2,884			58–0
REINO UNIDO	38	10,170	4	2,530	727–6
ESTADOS UNIDOS	95	80,177	24	26,795	1,033–4
URSS	50	26,806	34	31,816	573–7
YUGOSLAVIA	1	632			5–1
TOTAL MUNDIAL *	388	263,293	144	128,871	4,143–6

* El total comprende TAIWAN (CHINA) donde estaban en funcionamiento 6 unidades con una potencia total de 49 18 MW(e)

Ref.: Boletín OIEA – VOL. 28, No. 04 – 1986

Fig. No. 8

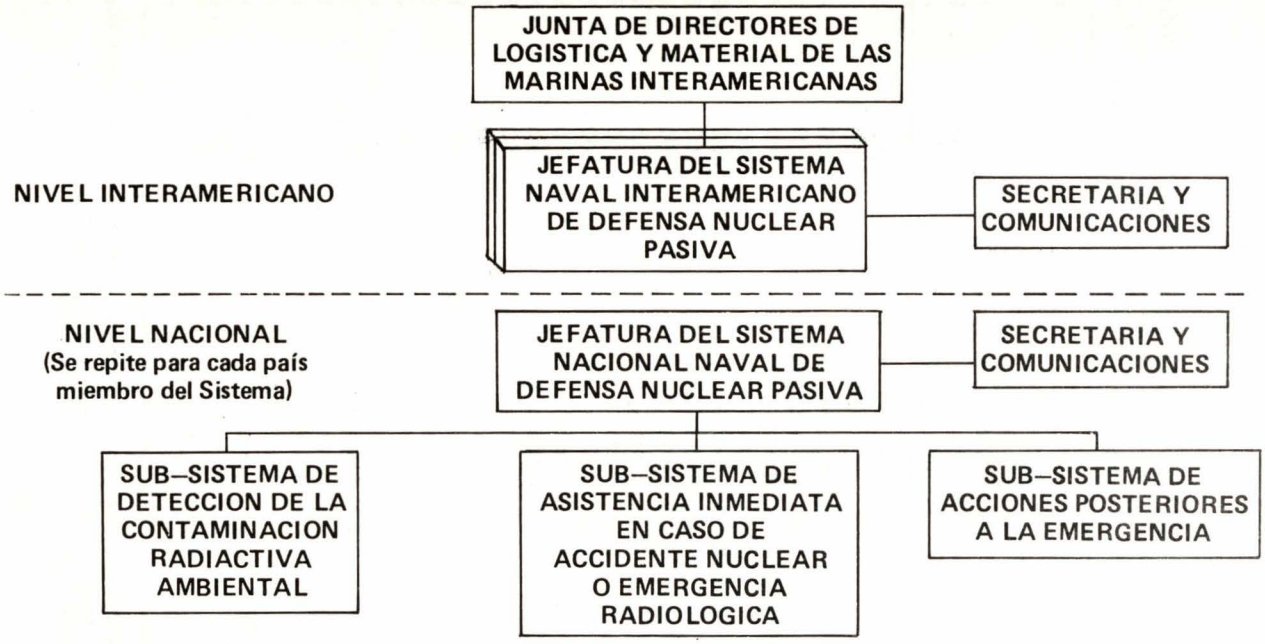
INSTALACIONES PARA LA FABRICACION DE COMBUSTIBLE

PAIS	INSTALACION	CAPACIDAD*	SITUACION
ALEMANIA	Hanau	600	En Explotación
(Rep. Fed. de)	Karistein	250	En Explotación
	Lingen	300	En Explotación
ARGENTINA	Ezeiza	300	En Explotación
BELGICA	Deseel–BN	45	En Explotación
	Deseel–FBFC	400	En Explotación
BRASIL	Resende	100	En Explotación
		400	Planificada
CANADA	GEC	600	En Explotación
	Monctun	200	En Explotación
	Varennes (HWR)	500	En Explotación
COREA (Rep. de)	Taejon	200	Planificada
ESPAÑA	Juzbado	200	En Explotación
ESTADOS UNIDOS	Apollo	360	En Explotación
	Columbia	1200	En Explotación
	Hematite	500	En Explotación
	Lynchburg	375	En Explotación
	Ricland	700	En Explotación
	Wilmington	1100	En Explotación
	Windsor	150	En Explotación
FRANCIA	Cadarache	25	En Explotación
	Pierrelatte	500	En Explotación
	Romans	700	En Explotación
	Romans–Sur–Isere	700	En Explotación
INDIA	Hyderabad	250	En Explotación
ITALIA	AGIP	200	En Explotación
	Bosco–Marengo	200	En Explotación
	Saluggia	60	En Explotación
JAPON	Kumatori	125	En Explotación
	Tokai–mura	460	En Explotación
	Yokosuka	480	En Explotación
REINO UNIDO	Springfields	650	En Explotación
	Winsdcale	600	En Explotación
SUECIA	Vasteras	400	En Explotación
URSS	Atommash	700	En Explotación

* La capacidad se expresa en toneladas métricas de metal pasado por año.
NOTA: HWR – Reactor de agua pesada
Ref.: Boletín OIEA Vol. 28, No. 4 – 1986

APENDICE I AL ANEXO 1

SISTEMA NAVAL INTERAMERICANO DE DEFENSA NUCLEAR PASIVA



CRONICAS

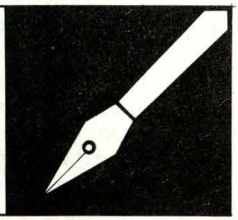


IMAGEN Y PRESENCIA DE LA MARINA EN LA REVISTA MUNDIAL

Ha sido editado el "Catálogo de la literatura peruana publicada en la revista 'Mundial'," que fue en principio la tesis que sustentaron Elizabeth Siches y Ana Luisa Soriano para graduarse de bibliotecarias en 1980. Ambas, han logrado un fichaje analítico de los números de la mencionada publicación que circuló en Lima y provincias desde 1920 hasta 1933.

Ana Luisa, es bibliotecaria del Museo Naval desde 1975 y su eficiencia conocida en la institución, se corrobora con el inicio de la edición de este catálogo y la seguridad de otras entregas, dedicados a la bibliografía naval, rescate y valoración de material disperso en semanarios, periódicos, libros y folletos de la valiosa colección que tiene el Museo, heredero de las del Centro y la Escuela.

El trabajo que comentamos, tiene un cálido prólogo de Luis Alberto Sánchez y un estudio amplio del tiempo de "Mundial" escrito por Andrés Aramburú M., quien ha editado la obra como un homenaje a la memoria de su padre, Andrés Aramburú Salinas, fundador de la revista.

FLOR DE MARIA COSIO

La tesis contiene 2,436 fichas de los géneros literarios incluidos en el semanario: poesías, cuentos, anécdotas, pregones, máximas, sátira, teatro, ensayos. Como es conocido, en él escribían los intelectuales más destacados, entre ellos los hermanos García Calderón, Luis Fernán Cisneros, José S. Chocano, José Gálvez. Luis A. Sánchez, Manuel Abastos, José Carlos Mariátegui, César Vallejo, Angela Ramos y Enrique Peña. También lo hicieron los jóvenes que se iniciaban en la literatura, el periodismo y la historia.

La notable vida del Almirante ha motivado a escritores y poetas interpretar, mediante sus creaciones, la adhesión a su actitud de valor. En el catálogo mencionado se registra los ensayos "Grau", de Ezequiel Balarezo Pinillos, cuyo seudónimo era "Gastón Roger"; y el elogio de Manuel González Prada, escrito en 1885, textos que figuran en el número 486 de 1929.

Luis Alberto Sánchez refiere episodios de la vida de Miguel Grau y reproduce sus cartas, en el ensayo "Las debilidades de los héroes" (no. 73, 1921); Colón Alzamora Elías en el número del centenario de la independencia ofrece el poema "Gratitud" al marino argentino que brindó por el Almirante; Ricardo Chirre Danós en la sección Solfeo da a conocer la poesía: "¡Gloria victis!" referida al combate de Angamos (no. 24, 1920). El cuento "El gaviota", dedicado a los oficiales y tripulantes de la armada aparece en el número 514 de 1930. Su autor José Diez Canseco.

Las páginas de "Mundial" recibieron las colaboraciones de algunos oficiales de marina que publicaban por entonces. Fernando Romero, hoy capitán de fragata en retiro y director del Museo Naval desde 1983 hasta 1986, firma con el seudónimo de "Julián Grave". Sus estudios como hombre de letras son numerosos, entre ellos se destacan los tres tomos de la Historia Marítima del Perú, una biografía de Miguel Grau y un ensayo sobre la Amazonía. En la década de 1930, con José Diez Canseco, introdujo el tema del mar en la literatura peruana con "Cuentos de mar y playa".

En 1928 envió a la revista el cuento "La colesión" (así), basado en el accidente que tuvo el submarino *R-4* y "El faro", en el mismo año, con los números 414 y 417, respectivamente. "El tambor de la alegría" se publicó en 1930 (no. 535).

El explorador y capitán de navío Germán Stiglich creó la pieza teatral titulada "Un puneño patriota" que salió en la edición extraordinaria de 1924. Luis Alberto Sánchez en la columna "Escaparate" (no. 475, 1929), escribió un artículo sobre el libro de Manuel Vegas G. —reeditado en 1937— "Historia de la Marina de Guerra del Perú".

El aspecto iconográfico es otro de los valores que registra "Mundial", donde aparecen innumerables fotografías, de oficiales, lugares y buques de la armada, que también podrían ser fichadas y consignadas en un catálogo.

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO–COMERCIAL S.A.

CITECO

MAQUINARIA INDUSTRIAL

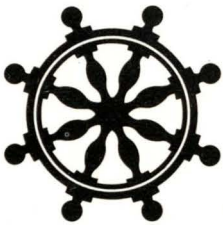
FINANCIACION – SERVICIO – REPUESTOS – ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 2415
CASILLA 2469 LIMA 100

TELEX: 25455 – 20026
TELEFONO: 52-40-58

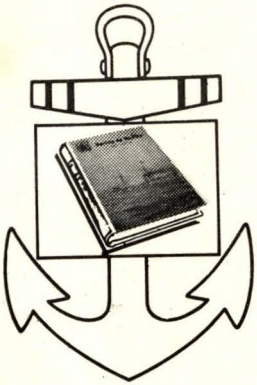


DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU

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



DIRECTOR
Capitán de Navío
Oscar Ramos Montoya

SUB DIRECTOR
Capitán de Fragata
Raúl Arboccó Liceti

JEFE DE EDICION
Capitán de Corbeta
José Castro Bracamonte

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

Dirección y Administración:

Dirección de Información
de la
Marina

COMANDANCIA GENERAL
DE LA MARINA

Teléfono 635151 – 240 –134
Av. Salaverry, Cdra. 24
Lima - Perú

Coordinador de Edición
Dr. Hugo Cárdenas M.

ABRIL S.A.

Revista de Marina

Fundada en 1907

Año 81
Primer Semestre de 1988
No. 2

Volumen No. 380 MARZO — ABRIL, 1988

CONTENIDO

Editorial 126

PUNTOS DE VISTA SOBRE. 128
EL NUEVO SISTEMA DE DEFENSA NACIONAL

ANTARTICO: EL FONDO DEL MUNDO 143

EL DERECHO DE NAVEGACION. 161
EN EL NUEVO DERECHO DEL MAR

LA JUSTICIA MILITAR 177
EN ESTADO DE EXCEPCION

EL REABASTECIMIENTO EN LA MAR. 187

EL PERU, MIEMBRO DEL CONSEJO DE LA 193
ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

LA FLOTILLA DE PATRULLERAS DE. 199
LOS ESTEROS EN EL CONFLICTO DE 1941

ABTAO: EXPRESION PERUANA. 213
DE SOLIDARIDAD CONTINENTAL

LA ANTARTIDA: LA TUMBA DE UN LIMEÑO . . . 221

Necrológicas
C. de N. José Noriega La Hoz. 224

EDITORIAL

1988:
EFECTIVA PRESENCIA DEL PERU EN LA ANTARTIDA



En los días 17, 18 y 19 de marzo se llevó a efecto en Lima, en el Centro de Convenciones del Hotel Crillón, el ciclo de conferencias, exposición y proyecciones audio-visuales auspiciado por el Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología, CONCYTEC, referido a la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida, cumplida entre el 4 de enero y el 1º de marzo del presente año de 1988.

La realización de esta Expedición Científica, tanto como hacer ostensible el claro y legítimo interés de nuestro país en cuanto a participar efectivamente en el sistema antártico, ha afirmado también de modo concreto la presencia del Perú en esa región.

La legitimidad de los intereses peruanos en el Continente Antártico, por razones de orden geológico, geográfico e histórico, son de antigua data. Pero su expresión concreta en el ámbito de nuestras relaciones con la comunidad de naciones, así como en nuestro ordenamiento legal, tuvieron manifestación recién en la década pasada.

Le cabe en ello un rol preponderante a nuestra Marina de Guerra, ya que a esta institución tutelar de la Patria —atenta y vigilante siempre en todo cuanto fueren el cuidado y la defensa de nuestros derechos— le corresponde el mérito de haber orientado a hechos concretos nuestra condición de país ligado, por sólidas razones y fundamentos, a la realidad y perspectivas del Continente Austral.

Así, en 1975, a poco de realizada la reunión consultiva de los países signatarios del Tratado Antártico realizada en Oslo, Noruega, el titular de Marina, vicealmirante Jorge Parodi Galliani, solicitó de la Cancillería, en interés de hacer su estudio, la documentación producida en dicha reunión. Y posteriormente, en enero de 1977, también el ministro de Marina de entonces se dirige a su homólogo, el ministro de RR.EE., manifestándole, respecto a la problemática sobre la Antártida: "... *la posición peruana debe ser de participación activa, teniéndose en cuenta la importancia que tal región tendrá en un futuro cercano*", y solicitándole que, "*de acuerdo a lo estipulado en el Artículo XIII del Tratado, y por razones de carácter geopolítico y estratégico, se deberán iniciar las gestiones pertinentes con el fin de que el Perú se adhiera al Tratado Antártico y de esta manera participar en las actividades que se realizan dentro del sistema*".

Dos años después, en febrero de 1979, el Estado Mayor General de la Marina, tras estudios sobre la adhesión del Perú al Tratado de Washington, formuló sus conclusiones respecto a la procedencia y la conveniencia de nuestra adhesión a dicho tratado, exponiendo que era necesario que el Perú "*demuestre su interés en esa región mediante la realización, o la participación en, de actividades científicas en ella, para poder participar en las conferencias consultivas de los países del Tratado Antártico*". Y es en base a este estudio que el Comandante General de la Marina entonces, vicealmirante Carlos Tirado Alcorta, se dirige al Presidente del Comando Conjunto de las FF. AA. manifestándole que por razones históricas, geográficas y científicas el Perú tiene derecho de soberanía en el territorio antártico, al igual que Argentina y Chile, señalando también la conveniencia de la adhesión peruana al Tratado de Washington, "*debiendo iniciarse acciones tendientes a mostrar el interés del Perú en la Antártida*".

Los indiscutibles derechos del país en el Continente Helado adquirieron categoría y dimensión mayores con el respaldo que le dio la Constituyente última. En efecto, la Asamblea Constituyente que sancionó y promulgó, en julio de 1979, la nueva Constitución Política del Perú, insertó —anexa a nuestra Carta Magna— igualmente, como disposición jurídica con existencia en nuestro ordenamiento positivo, la Declaración, de fecha 3 de mayo, en cuyo texto se lee que "*... el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, (y 'sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación') propicia la vigencia de un régimen internacional que (...) asegure, en beneficio de toda la humanidad, la racional y equitativa explotación de los recursos de dicho continente*". El Perú, país vinculado a la Antártida, y con derechos y expectativas en él, propicia también la vigencia de un régimen internacional justo en cuanto a las disponibilidades de la región y las necesidades de los pueblos del mundo.

Finalmente, el Gobierno peruano, con la medida que adoptó dos años después, como consecuencia de la Declaración de la Asamblea Constituyente (su *Nota de Adhesión* al Tratado de Washington, de fecha 3 de enero de 1981), registró formalmente, en el plano internacional, su genuino interés por la Antártida. Dicha adhesión constituye —y agregó entonces— un hecho de carácter real y objetivo a la acción internacional del Perú en el plano de nuestros intereses y derechos en el Continente Austral.

Las secuencias brevemente expuestas son los antecedentes más inmediatos de la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida, a la que nos referimos, la misma que contó con la participación del Instituto del Mar del Perú, del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina y con la de científicos, estudiosos, profesionales y marinos peruanos, a bordo del buque de investigación científica *BIC Humboldt*, de nuestra Marina de Guerra.

Con los datos obtenidos en las investigaciones de esta primera expedición peruana al Continente Helado, y luego de analizarse las múltiples muestras que trae el *BIC Humboldt*, el Perú organizará su primer Banco de Datos de la Antártida.

Y ya que a esto aludimos, la Expedición, que cumplió en un 95 por ciento las metas de investigación trazadas, y que es anticipo de otras análogas a realizarse antes de 1991, año de la próxima sesión del Tratado Antártico, pone en efectivo camino al Perú en cuanto a sus aspiraciones para convertirse en miembro consultivo del Tratado, lo que, de acuerdo a los términos del mismo, requiere la evaluación de los trabajos hechos. Respecto a esto último, por el mismo empeño y voluntad que nos anima, no dudamos, han de tener los méritos suficientes para alcanzar dicha meta y objetivo.

PUNTOS DE VISTA SOBRE EL NUEVO SISTEMA DE DEFENSA NACIONAL

Contralmirante (r)
RAUL PARRA MAZA

A. PLANTEAMIENTOS REFERENCIALES

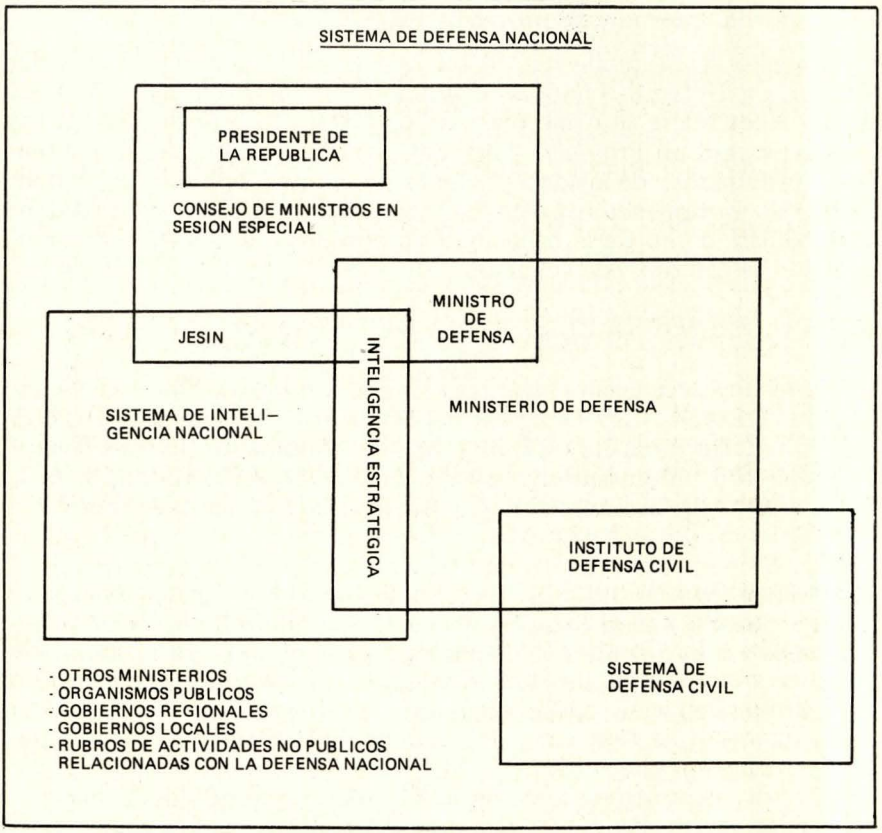
1. La nueva legislación sobre el Sistema de Defensa Nacional ha cambiado estructuralmente todo el Sistema de Defensa, puesto que, en sus especificaciones para el ámbito involucrado, claramente establece "abarca todas las actividades públicas y no públicas así como a todos los diferentes sectores comprometidos con la Defensa Nacional para fines y efectos de planteamiento y coordinación".
   En este sentido, para el desarrollo de este trabajo es necesario comenzar por plantear una representación gráfica e interpretación de la nueva estructura espacial del sistema, de manera que permita el ejercicio analítico sobre su organización y funciones y así determinar sus posibles alcances y resultados en su aplicación concreta.
   Al respecto se presenta un planteamiento gráfico que pueda dar una idea global y de relación dinámica y espacial del sistema. (Ver cuadro "Estructura Espacial del Sistema de Defensa Nacional").
2. De igual manera, para analizar el rol que compete a los organismos que integran el Sistema de Defensa Nacional, en primer lugar considero necesario plantear aproximaciones sobre un Objetivo Global de Seguridad y otro de Defensa Nacional, para luego, a partir de ese presupuesto, tratar de interpretar la ley.

Es con este objeto que se propone las siguientes dos aproximaciones de objetivos que también se basan en la normatividad legal del sistema y en los planteamientos doctrinarios actuales:

Primera Aproximación de Objetivos de Seguridad Integral

"Asegurar y garantizar el logro de la supervivencia del Estado-Nación peruanos en el tiempo y el espacio frente a toda situación adversa y/u opuesta a la consecución de su bienestar general y al mantenimiento de la independencia, soberanía e integridad del país".

ESTRUCTURA ESPACIAL DEL SISTEMA DE DEFENSA NACIONAL



- El cuadrilátero mayor representa el ámbito global del sistema; los menores representan los organismos de decisión, de ejecución, sistemas de apoyo y de acción con las superposiciones de integración y de relaciones de coordinación y de servicio mútuo.
- No está demás indicar que, cada organismo y sistema involucrado tiene su propia estructura de organización derivada establecida por cada dispositivo legal correspondiente.

Primera Aproximación de Objetivo de Defensa Nacional

"Garantizar y defender el logro de la supervivencia del Estado-Nación peruanos en el tiempo y el espacio frente a toda condición adversa y/u opuesta a su desarrollo nacional en los campos políticos, económico, psicosocial y militar de todas las actividades de vinculación externa, interna y de protección civil".

Con esto se pretende demostrar que el rol de los organismos del Sistema de Defensa Nacional es función no sólo de la normatividad legal y doctrinaria sino también de los propósitos contenidos en los Objetivos para un Proyecto Nacional, los que tienen que ser planteados, formulados, debatidos y aceptados consecuentemente, dependiendo su optimización tanto del ambiente calificado y cualitativo protagonista como de la capacidad de consenso en los ámbitos involucrados de estudio, investigación y decisión.

B. ANALISIS SOBRE EL SISTEMA DE DEFENSA NACIONAL

Los dispositivos legales vigentes sobre el Sistema de Defensa Nacional son: DL 434 "Ley Orgánica del Ministerio de Defensa"; DL 435 "Modificatorio de la Ley 22653 "Ley del Sistema de Defensa Nacional"; DL 436 "Modificatorio del DL 217"; DLs. 437, 438, 439, 440, 441 y 442 "Adecuaciones al nuevo Sistema de Defensa Nacional".

1. Los aspectos más notables introducidos en la ley vigente son:
   a. En cuanto a su estructura, desaparece el Consejo de Defensa Nacional y los Comités Interministeriales y encarga esta función de una manera más integral y realista al Consejo de Ministros, en Sesión Especial, que además está conformado por órganos del Ministerio de Defensa y del Sistema de Inteligencia que sean necesarios y requeridos.
   b. Desde el punto de vista de la filosofía y metodología, por primera vez se dispone la formulación y difusión de una "Doctrina de Seguridad y Defensa Nacional", lo que evidencia la perentoria obligatoriedad de investigar y formular la doctrina peruana que contenga, en forma clara, diferenciada e interactuada, los enfoques, actitudes, comportamientos y las derivaciones de cada uno de los términos y aspectos involucrados en "SEGURIDAD" y "DEFENSA". Esto, además, hace necesario encontrar explicaciones de relación y acción sobre el "Orden Público y Or-

den Interno", que están mencionados tangencialmente y sólo para cuando se estipulen, de acuerdo a ley, los estados de excepción.

c. Asigna finalidad, funciones y estructura definidas a la Secretaría de Defensa Nacional, como órgano del Ministerio de Defensa; de planeamiento, coordinación y asesoramiento de todas las actividades de la Defensa Nacional en los campos "no militares"; de la concepción y adopción integral de la Política de Defensa; de formulación y difusión de la doctrina de seguridad y de Defensa Nacional y de capacitación especializada para el desempeño de funciones en el Sistema de Defensa Nacional.
   En este sentido, el CAEM ha pasado a formar parte de la Secretaría de Defensa Nacional.

d. Asimismo, define las funciones del CCFFAA, como órgano de ejecución del Ministerio de Defensa para el planteamiento y coordinación de las operaciones militares en el más alto nivel y a la vez misiona a las FF.AA. para sus operaciones en los frentes externo e interno y su participación en el desarrollo económico y social y en la Defensa Civil, de acuerdo a ley.

2. Es evidente y consecuente de los cambios manifestados en el párrafo anterior, comparado con el anterior sistema, y que involucran la estructura de todo el Sistema de Defensa y a la vez su concepción doctrinaria; que se produzcan reacomodos en todas las relaciones de comando y en las relaciones administrativas en los niveles inherentes y modificados, que demandarán un tiempo de consolidación; mientras tanto, se hace necesario se tomen todo tipo de previsiones para estar en capacidad de atender y absolver las demandas de las emergencias que se puedan presentar en este lapso.
   Sobre esto, también puede ser importante que todos los planteamientos doctrinarios asumidos hasta ahora, en todos los niveles de la Defensa Nacional, constituyan la base de la doctrina del nuevo sistema, la que de inmediato deberá ser sometida a estudio e investigación para la formulación de la que, con la aprobación respectiva, constituya la doctrina actualizada y vigente.
   Asimismo, es necesario que se establezca, dentro del sistema, un proceso permanente de formulación de la doctrina peruana con el flujo, método y modelo de formulación, evaluación, aprobación y difusión de la Doctrina de Seguridad y de Defensa Nacional y además que el proceso incluya su permanente actualización a futuro.
   Para lo anterior, es lógico pensar que el CAEM tiene que asumir

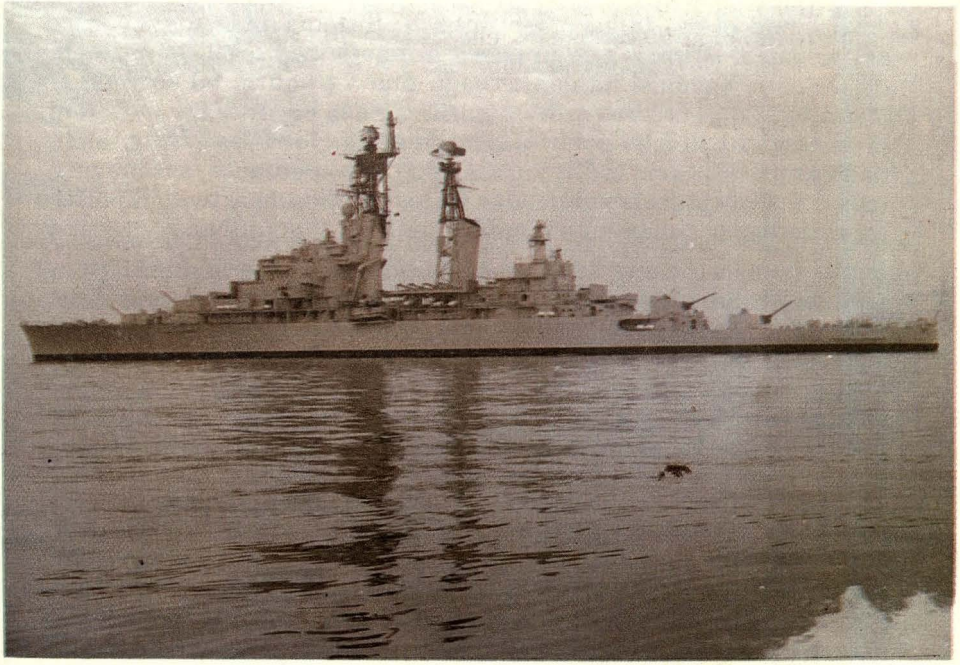
el reto y movilizar sus capacidades para, cuanto antes, atienda este cometido, al igual que las Escuelas Superiores de las Fuerzas Armadas, en los niveles correspondientes.

3. En cuanto a los efectos en la concepción Político-Estratégica (Hipótesis, Objetivos, Políticas del Proyecto de Gobierno), en los aspectos teóricos generales no deben haber mayores variaciones, salvo en las adaptaciones de orden filosófico derivado de la desagregación doctrinaria "SEGURIDAD" y "DEFENSA".

   Sin embargo, en su aplicación y adaptación sí tendrá que tenerse en cuenta, tanto en el diseño de su metodología como en el proceso de la política nacional, incluso en la formulación del proyecto de Gobierno, todos los cambios estructurales y doctrinarios introducidos por la ley vigente, conforme a lo expresado en el párrafo anterior.

4. Un rápido análisis sobre el proceso integral del planeamiento estratégico en la nueva ley nos hará ver que está desagregado tanto en los órganos del Ministerio de Defensa con igual nivel y de acción paralela y coordinada, como también en otros organismos de accionamiento compartido.
   a. La Secretaría de Defensa Nacional, que además de su responsabilidad de planear y coordinar la concepción y adopción integral de la política de Defensa, tiene la función de planeamiento, coordinación y asesoramiento de todas las actividades de la Defensa Nacional en los campos "no militares".
   b. El CCFFAA, que actúa expresamente en el campo militar, ejecuta el planteamiento de las operaciones militares y efectúa las coordinaciones de las operaciones de las FF.AA.
   c. Las FF.AA tienen asignada la misión primordial para las operaciones militares en los frentes externo e interno e incluso en el control del orden interno durante los estados de excepción; involucrando todos los aspectos de preparación de sus fuerzas.

Asimismo, en el sentido ascendente de la responsabilidad dentro del Sistema de Defensa Nacional, el Ministerio de Defensa, como organismo central, tiene la potestad de consolidar y proponer los planes, los requerimientos derivados del planeamiento estratégico y solicitar los recursos ante el Consejo de Ministros reunido en sesión especial y presidido por el Presidente de la República; dicho Consejo, como organismo del Sistema más elevado de decisión, tiene la potes-



Crucero ligero BAP Almirante Grau, buque insignia de la Armada Peruana.

tad de aprobar los planes y los requerimientos, así como asignar recursos a través de los pliegos presupuestales. En suma, la ley otorga una más connotada actuación al poder Ejecutivo en los asuntos de Defensa Nacional. También, en el sentido descendente y descentralizado de la responsabilidad, dentro del sistema, los demás Ministerios, los Organismos Públicos, los Gobiernos Regionales y Locales, a su nivel correspondiente, efectuarán sus planeamientos respectivos y coherentes siguiendo el flujo y derivación adecuado de las estructuras del Sistema y ejecutarán sus acciones bajo responsabilidad específica, para lo que cuentan con Oficinas de Defensa Nacional que guardan relación de coordinación con la Secretaría de Defensa Nacional.

Desde este punto de vista se considera que los efectos de la nueva ley son de valor positivo, puesto que clarifica y amplía los alcances y niveles de planeamiento estratégico a todo el ámbito nacional.

5. Analizando el rol de los organismos del Sistema de Defensa Nacional se puede afirmar que la nueva normatividad legal del Sistema de Defensa Nacional ha configurado una estructura tal vez más adecuada a la condición teórica-práctica de la Seguridad y la Defensa Nacional con una connotación de tarea global de responsabilidad compartida por todos y cada uno de los peruanos, sus organismos e instituciones involucrados en los campos de actividad política, económica, psicosocial y militar, pública y no públicas.

Tanto para el Estado como el Gobierno, las disposiciones legales establecen que el Ministerio de Defensa es el organismo central del Sistema de Defensa Nacional y que también es el organismo administrativo, en materia de defensa, del poder Ejecutivo, respectivamente.
Dentro del Ministerio de Defensa, se estipula, para la Secretaria de Defensa Nacional, funciones de Organo de Planteamiento y Coordinación en los campos no militares de la actividad nacional referidos a la Defensa y también una función doctrinaria y de concepción y adopción de la política de Defensa.

Asimismo, para el CCFFAA se estipula una acción exclusiva en el campo militar con las funciones específicas del planeamiento y coordinación de las operaciones militares, de participación en la formulación y difusión de la doctrina de Defensa Nacional y de garantizar la producción de inteligencia Estratégica en apoyo de las operaciones de las FF.AA. De igual manera, a las FF.AA. se les asigna la misión primordial de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República; también la responsabilidad de la preparación de sus fuerzas para todo tipo de operaciones militares, así como para el control del orden interno durante los estados de excepción. En paralelo, estipula la participación de las FF.AA. en el desarrollo económico y social del país y en la Defensa Civil de acuerdo a Ley.
No escapa al análisis la perentoria obligación de una estrecha coordinación funcional entre la Secretaría de Defensa Nacional y el CCFFAA para los aspectos inherentes al planteamiento estratégico, formulación y difusión de la doctrina de Seguridad y de Defensa Nacional, así como para la formulación y ejecución de la política de Defensa Nacional en el campo militar.

Respecto de los efectos de la nueva ley sobre los roles y cumplimiento de funciones de los organismos del sistema, se considera

que existen significativos perfeccionamientos tanto en la estructura de las relaciones de comando y relaciones administrativas como en la filosofía doctrinaria y funcional operativa.

En este sentido, tal vez el cambio más notable es haber transferido el CAEM dentro de la organización de la Secretaría de Defensa Nacional.

6. Sobre el funcionamiento del Sistema de Defensa Nacional podemos afirmar que la normatividad legal del Sistema especifica claramente que el Presidente de la República es la cabeza del sistema y que para la toma de decisiones debe contar con el aval del Consejo de Ministros, el que, para los efectos de la Defensa Nacional, se reune en sesión especial; por tanto, los acuerdos, que son registrados en acta y generan obligaciones sectoriales, devienen acciones con respaldo presupuestal de cada sector inherente.

   Asimismo, la ley implementa para el Consejo de Ministros, por primera vez, la formulación de los Objetivos Nacionales, debiéndose interpretar que para este cometido se empleará la capacidad técnica profesional del organismo de planificación para el desarrollo INP y del Ministerio de Defensa, específicamente la Secretaría de Defensa Nacional y dentro de ella, el CAEM, con el apoyo integral de los órganos del sistema de Inteligencia.

   Respecto de todos los aspectos e instrumentos derivados de los OONN, se considera que la ley especifica con claridad, la estructura y las funciones inherentes; por tanto, se considera que se establece nuevos retos y perfecciona la metodología para la decisión, planeamiento, ejecución, administración y operaciones de la Defensa Nacional en sus campos políticos, económicos, psicosocial y militar.

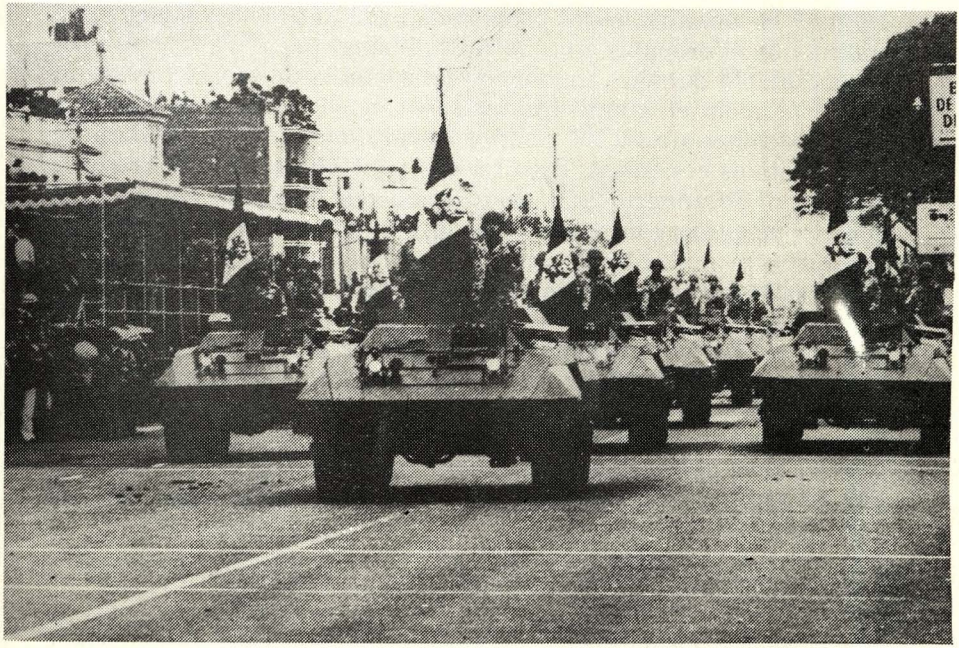
7. No está demás expresar que el propio sistema deberá, con el tiempo, evaluar sus resultados para, a la vez, ir gradualmente introduciendo las modificaciones y perfeccionamientos necesarios. No obstante ello, es necesario reconocer que la actual normatividad legal es la que en su fondo y forma ha introducido al sistema aspectos que se consideran de balance positivo. Indudablemente, para ello se requiere probar el sistema y, paralelamente, aperturar un proceso de estudio e investigación específica, en cada uno de los organismos componentes y sus funcionamientos y que culmine con una evaluación integral del conjunto global y unitario.



Unidades de combate "Camberra" de la Fuerza Aérea estacionadas en su Base, en Pisco.

8. Respecto de los Organismos Públicos Descentralizados, la Ley, tal vez, con un espíritu de racionalización por encima de los intereses propios de cada Empresa, es que ha creado un órgano de supervisión de todas ellas, dentro del Ministerio de Defensa, con lo que podría darse un nuevo auge a la acción empresarial de cada rubro existente y otros que, en complemento, darían amplitud y verdadero valor estratégico militar dentro del interés nacional.
9. Respecto de la situación y rol del CAEM establecido por la normatividad legal del sistema de Defensa Nacional, cabe destacar la transferencia del CAEM de la estructura del CCFFAA a la estructura de la Secretaría de Defensa Nacional, SDN, como órgano de capacitación e Investigación.

   Esta situación debe ser analizada teniendo en cuenta la historia del CAEM para reflexionar sobre su quehacer investigativo-académico. Ello nos hará visualizar cómo el CAEM ha tenido que rebasar los límites propios del campo militar, abarcando el tratamiento teóri-



Unidades de una División de Tanques de nuestro Ejército en el curso de una Parada Militar.

co, doctrinario, metodológico y de formación académica, de las actividades de defensa en los campos no militares; asimismo, se ha visto en la necesidad de teorizar sobre las propuestas de política y estrategia del Estado en los campos del desarrollo para dar las orientaciones necesarias a las acciones de la defensa.

Es así como el CAEM, a través del tiempo de funcionamiento desde su fundación, se ha convertido en el Centro de más alto nivel académico de formación profesional para la Defensa Nacional.

La nueva ubicación del CAEM tiene que influir progresivamente en su filosofía y finalidad de capacitación e investigación de la Defensa Nacional y en su función teórica doctrinaria y metodológica; sin embargo, sí tendría que operarse, con énfasis inmediato, una revisión curricular académica y de las labores investigatorias con el fin de adaptarse a las estructuras integrales del Sistema de Defensa Nacional y a las orientaciones doctrinales planteadas por la ley, al desagregar claramente los aspectos de "Seguridad y Defensa" y en-

contrar las connotaciones propias de cada uno de ellos y sus relaciones con el orden interno de la República.

Es indudable que en paralelo con las acciones de capacitación e investigación en el campo militar se otorgue también énfasis a las acciones inherentes a los campos no militares y se obtenga resultados positivos concretos. Esto tal vez signifique un claro perfeccionamiento doctrinario y metodológico que redunde en un tratamiento más eficaz de las actividades de defensa en todos los campos.

Hasta ahora era evidente la gran organización militar para la defensa, a la vez que el gran vacío de organización civil para esos fines. Este es el verdadero reto.

Por ello, el CAEM asume ese reto desde el punto de vista académico profesional de capacitación e investigación, por lo que también, debe ser complementado con una organización eficiente e idónea tanto en los aspectos de producción académica y doctrinaria, como en los de administración del personal y material requerido para esas tareas.

C. CONCLUSIONES

1. Es necesario e importante diseñar un gráfico esquemático de la organización estructural del Sistema de Defensa Nacional, de manera tal que evidencie una clara interpretación de la ley y muestre la conformación espacial y dinámica de sus componentes, con las relaciones y vinculaciones importantes de decisión, ejecución, de planeamiento, etc.
2. Asimismo, se considera importante se formulen planteamientos interpretativos de la ley, mediante aproximaciones de objetivos de Seguridad y Defensa Nacional para así ir fijando la maduración conceptual de la Doctrina, la política y las relaciones funcionales del Sistema de Defensa Nacional.
3. La normatividad legal del Sistema ha cambiado la estructura del Sistema en los aspectos de decisión, ejecución, planeamiento, de doctrina y de capacitación, con el intento de hacerla más integral, más realista y expeditiva.
4. La desaparición del Consejo de Defensa Nacional y los Comités Interministeriales reemplazándolos por el Consejo de Ministros constituye un avance en la integridad y realismo del Sistema desde el punto de vista de decisión con apoyo económico financiero presupuestal.

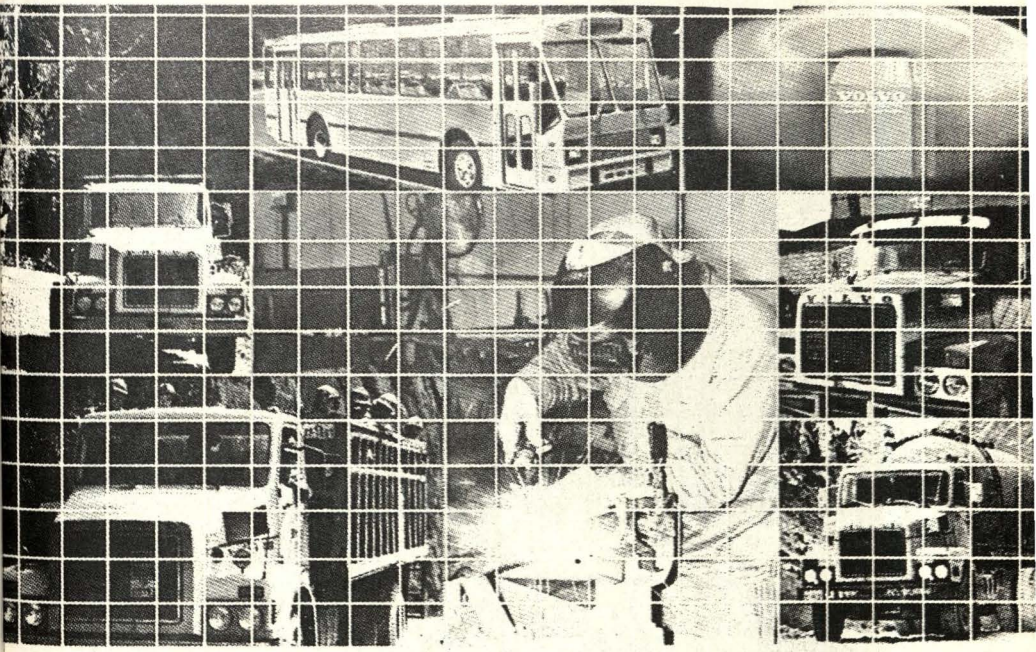
5. La nueva estructura del Sistema de Defensa Nacional tiene una evidente característica de guardar más integridad y realismo en aspectos predictivos y ejecutivos que el anterior sistema, lo que deberá ser comprobado con el accionar en el tiempo, pues configura tal vez una más adecuada acción a la condición teórico-práctica de la seguridad y defensa.

   Los cambios estructurales y doctrinarios demandan adaptaciones y reacomodos en todas las relaciones de comando y relaciones administrativas del Sistema que tendrán que efectuarse en un tiempo mínimo, mientras tanto deberá preverse todas las situaciones de emergencia para el accionar eficaz durante este lapso.
6. La transición doctrinaria de los planteamientos actuales a la doctrina peruana vigente deberá considerar como un proceso de maduración, a partir de la base de los mismos planteamientos hasta su aprobación respectiva en la que estén contenidos en forma clara, diferenciada e interactuada, los enfoques, actitudes y comportamientos y las derivaciones de los aspectos SEGURIDAD y DEFENSA.
7. Es necesario encontrar explicaciones de relaciones y acciones sobre el "Orden Público y Orden Interno" respecto del Sistema de Defensa Nacional.
8. Los enfoques de la doctrina peruana motivarán modificaciones de adaptación y aplicación en la metodología y en el proceso de la política nacional y por lo tanto en el proceso de la Defensa Nacional.
9. El proceso de planeamiento estratégico en la nueva ley ha sido revalorado con estipulaciones definidas y clarificadoras de integridad, descentralización, responsabilidad compartida y estrecha coordinación con alcances y niveles que abarcan todo el ámbito nacional. Específicamente constituyen la base de este proceso de CCFFAA para el campo militar y la Secretaría de Defensa Nacional para los campos no militares.
10. Tanto en los aspectos doctrinarios como en los aspectos conceptuales, académicos y de capacitación, el CAEM adquiere relevancia dentro de la nueva normatividad legal del Sistema de Defensa Nacional; incluso, su transferencia a la Secretaría de Defensa Nacional tal vez otorgue exigencias y retos innovadores que podrían redundar en su ya lograda e importante imagen y nivel. Por tanto, el CAEM deberá alcanzar el reconocimiento de ser el único laboratorio capaz e implementado para hacer el estudio, investigación y pruebas del Sistema nuevo y por ello tam-

bién deberá tener una organización más eficiente e idónea en los aspectos de producción académica doctrinaria e investigativa así como de administración del personal y material coherente con esos retos y tareas inherentes.

En paralelo, se tendrá que reconocer la labor indispensable de las Escuelas Superiores de las Fuerzas Armadas para todos los aspectos exclusivos de la preparación militar superior y sus interacciones con los aspectos del desarrollo.

11. La vigente normatividad legal del sistema de Defensa Nacional implementa por primera vez para el Consejo de Ministros atribuciones de formulación de los OONN y el establecimiento de la doctrina de Seguridad y Defensa Nacional; para ello debe interactuarse el empleo del INP con el Ministerio de Defensa, específicamente con la Secretaría de Defensa Nacional y el CAEM.
12. La Normatividad legal del Sistema de Defensa Nacional otorga relevancia y preponderancia al funcionamiento de la Secretaría de Defensa Nacional en los aspectos integrales de Defensa relacionada con los campos no militares y también al CCFFAA para la función integral de Defensa Nacional en el campo militar, esto conlleva una más definida y estrecha coordinación entre ambos órganos del Ministerio de Defensa.
13. Sobre los Organismos Públicos descentralizados la ley crea un sistema integrado normativo de superación con el espíritu de hacer coherente, compatible y racional el funcionamiento de las Empresas, Instituciones y Servicios Públicos de Defensa y que podrá dar valores estratégicos militares más coherentes al interés nacional.
14. El presente trabajo es tan sólo de carácter somero dentro de los muchos y más profundos que, a futuro se realizarán tendientes al logro del perfeccionamiento del Sistema.



Tecnología. Potencia. Economía.
Y el respaldo de servicio y repuestos en todo el país.

VOLVO



ANTARTICO: El Fondo del Mundo

OSCAR DEL RIVERO

En la región de los hielos perpetuos la vida apenas se manifiesta en forma de vegetales menores, pingüinos y algún ave. No obstante, y con ayuda de la tecnología más moderna, el hombre ha establecido ya ciudades incipientes, donde moran bajo tierra un grupo de científicos y exploradores, además de los visitantes ocasionales.

Aquí se encuentra el 95o/o del hielo del mundo. Aquí se ha registrado la temperatura más baja del planeta: 88.5°C bajo cero. Todo alrededor es de una blancura cegadora. Nos hallamos en el Antártico, un continente de 14 millones de kilómetros cuadrados, tan grande como Europa y los Estados Unidos juntos. Pero en esta inmensidad no hay gobierno, policía ni ejército, no hay carreteras ni ferrocarriles. No hay tampoco una sola mujer. El hielo y la nieve forman una inmensa mole de miles de metros de espesor, cuyo tremendo peso hunde la corteza terrestre. Paradójicamente, esta es una de las regiones más secas de la Tierra, comparable sólo a los desiertos del Gobi y el Sahara. Y es también una de las más elevadas, con un conjunto de picos montañosos que sobrepasan, unos, los 5,300 metros sobre el nivel del mar.

Hemos llegado al fondo del mundo, con un puñado de científicos que anualmente envía a esta región la Fundación Nacional de Ciencias de los Estados Unidos durante el verano antártico, en su afán por arrancarle poco a poco sus secretos. Soy el primer mexicano que visita el antártico.

Pero no se trata de un viaje ordinario. Previamente, la armada norteamericana nos sometió a un adiestramiento de varias semanas tanto en Washington como en Christchurch, Nueva Zelandia, el punto más avanzado para el "lanzamiento" al extremo sur del hemisferio. Sólo con esa preparación especial podríamos resistir las seve-

ras condiciones de la vida de los hielos. Hasta el vuelo del Hércules C-130 que nos condujo tuvo tintes especiales cuando el capitán de la nave dio a la parte final del recorrido el sugestivo pero inquietante título de "vuelo sin retorno". De haber caído o sufrido un accidente sobre el océano glacial, difícilmente habríamos podido ser rescatados en ese desolado mar de témpanos.

El Frío Omnipresente

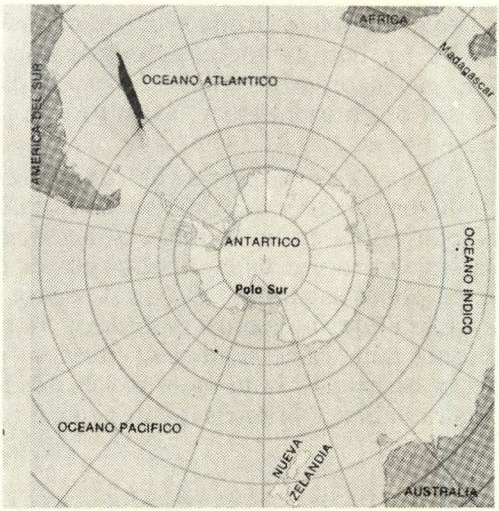
La sensación siempre presente en el Antártico es el frío, que parece impregnarlo todo y regir aun las menores actividades. En la pista de hielo Williams —llamada así en memoria de un tractorista que con todo y máquina fue tragado por el hielo que inesperadamente abrió sus fauces— nos recibe una temperatura de 19 centígrados bajo cero, y casi al instante de bajar a tierra —mas bien debería decirse "bajar a hielo"— un frío terrible comenzó a filtrarse en mi cuerpo pese a la protección del ropaje isotérmico. Ya a partir del vuelo habíamos sentido el efecto del frío. En la cabina sin aerocomprensión, sin revestimiento ni calefacción, hasta los tornillos de las junturas metálicas estaban cubiertos por gruesas capas de hielo, y mientras nos aproximábamos al continente, volando sobre el vasto océano de un verdor azuloso —indicador de su gran profundidad— y salpicado de enormes plataformas de hielo, el piloto nos informó que el descenso de la temperatura era de tres grados por cada cien kilómetros que avanzábamos hacia nuestro destino.

Estoy enfundado en un grueso y pesado traje térmico de 15 kgrs. de peso, de dos piezas a base de algodón, lana y fibras sintéticas, con dos pares de guantes —los más largos cubren casi todo el brazo—, una enorme capucha de pelo de camello para proteger la cabeza y parte del rostro, y botas tipo astronauta que pesan más de dos kilos. Se nos dijo que era nuestro equipo de supervivencia. Si alguien lo perderiera podría también perder la vida por la acción letal del frío y el viento, los más temibles enemigos del hombre en el Antártico, en donde se registran con frecuencia vendavales de más de 300 kilómetros por hora, que congelan cuanto se halla a su paso.

Durante nuestra permanencia en el continente blanco, viviríamos a temperatura bajo cero. Al llegar a la base McMurdo, en la costa, nos recibió el sol esplendoroso productor de un calorcillo amable. Pero luego sobrevendrían desplomes de 25 y hasta 30 grados al soplar ls ventiscas que transforman la base en un sudario blanco.

UNA TIERRA DE PAZ

Abierto a la investigación científica y a salvo de reclamaciones territoriales, al menos durante los próximos años, el Antártico es el más gigantesco laboratorio natural, en el cual científicos de 12 naciones –inclusive potencias– realizan más de 250 proyectos de investigación. Es un inmenso continente en el que jamás ha habido una guerra, se ha disparado un arma con intenciones bélicas, ni se ha derramado una gota de sangre con fines violentos.



Cámaras Desgrasadas

Mientras la nieve seca cruje bajo mis botas, sigo presa del frío. No es una sensación puramente subjetiva. Es algo real que afecta a hombres, animales y máquinas. Las cámaras fotográficas que he traído debieron ser previamente desgrasadas —de lo contrario el lubricante se congelaría y las inmovilizaría— y sujetas a la "invernación". Pero aun así hay que protegerlas en bolsas de cuero para evitar que el aire gélido empañe las lentes o neutralice la potencia de las pilas. Los veteranos saben que es mejor utilizar cámaras fotográficas y cinematográficas mecánicas, que eléctricas.

El omnipresente frío hace que, en cierto sentido, el Antártico sea un laboratorio de experimentación de ropa isotérmica. El ser humano tiende a perder más rápidamente el calor interno cuando el frío está acompañado de viento. Por ello se estudian nuevos y mejores ropajes para los científicos que aquí pasan varios meses, inclusive la oscura y aterradoramente helada noche polar.

El traje verde olivo con que se nos ha dotado es "adecuado y confortable" según las especificaciones técnicas. Pero, a mi juicio, es todavía vulnerable. Pese a las semanas de preparación, siento un frío terrible y experimento un verdadero sufrimiento.

Poco consuelo produce saber que en el interior del Antártico hace más frío. La diferencia de temperatura entre la costa y la meseta polar, me informa un meteorólogo, podría compararse a la que existe en un día normal entre las soleadas playas de la Florida y el Artico canadiense.

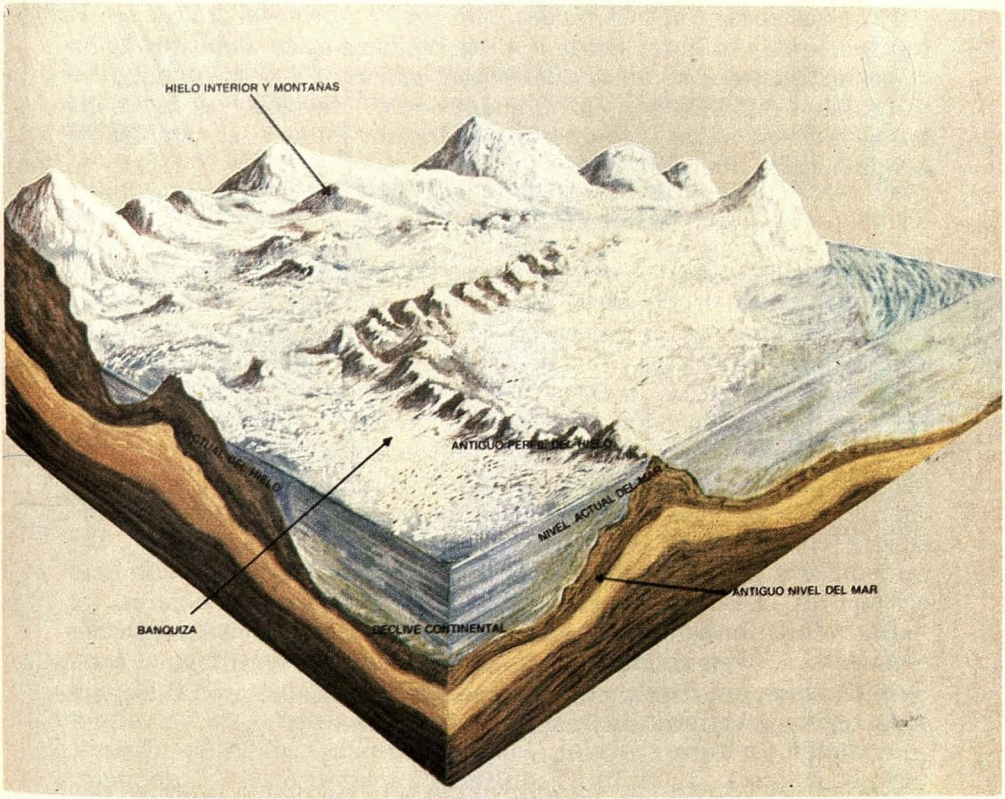
Expuesta sin la protección de su gruesa ropa a una temperatura de 35°C bajo cero y a un viento de 40 kilómetros por hora, una persona se congelaría en un minuto. Si accidentalmente cayera al agua —que se encuentra por debajo del punto de congelación— sólo sobreviviría unos pocos segundos. El frío no causa dolor; se infiltra sigilosamente en los tejidos humanos, deshidrata los protoplasmas, estrangula la corriente sanguínea, sume a su presa en el sopor y finalmente la hunde en la oscuridad de la muerte. Un dedo congelado tiene la cómica pero dramática apariencia de un pedazo de vela blanca.

En la Edad del Hielo

El campo de aterrizaje, situado sobre la helada plataforma que cubre la sonda de MacMurdo, funciona de octubre a mediados de febrero para traer personal y abastecer a la base. Pero ya a finales de mes o a principios de marzo se cierra debido a que el hielo se ha debilitado y existe peligro de hundimiento.

Un paisaje impresionante nos rodea. La planicie de Ross y las montañas de la Sociedad Real, parte de la Cordillera Transantártica, resplandecen bajo un sol de verano suspendido a mitad del horizonte. Aquí y allá se mueven figuras humanas, todas enfundadas en ropas de vivos colores: rojo, anaranjado, verde, azul. Así pueden ser avistados fácilmente en la blancura y es posible identificar a qué grupo pertenecen. Tengo la sensación de hallarme en otro mundo, un mundo sin flora, sin fauna y sin ríos. Un mundo de la Edad del Hielo. La soleada superficie nos muestra el rostro de este mundo cruel. Como único centinela en la isla de Ross, se levanta la mole volcánica del monte Erebus, a 3,994 metros sobre el nivel del mar. La primera impresión es que está casi junto a nosotros, cuando en realidad se halla a una treintena de kilómetros. El aire transparente del Antártico nos ha hecho la primera jugada visual.

Mientras acciono mis cámaras y enfoco el Erebus, mis pensamientos son para Scott, el hombre que en 1911 se lanzó a la aventura de conquistar el Polo Sur marchando penosamente en trineos sobre la



ESTO ES EL ANTARTICO

A diferencia del Artico, que es un océano rodeado por tres continentes, el Antártico es un continente rodeado por tres océanos –Atlántico, Indico y Pacífico– que al confluir forman el Océano Glacial Antártico. Los límites de lo que propiamente es la región antártica los establece la llamada convergencia antártica, una estrecha zona oceánica que rodea por completo al continente entre los paralelos de 50 y 60 grados y en la cual un brusco cambio de temperatura y densidad separa las frías aguas polares, poco salinas, de las más tibias y cargadas de sales de los tres océanos convergentes.

nieve traicionera y que, junto con sus compañeros de expedición, murió al regreso, a unos kilómetros del refugio donde les aguardaba "toda la calefacción y los alimentos del mundo". Scott también debió llenarse las pupilas con la impresionate belleza del Erebus y sus fumarolas.

Hoy, las cosas son más fáciles para los hombres del Antártico. El transporte de visitantes desde la pista Williams hasta McMurdo se hace en helicópteros de color anaranjado brillante. Y desde el helipuerto hasta las instalaciones, en vehículos con calefacción. Desde ese instante, la calefacción y las puertas dobles nos indican las características de nuestro nuevo mundo.

Marcha Difícil y Peligrosa

Cuando llegamos, la vida de la base se había tranasformado con la apertura del canal que cruza los hielos de la sonda. El camino abierto por los rompehielos da acceso a los buques cargueros que traen el grueso del equipo y las vituallas. Cada año, la Fundación Nacional de Ciencias y la Operación *Deep Freeze* (Profundidad Glacial) movilizan para la investigación antártica una docena de barcos, una veintena de aviones —inclusive dos jets para visitantes distinguidos— y numerosos vehículos para nieve: *snowcats*, camiones oruga, tractores y ligeros maniobrables "toboganes" motorizados, que guardan semejanza con los trineos de la vieja época de la conquista del polo. Llevar hombres y equipos al Antártico, y mantenerlos allí en condiciones seguras, cuesta anualmente entre 20 y 30 millones de dólares.

Los vehículos se mueven cautelosamente, no sólo en terreno desconocido, sino en las rutas prefijadas. Se auxilian con radar y sonar para detectar oportunamente la presencia de grietas profundas, que se esconden peligrosamente bajo las capas de nieve.

En la base, construida con motivo del Año Geofísico Internacional 1957-1958, el paisaje cambia. Las instalaciones se encuentran sobre las cenizas y rocas que hace muchos años vomitó el Erebus —que aún mantiene su actividad— y el terreno, desprovisto de nieve, es de color oscuro pizarra. Es parte de ese mínimo 5o/o del continente que no está cubierto de hielo.

El alojamiento que nos ha sido asignado se encuentra al final de la calle Ross, frente al monte Inspiration Point, al que ascendió Scott para trazar su ruta al polo. Es una barraca semicilíndrica, sin ventanas, de color verde y fuertemente sujeta al suelo con gruesos cables para protegerla contra los vientos huracanados. Docenas de barracas similares cubren el área, pero ya se han comenzado a construir instalaciones más funcionales, como una señal de que el hombre ha decidido permanecer para siempre en estos desolados parajes.

La Paradoja del Agua

Pronto advertimos que, paradójicamente, lo que más escasea en el Antártico es el agua. Hay mucha, pero en forma sólida, y transformarla requiere enormes cantidades de combustible. La planta nuclear que produce electricidad y agua potable, instalada en 1963, ha contribuido a aliviar ese problema para los habitantes de McMurdo. Pero aun así, los visitantes como yo, no tenemos derecho a baño y los lavabos colectivos se convierten en centro de reunión durante los "amaneceres", cuando hay lleno total de visitantes de verano.

La escasez de agua explica los letreros que por todas partes advierten: "No haga fuego", "Se prohíbe fumar", "Cuidado con el fuego". En este desierto de hielo, el mayor peligro es un incendio. No habría agua para sofocarlo, y las sustancias químicas son de uso difícil en condiciones bajo cero. Los científicos norteamericanos y neozelandeses vivieron en carne propia esta amarga experiencia cuando, en 1964, se incendió la base Hallet y no pudieron controlar las llamas, que destruyeron gran parte de su equipo.

Enormes tanques de combustible, un bar, un pequeño cinematógrafo, la capilla de las nieves —abierta a todos los cultos—, son parte de las instalaciones. La vida se rige por un horario convencional en estos días de luz durante 24 horas, y por las noches, los *seabees* —abejas marinas— de la Armada, a quienes se debe la construcción y mantenimiento de ésta y demás estaciones antárticas, alternan con los científicos en un ambiente cordial. No hay rangos ni títulos. Tampoco hay mujeres, pues su presencia está casi prohibida. Todo varón que viene comisionado ha sido objeto de estudios sicológicos para determinar que no tiene inclinaciones homosexuales ni propensión a enfermarse por la soledad, la única compañera que no nos abandona en esta inmensidad.

Llegar aquí costó aproximadamente 100,000 dólares por persona, tomando en cuenta el personal y el equipo movilizados por el gobierno norteamericano, para ofrecer al aterido visitante la comodidad de McMurdo, muy superior a las bases de Byrd, en la Tierra de Marie Byrd, y la Scott, en el polo.

Al lado de McMurdo, separada por la colina del Inspiration Point, se levanta la estación científica neozelandesa. Todavía usan, como un



JAMES CLARK ROSS



ROBERT F SCOTT



SIR DOUGLAS MAWSON



FABIAN VON BELLINGSHAUSEN



J DUMONT D'URVILLE



CHARLES WILKER

La Epopeya Polar

Hasta bien entrado el siglo XIX el Antártico fue sólo una conjetura. Los antiguos griegos habían intuido la existencia de un continente austral —por razones de simetría con el norte— y le dieron los nombres de Anticton, Antartikos y Terra Australis. Pero durante siglos los exploradores lo buscaron en vano. El británico Cook, aunque circunnavegó la región y tres veces penetró en el Círculo Polar, no consiguió avistar tierra alguna. Los ojos humanos contemplaron el Antártico apenas en 1820, pero habrían de transcurrir todavía treinta años más antes de que fuera reconocido como un continente.

En la historia de las exploraciones antárticas sobresalen los nombres del inglés William Smith, su compatriota James Weddell, el francés Durmont D'Urville y, sobre todo, el británico James Clark Ross, quien cartografió numerosos territorios costeros y descubrió la gran barrera de hielos que lleva su nombre y es literalmente un enorme témpano de hielo tan grande como Francia, Ya en este siglo, el británico Robert Falcon Scott, a bordo del *Discovery*, explora la Sonda de Mc Murdo —así bautizada en honor de su segundo de a bordo, sir Archibald Mc Murdo— y en 1908 otro inglés, Ernest Shakleton, desembarca y es el primero en explorar el Monte Erebus. El fue también el primero en mirar al Antártico desde el aire, en un globo alimentado por gas, y el primero en fotografiarlo desde las alturas.

En diciembre de 1911, dos años y medio después de la conquista del Polo Norte, el noruego Roald Amunden logró por fin alcanzar el Polo Sur. Un mes más tarde, llegó a la meta el capitán Robert F. Scott, de la marina británica, pero pereció junto con sus compañeros de expedición en el viaje de regreso. Después, el Antártico cayó casi en el olvido. Fuera de ocasionales expediciones —como la del almirante Byrd, que en noviembre de 1929 sobrevoló el polo y lanzó un haz de banderas sobre él—, muy poco se hizo para seguir explorando la región. Fue hasta el Año Geofísico Internacional, 1957 - 58, cuando la ciencia fijó de nuevo su atención en el fondo del mundo. Desde entonces, la investigación es intensa. Se mantienen bases permanentes, incluso durante la noche polar, y centenares o millares de hombres realizan allí un sin fin de variados estudios.



Roald Amundsen

recuerdo de los tiempos románticos, trineos y perros huskies. Desde lejos se puede oir su coro de aullidos en demanda de una ración de foca asada. Atados a largas correas y separados entre sí para evitar que se destrocen a mordiscos, duermen a la intemperie y la nieve llega a cubrirlos casi totalmente. Se ha comprobado que estos perros tienen la particularidad de reducir al mínimo los latidos del corazón y el movimiento de los pulmones, para soportar mejor el frío. Estos resistentes animales fueron los que permitieron al noruego Amundsen ganar la carrera al polo contra Scott, quien confió más en los caballos siberianos.

Los Mil Rostros de Hielo

El hielo antártico es fascinante. No es una masa inmóvil, sino algo que se mueve, flota, se desliza, cambia de forma y de composición, se desintegra o crece, se lamina a medida que flota en las aguas rumbo al norte, o simplemente se cristaliza y estalla en las zonas de presión que se ubican a lo largo de los litorales. Un cristal de nieve que cae en el Polo de la Inaccesibilidad —el punto más distante de cualquier costa del continente— tardará mil años en llegar al mar, bajo el lento pero inexorable movimiento del hielo.

El hielo tiene sus facetas. El de la región polar es como roca cristalizada. El de los glaciares puede semejar cabellos de miel. El de las pendientes recuerda dilatadas cortinas que cuelgan de las montañas. En las aguas flotan trozos de hielo de forma circular con los bordes levantados, como platos, debido a un curioso fenómeno de la congelación. Hay también trozos de hielo con largas puntas que semejan flores. Todas estas facetas del hielo ofrecen diferente conducta, diferente peligro, diferente belleza, diferente espejismo. Pero todas en conjunto integran el rostro inhumano del Antártico.

Metrópoli Sepultada

"Todos deben vestir la ropa térmica de supervivencia", es la orden que a temprana hora nos trasmiten los oficiales de seguridad. Tres periodistas y algunos científicos nos alistamos para partir a la base Byrd a bordo del Hércules C-130, vehículo dotado con tanques adicionales de combustible, que llevará vituallas y equipo.

Un vuelo de casi 1,500 kilómetros, que se cubre en tres horas y 55 minutos, nos deposita en Byrd. Durante la travesía, el comandante de la aeronave nos entrega una constancia de que hemos cruzado la

línea internacional del tiempo, a bordo del *Penguin Airlines*. Por ello, en la base nos recibe la "cena" del día anterior, con relación a McMurdo.

Hoy, la temperatura es de 35 grados bajo cero. Los motores del Hércules rugen sin detenerse un instante durante la visita de ocho horas que hacemos a Byrd. Debemos mantenerlos caldeados para evitar que a efecto del frío extremoso después no puedan arrancar. Pero 35°C bajo cero no es nada excepcional en este inhóspito lugar, en donde se ha registrado una marca de 62.5°C.

Nada sobre el hielo; todo debajo de él, parece ser la consigna en Byrd, una verdadera metrópoli sepultada a 15 y 20 metros de profundidad entre el hielo. Desde el exterior, las únicas señales de la presencia humana son un enjambre de respiraderos, antenas, salidas de emergencia y estructuras cilíndricas para observaciones científicas. Debido a la mayor frecuencia de ventiscas, el factor de congelación de Byrd es superior al de la estación del Polo Sur. Por ello, la base se encuentra bajo hielo; aquí con máquinas excavadoras suizas se formaron largas trincheras y luego se instalaron las viviendas prefabricadas, dejando espacios entre ellas y la pared de hielo para evitar humedad y derrumbes. Pero el mayor peligro al caminar por esta ciudad enterrada no es el frío sino la posibilidad de perderse en el laberinto de túneles. Hay que disponer de un plano de la estación.

Vida Artificial

La existencia de esta pequeña comunidad humana, es un tributo a la capacidad del hombre para adaptarse a cualquier tipo de medio ambiente. De hecho, aquí se lleva una vida artificial que depende de los sistemas de energía y calefacción. Grandes calderas alimentadas por diesel dan calor a los habitantes de la base y les surten el agua potable que se obtiene fundiendo la nieve. Si por cualquier circunstancia fallaran los sistemas de electricidad y calefacción, los cavernícolas del hielo tendrían sólo diez horas de vida. "Ese tiempo —me dice un científico— sería suficiente para que nos llegara auxilio desde McMurdo. Pero en caso de mal tiempo, no habría salvación posible".

Sobre las paredes de hielo de las trincheras de entrada a Byrd, pendientes de grandes clavos, cuelgan piernas de cerdo y enormes trozos de carne de res. En el suelo, gran cantidad de frutas, legumbres y otros alimentos. Pueden conservarse por dos años sin descomposición en este refrigerador natural.

En el interior de los largos túneles, se almacenan las reservas de gasolina y diesel, en negras bolsas de plástico grueso para evitar la congelación. Los vehículos terrestres se guardan también dentro de los túneles a fin de protegerlos de las tormentas, que aquí pueden desatarse en cuestión de horas.

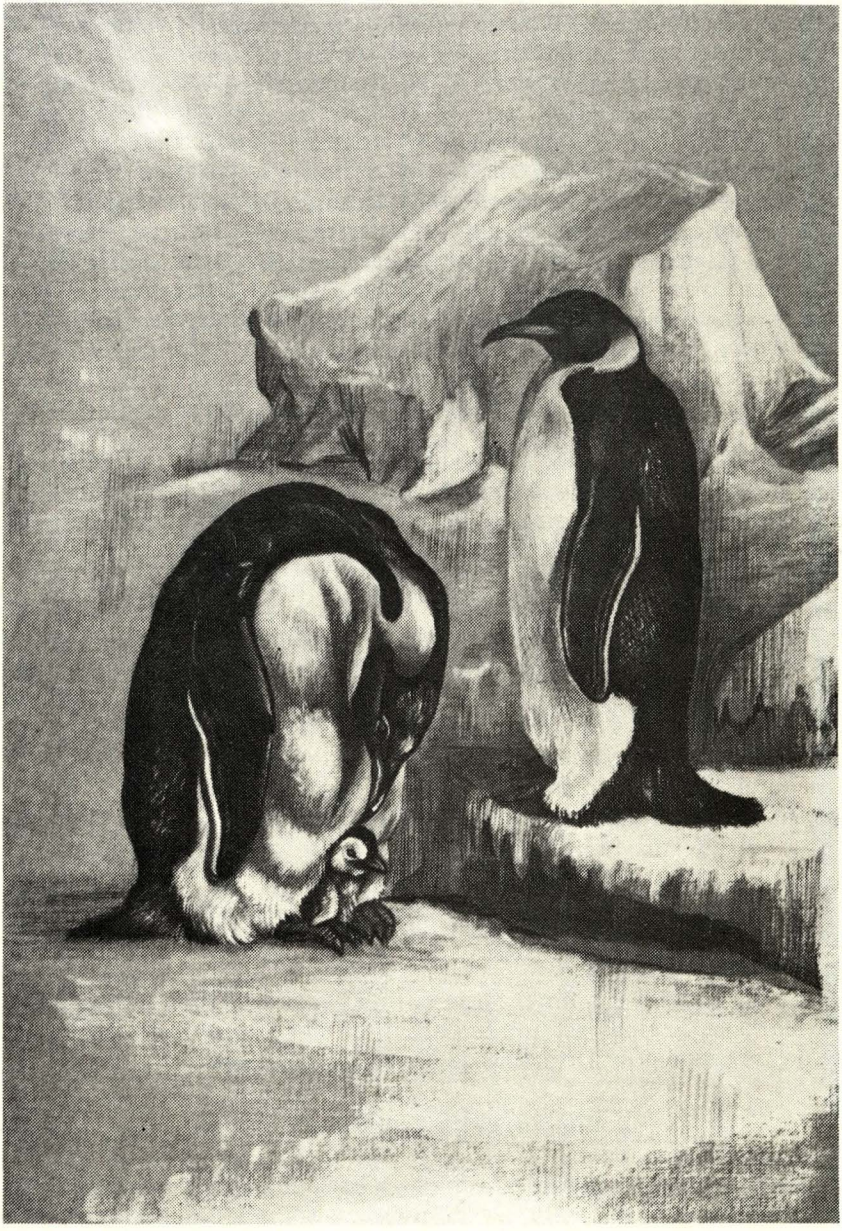
El frío vuelve a mordernos. Nuestra respiración forma grandes nubes de vapor, y sobre los labios superiores hay escarcha. Observo que los científicos de gruesas barbas y tupidos bigotes tienen ya un sudario de nieve sobre el rostro. De pronto, me asusto: tengo húmedo el pie izquierdo y con los dedos puedo chapotear el agua dentro de la bota térmica. Pero un médico del grupo me tranquiliza. No hay peligro, dice. Solamente si me descalzara se produciría la congelación.

El rasgo característico de Byrd es que, a pesar de las frecuentes y violentas ventiscas, cae poca nieve: sólo unos cuantos centímetros al año. En el Polo, este fenómeno es aún más evidente. Se trata de un polo sin lágrimas, como dijera el doctor Georg Gerster.

Otra característica, no sólo de Byrd sino de todo el interior del Antártico, es el silencio. Podría decirse que casi se palpa o se ve. Es a la vez aterrador y sedante. Resulta difícil adaptarse a esta sensación abrumadora, rota sólo por los ruidos que el hombre ha introducido en este mundo sin plantas, animales ni corrientes de agua. Y cuando sopla el viento, sobre todo en la costa, los sonidos son también muy peculiares. En la civilización, la existencia de árboles, cables, edificios y arbotantes configura un ruido "deformado" del viento. Pero en el Antártico el aire produce sonidos sin par, que se antojan largos y agudos cortes en atmósfera.

Ermitaños Científicos

¿Qué hacen estos ermitaños científicos en el corazón del desierto blanco? Su estudio incluye una gran diversidad de fenómenos: las auroras australes, que se producen sobre todo en invierno en forma de esplendorosas manifestaciones de luz en la alta atmósfera; la composición del aire; los cambios meteorológicos, que gobiernan el clima y el tiempo en una vasta región del mundo; la sismología; la física de la atmósfera superior; la radiación cósmica y solar; el magnetismo; y, en especial, la glaciología. Byrd se asienta sobre un grueso manto de hielo que facilita las investigaciones. Cerca de la estación se ha medido un espesor de 2,550 metros de hielo sobre el lecho de roca situado a casi un kilómetro bajo el nivel del mar. Los glaciólogos perfo-



ran una y otra vez esa helada coraza para extraer muestras cilíndricas, en la que está escrita buena parte de la historia de nuestro planeta. Nieve que cayó hace miles o decenas de miles de años, cuando las civilizaciones no existían, se conserva en las profundidades, con su cargamento de polvo cósmico y terrestre en el cual los investigadores pueden reconstruir los cambios ocurridos a lo largo de milenios.

Las alteraciones de la ionósfera, que transtornan las comunicaciones por radio, son también objeto de investigación por los ermitaños de Byrd, lo mismo que la composición de la atmósfera, que da nuevas pistas sobre la circulación mundial del aire al descubrirse en aquellas remotas regiones trazas de contaminantes originados en las zonas industriales del hemisferio norte.

El Sol de Medianoche

De vuelta a McMurdo, todos duermen en la barracas cerradas. Pero afuera brilla intensamente el sol de medianoche, cubierto por un cambiente cortinaje de nubes. Tras un breve descanso, un helicóptero color anaranjado brillante —medida de seguridad para caso de accidente— nos transporta al cabo Royds, donde se localiza una de las más numerosas colonias de pingüinos de Adelia. Los graciosos animales revolotean, saltan y graznan interminablemente mientras juegan con sus hijuelos y patinan sobre el grueso manto del guano —inodoro por la gelidez del ambiente, que impide su descomposición— formado con las deyecciones de incontables generaciones de aves.

Sobre la colonia sobrevuelan skúas, una especie de gaviota estercolaria, que a la primera oportunidad se lanzan sobre los huevos de los pingüinos. En el agua, acechan las focas, ocultas entre los hielos flotantes, dispuestas también a cobrar una presa si algún pingüino se descuida en sus equilibrios al saltar de un témpano a otro. Más allá, en aguas abiertas, dos ballenas se deslizan plácidamente, engullendo sin cesar el krill, un conjunto de crustáceos parecidos al camarón que constituyen su alimento.

La vida vegetal y animal en el Antártico es más bien pobre. Pero a estudiarla se destina casi una tercera parte del presupuesto del Programa de Investigación Antártica de los Estados Unidos.

Por fin, el Eje del Mundo

No todos los que llegamos a la costa en McMurdo, tuvimos el privilegio de llegar al Polo Sur. Algunos no pudieron por razones de su

propio trabajo científico. Otros, por falta de adecuada condición física. Pero este privilegio, negado a miles de millones de seres humanos, nos fue concedido a un puñado de visitantes. Era la culminación del viaje, y desde la víspera había nerviosismo.

Tres horas y algunos minutos de vuelo a bordo del Hércules C-130 son suficientes para alcanzar el eje del mundo. Mientras volamos sobre el glaciar Beardmore, no puedo menos que recordar el terrible sufrimiento de Scott y sus hombres en su difícil travesía por tierra al Polo, mientras nosotros, cómodamente sentados a bordo, saboreamos pastel de manzana y café caliente.

En la base polar, las hélices del avión giran a media potencia. No pararán hasta estar de vuelta en McMurdo. En las instalaciones, un coñac y café caliente nos reaniman para emprender la marcha a pie al sitio donde convergen todos los meridianos. El oficial de seguridad advierte: No caminar de prisa. El aire enrarecido de la meseta polar nos obliga a respirar casi con la boca abierta, mientras fumarolas de vapor nos envuelven el rostro.

A poca distancia avistamos un enorme pingüino de madera que nos da la bienvenida al Polo. Luego, sofocados pero felices, nos congregamos en torno al poste con franjas en espiral que señala el sitio exacto en torno al cual gira el mundo. Lo corona un espejo esférico que retrata el paisaje. La temperatura es de 45°C bajo cero y ya barbas y bigotes están cubiertos de escarcha. Podríamos estar congelados, pero la fascinación del momento es tan grande que nadie trataría de apartarse de este lugar.

Durante un buen tiempo hay ajetreo en torno al poste, a cuyos lados dos columnas de madera contienen inscrita la lista de científicos que han pasado la noche polar de seis meses en esta estación. Sólo ellos tienen derecho a inscribir sus nombres.

Algunos visitantes han colocado banderines. Otros nos filmamos y fotografiamos en actos de espontánea colaboración. Llega mi oportunidad de posar junto al poste y, con dificultades por el intenso frío, logro escribir el nombre de mi país, México, sobre él. Luego, en una experiencia sin par, recorro todos los meridianos de la Tierra y doy la vuelta al mundo en unos instantes. Aquí no hay este ni oeste. Tampoco hay sur. En cualquier dirección que se mire, se encontrará el norte. Estoy en el punto geográfico donde sólo se necesitan siete segundos para dar la vuelta al mundo y un minuto para morir.

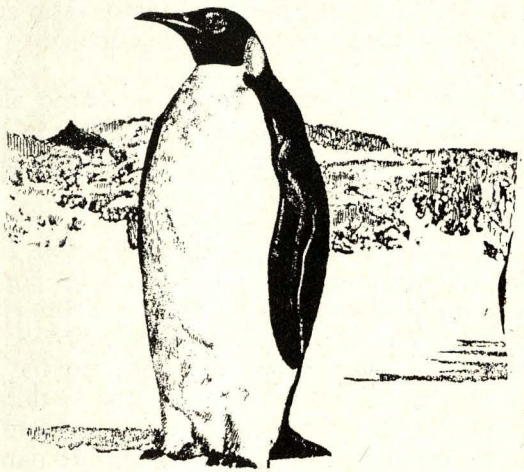
Todos callamos. La emoción nos obliga a ello. Por fin, emprendemos el regreso a la base Amundsen-Scott, donde a la entrada nos reciben enormes murales de desnudos femeninos —extraña visión en

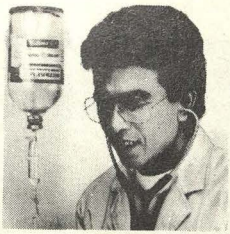
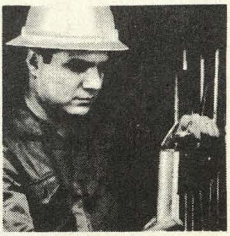
este mundo de gruesos ropajes— y, en uno de los salones, un tablero de ajedrez que ocupa toda una pared, registra los movimientos de las partidas que, por radio, sostienen los aficionados norteamericanos con sus colegas soviéticos, entre hombres de dos naciones separadas por la ideología, pero unidos por el afán de arrancar sus secretos al Antártico.

¿Qué podemos llevarnos de recuerdo del Polo Sur? Además de la nieve que hemos recogido en pequeños depósitos, nos queda el matasellos de la base —la única que oficialmente existe en todo el continente— sobre algunas tarjetas postales.

Ha culminado así la visita al continente helado, un continente que, sin necesidad de pasaportes ni visas, espera más visitantes, quienes ya no tendrán que sufrir las penalidades, el hambre o la muerte que diezmaron a los primeros exploradores de estas soledades. La ciencia ha abierto el fondo del mundo al resto de los hombres.

* De REVISTA DE GEOGRAFIA UNIVERSAL, Edición Peruana, Printed en México, Año II, Volumen 3, Nro. 4, Abril de 1977.








esté donde esté nos dedicamos a usted

Entre ya, venga sí, lo sabe bien... somos Gente de Confianza y nos dedicamos a usted esté donde esté. Le ofrecemos la excelencia de nuestro servicio.

Hemos creado un estilo especial de hacer las cosas, siempre adelantándonos a sus requerimientos, poniendo a su disposición más de 250 oficinas en todo el Perú, la red más completa de lo último en cajeros electrónicos: TELEBANCO y casi un siglo de experiencia.

Sí, nos dedicamos a usted.



gente de confianza

BANCO DE CREDITO

EL BANCO



CALLAO:
Un sector del principal puerto peruano.

EL DERECHO DE NAVEGACION EN EL NUEVO DERECHO DEL MAR

Capitán de Fragata (r)
LUIS FELIPE VILLENA G.

El 98 o/o de todas las cargas que se mueven en el orbe por cualquier medio de transporte lo están a cargo del tránsito acuático y, dentro de éste, fundamentalmente, del marítimo.

De aquí puede deducirse fácilmente que el desarrollo económico de las naciones depende de modo esencial del transporte a cargo de las flotas mercantes. Pero sucede que la mayor concentración de las rutas marítimas se registra, como no podría ser de otro modo, cerca de las costas, ya que por éstas pasan, en tránsito a otros puertos, las embarcaciones.

Si el intercambio comercial acuático posee tal gravitación en la vida de las naciones, es lógico deducir que en los espacios marítimos más allá del Mar Territorial (MT), ahora de 12 millas, la bandera extranjera tiene que ejercitar el derecho de la libertad de navegación del mismo modo que se ejercita este derecho respecto a la reparación de los cables submarinos, o la instalación de nuevos, porque es éste un servicio de utilidad común en el concierto de las naciones. En consecuencia, el nuevo Derecho del Mar (NDM) establece esta libertad entre las millas 12 y 200, área denominada Zona Económica Exclusiva (ZEE).

Muchas personas que no conocen el nuevo Derecho del Mar sin duda se preguntarán sobre cómo juega este derecho de la libertad de navegación con respecto a la seguridad nacional. A este respecto, tal como se podrá observar a través de lo que luego hemos de comentar, el nuevo Derecho del Mar también cautela al país costero de cualquier amenaza que pudiese provenir de una nave de bandera extranjera que transite en la ZEE; de manera que si alguien argumentase aduciendo de que, a pesar de esas precauciones, sería más seguro para el país costero declarar a la ZEE comprendida en el Mar Territorial, habría que decirle que aun en el supuesto de un Mar Territorial de 200 millas la prevención tampoco sería suficiente, pues con el avance tecnológico de las armas a que se ha llegado, hoy día cualquier nave agresora podría lanzar proyectiles desde más allá de las 200 millas.

Mar Territorial y paso inocente

El nuevo Derecho del Mar crea esta institución jurídica, el Mar Territorial, con una anchura de 12 millas náuticas, medidas desde la línea de base recta y trazada de acuerdo al método que adopte de entre los contemplados en este código internacional.

El paso inocente (PI) es el derecho que tienen las naves de cualesquier bandera para navegar en aguas del Mar Territorial del Estado de que se trate, para penetrar o no en sus aguas interiores; en todo caso, el paso deberá ser rápido e ininterrumpido. No obstante, en determinadas circunstancias, y sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o emergencias impuestas al buque por fuerza mayor o dificultad grave, o hechos de auxilio a buques o aeronaves en peligro, el buque extranjero en tránsito podrá detener su tránsito. Por lo demás, estas naves no deben dejar entrever ninguna forma de amenaza o uso de fuerza en detrimento de la soberanía del país en cuyas aguas navega, ni realizar ejercicios de naturaleza militar, ni pretender tomar información del Estado ribereño, tampoco efectuar actos de propaganda lesivos y dañinos a éste, menos aún lanzar o recepcionar aeronaves. Del mismo modo le está negado pescar, perturbar los sistemas de comunicación nacional, efectuar levantamientos hidrográficos, etc. Los submarinos deberán navegar en superficie. Por su parte, los buques nucleares ejercitarán este tránsito observando las medidas especiales de precaución que para tales buques se haya establecido en acuerdos internacionales.

El Estado ribereño podrá, sin descriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de su Mar Territorial el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad. Demás está señalar los riesgos que entraña para el país costero ejercitar este derecho en forma no debidamente meditada, por las represalias que esto podría acarrearle de parte del país a cuyas naves le han sido aplicadas dichas restricciones.

El Estado ribereño puede ejercer jurisdicción penal a bordo de las naves que realicen paso inocente cuando el delito que se señala tenga consecuencias en dicho Estado, o cuando el delito puede perturbar la paz interna de éste, o cuando así lo solicitase el capitán de la nave o el representante consular del país a cuya bandera pertenece el buque en los casos de represión del tráfico ilícito de estupefacientes.

Los Estados que, a solicitud de terceros o por iniciativa propia, hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puer-

tos o terminales viola las reglas o estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques y que, a consecuencia de ello, amenace causar daños al medio marino, tomarán, en la medida que sea factible, prevenciones administrativas para impedir que zarpe el buque. Dichos Estados sólo permitirán que el buque prosiga hasta el astillero de reparaciones apropiado más próximo, hasta que, eliminadas las causas de la infracción, sea permisible que dicha nave continúe viaje.

Salvo lo especificado en el párrafo anterior, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por sus aguas jurisdiccionales, contra persona alguna, ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido, antes de que el buque haya ingresado en su Mar Territorial, si tal nave procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por estas aguas territoriales sin entrar en las aguas interiores.

El Estado ribereño no deberá detener ni desviar buques extranjeros que crucen el Mar Territorial, para ejercer su jurisdicción civil respecto de las personas que se encuentren a bordo, ni podrá tomar contra ese buque medidas de ejecución, ni aplicar medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que éste haya incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo del mismo.

El Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño, por un buque de guerra u otro dedicado a fines no comerciales, como resultado del incumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el Mar Territorial o de las disposiciones del nuevo Derecho de Mar u otras normas de derecho internacional.

Dispositivos de Separación de Tráficos

El Estado ribereño podrá, cuando sea necesario, y habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través de su Mar Territorial utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que dicho Estado haya prescrito para la regulación del paso de los buques.

En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares, u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos, limiten su paso a esas vías marítimas.

Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño deberá tener en cuenta:
— Las recomendaciones de la organización internacional competente;
— Las disposiciones observables en los canales usados habitualmente para la navegación internacional;
— Las características especiales de determinados buques y canales; y,
— La densidad del tráfico.

Tránsito por la Zona Contigua (ZC)

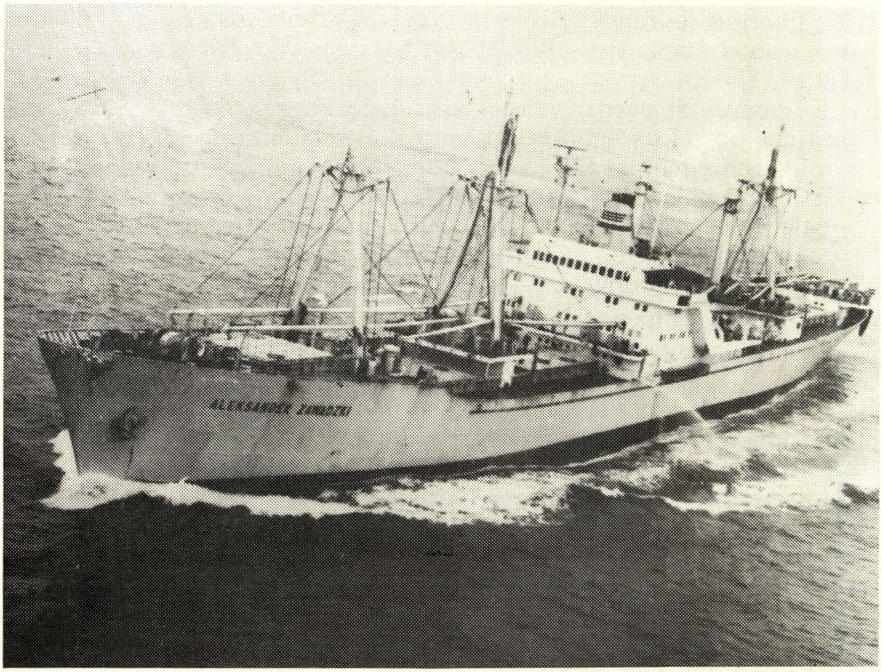
En esta área, que no podrá extenderse más de 24 millas náuticas, contadas desde las líneas de base, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:
a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de imigración, sanitarios, etc., que pudieren cometerse en su territorio o en su Mar Territorial.
b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidos en su territorio o en su Mart Territorial.

Zona Económica Exclusiva (ZEE) y Libertad de Navegación (LN)

La Zona Económica Exclusiva (en la que el Estado ribereño tiene derechos de soberanía, y de explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y del subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y jurisdicción con arreglo a las disposiciones pertinentes del nuevo Derecho del Mar) no se extenderá más allá de las 200 millas marinas, contadas desde la línea de base, a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial.

En la Zona Económica Exclusiva (ZEE) todos los Estados, sean éstos ribereños o no, gozan de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas.

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 puedan ser necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con el nuevo Derecho del Mar, incluidas las visitas, la inspección y el apresamiento, así como la iniciación de procedimientos judiciales. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa la consti-



La altar mar está abierta a todas las naciones.

tución de una fianza razonable u otra garantía. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño, en los casos de violación de sus leyes y reglamentos de pesca, no podrá incluir penas privativas de libertad, ni ninguna forma de castigo corporal, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados. En los casos de apresamiento o retenciones de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquier sanciones impuestas subsiguientemente.

Alta Mar

Es la parte oceánica situada más allá de las 200 millas. Está abierta a todos los Estados, sean éstos ribereños o que no tengan litoral.

La Alta Mar comprende:

a) Libertad de navegación.
b) Libertad de sobrevuelo.

c) La libertad de tender cables y tuberías submarinas con las sujeciones que el nuevo Derecho del Mar fija para la plataforma continental.
d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional con las sujeciones que el nuevo Derecho del Mar fija para la plataforma continental.
e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas por el nuevo Derecho del Mar en lo que respecta a la conservación y administración de los recursos vivos en Alta Mar (sección 2 de la parte VII de la Convención sobre el Derecho del Mar).
f) La libertad de investigación científica en sujeción a las condiciones establecidas en el nuevo Derecho del Mar (en las partes VI y XIII).

La Alta Mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en el nuevo Derecho del Mar, estarán sometidos en Alta Mar a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. La nave que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse a ninguna de esas dos nacionalidades frente a un tercer Estado y no podrá ser considerado como buque sin nacionalidad. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón. Todo Estado mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de las naves que enarbolen su pabellón, tomará con ellos las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de las naves, la dotación de éstas, las condiciones de trabajo y la capacitación del personal, la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

Estas medidas incluirán:

a) Que cada buque, antes de su matrícula en el registro, y con posterioridad a ella, en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo de instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación.
b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en especial en lo que se refiere a experiencia ma-

rinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y la cantidad de tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque.

c) Que todas las tripulaciones de las naves conozcan las reglas internacionales aplicables a la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser posible, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

Todo Estado hará que se efectúe una investigación, por o ante una persona o personas debidamente calificadas, en relación con cualquier accidente marítimo, o incidente de navegación en Alta Mar, en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que haya perdido la vida, o sufrido heridas graves, nacionales de otro Estado, o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe con relación a dicho accidente marítimo o incidente de navegación. Los buques de guerra en Alta Mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón; del mismo modo, los buques pertenecientes a un Estado, o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial. En caso de abordaje o de cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en Alta Mar, que implique responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán invocarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante el Estado del que dichas personas sean nacionales. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado del capitán o un certificado de competencia o una licencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción por otras autoridades que no sean las del Estado del pabellón.



BAP Herrera corbeta misilera peruana, unidad naval de custodia y defensa de nuestro mar.

Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros,

a) preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
b) se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto tuviesen conocimiento que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;
c) en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación o pasajeros y, cuando sea posible, comunique el otro buque el nombre del suyo, su puesto de registro y el puerto más próximo en el que hará escala.

Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

El transporte de esclavos será castigado y todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre de hecho.

Todos los Estados cooperarán en la represión de la piratería en la Alta Mar y en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. El nuevo Derecho del Mar, en su artículo 101 define todos los actos que constituyen piratería, término dentro del cual se considera el amotinamiento y la toma de un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado.

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en un buque o aeronave pirata. La conservación o pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Todo Estado puede apresar, en Alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata, o un buque o aeronave capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautar los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que hayan efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deben imponerse y las medidas que deben tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe. Sin embargo, el Estado que efectúe un apresamiento por sospechas de piratería sin motivos suficientes será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.

Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes realizado por buques en Alta Mar, en violación de las convenciones internacionales. Asimismo, todo Estado que tenga sospechas sobre una nave que estuviese en ese tráfico solicitará la cooperación de otros Estados.

Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas (radio, tv) difundidas por una nave desde Alta Mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado. Un buque de guerra que encuentre en Alta Mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad, no tendrá derecho a visita a menos que se sospeche que

está dedicado a la piratería, o trata de esclavos; que efectúe transmisiones no autorizadas, que no tiene nacionalidad, o que tiene la misma nacionalidad que el buque de guerra aunque enarbole pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón. El buque de guerra podrá enviar una lancha al mando de un oficial y, si después de examinados sus documentos persistiesen las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque; si las sospechas no resultan fundadas dicho buque será indemnizado por los perjuicios y daños sufridos.

Se podrá emprender la persecusión de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecusión habrá de empezar mientras que el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentren en aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el Mar Territorial o en la Zona Económica Exclusiva del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera de la Zona Contigua (ZC) a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el Mar Territorial o por la Zona Contigua se encuentre también en el Mar Territorial o la Zona Contigua en el momento en que el buque apercibido reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la Zona Contigua la persecusión no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha Zona.

El derecho de persecusión se aplicará por las infracciones que se cometan en la Zona Económica Exclusiva sobre la Plataforma Continental (PC) incluidas las Zonas de Seguridad (ZS) en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables en conformidad con el nuevo Derecho del Mar, la Zona Económica Exclusiva o la Plataforma Continental.

El derecho de persecusión cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el Mar Territorial del Estado de su pabellón, o en el Mar Territorial de un tercer Estado.

No podrá darse comienzo a la persecusión mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oirla.

El derecho de persecusión sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y estén autorizados para tal fin.

Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino

Los Estados tomarán toda clase de medidas para que sus naves no contaminen el medio marino, ya fuere arrojando petróleo u otros productos contaminantes del medio marino; también los Estados están facultados para exigir que todas las naves que transiten por su ámbito de soberanía y jurisdicción estén preparados para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia. El nuevo Derecho del Mar, en este sentido, dispone que los Estados elaboren y promuevan en común planes de emergencia para hacer frente conjuntamente a incidentes de contaminación en el medio marino.

Investigación científica marina en el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental

Sólo podrán efectuarse investigaciones científicas en el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental por naves debidamente autorizadas por el Estado ribereño y bajo las condiciones establecidas por éste.

Instalaciones o equipos de investigación científica

El emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalaciones o equipos de investigación científica no constituirán un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas.

Aunque el nuevo Derecho del Mar trata sobre una serie de otros temas que no son precisamente los que nos ocupa en el presente trabajo, aprovechamos la ocasión para transmitir a los lectores de la Revista de Marina las connotaciones y la gran trascendencia que para el país y para la humanidad tiene el nuevo Derecho del Mar. Se podría decir que el nuevo Derecho del Mar nos invita a diferenciar dos etapas bien marcadas en la historia de la humanidad en lo que al mar respecta y que esencialmente afectan al Perú por ser país marítimo, y muy importante.

La primera etapa es aquella que podríamos denominar como la "civilización terrestre", que es la que ha predominado a través de los siglos en un sistema internacional fragmentado en torno a las grandes masas continentales y que es la que ha venido viviendo también el Perú, era que expira —me parece— inmediatamente después de la II Guerra Mundial; momento histórico en el cual empiezan a gravitar ya

las consecuencias del desorden socio—económico—político de la sociedad de las naciones del orbe que no encuentran los caminos de la paz, y en donde la prosperidad y el desarrollo surgen en unas áreas casi a la misma velocidad que la miseria y el atraso en otras. Y es justamente, ante la urgencia de satisfacer necesidades materiales, y principalmente la alimentación —incluso en las naciones que acusaban creciente prosperidad económica—, que todos los países, incluidos aquellos sin litoral y de geografía desventajosa, vuelcan sus ojos al mar, a esa inmensa despensa —aunque no de infinitas posibilidades desde luego—, a ese ambiente marino que alguien ha llamado "la última despensa de la humanidad". Es la inauguración de aquella época en que las poblaciones rurales, especialmente en los países en vía de desarrollo, casi masivamente se trasladan a la fajas litorales convirtiendo las metrópolis ribereñas en enormes megápolis que generan problemas diversos. Entre ellos, en absurda proporción geométrica, la relación población-hambre, y haciendo que día a día el mar, los océanos, se constituyan en esa ansiada esperanza que satisfaga a la población mundial que tan malamente resulta ahora distribuida en gran parte de la faz de la tierra.

Aunque no postulamos que el mar le dé jaque mate a la "civilización terrestre", pues los recursos continentales seguirán, lógicamente, complementando aquéllos que el mar posee en todas sus formas, descubiertas o por descubrir, lo cierto es que debe admitirse que hemos ingresado ya al período histórico de la "civilización oceánica". Y, aunque nos parezca tan claro ahora ese problema, tenemos que admitir también que, a lo largo de nuestra historia, lamentablemente las autoridades gubernamentales, gran parte de las fuerzas vivas del país, así como de las organizaciones intermedias y, quizá para colmo, las universidades nacionales —y aun ciertas entidades científicas— siguen viviendo de espaldas al mar y no perciben todavía esta realidad a la cual, necesariamente, han de despertar, ojalá muy pronto y no tardíamente. Por lo demás, hace buen tiempo que han sonado las campanas convocando a todos los pueblos a conocer concertadamente las posibilidades de los océanos, utilizándolos en forma pacífica y mancomunada. No le será difícil al lector advertir que me estoy refiriendo al nuevo Derecho del Mar, ese instrumento jurídico internacional que es el más perfecto que hasta ahora se ha dado en la humanidad; el que es, hoy por hoy, el mejor hito, y el más claro, que marca y marcará en la historia la línea divisoria entre esas dos épocas a las que antes nos hemos referido: la terrestre y la oceánica; esa



Convención que ha sido suscrita por 140 de las 160 naciones que son miembros de las Naciones Unidas; aquélla en la que el Perú, uno de los grandes inventores de la tesis en que se sustenta, inexplicable y lamentablemente continúa titubeando en firmarla, a pesar de que el Tribunal de La Haya la ha reconocido ya como un derecho consuetudinario aun cuando dicha Convención no haya entrado en vigor, pues tienen que ser 60 los países miembros que la ratifiquen, trámite que, como todos sabemos, depende ya de los Poderes Legislativos de cada país y que, para cualquier ratificación de tratados, demora un buen número de años. Pero lo cierto es que el nuevo Derecho del Mar es irreversible. Cosa aparte es que las tres grandes potencias no la hayan suscrito, por sus desacuerdos con la mayoría de los países

firmantes sobre la forma de explotar los fondos marinos. Y nada más.

Y si bien antes de la aparición de este importante instrumento jurídico internacional connotados investigadores peruanos y extranjeros realizaron en nuestro mar y litoral estudios y trabajos, sus esfuerzos o no alcanzaron los objetivos deseables o fueron poco aprovechados en sus resultados; el nuevo Derecho del Mar sí contempla estas acciones y propone metas para beneficio no sólo del Perú sino de la humanidad toda, porque los océanos —en lo que concierne a los recursos renovables sobre todo, y la pesca en términos de preferencia— pertenecen a los Estados ribereños, pero también a todas las naciones. Porque el planeta constituye un ecosistema, y porque la práctica del egoísmo debe ser desterrada y porque, finalmente, recibimos la vida y sus beneficios como un don de Dios para "usarlo" en provecho de la comunidad universal y no para "abusar" estos dones en provecho exclusivamente propio y particular.

El mar, pues, en alguna forma, es la expresión del empleo de un bien natural en función social. Dentro de este concepto también debe ser entendida la libertad de navegación. Y conste que me refiero a sólo los recursos vivos, los renovables, y no —todavía— a aquellos otros, los no renovables, y que son los nódulos de manganeso y los sulfuros polimetálicos, los que, dicho sea de paso, han sido determinados por la ciencia moderna también como renovables, ya que se originan en un continuo proceso de formación como resultado de los efluvios volcánicos provenientes de las interioridades del globo terráqueo dentro de la constante dinámica que promueve la energía interna del planeta y que se dejan ver en las imponentes fracturas que existen en los suelos marinos.

Hay que orquestar los esfuerzos de los centros de investigación y de las universidades con apoyo significativo de los gobiernos para conocer y explotar convenientemente nuestro mar. Midamos la profundidad y la dimensión de su mensaje. Desarrollemos mejores métodos para reducir las pérdidas posteriores a la captura en la pesca a fin de alcanzar el uso óptimo de los recursos, pues según se estima —y esto no lo decimos nosotros sino publicaciones de las Naciones Unidas— más de un tercio de la captura mundial anual se pierde entre el hecho de la pesca y el momento del consumo. Algo así como el 20o/o es lo que se desperdicia en el planeta por la descomposición de productos perecederos de alimentos terrestres mal almacenados.

Una necesidad aún más imperiosa, señalan algunos, es comprender la utilidad de un enfoque de la administración de la pesca que —al considerar la noción de ecosistema— tome en cuenta el modo en que la explotación de una especie marina puede afectar a otras y al medio que las rodea, dada la interdependencia de la vida marina. Y aquí, nuevamente, se hace presente el nuevo Derecho del Mar codificando compromisos entre las naciones para combatir la contaminación de los mares allí donde se produzca el daño, ya fuere frente a nuestras costas o a miles de millas de ellas.

Si estamos viviendo ya la era de la civilización oceánica, esto supone asumir, por nuestra parte, una actitud dinámica para concertar esfuerzos ambiciosos y coherentes para saber de la riqueza de nuestro mar, hacer un inventario de él, y conferirle sentido a la lucha que ha sostenido nuestro país para que se reconozca —dentro de las 200 millas— la propiedad de todos los recursos en ellas contenidos. Para ello, aunque no contemos con capitales ni tecnología suficientes, bueno es que nos preguntemos si vamos a esperar, como simples espectadores, y siempre sentados en nuestro "banco de oro" ("banco de oro" que ahora también lo es nuestro mar), que otros, antes que nosotros, lo hagan objeto de sus capacidades de decisión y de sus actividades. Que lo hagan en sus propios litorales. Es cierto que cierta vez asumimos la iniciativa y ostentamos primacía con la pesca de la anchoveta; pero también es cierto que cuando hablamos del "mar peruano, el más rico de la tierra" no llegamos al eufemismo sino que es pura realidad, y que, por lo tanto, el mismo éxito de la pesca de la anchoveta —restándole, desde luego, las depredaciones en demasía en que incurrimos en aquel proceso— no debería ser un acontecimiento aislado sino componente de otros éxitos que deberían haberse manifestado en nuestro mar y en nuestro decurso histórico. Pero que conste que mientras el Perú no firme el nuevo Derecho del Mar difícil será conseguir los capitales y la transferencia de la tecnología necesaria, así como remota la posibilidad de asistir a un tribunal que dirima las controversias que pueden suscitarse dentro de nuestros espacios marítimos. Y el tiempo para decidir se nos está terminando. Además, ¿por qué no decidirnos a ser una gran potencia marítima? En medio de las dificultades por las que atravesamos, nuestro mar y las generosas posibilidades que nos brinda, nos deben llevar a mantener prendidas las últimas lámparas del siglo XX para encender las primeras estrellas del siglo XXI, como nación que gloriosamente sale al encuentro de su destino. Y para esta búsqueda de nuestro futuro, como heraldo del progreso y del desarrollo, y que

avanza valientemente en medio de las tinieblas de la incertidumbre, está el nuevo Derecho del Mar. El nuevo Derecho del Mar es la herramienta perfecta que se propone concertar a todas las naciones del mundo para que, juntas, protejan y exploten de modo racional los recursos que son la base de la alimentación en la humanidad, de la población en constante crecimiento y a la que es ineludible atender, además, debido a la doble urgencia de estar inadecuadamente distribuida en dimensión planetaria.

El Perú ha formado, y ha contribuido a formar, entidades tan importantes como el Instituto del Mar del Perú y la Conferencia Permanente del Pacífico Sur; pero es necesario que los gobiernos brinden más apoyo económico a las investigaciones oceanográficas y les proporcionen la autonomía que necesitan, a fin de que los resultados de las investigaciones no terminen siendo postergadas, o integradas o demasiado vinculadas a determinaciones o decisiones de tipo político que terminan por desvirtuar la importancia de la ciencia. Importa considerar que con esta conducta se compromete no sólo el destino de las actuales sino el de las futuras generaciones.

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO–COMERCIAL S.A.

CITECO

MAQUINARIA INDUSTRIAL

FINANCIACION – SERVICIO – REPUESTOS – ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 2415
CASILLA 2469 LIMA 100

TELEX: 25455 – 20026
TELEFONO: 52-40-58

LA JUSTICIA MILITAR EN ESTADO DE EXCEPCION

Capitán de Navío, CJ.
LUIS TEMPLE DE LA PIEDRA

Teniente Primero, CJ.
ALFREDO AVALOS ZELASCO

1. LA JUSTICIA PRIVATIVA MILITAR

La Carta fundamental establece en su artículo 233 inciso 1o. la autonomía y especialidad de la función jurisdiccional militar, con las prerrogativas de unidad y exclusividad. Por su parte el artículo 274 prescribe que las leyes y reglamentos respectivos regulan la organización, funciones, preparación, empleo y disciplina de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, del cual podemos deducir que a la Justicia Militar le corresponde cautelar el Orden, Moralidad y Disciplina, principios fundamentales de la vida militar, plasmados en el artículo II del Título preliminar de la Ley Orgánica de Justicia Militar.

El ejercicio de la función judicial, respecto de los delitos y faltas sometidas a su jurisdicción privativa, reprime el quebrantamiento de la ley penal, con severidad; no mira tanto subjetivamente al autor de la infracción, como objetivamente a la materia del delito, consistente en un daño al Instituto al cual pertenece el infractor. Por esta razón no constituye un Fuero para proteger la impunidad del infractor, sino por el contrario, para aplicar el rigor de la pena en aras de ejemplarización y mantenimiento de la disciplina.

El artículo 282 de la Constitución, dispone que los miembros de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, en los casos de delitos de función están sometidos al Fuero respectivo y al Código de Justicia Militar; al que debemos concordar con el artículo 275, en cuanto señala que las Fuerzas Armadas tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, y asume el control del orden interno en situaciones de emergencia.

Los delitos de función a que se refiere el artículo 282, antes mencionado, no pueden estar restringidos a los delitos "contra los deberes de funciones y las infracciones en el ejercicio del mando o autoridad" previstos y penados en la Sección VI del Libro Primero del Código de Justicia Militar, sino que por el contrario, comprenden todos los delitos tipificados por este Código, y los sancionados en los códigos comunes, en cuanto sean pertinentes, siempre que se encuentre expedita la jurisdicción militar y se trate exclusivamente de suplir alguna omisión en sus disposiciones, como lo prevé el artículo 744 del Código de Justicia Militar.

Los delitos de función están representados por todos los actos ilícitos que pueda cometer el sujeto activo (militar) cuando cumple un servicio, misión o función enmarcada dentro de los fines que le asigna la Constitución a la Fuerza Armada y Fuerzas Policiales.

La Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la República, al pronunciarse sobre la Contienda de Competencia 5-85 II Sala Penal, mediante sentencia de 10 de Abril de 1985, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 22 de Abril de ese mismo año, ha establecido que los delitos de función no se limitan únicamente a los delitos que conciernen o atañen el ejercicio del cargo desempeñado por el militar, sino también a todos aquellos que tienen relación o repercusión con las actividades que a cada militar corrresponde por el hecho de pertenecer a las instituciones armadas, pues no se requiere exclusivamente un nexo de causalidad entre el delito cometido y la función, basta la simple ocasionalidad.

2. ESTADO DE EXCEPCION

La Constitución Política del Estado al establecer que el Perú es una República democrática y social, independiente y soberana, señala como deberes primordiales del Estado la defensa de la soberanía nacional, la garantía de la plena vigencia de los derechos humanos, y la promoción del bienestar general, siendo la persona humana el fin supremo de la sociedad y del Estado.

Para el logro de tales fines, la Carta fundamental, organiza el funcionamiento de las Instituciones del Estado garantizando a los ciudadanos el ejercicio de sus derechos individuales fundamentales.

Sin embargo, los alcances del Estado de Derecho ante la presencia de fenómenos ajenos a la voluntad de sus Autoridades, que afectan profundamente la vida de la Comunidad, hace necesario se

adopten medidas oportunas y adecuadas para superarlos, debiendo la propia Constitución suspender en parte su vigencia, para que los objetivos de seguridad interna y externa se alcancen a la brevedad posible.

Tanto la guerra internacional como la conmoción interior pueden afectar sustancialmente a la Nación, aquélla porque afecta la integridad nacional, y ésta porque puede llevar a reducir a la impotencia a las autoridades constituídas, perturbando fundamentalmente el orden social y comprometiendo la estabilidad de las Instituciones.

Los denominados Estados de Excepción contemplados en el artículo 231 de la Constitución, reglamentado por la Ley 24150, constituyen una situación jurídico-político dirigida a imponer restricciones a la libertad, en razón de graves motivos de seguridad común.

La paz y la tranquilidad social pueden encontrarse perturbados en circunstancias extraordinarias, por conmociones internas o por graves conflictos internacionales cuya solución queda librada a la suerte de las armas, a la guerra. En tales circunstancias, la necesidad imperiosa de salvar el orden constitucional y la más apremiante todavía, de salvar la existencia nacional y proveer a su seguridad efectiva, han sido siempre y son los fundamentos de las medidas adecuadas al logro de esos fines, y su legitimidad, por consiguiente, no puede ser controvertida, porque como decía la vieja fórmula de los romanos "salus populi, suprema lex est".

El Gobierno debe, entonces, ser investido con los poderes que sean adecuados para cumplir el primero de todos los derechos, la primera de todas las funciones de la sociedad organizada en Estados independientes y soberanos: reestablecer la paz interior, defender la integridad de la Nación, y naturalmente los derechos y garantías de la libertad individual tienen que ser temporalmente sacrificados ante las exigencias ineludibles de dominar la rebelión o conmoción interior, o de rechazar la agresión del enemigo exterior.

La compatibilización de los valores jurídicos vinculados a la Seguridad Nacional por un lado, y las garantías de los derechos individuales por el otro, surge del llamado Poder de Policía del Estado, entendido como potestad legislativa que tiene por objeto la promoción del bienestar general, regulando a este fin los derechos individuales, expresa o implícitamente reconocidos por la Ley fundamental, o también como la potestad de restringir las libertades individuales en aras de la armonía general.

En orden a las perturbaciones clásicas de la paz y la tranquilidad pública, la Carta Magna establece, para el Estado de Emergencia la suspensión de los derechos relativos a la libertad y seguridad personales, la inviolabilidad del domicilio, la libertad de reunión y de tránsito en el territorio; y para el Estado de Sitio, por oposición, al momento de decretarlo deberá especificarse cuáles derechos continúan en vigor.

El criterio seguido por los Constituyentes de 1979, hace distingo en cuanto al contenido y alcance de cada uno de los Estados de Excepción. Así, el Estado de Emergencia puede ser decretado en caso de perturbación de la paz o del orden interno, de catástrofe o de graves circunstancias que afecten a la vida de la Nación; y el Estado de Sitio, procede decretarlo en caso de invasión, o de guerra civil o peligro inminente de que se produzcan.

La facultad de decretar Estados de Excepción por plazo determinado, en todo o en parte del territorio, es potestad del Presidente de la República con acuerdo del Consejo de Ministros, y dando cuenta al Congreso o a la Comisión Permanente.

3. LA JUSTICIA MILITAR EN ESTADO DE EXCEPCION

La Ley 24150 reglamentaria de los artículos 231 y 275 de la Constitución, establece las normas que deben cumplirse en los Estados de Excepción en que las Fuerzas Armadas asumen el control del orden interno, en todo o en parte del territorio nacional.

En su artículo 10o. prescribe como norma general que "los miembros de las Fuerzas Armadas o Fuerzas Policiales, así como todos aquellos que estén sujetos al Código de Justicia Militar que se encuentren prestando servicios en las zonas declaradas en Estado de Excepción, quedan sujetos a la aplicación del mencionado Código. Las infracciones tipificadas en el ejercicio de sus funciones son de competencia del fuero privativo militar, salvo aquellas que no tengan vinculación con el servicio. Las contiendas de competencia serán resueltas en un plazo máximo de treinta días", y en el artículo 11o. señala que "al cesar el control interno, o vencido el plazo del Estado de Excepción, las autoridades civiles del territorio correspondiente, reasumirán de pleno derecho sus respectivas funciones y atribuciones".

En los casos de intervenciones de personal militar o policial en cumplimiento o con ocasión de la misión asignada, durante la vigencia de Estados de Excepción declarados en una determinada zona, y que tengan como resultado lesiones o muerte de civiles, los

presuntos delitos o responsabilidades que pudieran derivarse de ellos, son de exclusiva competencia del Fuero Privativo Militar conforme a las normas antes señaladas; y por consiguiente el Juez Militar de Turno correspondiente al Instituto de la jurisdicción en que actuó el infractor, es el único facultado para ejercer las atribuciones que le confiere el cargo. Las Autoridades del fuero común, no tienen atribuciones para intervenir por encontrarse en suspenso su jurisdicción y competencia.

Es así que el Juez Militar, de ser el caso, procederá a realizar la diligencia de reconocimiento de cadáver y disponer se practique la necropsia de Ley en las distintas Morgues de la República en uso de las facultades que le confiere el artículo 37 de la Ley Orgánica de Justicia Militar, que dice: "Los jueces instructores pueden solicitar de oficio el apoyo que requieran de las autoridades y funcionarios militares y civiles".

Sin embargo, sería conveniente considerar la designación y nombramiento de Oficiales de Sanidad de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales como Médicos patólogos forense militares, en adición a sus funciones, en apoyo de la administración de la justicia privativa militar.

Una situación particular que merece ser destacada, son los casos de declaración de Estados de Excepción en las Provincias de Lima y Callao, en las que el control del orden interno no es asumido por un Comando Político Militar, por ser la sede del Gobierno Central.

Esta circunstancia especialísima, motiva dudas, confusión o desconocimiento de las autoridades judiciales del Fuero Común en cuanto a la aplicación del artículo 11o. de la Ley en estudio, dando lugar a que jueces de este Fuero abran instrucciones por los mismos hechos y contra el mismo personal militar o policial sometido al Fuero Privativo Militar, promoviéndose igualmente cuestiones de competencia, las que no son dirimidas en el término legal establecido. Esto da lugar a que los jueces de ambos fueros instruyan paralelamente, y que el Juez común dicte medidas privativas de la libertad contra los militares encausados, disponga la actuación de diligencias, en tanto se resuelve la contienda de competencia; además del desprestigio personal e institucional a través de ciertos medios de comunicación social interesados en socavar a las instituciones tutelares de la República.

Esta situación de duplicidad de procesos, causa malestar, preocupación y atenta contra la Moral del personal militar y policial

involucrado en los mismos, que tan sacrificadamente participa en el reestablecimiento del orden interno.

La jurisdicción militar no puede ser vulnerada recurriendo al fácil trámite de considerar todos los casos que se puedan presentar, como no vinculados al servicio, y hacer de la excepción una regla. La jurisdicción militar no es prorrogable ni renunciable, ni puede dejarse de ejercer en los casos establecidos por la Ley.

Merece especial consideración, igualmente, la excepción contenida en el artículo 8o. del Decreto Legislativo 52, Ley Orgánica del Ministerio Público, conforme a la cual "La declaración por el Presidente de la República de los Estados de Emergencia o de sitio, en todo o en parte del territorio nacional, no interrumpirá la actividad del Ministerio Público como Defensor del Pueblo, ni el derecho de los ciudadanos de recurrir o acceder a él personalmente, salvo en cuanto se refiera a los derechos constitucionales suspendidos en tanto se mantuviera vigente la correspondiente declaración; y sin que, en ningún caso, interfiera en lo que es propio de los mandos militares".

La Ley 24700 sobre investigación policial, la instrucción y el juzgamiento de delitos cometidos con propósito terrorista, otorga especial participación al representante del Ministerio Público; sin embargo, tal y cual la contempla la mencionada Ley, no opera durante la vigencia de los Estados de Excepción declarados por el Supremo Gobierno, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 8o. del Decreto Legislativo 52, y los artículos de la Constitución, 231 inciso a), que suspende los derechos constitucionales relativos a la libertad y seguridad personales, que se contemplan en los incisos 7, 9 y 10 del artículo 2o. y en el inciso 20, numeral g) del mismo artículo 2o., en cuanto a la detención preventiva a cargo de la fuerza del orden.

El Tribunal de Garantías Constitucionales al resolver el Recurso de Casación en la causa 034-87-A/TCG, mediante sentencia de 22 de junio de 1987, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 20 de agosto del mismo año, consideró que la resolución de la Segunda Sala de la Corte Suprema de la República que dirimió la contienda de competencia a favor del Fuero Común a raíz de una denuncia por delito contra la libertad individual, y no al Fuero Militar, emana de un procedimiento irregular, no tiene fundamento legal alguno y desvía la jurisdicción predeterminada por la ley; conforme al artículo 8o. del Decreto Legislativo 52 el Ministerio Público no tenía competencia en el área de la jurisdicción militar para plantear acción penal en contra del Jefe Militar, pues las garantías individuales comprendi-

das en los incisos 7, 9, 10 y 20 de la Constitución, estaban suspendidos, y esto significa, que el Jefe Militar toma el control de la zona.

Todo esto no hace sino corroborar la plena vigencia de la jurisdicción militar para los casos de delitos de función, por haber ocurrido a causa o en el ejercicio del cargo, y por la limitada intervención de las autoridades civiles durante los Estados de Excepción a que se refiere el artículo 11o. de la Ley 24150. La jurisdicción está, pues, dada en razón de la persona del sujeto activo del delito.

Finalmente, señalaremos que la vigencia del Fuero Privativo Militar durante los Estados de Excepción, en supuestos de hecho que en situaciones normales del Estado de Derecho le corresponde al Fuero Común, se sustenta además de los motivos que dieron lugar a declararlo, en el artículo 233 inciso 6o. de la Constitución interpretada contrario sensu, conforme al cual el Fuero Común deja de administrar justicia por imperio de una norma clara y específica como son los artículos 10o. y 11o. de la Ley 24150.

4. COMISIONES DE INVESTIGACION

Un tema de actualidad relacionado con la Justicia Militar es el de las Comisiones de Investigación, y en particular la nombrada por el Congreso de la República con motivo de los debelamientos de los motines de reclusos ocurridos el año pasado en diversos penales de Lima y Callao por orden del Supremo Gobierno y a cargo de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales.

El artículo 180 de la Constitución faculta al Congreso y a cada Cámara a nombrar Comisiones de Investigación sobre cualquier asunto de interés público y determina que es obligatorio comparecer bajo los mismos apremios que se observan en el procedimiento judicial. Pueden ser objeto de investigación todos los actos que son de competencia del Parlamento en cuanto a su función legislativa y de fiscalización a que se refiere el artículo 186 de la misma.

Estas facultades generales están limitadas por la prohibición contenida en el inciso 2o. del artículo 233 de la Carta Fundamental en materia de Garantías de la Administración de Justicia que establece: "La independencia en su ejercicio. Ninguna autoridad puede avocarse causas pendientes ante el organismo jurisdiccional ni interferir el ejercicio de sus funciones. Tampoco puede dejar sin efecto resoluciones que han pasado en autoridad de cosa juzgada ni cortar procedimientos en trámite ni modificar sentencias ni retardar su ejecución.

La limitación anotada debe ser concordada con lo dispuesto por el artículo 2o. inciso 20, numeral 1) relacionado con la libertad y seguridades personales, que dice: "ninguna persona puede ser desviada de la jurisdicción predeterminada por la ley, ni sometida a procedimientos distintos de los previamente establecidos, ni juzgada por tribunales de excepción o comisiones especiales creadas al efecto, cualquiera que sea su denominación".

Los representantes a Congreso pueden pedir datos e informes que estimen necesarios para su cometido a diversas dependencias del Estado taxativamente señaladas, entre las que no figuran lo órganos jurisdicionales; asimismo no existe obligación de suministrarle documentación, conforme a lo señalado por el inciso 20, numeral a) del artículo 2o. de la Constitución que señala que nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda. El antecedente histórico del artículo 180o. vigente es el 119 de la Constitución de 1933, que sí establecía expresamente esta obligación, pero al no haberlo considerado, resulta que esa no fue la voluntad del constituyente.

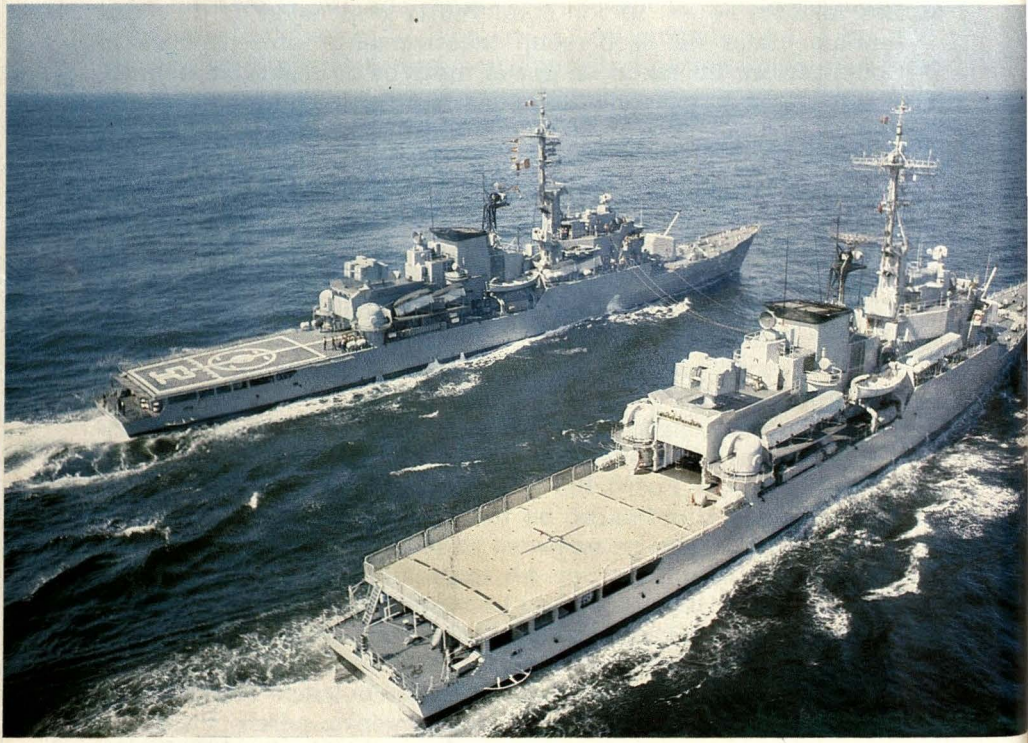
En igual forma los incisos 1 y 14 del artículo 233 de la Constitución, disponen que no existe ni puede establecerse jurisdicción alguna independiente, y la prohibición de ejercer función judicial por quien no ha sido nombrado en la forma prescrita.

Cualquier pedido de información que se formule directamente a los jueces militares, sería atentatorio de la reserva de la instrucción a que se refiere el artículo 433 del Código de Justicia Militar, incurriendo en caso de hacerlo en delito de Infidencia previsto y penado en el artículo 86o. inciso 7o. del Código mencionado, que señala que cometen dicho delito los miembros auxiliares de la justicia militar que violan el secreto de la instrucción, haciendo accesible a quien la ley no le da intervención en ella divulgando las diligencias o los datos que arrojen cualquier pieza de la instrucción.

5. CONCLUSIONES

a. La función jurisdiccional militar es autónoma y especializada, con las prerrogativas de unidad y exclusividad.
b. El Fuero Privativo Militar no constituye un Fuero para proteger al infractor, sino que por el contrario, para aplicar el rigor de la pena en aras de ejemplarización y mantenimiento de la disciplina.

c. Los Estados de Excepción conllevan la suspensión de derechos fundamentales de la persona taxativamente prescritos en la Constitución, en razón de graves motivos de seguridad común, y se declaran en ejercicio del poder de policía del Estado.
d. Los delitos de función no se limitan únicamente a los delitos que concierne o atañen el ejercicio del cargo desempeñado por el militar, sino a todos aquellos que tienen relación o repercusión con las actividades que a cada militar corresponde por el hecho de pertenecer a las instituciones armadas, pues no se requiere exlusivamente un nexo de causalidad entre el delito cometido y la función, basta la simple ocasionalidad.
e. Los casos de intervención de personal militar o policial en cumplimiento o con ocasión de la misión asignada durante la vigencia de los Estados de Excepción declarados en una zona determinada, y que tengan como resultado lesiones o muerte de civiles, los presuntos delitos o responsabilidades son de exclusiva competencia del Fuero Privativo Militar. Las autoridades judiciales del Fuero ordinario, no tienen atribuciones para intervenir, por encontrarse en suspenso su jurisdicción y competencia.
f. La jurisdicción militar por ser improrrogable e irrenunciable, no puede dejar de ejercerse en los casos establecidos por la Ley, debiendo en todo caso el Fuero Común promover las cuestiones de competencia.
g. El Ministerio Público del Fuero Común no tiene competencia en el área declarada en Estado de Emergencia para plantear acción penal contra el Jefe Militar que tiene el control de la Zona, pues las garantías individuales suspendidas durante su vigencia, le impiden interferir con lo que es propio a los mandos militares.
h. Las comisiones de investigación nombradas por el Congreso o por cada Cámara en particular, no ejercen jurisdicción, estando limitada su investigación a su función legislativa y de fiscalización en el ámbito político administrativo; con una mayor razón cuando con anterioridad al ejercicio de sus funciones ya se ha instaurado un proceso judicial.
i. Los representantes a Congreso solamente pueden pedir datos e informes a las dependencias públicas taxativamente señaladas por la Constitución, entre las que no figuran los órganos jurisdiccionales del Estado; así como en ningún caso procede remitir documentos.



EL REABASTECIMIENTO EN LA MAR

Capitán de Fragata
CARLOS VALENCIA GUERRA

Cuando una Fuerza de Tarea prolonga sus actividades en una Area de Operaciones específica por un tiempo considerable y su existencia de combustible disminuye hasta un 40o/o de su capacidad máxima, se hace necesario el reabastecimiento en la mar, en la misma Area de Operaciones; es en esta circunstancia que es indispensable la presencia de un buque petrolero, con una capacidad de entrega suficiente para rellenar los tanques de las unidades componentes de la Fuerza, con una dotación bien entrenada, capaz de efectuar el reabastecimiento de combustible tanto de día como de noche y en un mínimo tiempo. Esta capacidad exige también características operacionales acordes con los buques a los cuales se va a entregar petróleo, y estar dotado de elementos de navegación precisos que le permitan efectuar *rendez vouz* seguros y preferentemente nocturnos, y simultáneamente, cumplir planes zig-zag para protegerse de ataques tanto desde el aire, como desde el mar o debajo de él.

En la Marina de Guerra del Perú contamos actualmente con unidades modernas tales como fragatas y corbetas misileras, cuyas velocidades son del orden de los 36 nudos, y por lo tanto, los reabastecimientos deben realizarse a velocidades similares y no en otras muy por debajo por las siguientes razones:

a) Facilita el ataque de torpedos lanzados desde su submarino.

b) Facilita la resolución de problema de tiro con cañones y/o misiles disparados desde una fuerza antagónica.

c) Velocidades muy bajas en buques veloces causarán problemas en sus máquinas propulsoras tales como vibraciones y aumentos de temperaturas.

Atendiendo a la seguridad de la maniobra, lo recomendable es efectuarla por la noche, y con la finalidad de disminuir el tiempo de la misma, deberá efectuarse por ambas bandas. De esta forma se puede afirmar que durante una noche (12 horas) puede reabastecer de combustible un solo buque petrolero a toda una Fuerza de Tarea compuesta hasta por ocho unidades combatientes.

Para lograr este nivel de eficiencia, deberá tenerse en cuenta tres aspectos:

a) Completamiento de personal idóneo en todas las estaciones,

b) Equipamiento completo para la maniobra. Con accesorios y maquinarias, tales como winches, plumas y bombas en buen estado, y

c) Un entrenamiento constante que obligue al personal a un esfuerzo profesional permanente tanto en el mantenimiento de la maquinaria que interviene en la maniobra como en el perfeccionamiento y la "puesta a punto" de las habilidades propias que son necesarias en cada uno de los tripulantes que cubren puesto en las Estaciones de Reabastecimiento y que lo preparan y acondicionan sicológicamente para efectuar este tipo de maniobras, aun en condiciones adversas de mar y aunque se presenten fallas de material en las unidades.

El reabastecimiento de combustible en la mar consta básicamente de dos fases:

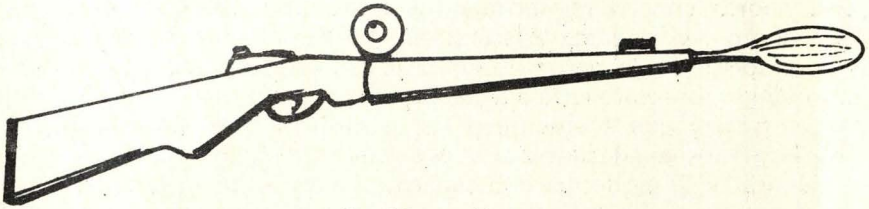
1) La fase de maniobra de buques.— Que consiste en el posicionamiento de las Unidades y en el acercamiento de la unidad que recibe a la unidad que entrega, para luego acomodarse a su velocidad y rumbo, tratando de mantenerse paralelo durante todo el tiempo que dure la maniobra.

2) La fase de entrega.— Consiste en las acciones que se ejecutan en cuanto los buques se encuentren uno al costado del otro y en rumbos paralelos. Es este el momento en que se materializa el reabastecimiento de combustible en la mar.

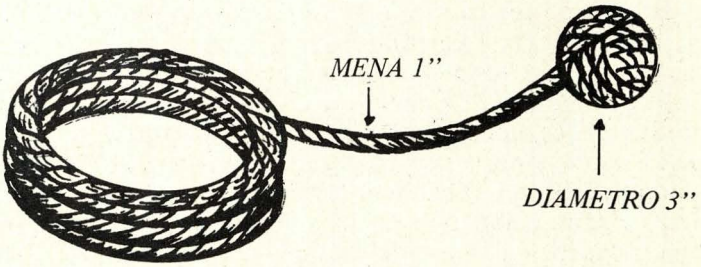
Se inicia con la llegada de la línea lanzada desde el buque petrolero, ésta puede ser lanzada por el "hombre-jibilay" directamente con la fuerza de sus brazos o disparando un fusil lanza línea; en el primer caso, que es el más marinero, depende tanto de la habilidad del maniobrista para lanzar, como de la técnica en confeccionar dicho jibilay, el cual para ser óptimo debe estar confeccionado de cabo nylon muy delgado con una mena aproximada de 1/2" y con una "piña" con alma de plomo y de un diámetro de más o menos 3 pulgs., de modo de contar con una relación máxima entre el peso de la "piña" y el de la línea que es lanzada; de esta forma se podrá alcanzar de 30 a 40 metros en la lanzada. De lo contrario deberá contarse con un fusil lanza-línea que puede llegar hasta los 100 metros con la línea.

Esta línea deberá ser cobrada en forma manual por personal del buque que recibe. Así se cobrará en primera instancia la línea mensajera, la cual estará unida al triángulo que contiene los cabos que al cobrarlos llevarán el cable andarivel y la manga, así como la línea de distancia y la línea telefónica.

El bombeo del combustible debe tener una presión constante en la línea de 100 p.s.i, promedio, lo que significa que una línea sin contrapresiones deberá bombear unos 800 barriles/hora, de combustible



Fusil Lanza-línea



Jibilay

tipo bunker 5 ó diesel 2, y un mayor régimen en caso de combustibles de menor viscosidad.

Durante maniobras de reabastecimiento en épocas de emergencia los buques deberán ejecutar planes zig-zag, para lo cual deberán estar lo suficientemente entrenados efectuando los cambios de rumbo en forma sincronizada, teniendo en cuenta los tiempos muertos y radios de giro propios de cada tipo de buque. Para la ejecución de estos planes zig-zag en prevención de ataques submarinos deberán contarse con velocidad mayores de 12 nudos, en la mayoría de los casos.

TIPOS DE COMBUSTIBLE A REABASTECER

En la actualidad debe considerarse la necesidad de reabastecimiento de varias clases de combustible a una misma unidad, tal como combustible para máquinas principales, calderas, grupos electrógenos y además para las aeronaves embarcadas, el cual posee características

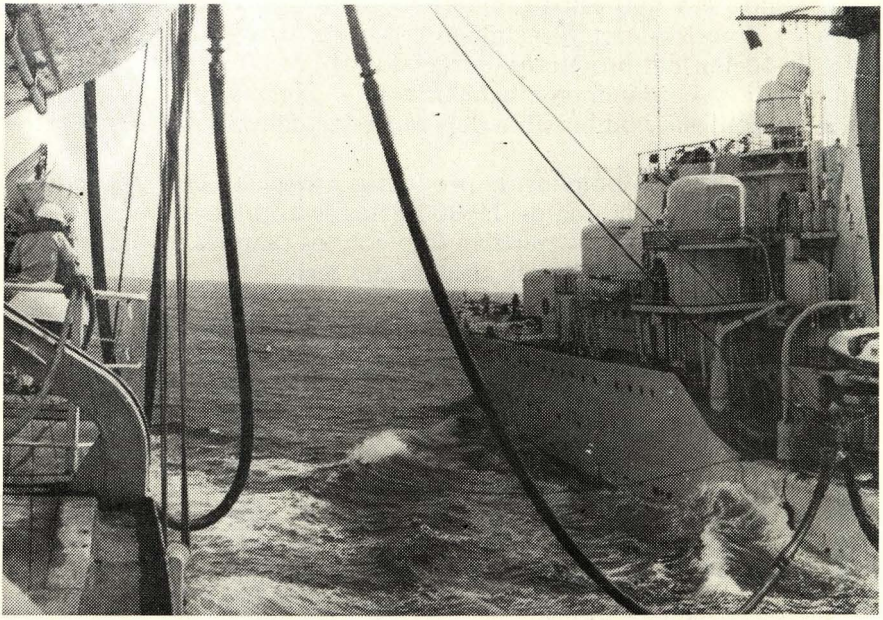
especiales de pureza y almacenamiento interior que garantice una limpieza acorde con los requerimientos del combustible para aeronaves a fin de no perder características que puedan afectar posteriormente el desempeño de la aeronave embarcada. Asimismo deberá contarse con mangas especialmente adecuadas al trasegado de este fluído. Esta situación hará que evolucionen las maniobras de Reabastecimiento en la Mar a fin de adecuarse al nuevo requerimiento.

Las unidades modernas con capacidad para porta o posa helicópteros, necesitan en la guerra moderna ejercer plenamente su capacidad de alarma temprana contando con una aeronave que cumpla funciones de vigilancia propias, sobre todo en condiciones de silencio electrónico que puede ser total o parcial y que en todo caso limita la capacidad de búsqueda electrónica en el horizonte. Pero no sólo ahí termina su utilidad, sino que al detectarse un blanco posible, cualquiera sea el medio de detección, se necesitará siempre la confirmación de dos o tres canales para la decisión de utilizar sus armas ofensivamente, sobre todo si son tan mortíferas, sofisticadas y caras, como es un misil. Si se obtiene la información MAGE, se requerirá obligado una confirmación por radar o visual, aparte de informaciones de inteligencia. Es en esta circunstancia que se presenta como indispensable el concurso del helicóptero embarcado para confirmar visualmente o por radar la presencia del blanco enemigo, y optar sin duda alguna por el uso de las armas ofensivamente.

Un helicóptero con capacidad de embarcarse como un AB—212 tiene un consumo horario promedio de 55 gal/hora; luego, utilizando el medio aéreo embarcado unas 05 horas diarias, consumirá 275 gal/día. Lo que quiere decir que antes de QUINCE (15) días de operación con aeronaves, se debe ya pensar en un reabastecimiento de combustible para los helicópteros embarcados. Se sobreentiende que en caso de probabilidad de ataque enemigo las horas de uso de aeronaves embarcadas será más necesario y el Comandante del buque puede verse limitado por combustible lo que sería muy riesgoso en esas circunstancias.

Pero el combustible para helicópteros (JP-5), tiene especificaciones muy exigentes de pureza para garantizar una operación óptima de la aeronave. Son necesarios tanques especiales aislados, que ofrezcan garantías y además mangas especiales, puesto que este combustible tiene acción corrosiva sobre el material constitutivo de la mayoría de mangas.

Los buques clase "Zorritos" cuentan ya con tanques que pueden adaptarse a este tipo como son los tanques No. 7 y No. 8 llamados de "Productos Especiales".



Buques en maniobra de reabastecimiento en la mar.

Estos tanques tienen una capacidad total de 91.966 galones y están situados tanto a babor como a estribor conformando así CUATRO (4) tanques con las siguientes capacidades individuales:

Tanque No. 7 Babor:	23,685.1
Tanque No. 7 Estribor:	23,685.1
Tanque No. 8 Babor:	22,979.9
Tanque No. 8 Estribor:	22,979.9

Estos tanques se aíslan del resto de tanques comerciales hasta por CUATRO (4) válvulas, dando así garantía de aislamiento de los productos que pudieran encontrarse en los otros tanques. Además, están conectados entre sí por tuberías cruzadas, teniendo así flexibilidad para trasegarlas de un tanque a otro, como por ejemplo del tanque 7 estribor al 8 babor ó del 8 estribor al 7 babor y viceversa, cumpliendo otro requisito de almacenamiento de este combustible. Incluso cuentan con bombas especiales que trabajan con los productos que se almacenan en estos tanques "especiales". Solamente restaría efectuar

un trabajo para que estos tanques se adapten perfectamente a este uso y es dotarlas de un revestimiento especial de pintura epóxica que evite la acción del producto almacenado sobre las paredes metálicas del tanque y contaminen finalmente éste. Incluso las tuberías que trabajan con este combustible deberán estar convenientemente recubiertas.

Existen DOS (2) bombas de productos especiales con una capacidad de bombeo cada una de 19,000 galones/hora de producto como promedio. Estas bombas trabajan sólo con los tanques de "productos especiales" y poseen tuberías aisladas del resto.

Estas tuberías deberán estar provistas además de filtros muy finos de características exigentes para conservar la pureza del combustible.

Problema aparte representa la maniobra de reabastecimiento en la mar de este líquido. Aparte de requerir mangas de material que se adapte a las características de este combustible, debe adaptarse a las condiciones de la toma del buque receptor. Lo más adaptable en este caso serían mangas de diámetro de 3" y con terminal de "cola de chancho", para así poder bombear a los tanques del buque receptor sin problemas de unión de las respectivas tomas. Además, para lograr entregar el combustible para los helicópteros, debe armarse una maniobra especialmente hecha para este fin, pues las mangas normales de 6" de los buques petroleros no sirven para trasegar el JP-5 por problemas de limpieza y corrosión de este combustible. Asimismo con los aparejos existentes sólo puede armarse una maniobra por vez, lo que quiere decir que deberá hacerse una maniobra de reabastecimiento para entregar combustible para las máquinas de la unidad naval y otra maniobra completa de reabastecimiento para entregar el combustible para las unidades aéreas embarcadas ya que se requerirá en la práctica, "desarmar" la maniobra normal con las mangas de 6" y "armar" una nueva con las mangas especialmente adaptadas para el JP-5.

Como vemos es todo un problema el lograr reabastecer del difícil JP-5 a las unidades posa y porta-helicópteros, pero es un problema que hay que afrontarlo cuanto antes, de lo contrario nos arriesgamos a que se presenten con mucha probabilidad en caso de un conflicto, situaciones en las que un Comandante de una unidad teniendo embarcados helicópteros no los pueda utilizar por haberse agotado el combustible y privarse de una vigilancia indispensable en un medio ambiente de silencio electrónico y/o no poder certificar la identidad de un hipotético blanco para decidir un disparo sin demora y con certeza absoluta de eficacia.

EL PERU, MIEMBRO DEL CONSEJO DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Capitán de Navío
MARCOS BRAVO VELARDE

Durante las elecciones de la XV Asamblea de la OMI, llevada a cabo entre el 9 y el 20 de noviembre en Londres, el Perú fue elegido miembro del Consejo. Esta distinción, obtenida por una favorable votación, constituye para el país un logro de gran importancia en el ámbito marítimo internacional porque coloca al Perú en los niveles de mayor preponderancia entre los países de la región del Pacífico.

La Dirección General de Intereses Marítimos es el organismo de la Marina de Guerra que, en su condición de "Punto Focal Nacional", tiene a su cargo las relaciones con esta Organización Internacional, habiendo propiciado y apoyado con los sectores correspondientes del Gobierno la postulación del Perú al Consejo de la OMI.

La OMI, organismo internacional especializado de las Naciones Unidas, se ocupa exclusivamente de asuntos marítimos y, en especial, del fomento de la Seguridad de la Navegación y la Prevención de la Contaminación del Mar ocasionada por los buques. A la fecha, la OMI está constituida por 131 Estados y 1 miembro asociado que es Hong Kong. El principal objetivo de la OMI es facilitar la cooperación entre los Gobiernos en cuestiones técnicas y afines relacionadas con el transporte marítimo, especialmente en lo relativo al fenómeno de la seguridad de la vida humana en el mar y a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques.

La OMI ofrece un foro internacional en el que los Estados miembros y las organizaciones interesadas intercambian información y deliberan y procuran resolver problemas relacionados con cuestiones técnicas, jurídicas y de otras índoles concernientes al transporte marítimo y la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

El Consejo de la OMI, al cual el Perú ha accedido por elección, está constituido por 32 Estados miembros que tienen a su cargo la dirección de los asuntos de la Organización en el tiempo que media entre los períodos de sesiones de la Asamblea, es decir por dos años, los mismos que pueden ser prolongados por reelección. Consecuentemente, el Perú se encuentra en una situación expectante en cuanto a su participación dentro del seno de este Organismo rector.

El trabajo de esta Organización se traduce principalmente en Convenios, cuyo número supera la veintena, los que en su mayoría han sido adoptados por el Perú, considerándose que el nuestro es un país con una de las mayores condiciones y vocaciones marítimas en Latinoamérica. Igualmente, la Organización tiene un trabajo importante en lo que se refiere a Cooperación Técnica, traducida en misiones de expertos, cursos, equipamiento y auspicio de la Universidad Marítima Mundial de Malmo, en donde se han preparado y se están preparando oficiales de la Marina peruana, todo lo cual contribuye a apoyar las actividades marítimas y, por ende, al desarrollo socio—económico del país.

Entre los logros de la Cooperación Técnica auspiciados en el Perú por la OMI podemos señalar el PROYECTO DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARITIMO, denominado "DESTRANSMAR", que se inició en el año 1982 y culminó en 1985 con logros que hace que dicho proyecto constituya una experiencia con resultados plausibles, en los que la combinación de la Cooperación Técnica Internacional, conjuntamente con la movilización de elementos nacionales entre los sectores públicos y privados, ha permitido que este proyecto culmine con éxito y sea considerado dentro de la comunidad marítima internacional como un modelo para los otros países.

El trabajo técnico de la Organización corre a cargo de varios Comités.

Estos son, el primero, el Comité de Seguridad Marítima (CSM), que cuenta con la ayuda de once Sub Comités que se ocupan de temas concretos en el marco del mandato general del CSM. Estos Sub Comités son los de Seguridad de la Navegación; Radiocomunicaciones; Dispositivos de Salvamento; Normas de Formación y Guardia; Transporte de Mercancías Peligrosas; Proyecto y Equipo de Buque; Protección contra Incendios; Estabilidad y Líneas de Carga; Seguridad de Buques Pesqueros; Contenedores y Carga, y Graneles Químicos.

El segundo de los comités técnicos es el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), que se encarga de las actividades de la Organización encaminadas a la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. El Sub Comité de Graneles Químicos sirve también de órgano auxiliar del CPMM en cuestiones relacionadas con la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por productos químicos.

El tercer comité importante de la Organización es el Comité Jurídico, que se ocupa de las cuestiones de esta índole relativas al trabajo de la OMI.

El cuarto comité es el Comité de Cooperación Técnica, que examina y coordina las actividades de la OMI en relación con el fomento de la cooperación técnica y ayuda a los países en desarrollo.

Los cuatro comités citados, principales, están reconocidos e institucionalizados en el Convenio constitutivo de la OMI.

Un quinto comité, el Comité de Facilitación, se ocupa de las medidas para simplificar y reducir a un mínimo la documentación relacionada con el tráfico marítimo internacional. Este constituye un órgano auxiliar del Consejo.

Por medio de estos comités y de sus órganos auxiliares, la OMI emprende programas y toma medidas destinadas a elaborar normas y reglamentaciones internacionales para acrecentar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación en los océanos.

Desde el inicio de sus actividades, la OMI ha subrayado en todo momento la necesidad de garantizar que las reglamentaciones internacionales, y en particular las adoptadas por ella, cuenten con la aprobación del mayor número posible de Estados miembros. Este interés por encontrar soluciones aceptables para todos se extiende a todos los aspectos de la labor de la OMI.

Esta política de cooperación ha conducido a una extraordinaria unanimidad en asuntos decisivos. Los convenios más importantes adoptados bajo los auspicios de la OMI han sido ahora ratificados por la gran mayoría de los países marítimos.

Si bien los 131 Estados miembros de la OMI están unánimemente dedicados al fomento de 'una navegación segura y un mar más limpio', reconocen también que las dificultades que se presentan para lograr estos objetivos son considerables.

El programa de asistencia técnica beneficia por igual a los países desarrollados y a los países en desarrollo. Los primeros salen beneficiados del acrecentamiento paulatino de las normas universales de seguridad marítima y de prevención de la contaminación; pero el pro-

grama proporciona también, a los países en desarrollo, un medio excepcional de adentrarse en el complejo mundo tecnológico del transporte marítimo internacional de los años de 1980.

Acrecentar la seguridad y reducir la contaminación son metas deseables en sí mismas. Al mismo tiempo, existen buenas razones comerciales que justifican la campaña internacional de la OMI encaminada a implantar normas más rigurosas. Los países que dejen de cumplir las nuevas normas pueden encontrar que sus buques tropiecen con dificultades cuando traten de comerciar con los puertos de muchas naciones, mientras que un historial negativo en lo referente a la lucha contra la contaminación puede originar primas de seguro elevadas y otras desventajas financieras.

Por consiguiente, los objetivos del programa de asistencia técnica se hacen más importantes cada año. Un intercambio internacional de expertos, cuidadosamente dirigido, es la única forma práctica de garantizar que los países en desarrollo reciban toda la ayuda posible para poder cumplir con los convenios internacionales y nuevos procedimientos operacionales.

El programa de asistencia técnica es igualmente importante para los países desarrollados. Un buque deficiente es una amenaza para todos los que sacan provecho del mar y no simplemente para los que navegan en él y lo utilizan. Un buque tanque mal utilizado puede contaminar las playas de cualquier país y no únicamente las del país cuyo pabellón enarbola.

La formación es el factor básico del programa de asistencia técnica. En el caso de muchas naciones desarrolladas, el ritmo del progreso en el sector marítimo viene dictado por la disponibilidad de personal con la debida formación. Es éste un recurso que escasea. Es posible llenar el vacío, hasta cierto punto, contratando expertos de otros países; pero, en definitiva, es necesario que cada nación marítima cuente con sus propios recursos humanos.

La importancia atribuida al programa de asistencia técnica queda demostrada por el hecho de que hasta el 45 o/o del total anual del activo líquido de la OMI se dedica a dicho programa. Esta ayuda financiera va destinada a financiar misiones a países en desarrollo, proyectos especiales, formación mediante becas, organización de seminarios y cursillos prácticos, así como la provisión de una serie de servicios de asesoría conexos.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) constituye la principal fuente de fondos para esta labor. Gran parte

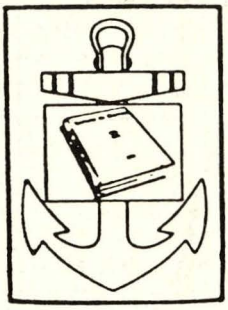
de la financiación se pone a disposición de los distintos países por medio de la llamada cifra indicativa de planificación. Se asigna al país cierta cantidad de ayuda y éste ha de determinar luego la forma en que va a ser utilizada. La cantidad asignada a proyectos de asistencia relacionados con el desarrollo marítimo —y por lo tanto con la participación de la OMI— tiene igualmente este origen.

Asimismo el PNUD presta asistencia para proyectos inter—regionales, en los que interviene un mayor número de países.

Cima del programa de cooperación técnica de la OMI y, con mucho, su elemento más importante, es la Universidad Marítima Mundial creada por la OMI en Malmo, Suecia. Fue inaugurada en 1983 y tiene como objetivo la formación de administradores marítimos de categoría superior, profesores, examinadores, inspectores, investigadores de siniestros marítimos y otros profesionales de categoría análoga, quienes, de hecho, tendrán a su cargo la implantación efectiva de las normas de la OMI.

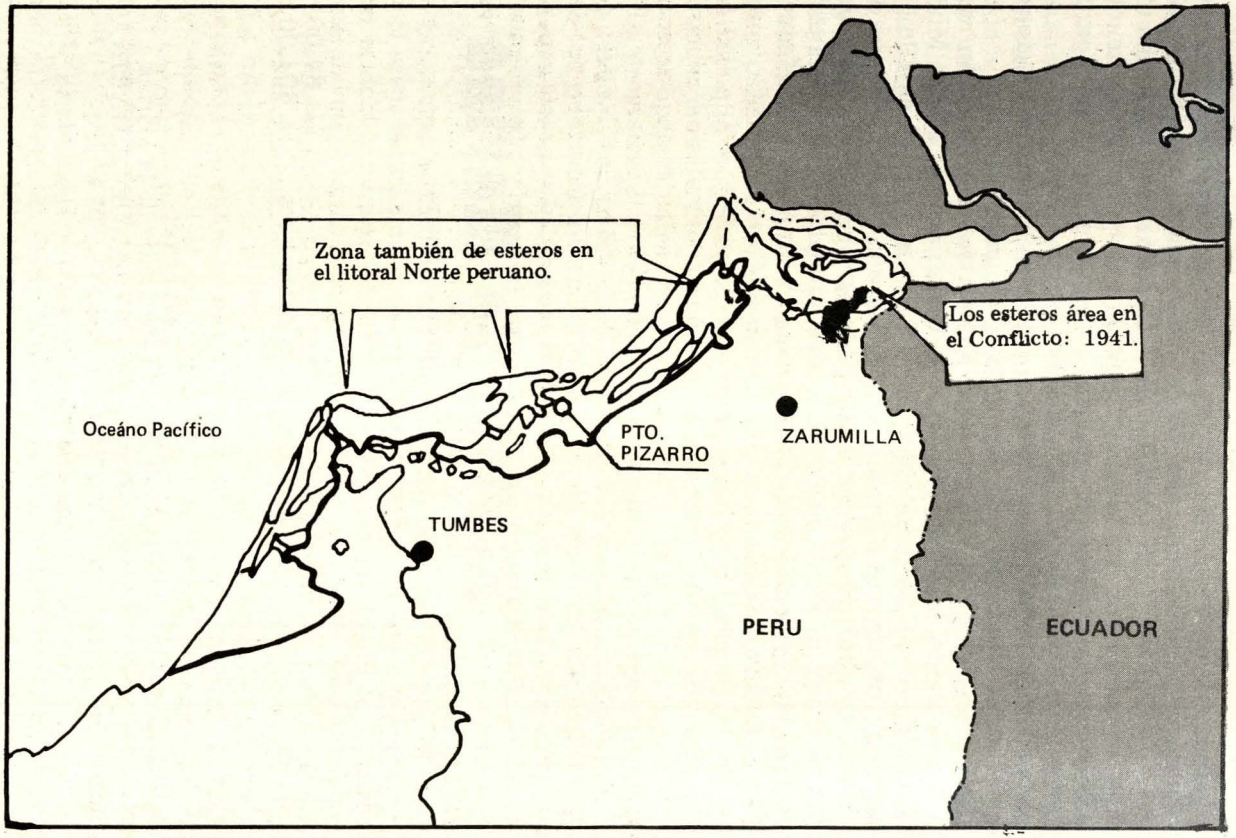
Revista de Marina

Publicación bimestral



Precio por ejemplar I/. 84.00
Suscripción anual: 6 ejemplares I/. 504.00

Suscripciones en:
Dirección de Información de la Marina
COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA
Teléfono 635151 — 240 — 134
Av. Salaverry Cdra. 24 — Jesús María
Lima — Perú


Zona también de esteros en el litoral Norte peruano.
Los esteros área en el Conflicto: 1941.
Oceáno Pacífico
PTO. PIZARRO
ZARUMILLA
TUMBES
PERU
ECUADOR

LA FLOTILLA DE PATRULLERAS DE LOS ESTEROS EN EL CONFLICTO DE 1941

Capitán de Fragata (r)
SALVADOR MARIATEGUI Y CISNEROS

DESPUES DEL COMBATE DE HUALTACO

El combate de Hualtaco, de 23 de julio de 1941, en el Lago Pampa Cebollas, de los Esteros, tuvo —como expresé en mi entrega anterior— consecuencias importantes en el curso de las operaciones bélicas. Sólo años después —reitero—, por los partes oficiales del adversario, se pudo llegar a saber que las tropas transportadas que, en convoy, habían podido penetrar a los esteros por Puerto Bolívar y se hallaban camufladas al lado este de la isla Seca tenían un designio de cuidado. Avanzando hacia Aguas Verdes y Bramador estas tropas debían atacar, por la retaguardia, el flanco izquierdo de nuestras posiciones. Dicho objetivo no pudo efectivizarse por la vigilancia y las acciones en el sector de los esteros de las patrulleras peruanas y el bloqueo impuesto por ellas. Vigilancia y bloqueo que hacían vana toda esperanza, por parte de las fuerzas contrarias, de llevar a cabo su desembarco e, incluso, de recibir apoyo y refuerzos por los esteros.

Las autoridades militares competentes entonces, tampoco los comentaristas oficiosos del curso de la contienda han hecho hincapié en este hecho. Por mi parte, no he de aludir a las causas o motivos de ello, pero no puedo dejar de expresar que en esto ha habido mucho de mezquindad personal.

A las 07:30 p.m., la P—101, bajo mi mando, y la P—102 zarparon hacia El Salto, en donde, por el teniente Jorge Barreto, supimos que el Jefe de Estado Mayor de la 1ra. División Ligera, Tte. Crnl. Manuel Odría, había dado a saber, telefónicamente, que las tropas peruanas habían ocupado la antigua frontera, desalojando de ella a las fuerzas ecuatorianas; que, en cuanto a la Flotilla de Patrulleras peruana, ésta debía seguir hostigando al enemigo en Hualtaco, a efectos de impedir toda concentración de sus efectivos, regresando después también a

Capones con el objeto de evitar cualquier sorpresa.

Dispuse, pues, el zarpe hacia Pampa Cebollas, a cuyas aguas llegamos a las 06:20 del día siguiente.

No puedo dejar de consignar que el P—103, bajo órdenes del teniente Jorge Barreto, volvió a vararse en el bajo de siempre. Lo había marcado el teniente Díaz Zumaeta con un palo, más un zapato viejo en su extremo, para hacerlo más visible; pero ni modo ¡allí iba siempre la quilla del buque de Barreto!

El P—98, al mando del alférez de fragata Germán Castillo, avanzó hasta la boca del Hualtaco, internándose en él y haciendo saber su presencia con ráfagas cortas de su ametralladora.

Cuando se nos reunió a la fuerza, navegamos hacia el extremo oeste del lago, donde están las bocas que comunican a Maravillas, San Gregorio y la del estero Corea, que avanza hasta Payana, así como a la de Cayanca. Llegados allí, se hicieron disparos de cañón.

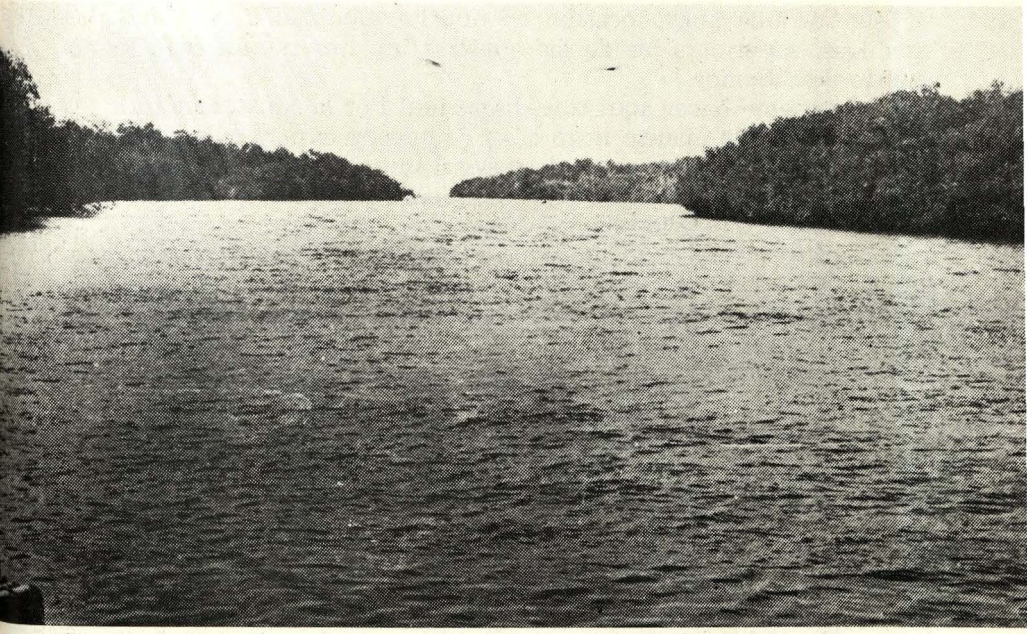
No avistamos nada, y por ser bastante avanzada la vaciante, dispuse el regreso a El Salto de las P—103 y P—98, y el avance de la P—101 y de la P—102 a Capones, pero navegando por el canal norte de Corea, utilizando esta ruta por primera vez, con la idea de que si las fuerzas enemigas contenidas por nuestra presencia en Pampa Cebollas hubieran podido, en horas de la vaciante, trasladar sus tropas hacia Payana, cuando el regreso de nuestras patrulleras hacia Capones —en la única vez que sucedió—, pues mi buque con la P—99 mantuvo la vigilancia una noche y con la P—102, la otra siguiente.

La navegación la hicimos en disposición de combate y, finalizando ya el cruce del canal, recibimos fuego enemigo proveniente de los angostos caños de la orilla sur de la isla Tembleque, fuego que contestamos también reciamente. En las tres ocasiones que esto sucedió no pudimos conocer los resultados de nuestros disparos, pues los cañones eran tan angostos que ni la P—99, al mando del alférez de fragata Jorge Bellina, podía penetrar.

Durante el itinerario aproveché cuanto pude para hacer el croquis del canal. El cabo Jorge Yugra iba sondeando infatigablemente el estero, que es bastante ancho y con buen fondo. La vegetación circundante era igual a la de toda la región y lo suficientemente alta como para cubrir y ocultar en sus vueltas la superestructura de un buque como el *Atahualpa*.

El canal de Corea era el que había utilizado este buque en su retirada después del combate que sostuviera con mi buque el 19 de julio.

Salimos del canal, navegamos al este de las islas Vacas y fondeamos en Capones a las 09:00.



Vista de uno de los canales de los Esteros en momentos de iniciarse la pleamar. El estrecho que se aprecia en la parte superior conduce al Océano Pacífico.

Apenas fondeamos las P—101, P—102 y P—99 en Capones, a las 09:00 del 24 de julio, dispuse —pero de forma siempre que dos de las unidades se mantuvieran listas para combate— que se limpiacen las piezas de artillería de los buques. Se empezó con la P—101.

A las 13:30 percibimos el ruido creciente de un motor. Ordené aprestos de combate. Pronto vimos que se trataba de un avión, de color verde y apariencia de caza. A la voz de " ¡Fuego!", de los tres buques brotaron los trazadores hacia el avión. Este ascendió, virando después para alejarse de la zona.

Para poderse hallar listos a maniobrar ante cualquier emergencia, los buques tenían levadas las anclas, y cuando nos disponíamos a tomar fondeadero, súbitamente avistamos, a las 14:00 horas, una lancha ecuatoriana que salía del estero Corea. Dispuse inmediatamente zarpe para capturarla. Esta, por su parte, al apercibirse también de nuestra presencia, cambió de rumbo y se alejó con presteza. Abrimos fuego. La distancia no nos permitió apreciar resultados.

Esta fue una nueva ocasión en que la velocidad de las unidades enemigas, superior a las de las nuestras, no nos permitieron lograr cuanto deseábamos.

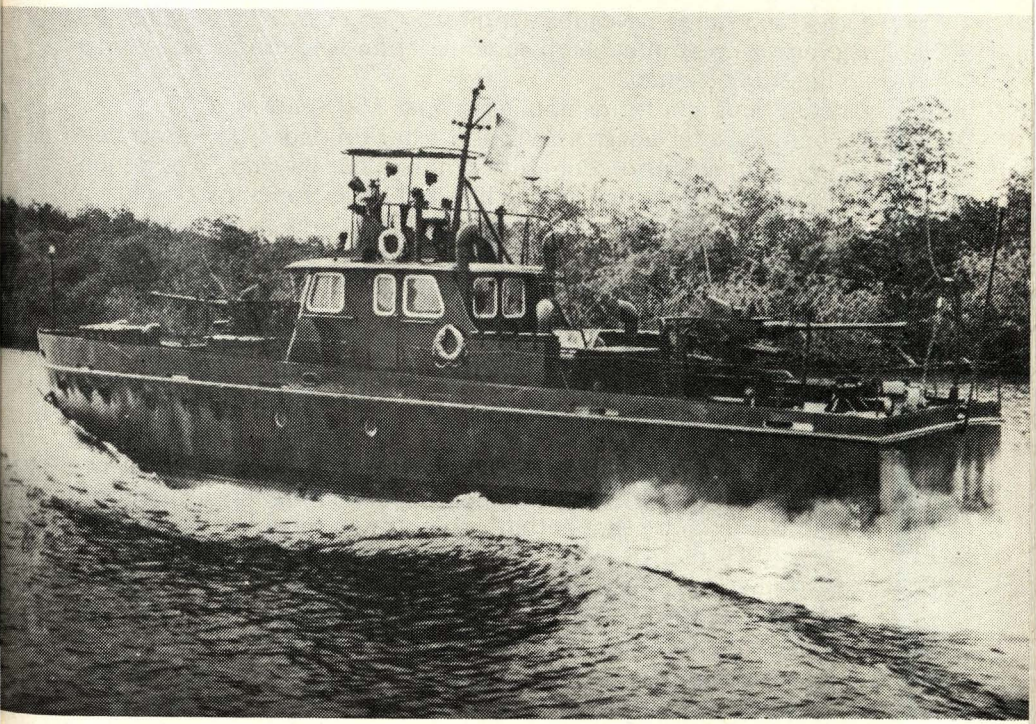
Permítaseme hacer aquí una disgresión. Por la constatación de los hechos, por todo cuanto llegó a ser de nuestra experiencia, podemos afirmar que Los Esteros son de gravital importancia en nuestra frontera norte. El que en aquel enfrentamiento armado se lo dejara desguarnecido, y que sólo al final, cuando ya "las papas quemaban", se armaran dos lanchas viejísimas, las P—98 y P—99 —que sirvieron para llevar pasajeros de la chaza de fleteros a los buques—, y tres patrulleras de la Compañía del Guano —una de ellas, la P—101, estuvo hundida varios meses—, es un hecho que debe servir de aviso, a efectos de que la imprevisión aquella no vuelva a repetirse nunca más. En el conflicto bélico de 1941, sólo la tenacidad y el profesionalismo de los oficiales misionados en esa zona, y su capacidad y valor, pudo hacer que se alcanzasen los resultados logrados.

PRIMER BOMBARDEO A PAYANA

Al lunes 24 de julio podíamos llamarlo, por cuanto corresponde a nuestra experiencia, *día de la aviación*, pues, si bien a las 13:30 combatimos a una unidad aérea enemiga, a poco de haber salido de él, fuimos, a nuestra vez, ¡atacados por aviones peruanos!

Explico: A las 14:00 horas de aquel día, y embarcado en el P—103, llegó a Capones el comandante Torre Ugarte, con órdenes de que se efectuase un bombardeo, con nuestras patrulleras, sobre Payana y, después, otro sobre Hualtaco.

En cumplimiento de ello, a las 14:30 se abrió fuego sobre Payana, a una distancia de 1,800 metros, teniendo como objetivos las trincheras, casamatas y casas de la guarnición —objetivos que habían sido previamente distribuidos entre las patrulleras y que podían variarse de acuerdo a un plano de perfiles que yo había confeccionado y que, también, había sido entregado a los buques—. Nuestra acción fue contestada también enérgicamente por las piezas de la guarnición enemiga. Mas, en esto, a los 15 minutos de haberse iniciado el intercambio de disparos, dos unidades de nuestra fuerza de superficie, el *Guise* y el *Villar*, cuyos mástiles apenas si nos eran visibles, abrieron también fuego sobre Payana. Sus impactos fueron certeros, cayendo todos menos uno en el área del fortín. Este proyectil, pasando de largo, hizo impacto en la isla Corea, lo que originó justificada, aunque equivocada, alarma en la guarnición de la Guardia Civil de El Salto,



Una patrullera peruana en su recorrido por uno de los canales del delta.

la que —deduciendo, sin duda, que naves ecuatorianas que transportaban tropas escoltadas por el *Atahualpa* atacaban la guarnición— dio parte en este sentido al Comando, que, consecuente a la gravedad del presunto hecho, había ordenado, a su vez, la salida inmediata de una escuadrilla de bombarderos "Caproni Liveccio" y un caza NA—50.

Por extraña paradoja, la Aviación peruana, desde días antes, y también nuestras patrulleras, informadas al respecto, buscaban a cinco naves escoltadas por el *Atahualpa*. Fue así que la escuadrilla de aviones peruanos había avistado en la zona de Los Esteros, al fin y cabo, cinco naves en dichos espacios. Más aun, en el momento en que fuimos distinguidos —ya que las cinco naves avistadas eran las nues-

tras—, las cinco naves navegaban rumbo a Capones ... Todo, pues, los había llevado a creer que, efectivamente, éramos las unidades ecuatorianas objeto de búsqueda.

Nosotros vimos a la formación aérea a las 15:00 horas.

Era de creerse que nuestra Aviación y las unidades de nuestra Escuadra tuviesen por misión conjunta bombardear Payana. Y es de juzgar, también, que, para dar mayor libertad de acción a los aviones, el comandante Torre Ugarte ordenó que las patrulleras se retirasen de la zona de operaciones; en esta concatenación de hechos, inadvertidas en cuanto a la situación originada, las patrulleras iban rumbo a Capones ... Aquí y en estos instantes fue cuando nos avistaron los de la escuadrilla aérea, confirmando —en las apariencias— aquello del Parte "Buques ecuatorianos atacan guarnición peruana" ..., elevado poco antes al Comando.

Dos aviones, abriéndose de la formación, tomaron como blanco al P—101 y al P—102, y dejaron caer dos bombas cada uno. El teniente Díaz Zumaeta sorteó hábilmente los proyectiles dirigidos a su buque; por mi parte, también logré actuar con éxito en salvaguarda de la P—101, ya que a 10 metros de su aleta de babor cayó y estalló una de las bombas que le había sido dirigida, rompiendo sí con los efectos de la explosión todos los vidrios de a bordo y lanzando al agua a dos de los tripulantes, felizmente sin lesiones. El P—102, en lo que le cupo, fue levantado por la onda de agua que la explosión de la bomba originó, que por poco la afecta por la banda de babor.

El comandante Torre Ugarte, que estaba en el P—103, se dirigió a El Salto en la intención de comunicarse telefónicamente con el comando de Aviación; por lo que quedé, nuevamente, como comandante en operaciones de la flotilla.

Era obvio el error en que se encontraban nuestros ocasionales atacantes, por esto mismo ordené poner los paineles de identificación y, además, extender un Pabellón en la cubierta.

En esto, los bombarderos iniciaban otro ataque. El teniente Díaz Zumaeta corrió en la cubierta del P—102, hacia la pieza de 20 mm. en intención de accionarla él mismo.

—¡No hagas fuego!... —le grité.

—¿Qué?... ¡Si nos van a hundir!...

—¡Son nuestros!... —le repliqué—. Maniobremos ... ¿O tienes miedo?

—¡Miedo yo!... —dijo.

Y tirando su casco de acero al agua procedió a sentarse a horcajadas en la proa del P—102.



Otra vista de Los Esteros, ahora con la presencia de dos lugareños en faenas de pesca.

¡Qué suerte la de haber tenido en esta campaña a hombres como Díaz Zumaeta, como Castillo! Y qué mejor pudo haber sido si, en lugar de nombrarlo ayudante del comandante Ramírez, el teniente primero Rodolfo Vargas Ramírez también hubiera sido nombrado a la Flotilla ...

Pero hablaba del reinicio de ataque por los bombarderos ... A pesar de los paineles, a pesar del Pabellón, a pesar de nuestras actitudes con los brazos, los aviones volvieron a lanzarnos, por dos veces más, sus explosivos, los que cayeron, pese a nuestros afanes evasivos, a muy corta distancia, y uno de ellos —que felizmente no explotó— rozó a uno de los buques. En una de estas pasadas, los palos del mangle lesionaron, aunque sin heridas de consideración, a varios tripulantes, proyectándolos además fuera del buque y cayendo al agua. Consecuencias de la fuerza expansiva de una bomba caída en el manglar.

Era de nuestro conocimiento que la flotilla de aviones que nos atacó se hallaba bajo el mando del comandante CAP Gal'Lino.

Cuando el caza, en una renovación de operaciones por su parte, descendió también para ametrallarnos, lo vimos, de súbito, desistir de ello. Esto, aliviándonos, nos dio a entender que al fin habíamos sido reconocidos. Pero las consecuencias del error, para nosotros, duraron toda la campaña, pues a partir de las horas del anochecer tenían entrada libre a los compartimientos del buque, a causa de los vidrios rotos, enjambres de mosquitos y zancudos ... ¡Ah, comandante Gal'Lino!, cuánto fue objeto de nuestro pensar en él en aquellas largas e inacabables noches!...

Por otra parte, era de suponerse la fiesta y el contento en que estarían los soldados ecuatorianos de la guarnición de Payana luego de haber sido testigos de cómo nuestra misma aviación nos había tratado. Era, pues, imperativo que supieran que nos hallábamos a flote y del todo aptos en cuanto a disparar. Ordené tomar rumbo a Payana.

Navegamos en columna hasta pasar los bajos. Caímos al oeste y abrimos fuego. Desde una distancia de más o menos 400 metros hicimos dos pasadas, impactando en buenos blancos. Se nos contestó, pero con poca energía.

Hecha la demostración, enrrumbamos a El Salto, en donde fondeamos a las 16:00 horas reuniéndonos con el P—103 y el P—98. El P—99, bajo el mando del alférez Bellina, continuaba de vigilancia frente a Hualtaco.

A INTERCEPTAR EL CONVOY ENEMIGO

A las 16:00 horas del día 24 de julio se hallaban fondeados en El Salto las patrulleras P—101, P—102, P—103 y P—98.

Pocos minutos después de nuestra llegada fue recibido el siguiente despacho telefónico: "Zarpe fin interceptar Atahualpa con cinco motonaves transportando tropas destino Hualtaco".

Es que la situación de las tropas ecuatorianas en el sector de Hualtaco era desesperante y, por consiguiente, el enemigo arrostraría cualquier riesgo con el fin de intentar remediar dicha crítica situación.

Apenas recibido el despacho, zarpamos.

Había ideado, en base a botellas vacías y gasolina de alto octanaje, y agregados a ellos una espoleta ultrasensible del proyectil de 20 mm. confeccionar una especie de "bombas molotov"; explosivos que con unas lazadas hechas de una driza tenía pensado usar, a modo de bom-

bas incendiarias, contra las motonaves transportes. Durante el viaje, llevando a hacer realidad la idea, mis artilleros, efectivamente, cargaron un buen número de botellas con gasolina, adicionándoles la espoleta. Por su parte, el contramaestre les acoplaba la rabiza para lanzarlas.

A las 17:00 llegamos a nuestro puesto de observación, relevando del servicio al alférez Bellina, al mando del P—99. El Parte que rindió fue que no se había registrado tráfico alguno; que él había cumplido con hacerse presente siempre mediante salvas de ráfagas cortas. Esto, es claro, trajo como consecuencia que las fuerzas camufladas adversarias se mantuvieran en sus puestos de observación; sí a la espera de un momento favorable para actuar. Lógicamente, nosotros no sabíamos que se hallaban ocultos, tras unas islas, en Cayanca. Suponíamos, por los partes del Comando, que se aproximaban. El conocimiento posterior respecto a dónde entonces se encontraban lo llegué a saber al leer los partes del adversario y escritos y documentos de jefes del Ejército ecuatoriano que llegaron a mis manos después y que conservo. Si hubiera sabido que se hallaban camuflados tras la isla Seca los hubiera atacado.

Nosotros, repito, suponíamos que el convoy se hallaba en viaje; no podíamos imaginar que lo teníamos al otro lado de la isla, camuflado y esperando algún momento propicio para pasar, es decir, aprovechando los pleamares y la ausencia de nuestros buques en Pampa Cebollas. Por su parte, ellos no pudieron contar con que yo había previsto que ese paso no debía dejarse de hallar cubierto cualesquiera fuesen las misiones que tuvieran que cumplirse.

Toda oportunidad la habían perdido el día 23 de julio, cuando impedimos la salida del *Hualtaco*, haciéndolo objeto de nuestros fuegos. En lo que siguió a aquella acción, la P—99 no había dejado de hacer de conocimiento del enemigo la presencia de esas aguas de naves y fuerzas peruanas. Sin duda, estarían en la suposición de que toda la flotilla se encontraba en aguas de Pampa Cebollas, como cuando el combate con la patrullera *Hualtaco*.

De acuerdo a las órdenes recibidas, nuestra misión era impedir la llegada de refuerzos a las fuerzas adversarias; por consiguiente, en la sapiencia de que sus motonetas hallábanse repletas de soldados, nuestro empeño debería ser causar la mayor cantidad de bajas posible, a efectos de que los refuerzos resultaran ineficaces.

En cuanto a ataques y formas de destrucción, reitero que tenía listas para su uso un gran número de botellas llenas de gasolina y con espoletas sensibles. Llegado el momento, con ellas esperaba hacer

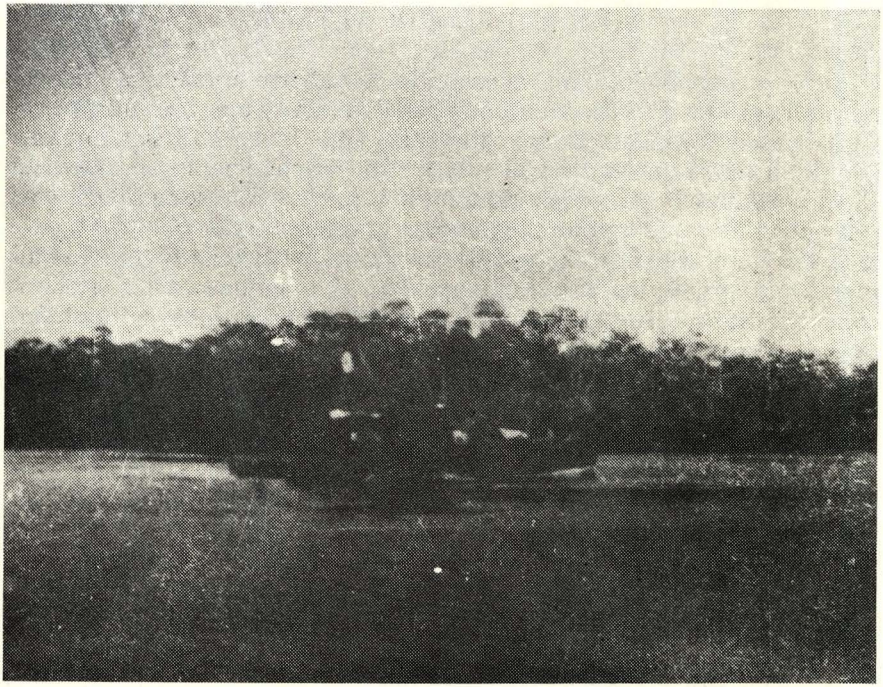


La patrullera P–98, mandada por el alférez, Germán Castillo, que tuvo como misión interceptar a la patrullera ecuatoriana Hualtaco.

gran estrago en los transportes y aun en el mismo *Atahualpa*, ya que, como era lógico, el combate habría de librarse "a toca penoles".

Comparando fuerzas, el *Atahualpa* nos llevaba mucha ventaja. Pero, aparte el buque, lo primordial de nuestra misión era impedir que las tropas adversarias alcanzacen Hualtaco. Por lo que decidí que las patrulleras centrasen su ataque a los transportes procurando hacer en ellos el mayor número de bajas posible. De acuerdo al plan que se trazó, las patrulleras P—101, P—102 y P—103 se camuflarían en la orilla, junto al manglar, y cuando apareciese el convoy se atacaría tan sólo a los transportes acercándonos cuanto fuera posible para facilitar el arrojamiento de las bombas incendiarias que teníamos preparadas. La patrullera P—98 observaría la acción desde un punto apartado, sin intervenir, a fin de llevar la información al Comando.

A las 17:45 regresó el P—99 con el alférez Bellina. Nos traía una



Patrullera peruana P–101, al mando del Tte. 1º Salvador Mariátegui, navegando en el estero de Cayanca.

escueta y decisiva orden: "Apoye con su artillería el avance de nuestras tropas sobre Hualtaco".

En cumplimiento de ello, y tras una rápida reunión de comandantes en la P—101, iniciamos la acción de fuegos sobre la base enemiga teniendo como referencia un árbol de ceibo y regulando el tiro con las trazadoras; luego desplazamos los proyectiles, a efectos de batir una zona más amplia. Así continuamos hasta las 20:00 horas. Mantuvimos, igualmente, el bloqueo durante la noche y hasta el día siguiente. En forma espaciada, a cortos intervalos, en demostración de nuestra presencia, hacíamos que nuestras trazadoras cruzaran el cielo.

A las 20:30, con la segunda bajamar, nos empezó a faltar agua. La noche, totalmente oscura, casi no nos podía permitir que distinguiésemos la sombra del mangle. En estas condiciones ordené el retiro de los P—101, P—103 y P—98 a El Salto, y el de los P—102 y P—99 al canal Pelado, por no tener agua para llegar a Capones.

BOMBARDEO A HUALTACO

El viernes 25 de julio, aprovechando de haberse iniciado la primera pleamar, salí de El Salto, rumbo al canal Pelado y con destino final al lago Pampa Cebollas. Había dispuesto que la P—102 siguiera mis aguas, en tanto que la P—103 y la P—99 permanecieran en aguas de El Salto. Antes había ordenado también que la P—98 se reuniera a las dos patrulleras que habían quedado en esta base naval.

A las 8:30, saliendo del estero Huaquillas, el alférez Bellina me informó que el jefe del Estado Mayor del Agrupamiento del Norte, coronel Monteza Tafur, pedía hablar por teléfono conmigo, y también, que el comandante Torre Ugarte convocaba a todas las unidades de El Salto; por lo que regresamos a esta base.

Al hablar con el coronel Monteza, a su pedido le informé sobre las últimas actividades de la flotilla de patrulleras. Las aprobó en todo.

A las 11:30 llegó, a caballo, nuestro comandante de la flotilla. Nos dio a saber que a las 17:00 la aviación bombardearía Hualtaco y que, después, las patrulleras lo harían también objeto de su artillería. A las 17:45 el comandante procedió a retirarse, siempre a caballo.

Por nuestra parte, casi al mismo rato, zarpamos también de El Salto con el acuerdo de esperar en el canal Pelado el término del bombardeo por los aviadores. Con la experiencia de lo ocurrido el 24 de julio no deseábamos ya hallarnos cerca del área de acción de nuestros colegas del aire.

Cuando la aviación dio por concluido su ataque, dejando el canal Pelado procedimos a Pampa Cebollas. Formación, en columna. Orden de adelante a atrás, P—101, P—102, P—103, P—98 y P—99. Distancia de separación, 10 metros. En un momento del tránsito, nos hizo grande gracia las desmesuradas señas que le hacía el teniente Díaz Zumaeta al teniente Barreto señalándole el ya conocido bajo .. ¡para que no se varara!

Ya en las proximidades de la desembocadura se disminuyó la velocidad, a efectos de que los P—98 y P—99 pasaran a la cabeza de la formación. Siendo las de menores dimensiones y, por consiguiente, de menor visibilidad, saldrían, los primeros, a explorar las aguas en Pampa Cebollas. En tanto, los buques grandes quedarían camuflados en Huaquillas hasta las horas del oscurecer.

Producido éste, salieron los buques y, en formación de columna con las otras dos patrulleras, se aproximaron a la boca del estero Hualtaco. Entonces se empezó el bombardeo, con tiros indirectos, usando proyectiles trazadores, para reglar el tiro. Reglado éste, con-

tinuó el P—101 con descargas continuas; siguiendo después, en orden, el P—102, el P—103, el P—98 y, finalmente, el P—99. De este modo se dispararon 90 proyectiles de 20 mm. y 400 de 7.65 mm.

Cuando eran las 21:00 iniciamos el regreso. Pero antes, con mi buque, precedido por el P—99, al mando del alférez Bellina, procedí a penetrar, con sigilo, en el estero Hualtaco. Allí, en habiendo llegado a la tercera vuelta, hicimos cortas ráfagas de cañón y ametralladora. Luego sí aproamos en regreso, ordenando yo que el P—102 y el P—99 fondearon en el canal norte de Roncal, que el P—101, el P—103 y el P—98 tomaran rumbo a El Salto, en donde, a las 22:00 horas, fondeamos. Telefónicamente dí parte al comandante Torre Ugarte de lo realizado.

Durante toda la noche escuchamos, en forma intermitente, fuego de artillería en el sector de Hualtaco.

TOMA DE HUALTACO

Domingo 27 de julio de 1941. Víspera de Fiestas Patrias en el Perú.

A las 06:00 llegó de Puerto Pizarro el comandante Torre Ugarte. Se embarcó en el P—101 y, poco después, salió toda la flotilla navegando, del todo alerta y en columna, sobre la orilla de la isla Matapalo. Como en Payana y otros poblados de Tembleque y Pongal, todavía quedaban guarniciones ecuatorianas. Ingresamos a Pampa Cebollas. Como en tarea de rutina, las patrulleras P—98 y P—99 precedían a los otros buques en su misión de explorar.

Entramos en el estero Hualtaco, al que hallamos muy sinuoso y de poco fondo pese a hallarnos a pleamar. Después de una vuelta muy cerrada pudimos divisar el poblado y un muelle. Sus casas, como todas las de la región, eran de caña y con techo de calaminas. En la playa, varada cerca al muelle, hallábase la patrullera *Hualtaco.*

Los soldados del B.I.5 que —bajo el mando del teniente coronel Carlos Miñano Mendocilla— habían tomado la plaza nos recibieron con entusiastas vivas y hurras a la Marina. Para no quedar menos, correspondimos también con entusiastas vítores para el Ejército.

Fue mi tercer encuentro con el teniente coronel Miñano Mendocilla. La primera había ocurrido cuando, siendo cadete del Cuarto Año en la Escuela Naval, al mando de las tropas de la Escuela me sublevé contra el gobierno del general Luis M. Sánchez Cerro, en tanto que él tomaba preso al general Pedro Pablo Martínez. La segunda, cuando

siendo yo teniente primero, en 1940, y teniendo el mando de las fuerzas navales mandé el flanco izquierdo de la retaguardia en las maniobras, en tanto que él mandaba el flanco derecho.

El Comandante Miñano nos recibió rodeado de sus oficiales y tuvo frases de elogio para el comandante Torre Ugarte por lo que él estimaba su contribución a la victoria, por lo efectivo del bloqueo realizado y por sus horas —según juzgaba— de sacrificio indesmayable. Nos hallamos en la situación de agradecer las frases de tan digno jefe.

Después pasamos a ver la patrullera *Hualtaco*, con la que el P—101, secundada por el P—98 al mando del alférez Germán Castillo, combatiera en Pampa Cebollas el día 23 de julio. La patrullera mostraba los destrozos causados por el cañón de 20 mm. del P—101. La base de la rueda del timón se hallaba prácticamente cortada y los impactos de los proyectiles de 20 mm. habían levantado la cubierta del puente, la superestructura de estribor de la cámara y el cubichete del motor. Recogí el pabellón, las luces de navegación y la rueda del timón. Tras la investigación que hicimos respecto a los documentos que portaba se la alistó para ser remolcada.

En la sede de la guarnición hallamos varios cascos y fusiles y en el puesto de Comando un cuadro del Corazón de Jesús, del cual soy devoto, que después instalé en la cámara de mi buque y que aún ahora todavía conservo en mi casa.

En tanto esperábamos la hora de la segunda pleamar para poder salir, compartimos, en animada camaradería, el rancho con los oficiales del B.I.5. Y llegada que fue las 17:45, zarpó la flotilla de Hualtaco. Navegamos buen trecho del estero y, poco después, entramos a Pampa Cebollas donde fondeamos cerca a la desembocadura del Huaquillas.

Al día siguiente, 28 de Julio de 1941, se iniciarían las acciones sobre el fortín ecuatoriano de Matapalo.

ABTAO:
Expresión peruana de solidaridad continental

H.G. CARDENAS MANDUJANO

Palabras preliminares

En el combate naval de Abtao, más que el hecho del combate en sí —puesto que ninguna consecuencia de importancia se derivó de él para las partes contendientes— debe destacarse lo reiterativo del espíritu americanista puesto de manifiesto por el Perú. Ello, como siempre, en aras de la seguridad y solidaridad continentales.

Estos modos de expresión americanista, unas veces a título de comunidad política soberana, o, en otras, en manifestaciones de carácter individual y personal por sus participantes, han tenido, por parte de nuestra nación, en cuanto a expresiones de fraternidad continental, concretas y señeras muestras.

Tal es el caso en México, en donde —en los albores de sus luchas por su independencia— las ideas de libertad y autonomía preconizadas por nuestro compatriota Fray Melchor de Talamantes (religioso mercedario nacido en Lima en 1785 y exiliado del Perú por sus ideas liberacionistas) alentaron también la insurgencia acaudillada por Hidalgo. El religioso peruano fue condenado a muerte en razón de sus convicciones y, finalmente, tras ominoso presidio, murió en México en 1809. En este país hermano también, y siempre en los afanes de su lucha contra el poder metropolitano, tuvo, igualmente, destacada actuación el capitán de navío Eugenio Cortés y Azúa, marino peruano, quien, inclusive, llegó a detentar el cargo de comandante general de la Marina mexicana con sede en Veracruz en el efímero período de Dn. Agustín de Itúrbide.

Y en otros espacios, en Sudamérica, es el caso también de Argentina, en donde, de igual modo, resulta digna de mención la ejecutoria de Dn. Ignacio Alvarez Thomas, prócer de la independencia americana, y quien, siendo natural del Perú pero formado militarmente en España, alcanzó después nombradía y altos grados militares en la insurgente nación del Plata, en cuyas luchas emancipatorias participó animada y esforzadamente. Y es el caso igualmente, citando otro

ejemplo, ahora en ámbitos occidentales de la América del Sur, en aguas y costas del Pacífico Meridional, del héroe y prócer también Dn. Francisco Vidal, partícipe decidido, casi desde los años de su adolescencia, de la libertad americana; el prócer Vidal, como su homólogo Alvarez Thomas en la Argentina, obtuvo grado militar en la escuadra del Almirante Cochrane que, con bandera liberacionista, operaba, en el segundo y tercer decenios del pasado siglo, contra las fuerzas y poder españoles en las aguas oceánicas y los litorales de Chile y el Perú.

Desde otro punto de consideración, no olvidemos que fue disposición gubernativa emanada de nuestro país la convocatoria al Congreso de Panamá, en 1825, que, en Lima, refrendó Bolívar, y a cuya rúbrica seguía, en el documento, la del ministro José F. Sánchez Carrión. Preocupaba en aquellos años la suerte de Cuba y Puerto Rico, aún en poder de España. El Congreso Anfictiónico de Panamá sancionó, al término de sus reuniones, y como el más importante de los convenios a que se arribó, aquél de *unión, liga y confederación* entre las repúblicas allí representadas.

Y siguiendo el curso del tiempo, en el orden sucesivo de los años, sería momento ahora de recordar la Administración de Castilla, nuestro Presidente americanista por esencia, y la presencia del bergantín peruano *Gamarra* en California de los Estados Unidos de Norteamérica. Influidos por la fiebre del oro descubierto en este espacio de la vasta nación del hemisferio norte, muchos latinoamericanos —principalmente mexicanos— y también peruanos habían llegado a estas costas norteamericanas esperanzados de compartir en las opciones de la riqueza. Mas la dura realidad no había tardado en mostrarles a los más, como hecho cruel y frustrante, la otra cara de la moneda. En un ambiente de continuas tensiones e inseguridad generada por las ambiciones, los forasteros —los latinos— sufrían la hostilidad y los desmanes de los fuertes y de los propios del país. El gobierno de Castilla, en conocimiento de estas vicisitudes de nuestros compatriotas, y a pedidos formulados ante el cónsul peruano, envió a dichos espacios, a California, el bergantín *Gamarra*. Lo comandaba el capitán de navío José Silva Rodríguez. Cuánto significó la presencia de esta nave en la misión que se le asignó puede leerse en la memoria del ministro de Marina, en aquel entonces —1849— general José María Raygada: "La expedición de la *Gamarra* sobre aquella costa ha sido generalmente aplaudida por toda la heterogénea población acumulada en ese suelo, al que un irresistible poder magnífico atrae tan desmesurada inmigración —decía el ministro de Marina, aprovechando de la referencia pa-

ra recalcar también la importancia de la Marina de Guerra—. "No son los únicos objetivos de la Marina la defensa de las costas de toda agresión extraña. Otro de los más esenciales servicios en que los gobiernos destinan a las fuerzas navales consiste en dar protección a los derechos individuales y a las especulaciones mercantiles de sus nacionales en países extranjeros".

Y no es el único antecedente. En 1845, cuando la desproporcionada contienda del hermano país azteca frente a la gran potencia limítrofe del norte, la fraternidad peruana tuvo otra concreta expresión. En aquella guerra, hallándose en California la fragata *Amazonas*, el pabellón peruano dio apoyo y protección a los súbditos mexicanos que, derivado del curso de la contienda, habían quedado abandonados en aquella ciudad.

La actuación del *Gamarra* no fue, pues, el único antecedente, volvemos a repetir. Ni la acción de la *Amazonas* el último. En las luchas del pueblo mexicano frente a las pretensiones francesas de instaurar por la fuerza una monarquía con Maximiliano III de Austria, se registra la relevante gestión del poeta y diplomático peruano Manuel Nicolás Corpancho en respaldo de la causa mexicana. Corpancho había llegado a México en 1862, y, producidos los hechos, trabajó con ahinco en miras a obtener el respaldo de los países americanos al gobierno mexicano legítimamente constituido, personificado en Juárez, y que se rechazase el reconocimiento de la representación monárquica que pretendía instaurar Francia. En el curso de estas tensiones, Corpancho fue expulsado de México por el poder absolutista dominante y en su viaje a Cuba naufragó el barco en que iba, muriendo trágicamente.

Nuestro primer diferendo con el Ecuador, hace más de cien años, es sabido que tuvo como causa y origen nuestro celo por los profundos intereses de América. Que fue en defensa y en resguardo de derechos inalienables. Por otra parte, nuestra nación —soberana en cuanto a admitir intromisiones y presencias extranjeras (la de los colonos ingleses) en territorios amazónicos que le eran propios, si bien vecinos al Ecuador— rechazó de plano, aquella vez de la segunda Administración de Castilla, la cesión de terrenos hecha por personeros del país limítrofe a acreedores británicos de la deuda pública ecuatoriana. Y, llegado que fue el caso, no dudó en defender la imagen de la América libre y autónoma con la fuerza de las armas. Fue la razón del conflicto bélico que afrontamos en 1858—1859. Y fue nuestro gesto, además de la legítima defensa de nuestros derechos e intereses, también

un gesto de la autonomía continental y de la defensa de cuanto nos es propio en los suelos y espacios de América.

El conflicto con España

Los años sesenta del pasado siglo se dieron, desde sus inicios, con visos de inquietud y conflictos en las jóvenes naciones centro y sudcontinentales. Dichas tensiones eran generadas por nuevos empeños colonialistas europeos en las Antillas y en el territorio de lo que fuera la Nueva España. Eran el caso de Santo Domingo, en donde los españoles habían vuelto a imponer ondease el pabellón ibero, y de México, afectado por la irrupción de fuerzas francesas que también imponían la presencia y autoridad de Maximiliano III.

Con referencia más propia y vinculada a nosotros, en el Perú causó natural recelo el saber que una fuerza naval española procedía a aguas del Pacífico sudamericano. Esto ocurría en 1862 y no llegó a ser secreto el que, so capa de una expedición de estudios científicos, la flotilla en viaje venía con buques artillados y oficialidad y personal de guerra. Es que, por circunstancias propias de aquellos años, y de imperativos respecto a su política exterior, la antigua Metrópoli se veía en la necesidad de tener que hacer, de por medio el elemento mar, ostentación de poder y fuerza —"misión de presencia" en el argot naval— en costas y suelos continentales hasta no hacía mucho bajo sus dominios, defendiendo de este modo o, en su caso, dando apoyo a los súbditos peninsulares residentes en territorios de las que fueran sus antiguas colonias.

La flotilla naval hispana, constituida por las fragatas *Resolución* y *Triunfo*, la goleta *Covadonga* y otra goleta más, llegó a aguas americanas del Pacífico Sur en 1863. La comandaba el contralmirante Luis Hernández Pinzón. La altivez y la imponderación de este alto oficial de marina se hicieron de manifiesto desde su paso por Chile.

Pese a todo, distinto al del país del sur fue el estado anímico que se exteriorizó en el Callao y Lima ante el arribo y presencia de los buques y marinos españoles. Porque, a pesar de los recelos generados, la actitud peruana fue de franca aquiesencia y recepción a las tripulaciones llegadas. Un hecho fortuito, indeseado y de graves repercusiones después, llegaría fatalmente a romper el clima de armonía y cordialidad reinante. Fue el suceso de Talambo. Se hizo patente la soberbia y la intemperancia del almirante Hernández Pinzón. Coadyuvó, además, en todo, el ánimo de discordia y las intrigas del enviado regio Eugenio Salazar y Mazarredo para que surgiese, inconciliable ya, el

diferendo diplomático y la oponencia de fuerzas en los hechos. Las tripulaciones españolas se apoderaron de las islas guaneras de Chincha. Acto seguido, también arbitrariamente, nos sería solicitado el pago de supuestas deudas de guerra. En cuanto al Perú, el país en ningún momento aceptó que el almirante español enarbolara la bandera hispana en las islas capturadas ... Vendría después el relevamiento de Hernández Pinzón por el almirante José Manuel Pareja, quien, además, llegó investido con el cargo de diplomático de Ministro Plenipotenciario. La escuadra española, que contaba con seis buques de guerra y un transporte, se vio singularmente incrementada en número y poder de fuego con la adjunción a estas naves de la fragata blindada *Numancia* ...

Con Prado en el poder, se produce formalmente, el 13 de diciembre de 1865, la ruptura de relaciones diplomáticas con España.

Antes, en Chile se habían hecho a los buques y tripulaciones hispanas actitudes y manifestaciones que en la Escuadra española no habían podido menos de calificárselas de abierta hostilidad al decoro de la nación peninsular y de su soberana. Y fue en demanda de las necesarias satisfacciones, pues, que la escuadra del almirante Pareja zarpó del Callao, en setiembre de aquel año, 1865, rumbo a Chile, con excepción de la poderosa *Numancia* que quedó en la rada de nuestro primer puerto.

Aproó, pues, la escuadra española rumbo al sur ... Sus miras eran bloquear los puertos chilenos y, llegadas las circunstancias, en caso de no llegarse a obtener las satisfacciones en cuyas demandas procedía, ejercer acciones punitivas sobre los mismos.

En tanto, el 5 de diciembre de 1865, se rubricaba en Lima, contra España, el tratado ofensivo—defensivo del Perú y Chile. La labor del ministro plenipotenciario peruano D. Toribio Pacheco, conjuntamente con la de su homólogo chileno, fue digna de encomio. A dicho tratado se adherirían después Ecuador y Bolivia. De esta suerte, casi todo el litoral sudamericano en el Pacífico hallábase, por las gestiones diplomáticas de entonces, y su refrendamiento por Decreto del general Prado, unificado bajo una sola y justa causa: el de la solidaridad y la defensa de los intereses comunes.

La formal declaratoria de guerra a España por parte del Perú se produjo el 14 de enero de 1866. Casi un mes antes, previsoramente, el gobierno había dispuesto se alistase una división naval, la misma que después, a órdenes del capitán de navío Manuel Villar Olivera, en aprestos de apoyo y ayuda a la nación aliada levó anclas y arrumbó hacia aguas de Chile ... La *Apurímac* izaba la insignia del comandante



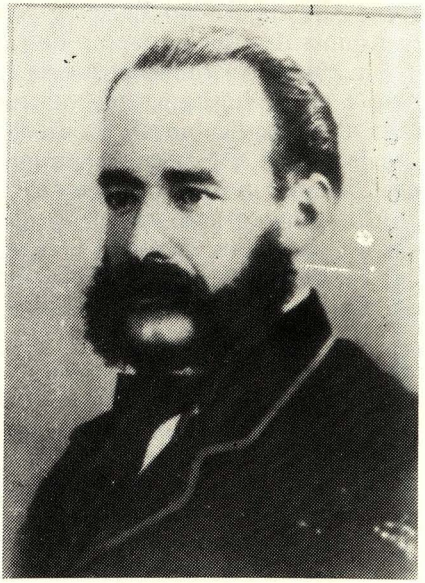
Capitán de navío
Manuel Villar Olivera,
Jefe de la
División Naval aliada
en Abtao.



Teniente primero
Juan Guillermo More,
otro destacado marino peruano
que participó en Abtao.



Capitán de fragata
Benjamín Mariátegui y Palacio ,
Jefe de Estado Mayor
en la fragata Apurímac
y comandante de ésta.



Teniente primero
Miguel Grau Seminario,
comandante
de la corbeta Unión.

de la flotilla peruana, la que componíase, además de la nave insignia, de la fragata *Amazonas*, las corbetas *Unión* y *América* y los transportes *Lerzundi* y *Maipo*.

Nuestros buques y sus dotaciones en itinerario de guerra con rumbo a los espacios insulares de la nación del sur ... Después, llegados al archipiélago de Chiloé, su apostamiento en Abtao; poco antes de ello, la fatal varada de la *Amazonas* en los estrechos esteros, en la Punta Quilpué. Después, la dirimencia de las artillerías de la *Apurímac*, la *América* y la *Unión* (la capacidad de fuego de la goleta *Covadonga* —hasta poco antes española y capturada en un golpe de mano por chilenos— no resulta mencionable), por la causa aliada, y de la *Blanca* y *Villa de Madrid* por el lado de los españoles.

El duelo, de intenso intercambio de fuegos, tuvo una duración de dos horas. Un promedio de 1,500 cañonazos se cruzaron por ambos lados. Las dos flotillas en confrontación tuvieron sus averías y sus bajas. "La *Apurímac* recibió tres impactos bajo la línea de agua y la *Unión* registró doce muertos. En la *Villa de Madrid* reventaron los cañones de 16 cm. y hubo tres heridos", nos dice el historiador naval capitán de fragata Manuel Isualdo Vegas García.

En Abtao combatieron nuestros buques y nuestros marinos. Manuel Villar, Benjamín Mariátegui, Miguel Grau, Juan Guillermo More, Elías Aguirre, Diego Ferré .., y tantos otros, registraron en aquel enfrentamiento una actuación descollante.

Sin duda, el combate que se libró en Abtao tuvo un elevado significado en la limpia causa que nos animaba, a más de significar un remarcable triunfo moral. En efecto, habíamos ido a aguas lejanas, y en parajes hasta antes ignotos, nuestra oficialidad y nuestras tripulaciones, dando una concreta muestra de lo que debe ser la solidaridad continental, se habían batido, de igual a igual, con buques y dotaciones de una de las Armadas más respetables del mundo.

Tres meses después, aquella hazaña sería complementada, en aguas del Callao, con el inobjetable y rutilante triunfo del Dos de Mayo.

LA ANTARTIDA: tumba de un limeño

Capitán de Navío (r)
JOSE VALDIZAN GAMIO

Mi conciudadano, el limeño y Brigadier de la Real Armada Española, don Rosendo Porlier Astiguieta (rango que obtuvo por méritos propios, luego de ser Capitán de Navío), fue un jefe naval brillantísimo durante su carrera y de reconocidos méritos. Merced a sus muchas cualidades, razones hubo para que se le concediera el mando superior de una División conformada por cuatro naves fuertemente artilladas: los navíos *San Telmo*, *Alejandro*, así como las fragatas *Prueba* y *Mariana*, barcos éstos que debía conducir hasta el Callao prestamente, con el fin de suministrar apoyo inmediato al entonces Virrey del Perú don Joaquín de la Pezuela, Teniente General de los Reales Ejércitos, Primer Marqués de Viluma, y Caballero Gran Cruz de la Orden Isabel la Católica.

Durante el transcurso de su difícil mandato referido al Perú —del que fue su penúltimo Virrey—, tuvo que gobernarlo con mucho tesón, innúmeros aprietos y mano dura, desde el 17 de agosto de 1816 —en el que hizo su entrada pública de Lima— hasta el 29 de enero de 1821, día en el cual se vio obligado a renunciar en forma casi impositiva, debido a las presiones que ejercían sobre él los propios militares españoles, ya que éstos esperaban la inminente llegada a nuestra patria del militar argentino, General don José de San Martín Matorras, con sus decididas fuerzas de tierra y mar para combatir por la libertad del Perú tras de haber logrado la de Chile.

Es pues, como tema histórico poco estudiado en nuestro medio la tarea de esbozar una semblanza referida al Brigadier de la Real Armada de España, don Rosendo Porlier Astiguieta (peruano de nacimiento), quien falleció en el Continente Antártico durante el año de 1819, puesto que fue, sin lugar a dudas de especie alguna, un indiscutible pionero naval nacido en nuestra patria, muerto en las heladas aguas que hoy el Mundo entero trata de conquistar y repartir por su enorme riqueza.

Hace más o menos cuatro lustros que, encontrándose este autor en la ciudad de Buenos Aires, cambió ideas acerca del arriba citado personaje con el distinguido historiador naval argentino y excelente camarada, el entonces Capitán de Fragata A.R.A. Laurio Destéfani, amigo de muchos años. Conservo todavía algunas de sus notas manuscritas. En una de ellas, escribió: **"Rosendo Porlier, era conocido en Lima. De aquí surge que un puerano ha sido uno de los primeros en visitar la Antártida, aunque fuera póstumamente".**

Años más tarde, y habiéndonos reencontrado ambos en Madrid: éste autor como Agregado Naval, Militar y Aeronáutico del Perú en España e Italia, mientras que el Contralmirante A.R.A. Laurio Destéfani era Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina (RS), reanudamos nuestra inquietud de otrora acerca de Porlier. Nos comprometimos a investigar su caso y, sin excecernos en cuanto al escaso tiempo disponible, cumplimos con nuestro compromiso naval.

Finalmente, durante una visita posterior que hizo Destéfani a Lima, intercambiamos allí nuestros personales rastreos históricos acerca del Brigadier de la Real Armada de España, Rosendo Porlier y Astiguieta, limeño de nacimiento y olvidado hombre de mar. Nuestros trabajos coincidieron ampliamente y ambos los refrendamos muy satisfechos.

El autor había llevado a cabo sus investigaciones históricas en el "Panteón de Marinos Ilustres" de San Fernando, allá por el año de 1972. Su ya citado colega argentino, en el "Archivo de la Marina de España", situado en Viso del Marqués (Ciudad Real). Ambas labores resultaron coincidentes y completábanse entre sí. Sintetizándolas, pueden resumirse y eslabonarse concatenadas como sigue:

"El limeño y Brigadier de la Real Armada, Porlier y Astiguieta, (rango que obtuvo luego de ejercer el de Capitán de Navío) fue un excelente Guardiamarina en 1876.— Estuvo en las expediciones de Rosas y Orán en 1795; en la defensa de Cádiz, en 1797, cuando dicho puerto fue bloqueado por Jervis, en 1799 participó en la expedición franco—española a Santo Domingo; en el año de 1805, en las expediciones de Puerto Príncipe y Guarico. Se batió en Cabo Finisterre y Trafalgar, ascendiendo a Capitán de Navío por su destacado comportamiento.— Como jefe de una batería de morteros en la Casería de Ossio, combatió valientemente y asistió a la rendición de la Escuadra Francesa del Almirante Rosilly.— En 1810 pasó a América donde luchó en tierra contra los insurrectos. Posteriormente, en 1819, retornaría trayendo refuerzos navales —duran-

te el gobierno del Virrey de la Pezuela—, pereciendo con su buque y el íntegro de la dotación en la Antártida".

"De otro lado el "*San Telmo*" —apuntó el historiador naval argentino, Laurio Edelvio Destéfani—, era la nave Capitana de una fuerza encargada efectivamente de llevar refuerzos al Callao. Este navío tenía una eslora de 43.30 metros, 11.85 de manga y 5.70 metros de puntal. Desplazaba 1.640 toneladas y estaba armado con 74 cañones ...".

"En el Derrotero Antártico de los Estados Unidos de Norteamérica (**Sailing Directions for Antartida.** First Edition of 1943), se establece que Filds, en sus *Notas de Viaje de 1824* al describir la **Ensenada del Sherif,** relata que allí se encontraron los restos de un navío español que iba hacia el Cabo de Hornos con 1,400 hombres; que entre los indicados restos apareció *el* **cepo de una ancla** que el Capitán Smith llevó a su país, donde se la identificó como perteneciente a un navío español (sic.), cuya gente iba destinada a luchar contra los patriotas y del que se había perdido toda noticia ...".

"Sabemos —a través de la investigación histórica—, que la fragata mercante "*Preciosa Mariana*" llegó a avistar al "*San Telmo*", por última vez, en posición 62º de latitud Sur y 70º de longitud Oeste, con graves averías en su arboladura, verga mayor y timón de gobierno".

Habiendo arribado al Callao **el 9 de octubre de 1819,** dio la noticia a las autoridades peruanas, dejando entrever su capitán que lo daba por perdido ...

En efecto, nada más se supo del navío que mandaba el Brigadier peruano—español, don Rosendo Porlier y Astiguieta, cuyo origen limeño le sitúa en la historia como uno de los pioneros en abordar la Antártida, aunque el fatal destino le hizo sucumbir (con toda su dotación), en las frígidas aguas y entre los hielos de aquella alejada y entonces desconocida región austral de la que hoy está pendiente el Mundo.



CAPITAN DE NAVIO
JOSE NORIEGA LA HOZ

Hallándose ya en prensa la edición Enero—Febrero 1988, de esta Revista, el cable nos trajo, en la última semana de enero, la infausta nueva que el Capitán de Navío Dn. José Noriega La Hoz había fallecido, tras penosa enfermedad que supo sobrellevar con entereza y estoicismo, en Georgetown University Hospital, EE.UU.

El deceso del Comandante Noriega ha sido muy sentido entre quienes integran la familia naval en la Dirección de Información de la Marina, que es en donde —al igual que otras publicaciones hermanas— se edita la Revista de Marina. El hecho infausto fue muy sentido, lo repetimos, sobre todo por quienes, hace doce años atrás, tuvimos la oportunidad y el honor de trabajar al lado de tan destacado y estimado Oficial Naval, con quien precisamente inició sus funciones, como Dependencia de altos y señalados cometidos en la Marina, la Dirección de Información, DIMAR.

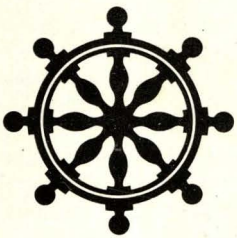
Hombre caballeroso y de bien, así como Oficial Naval de honda raigambre profesional, el Comandante Noriega imbuyó, de suyo, en el personal que lo secundaba y acompañaba, la consciencia y la responsabilidad de que la misión y tareas primordiales de la DIMAR eran las de conservar y acrecentar en y para la Marina la elevada imagen con que esta institución tutelar debe ser vista, tanto en el orden interno cuanto en el plano exterior.

En el año de su cargo y funciones en la Dirección de Información, el Comandante Noriega fue, en los fueros de la Marina, al término de su administración, designado, en expresión de adhesión y simpatía, "El Reportero Gráfico Naval del Año". Justa designación y justo mérito por su constante y esforzada labor en la difusión periodística institucional. De modo especial, en lo que se refiere a la Revista de Marina se le debe a él las notables innovaciones que desde aquel año de 1976 relevaron formalmente a este medio de comunicación, principalmente en su expresión externa —con los distintivos azul y oro en su carátula— que con elegante y sobria prestancia lució durante años este órgano de difusión institucional y profesional de la Marina de Guerra del Perú.

Con sincero pesar, pues, ante el hecho de su fenecimiento le decimos a tan noble, estimado y distinguido Oficial de la Marina de Guerra:

"Comandante Noriega: Desde estas páginas le deseamos paz en la proximidad del Señor".

DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU



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

DIRECTOR
Capitán de Navío
Oscar Ramos Montoya

SUB DIRECTOR
Capitán de Fragata
Raúl Arboccó Liceti

JEFE DE EDICION
Capitán de Corbeta
José Castro Bracamonte

Dirección y Administración:

Dirección de Información
de la
Marina
Coordinador de Edición
Dr. Hugo Cárdenas M.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA MARINA
Teléfono 635151 – 240 –134
Av. Salaverry, Cdra. 24
Lima - Perú

ABRIL 8

Revista de Marina

Fundada en 1907

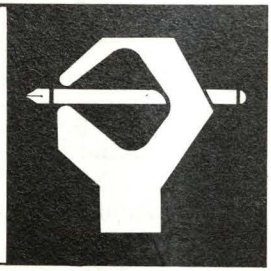
Año 81
Primer Semestre de 1988
Nº 3
Volumen Nº 380

MAYO - JUNIO, 1988

CONTENIDO

	Pag.
EDITORIAL	230
ARTICULOS	
REFLEXIONES SOBRE LA VIGENCIA DEL PODER NAVAL C. de N. Hugo Arévalo Escaró	233
LA LANCHA TORPEDERA ALIANZA A. de F. John Rodríguez Asti	241
SOCIEDAD, DEMOCRACIA Y TERRORISMO C. de N. José García Valdivieso	249
EL FACTOR MARITIMO EN EL DESARROLLO NACIONAL Lic. Manuel Flores Palomino	273
COMENTARIO SOBRE EL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE Cml. EP (r) Jaime Galdós Rodríguez	283
EL METODO DELPHI C. de F. Armando Echeandía Luna	289
CRONICAS	
"EL QUE SABE LEER, MI TENIENTE . . ." C. de F. (r) Salvador Mariátegui y Cisneros	295
ACTUALIDAD	
LAS MARINAS SUDAMERICANAS Y SUS BUQUES—ESCUELA Sixto Huanambal Peralta	297
LIBROS Y REVISTAS	301
INVITADOS	
EL GAS: UN RETO A NUESTRA IMAGINACION Ing. Eduardo Graña Luza	309
LOS DESTRUCTORES DE LA CLASE "SPRUANCE" Alejo Marchessini (Corresponsal de DEFENSA)	319
BITACORA	
REVISANDO NUESTRA HISTORIA . . . (1932)	325

EDITORIAL



EN TORNO AL PODER NAVAL

No son pocas las veces en que hemos editorializado sobre el poder marítimo y naval, conceptos ambos que tienen capital importancia para una nación como la nuestra. En dichas ocasiones se ha puesto especial énfasis en destacar el rol que le cabe a la Marina de Guerra del Perú en el desarrollo y aplicación de ambos poderes, lo cual ha revertido en un creciente interés en la materia.

Por el mismo hecho de ser un tema frecuente, nos excusamos de dar las consabidas definiciones, pero deseamos llamar la atención del lector en algunos aspectos puntuales del mismo, relacionados a la creciente importancia del Pacífico como el océano del siglo XXI.

El Pacífico ha recibido tal calificativo por parte de diversas autoridades, teniendo en cuenta las perspectivas de desarrollo de su cuenca, el descubrimiento de riquísimos nódulos de manganeso en su lecho, el incremento de su tráfico naviero, la abundancia y variedad de su fauna marina, y otros aspectos esencialmente económicos. Ante esta perspectiva, que cada vez es menos lejana, el Perú debe estar en condiciones de obtener las mejores ventajas posibles que su ubicación le permita . Ello es materia de una política marítima y oceánica de largo aliento, que permita a la nación peruana recuperar sitiales que alcanzara hacia fines del siglo XVIII. Tal política, empero, no es tema de este editorial.

El Perú de fines del siglo XX es un país que presenta una realidad marítima y naval dada, en la cual la una determina gran parte de las funciones de la otra. La vigilancia de sus costas y fronteras maríti-

mas, el control de sus vías acuáticas, y la manutención de una fuerza naval disuasiva, son sólo parte de estas funciones; todas ellas cubiertas por la institución naval. Cada una de estas tareas requiere de un considerable esfuerzo humano y material, el mismo que es brindado en forma generosa por los marinos de hoy, siguiendo el ejemplo que legaran Vivero, Guise, Panizo, Grau y otros tantos que pasaron por la institución antes que nosotros.

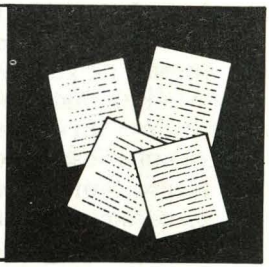
La tarea que tenemos por delante es enorme, y por lo mismo el reto inherente es seductor. Los marinos peruanos nos hemos forjado una merecida reputación de entrega y sacrificio por el cumplimiento del deber, sabiéndonos sobreponer a las dificultades y limitaciones que han salido al paso. Estas virtudes, que perviven inobjetablemente en el "espíritu" institucional, son garantía firme que el día de mañana la Marina de Guerra del Perú, tal como lo hiciera en el pasado y lo hace en el presente, sabrá salir adelante en las tareas que se le requieran.

Un paso importante en esto, es el divulgar entre los miembros de la Institución las diversas facetas que irá adoptando el poder naval en los años que vienen. En ello tenemos todos una gran responsabilidad, ya que el tema es tan, o más, complejo como facetas tiene el poder naval hoy en día. La única manera de enfrentar este reto es compartiendo nuestras inquietudes y conocimientos. Cualquier aporte en tal sentido, encontrará las páginas de esta revista siempre dispuestas a recibirlo.

FE DE ERRATA:
En el Editorial de la edición anterior, por error involuntario, en la pág. 127, 3er. párrafo, aparece: ". . . buque de investigación científica BIC Humboldt, de nuestra Marina de Guerra.
La expresión correcta es: ". . . buque de investigación científica BIC Humboldt, del Instituto del Mar del Perú". (N. del E.).



ARTICULOS



REFLEXIONES SOBRE LA VIGENCIA DEL PODER NAVAL

Mahan decía que el poder naval es fundamental para una posición hegemónica mundial. Yo les digo que en la hora actual el poder naval es el que más agresivamente puede actuar en época de paz.
El Autor.

Capitán de Navío
HUGO AREVALO ESCARO

Escribo estas reflexiones pocas horas después de haberse producido un serio incidente internacional entre buques de guerra de la Marina de los Estados Unidos y de la Unión Soviética en las aguas del Mar Negro, y al hacerlo deseo aprovechar esta situación para demostrar mediante hechos consumados, cómo la resolución y determinación en ciertas acciones en el mar pueden mostrar la voluntad de un país en hacer respetar sus derechos internacionales apoyando su política exterior pero sin desencadenar una acción beligerante.

Hace algunos meses, en mi condición de asesor de la Tesis de fin de curso del capitán de fragata de la Marina del Brasil, Marcelo Victor de Uzeda, conversábamos sobre las complejidades de las relaciones internacionales y cómo los buques de guerra pueden servir de un efectivo apoyo a la consecusión de

ciertos Objetivos Nacionales.

Hoy día apreciamos cómo dos buques de guerra de la Marina Soviética han prácticamente embestido a un crucero y un destructor americanos, en aguas del Mar Negro, consideradas por los soviéticos como aguas territoriales (dentro de las 12 millas), exigiéndoles su abandono inmediato, mientras que simultáneamente la Marina de los Estados Unidos demostraba su capacidad para mostrar su bandera (presencia naval) en mares tan alejados de su "homeland" y dentro de aguas adyacentes a su más importante contendor en la arena política internacional.

El Almirante Gorshkov dice que "la movilidad de la flota y su flexibilidad en conflictos militares limitados le permite ejercer influencia sobre países costeros vecinos, empleando y extendiendo una amenaza militar a cualquier nivel, empezando con una demostración de poderío militar y terminando con la proyección de su poder naval sobre territorio enemigo", y las últimas dos décadas nos han demostrado cómo la política soviética se ha apoyado en su Poder Naval para, dentro de la estrategia de la guerra fría, extender su influencia en diferentes puntos críticos (choke points) de los mares internacionales, y desde allí crear su "hinterland" geopolítico que facilite las condiciones de país hegemónico.

Pero esta misma situación la observamos en la política marítima de Estados Unidos, Inglaterra y Francia, potencias que buscan, mediante el Poder Naval, mantener su influencia en o dentro de ciertas áreas marítimas estratégicas.

Las aguas del tiempo sobre las que precariamente flotamos están oscurecidas por una babel de voces conflictivas y lo que queda de nuestros propios recuerdos históricos o personales. Sin embargo, todas nuestras esperanzas o expectativas se ven castigadas por el torrente de las crisis y hundidas por el peso de los hechos consumados. Parece que siempre estamos por caer en una catarata de confusión moral y desintegración de acontecimientos, de distinta índole, muchos de los cuales están fuera de nuestro control o comprensión.

Sin embargo, dentro del ámbito marítimo, considero que podemos articular políticas de acción y comportamiento más estables y singulares, apoyando nuestra política exterior mediante la adecuación del uso del Poder Naval en acciones no beligerantes, pero con una decidida y manifiesta voluntad de emplearla en su máxima expresión cuando la situación así lo exija. Recordemos que para que el Estado pueda alcanzar el bienestar y su consecuente desarrollo, deberá estar en capacidad de organizar y diri-

gir su vida interna sin interferencias ni imposiciones, disponiendo libremente de sus recursos y actuando autónomamente en el campo interno y con independencia e igualdad en el campo externo.

Vemos pues que el desarrollo va concomitantemente con la seguridad y que ésta tiene que buscar medios de expresión prudentes pero efectivos para irradiar la potencialidad del Estado en desarrollo.

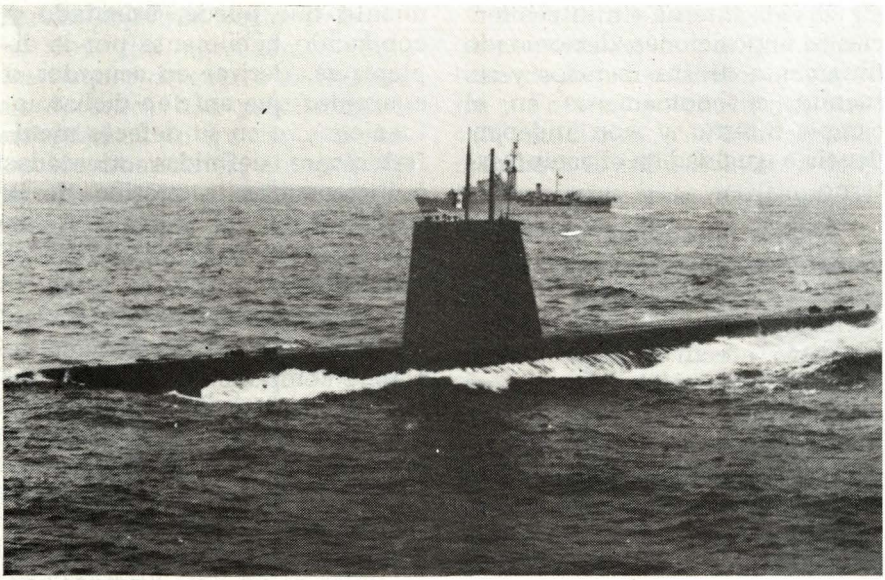
Dentro de la región sudamericana, se da también la situación a través de la cual cada Estado en forma autónoma ha potenciado su desarrollo, buscando elevar el estandar de vida de su población, estableciendo un Poder Militar que les asegure la continuación de dichas políticas de desarrollo.

Es justamente dentro de este marco de referencia de la política internacional,y más específicamente dentro de las relaciones con los países vecinos (limítrofes), que se generan una serie de afinidades que coadyuvan el entendimiento entre los Estados, pero también surgen antagonismos propios de dicho desarrollo expansivo que encuentra en sus fronteras los puntos de fricción y muchas veces de colisión entre sus propios intereses y el de los vecinos. Así se va estableciendo progresivamente un estado de relación en proceso de calentamiento que puede, orientado y conducido hábilmente por la diplomacia, derivar en acuerdos o convenios que enfríen dichas actuaciones, o en su defecto manifestaciones definidas orientadas a incrementar la presión de la fuerza para la imposición de nuestra voluntad contra la del otro Estado.

La Marina de Guerra, dentro del Poder Militar, es justamente aquel componente que desde tiempo de paz permite apoyar las acciones de diplomacia, sin herir la soberanía de las otras naciones. La historia nos ha demostrado que el empleo de la Fuerza Naval frente a las costas o puntos sensibles de un país litigante han logrado resultados muy eficaces en apoyo del accionar diplomático.

Pero también es cierto que en el presente es más difícil preparar y emplear apropiadamente el Poder Naval, en razón de la complejidad y mutabilidad política, económica y social de los Estados, así como en función de la rapidez en la evolución tecnológico—científica aplicada en los ingenios militares, con su consiguiente alto costo de adquisición y mantenimiento, esta última dificultad más marcada en países como el nuestro, carente de tecnología de punta en el campo de la defensa.

Sin embargo, examinando la historia de los últimos cincuenta



años podemos obtener más de una decena de ejemplos en los cuales el empleo manifiesto de una Fuerza Naval en apoyo de la diplomacia lograron sus objetivos, en unos casos haciendo modificar las intenciones del adversario y en otros obligando el retiro de fuerzas indeseables en ciertas áreas de interés; hay que tener en consideración que para llevar a cabo esa acción de coersión sobre el adversario, la voluntad en el empleo de la fuerza debió de ser manifiesta y determinante. El Poder Naval posee una capacidad singular para responder en cualquier lugar del mundo a una situación de crisis con el nivel de fuerza adecuada, en cuanto a su naturaleza o intensidad para la obtención de los fines que la diplomacia le aconseje.

El politólogo Ken Booth, en su libro "Las Armadas y la Política Exterior", establece las ventajas por las que las Fuerzas Navales pueden usarse en apoyo del accionar político y que, resumidamente, son:

VERSATILIDAD.- Consiste en la adecuación que las Fuerzas Navales pueden tener para responder a situaciones diversas a las que un Estado soberano tenga que afrontar, sea ya en el aspecto social, político, humanitario o militar. Sus características y capacidades lo hacen adaptables a un empleo muy diversificado.

GRADUALIDAD.– Permite ade-

cuar la intensidad del accionar de la Fuerza Naval desde su simple presencia en un área en particular hasta el extremo de su aplicación con todo el poder que se dispone; una particularidad que facilita este gradualismo en su aplicación es debido a que no necesariamente se compromete a la población de un Estado ni a zonas continentales del mismo.

MOVILIDAD.— A pesar que los desplazamientos en el medio acuático no son rápidos, la amplitud de éste permite posicionarse en áreas donde pueden ejercer cierta presión o influencia en el tratamiento de una situación política en particular.

CAPACIDAD PARA PROYECTAR UNA FUERZA.— El avance o progresión de un dispositivo de consideración a través del espacio terrestre es bastante lento, accidentado y sometido a múltiples contingencias; ese mismo desplazamiento mediante el empleo de la aviación es muy limitado y vulnerable mientras que el trasladar y proyectar una fuerza de ocupación mediante la realización de una operación anfibia es la más adecuada y sujeta a menores contingencias, pues en sus fases preliminares se ha debido eliminar o disminuir seriamente las fuerzas navales del adversario. Esta misma característica es lo que le permite actuar como Poder Naval constituido en regiones o áreas muy alejadas de su propio territorio.

ACCESIBILIDAD.- Todas las naciones marítimas se encuentran intercomunicadas por los océanos, mares interiores, canales, estrechos, etc., teniendo la libertad de navegar en aguas internacionales sujetas a las limitaciones que señala el Derecho Internacional Marítimo y a las propias capacidades que su Poder Naval le ofrezca y respalde.

SIMBOLISMO.— Cada elemento del Poder Naval de una Nación es una expresión concreta de su capacidad para movilizar dentro de las aguas internacionales la presencia de su soberanía más allá de lo que establecen las normas y dispositivos legales vigentes.
Es el reflejo más sensible del Poder Nacional de un Estado que desbordando sus aguas territoriales compite en la conquista del ancho mar, para flamear su pabellón protegido y respaldado por los fríos aceros de sus armas.

PERMANENCIA.— La capacidad de permanecer en ciertas áreas de interés por períodos muchas veces tan amplios como sus autonomías, los convierte en instrumentos por excelencia para actuar en apoyo de la diplomacia.

Cuando un Estado en desarrollo enfrenta las contingencias propias de influir adecuadamente en el espacio internacional de su competencia, debe encontrarse preparado para aplicar el Poder Naval como una expresión militar de respaldo a su política

exterior; en este sentido, los que vestimos el uniforme del Almirante Grau debemos tener siempre presente que el mantenimiento de la situación de paz estará condicionada a la intensidad con la que nos preparemos para hacer frente a cualquier tipo de situación beligerante y que una forma manifiesta de expresar esa capacidad del Poder Naval es empleándola en forma oportuna y decidida como un elemento instrumental de la diplomacia, sin olvidar que por más firmes que sean los deseos de una paz mundial, siempre constataremos que "vivimos en un mundo en que las desaveniencias entre las naciones son resueltas frecuentemente con la apelación al recurso de empleo, o amenaza de empleo, de las armas". Acreditar que dichas situaciones de crisis tendrían siempre un final favorable a punto de justificar un descuido en la preparación para la guerra debe ser considerado un riesgo, que muy pocos países están dispuestos a aceptar.

Sin embargo tenemos que tener presente que la coyuntura económica internacional afecta seriamente el sostenimiento de las instituciones militares, en su preparación permanente para hacer frente a este tipo de contingencia, llegándose a extremos de juicio de opinión mediante los cuales se hace aparecer a las Fuerzas Militares, como elementos innecesarios sosteniéndose en el colmo del atrevimiento e ignorancia que más útil y necesario para un país en desarrollo como el nuestro es disponer de buques mercantes que transporten nuestra carga desde o hacia nuestro país que un conjunto de buques de guerra, de alto costo de adquisición y uno mayor de mantenimiento y entrenamiento, que en los últimos cien años nunca se han llegado a utilizar.

A esas personas hay que demostrarles que el desarrollo de un Estado, dentro del cual está su Marina Mercante, debe de tener la garantía de su permanente protección, tarea asignada en el ámbito marítimo a la Marina de Guerra, es decir al Poder Naval.

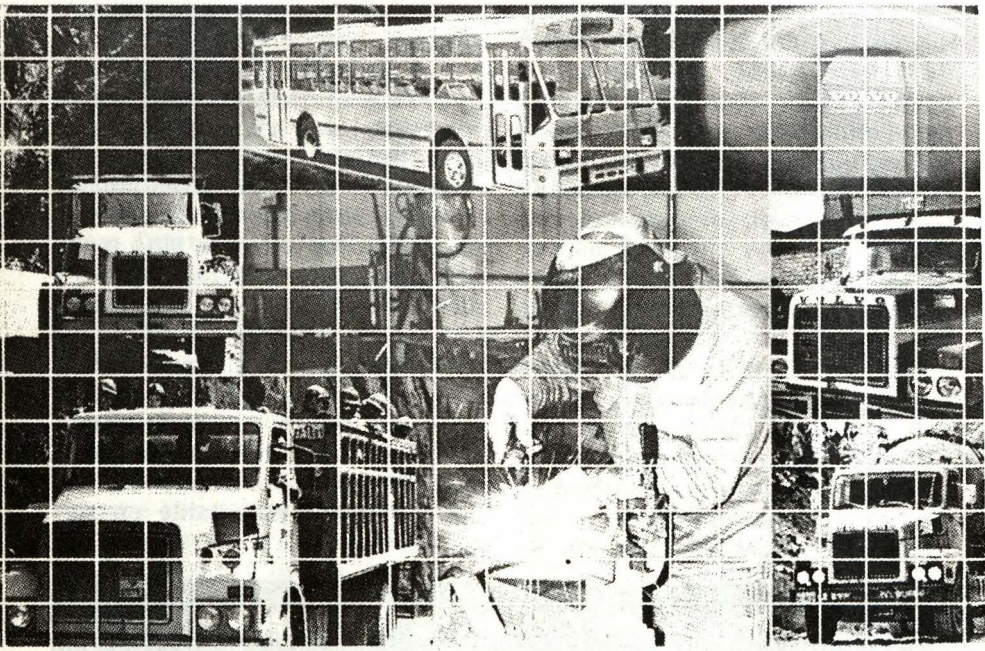
El empleo del Poder Naval es un acto de diplomacia coercitiva, por lo tanto representa una alternativa bélica que si la provocara no sólo debemos sostener que ha fracasado sino dudar de si alguna vez mereció tal nombre. En la hora actual existe falta de conocimiento y comprensión por parte de muchos gobernantes y oficiales de Marina que aún durante los períodos de paz, el Poder Naval no deja de ejercer influencia en los acontecimientos internacionales y que éste puede ser planificado y utilizado al servicio de la Política Exterior de un Estado.

Permanentemente observamos que en el escenario marítimo internacional muchas Unida-

des navales, de diferentes países y de diversos tipos, efectúan exhibiciones, participan en operaciones combinadas internacionales, aplican simbólicamente un determinado nivel de fuerza, realizan visitas o demostraciones, es decir, ejercen el Poder Naval mediante diferentes manifestaciones, pero cada una de ellas apoyando la política exterior del país que representa y en ese actuar van preparándose permanentemente para que, llegado el caso, puedan ejecutar las operaciones de combate con la decisión y el entrenamiento que estas exigen.

Siendo el Océano Pacífico, el escenario gravitante en lo porvenir, es decir el siglo XXI, y siendo el Perú un Estado comprometido con el mar a través de su extenso litoral y sus proyecciones antárticas, no debemos jamas claudicar en la esencia de la existencia del Poder Naval, sino más bien alimentar nuestra mente y nuestro espíritu en la búsqueda siempre de un espacio para nuestra Marina Nacional, institución que a través de nuestra historia patria ha dejado huella de ejemplo y honor en la defensa de nuestros ideales encontrando en el mar la fuente inagotable en su inspiración.





Tecnología. Potencia. Economía.
Y el respaldo de servicio y repuestos en todo el país.

VOLVO

LA LANCHA TORPEDERA *ALIANZA*

Alvérez de Fragata
JOHN RODRIGUEZ ASTI

Con la aparición de innovaciones en lo que a guerra naval se refiere, tenemos que aproximadamente a partir de 1870 al introducirse la coraza como medio de protección en los buques se inicia una competencia entre artillería vs. coraza.

En aquella época los buques acorazados no poseían blindaje en la obra viva, salvo el doble fondo para prevenir accidentes al tocar fondo.

En conocimiento de esta última característica en los buques es cuando surge la idea de crear un arma que pueda movilizarse en el agua y se le denominará a partir de entonces como "torpedo". Ante la creación de un arma tan singular con poco tamaño, se diseñó una embarcación que fuese capaz de portarlos, naciendo así las lanchas torpederas, buques de pequeñas dimensiones que, irrumpieron en el escenario naval, y que, contando con los torpedos, podían hundir a los grandes acorazados. Cabe recordar que el torpedo tomó cierto renombre al utilizársele en aguas peruanas en el memorable combate naval de Pacocha cuando el buque inglés "Shah" trató de usar tan mortífera arma en con-

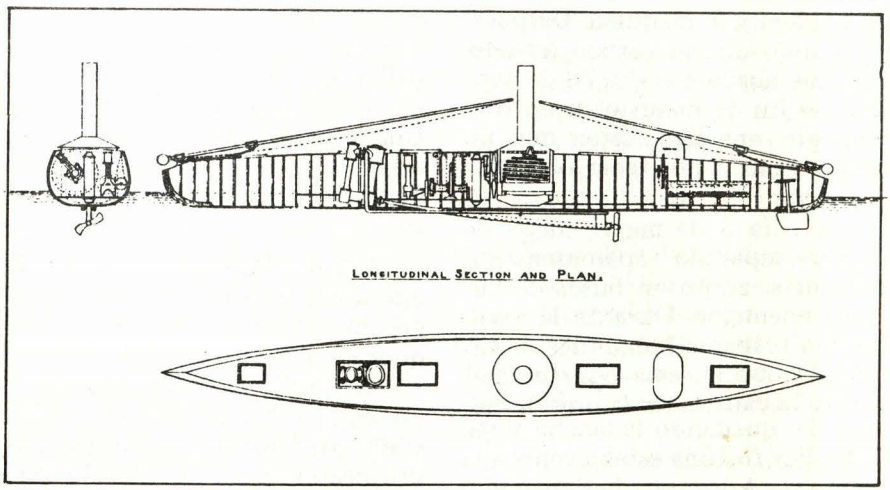
tra de nuestro monitor "Huáscar" pero con resultados insatisfactorios.

Ante los nefastos resultados de nuestra corta pero brillante campaña naval de 1879, la Marina Peruana se vio en la necesidad de adquirir nuevas unidades navales que reemplazen a las perdidas, pero ante la imposibilidad de concretar dichas metas, por factores y causas de carácter económicos o por obstrucción de los tratos de compra por parte de la diplomacia chilena, tan sólo se logró conseguir por intermedio de la casa Grace tres pequeñas lanchas torpederas de fabricación inglesa del sistema "Herreshoff". Las mencionadas embarcaciones se denominarían "Alianza", "República" y "Alay". Las dos primeras llegaron de Panamá a bordo del "Talismán" en noviembre de 1879. La tercera tuvo problemas al venir navegando de Panamá por falta de carbón, teniendo que efectuar una estadía forzosa por tal motivo en el puerto ecuatoriano de Ballenitas, lugar en donde tras una conspiración entre ecuatorianos con agentes chilenos fue capturada por el transporte chileno "Amazonas". Era la más grande de las tres, midiendo 68.89 pies de eslora con 40 HP y 18 nudos de velocidad.

Con el nombre chileno de "Guacolda" se daría a conocer tiempo después durante el bloqueo del Callao por las fuerzas invasoras. Como conocemos, al haberse decretado el bloqueo de Arica en los primeros meses de 1880 por parte de las corbetas chilenas "Chacabuco" y "O'Higgins", se decidió enviar a dicho puerto a nuestras dos torpederas, las que de primera intención zarparon del Callao acompañando al "Talismán", pero una vez alcanzado el puerto de Pisco tuvieron que retornar al Callao por desperfectos en su delicada y complicada planta de propulsión. A pesar de ello se decide enviar nuevamente a la "Alianza" únicamente, pero esta vez a bordo de la corbeta "Unión", quedándose la "República" en el Callao.

Así pues, el 17 de marzo de 1880 —fecha ya célebre en el calendario naval peruano, por la doble ruptura del bloqueo naval de Arica—, llega a ese puerto a bordo de la gloriosa "Unión" la torpedera "Alianza", que fue desembarcada ni bien la corbeta se abarloó al monitor "Manco Cápac" fondeado en la bahía de Arica.

Una vez a flote, la tripulación conformada por el Tte. 2o. Manuel Fernández-Dávila (comandante), el A. de F. David Flores (2do. comandante), el Guardiamarina Juan de Mora, el 2o. Maquinista Clodomiro Gonzales (jefe de máquinas), el 4to. Maquinista Carlos Carranza, el Cabo de Fogoneros José Montoro y el Fogonero Aurelio Díaz, se hi-



Esquema de una Lancha Torpedera del mismo tipo de la Alianza.

zo cargo de la torpedera para alistarla, luego de lo cual el Tte. 2o. Fernández-Dávila solicitó órdenes a tierra, las cuales ordenaban que estuviese preparado en caso de tener que intervenir defendiendo a la "Unión" cuando saliese de Arica.

Como era lógico, al intentar burlar nuevamente el bloqueo la "Unión", se entabló un pequeño combate naval con las naves bloqueadoras, cumpliendo la "Alianza" la misión de coordinar y enlazar órdenes entre la "Unión" y el "Manco Cápac" que, con su artillería, trataba de proteger la audaz salida de la primera. Incorporada ya a nuestras fuerzas navales se realizó un examen de combustibles para la "Alianza" hasta el 31 de marzo, con el fin de seleccionar carbón de buena calidad para la caldera no satisfaciendo ninguno los requerimientos. Sin embargo, salió a realizar exploraciones nocturnas fuera del fondeadero con carbón prestado del mejor lote del "Manco Cápac". Luego de andar buscando combustible, se logró conseguir carbón destilado proveniente de la Empresa de Gas y de la Compañía del Ferrocarril en Tacna a fines de abril.

Por necesidad de cumplir con una orden del jefe de la Plaza de Arica, Coronel Bolognesi, zarpó el 7 de abril la torpedera en misión de reconocimiento costero hasta la quebrada de Vítor para confirmar los rumores acerca de un desembarco de tropas chilenas, presentándose en aquella oportunidad una pequeña fuga de vapor en un tubo de unión entre

la caldera y la máquina. Después, contando con el carbón adecuado, fue alistada el día 28 de abril con el fin de incursionar en fondeadero enemigo, tarea que no pudo realizar por tener otra fuga de vapor.

El día 3 de mayo, luego de haber reparado aparentemente la avería, zarpó en busca de buques enemigos. Durante la navegación reapareció una fuga de vapor, la que en esta oportunidad dejó a la caldera sin la presión necesaria, quedando la lancha al garete. Por fortuna estaba cerca a la bahía de Arica, siendo detectada, desde a bordo, por la tripulación del "Manco Cápac", el cual envió una lancha que pudo traerla a remolque a puerto. Tras aquel persistente defecto se procedió a cambiar el tubo de unión de la caldera.

Ya por el 17 de mayo se hallaba lista la lancha pero no pudo operar hasta el 24, a causa de haber luna llena, cosa que impedía navegar sin ser vista en la noche.

El citado día zarpó en misión de reconocimiento hasta el morro de Sama. En esta oportunidad, cuando se hallaba de regreso, fue avistada por el blindado "Cochrane" y la corbeta "Magallanes", naves que empezaron a dar caza a la minúscula lancha con su poderosa artillería, acto que provocó una reacción por parte de la "Alianza", que se preparó a utilizar su torpedo en contra de los atacantes, ante lo cual, para no verse comprometidos en una acción peligrosa, los dos gigantes optaron por retirarse prudentemente. Una vez lograda la intimidación a las naves chilenas, la "Alianza" pudo retornar sin novedad a puerto.

Luego de esta acción en la que una pequeña y débil nave logró intimidar a dos grandes buques no volvió a navegar hasta el 1o. de junio, en cuya noche zarpó con el fin de atacar buques enemigos, no concretándose sus propósitos pues el "Cochrane" había cambiado de fondeadero días atrás. Al día siguiente, el 2, con las mismas intenciones de la noche anterior, sigilosamente salió de la bahía, logró ubicar al "Cochrane" e inmediatamente comenzó a aproximársele por popa a toda máquina y cuando ya estaba a poca distancia el torpedo de batalón se soltó de su sitio y determina que lo que pudo ser una brillante y audaz acción fracasara. No perdidas aún las esperanzas de lograr un triunfo a nuestro favor, zarpó el día 6, día anterior al asalto chileno de Arica, con el fin de buscar nuevamente a su blanco escogido que había resultado averiado aquel día en el duelo artillero entablado en contra del morro peruano. Tal búsqueda la realizó desde las 08:00 PM. hasta las 02:48 AM. del 7 sin poderlo encontrar, regresando a puerto a las 04:30

horas del día 7 de Junio. Desde las primeras horas, luego de su regreso, la "Alianza" permaneció cerca del "Manco Cápac" pudiendo espectar desde allí la feroz batalla que se comenzaba a librar con tierra. Al apreciar que una bandera impostora era izada en vez de nuestro glorioso bicolor en lo alto del morro, las tripulaciones de ambos buques comprendieron que todo estaba perdido, decidiéndose entonces, a bordo del "Manco Cápac", por el comandante del monitor, Capitán de Fragata Sánchez-Logomarsino, el hundimiento de esta nave y su posterior voladura evitándose así que cayese en manos enemigas. Al mismo tiempo ordenó al Tte. 2o. Fernández-Dávila salvar su lancha, teniendo en mente la idea de que pudiera prestar útiles servicios posteriormente en el Callao.

Una vez presenciado el hundimiento del "Manco Cápac" con su pabellón al tope y su tripulación a salvo en botes, la "Alianza" partió con proa hacia el norte siendo detectada y perseguida por el "Cochrane" y el "Loa" que la cañoneaban.

Tras dos horas de desenfrenada persecución y cañoneo, el "Cochrane" desistió de sus intenciones a la altura del morro de Sama, quedando en la persecusión sólo el "Loa".

Lo tenaz de esta acción, hizo que se forzasen demasiado las máquinas de la "Alianza" fundiéndose los serpentines de la caldera. No quedando otra alternativa, para evitar que cayera en manos chilenas, que el vararla y volarla con un torpedo en las playas de Cabo Picata.

Luego de haber dado tan triste fin a la "Alianza", su tripulación emprendió marcha hacia algún lugar cercano cayendo por desgracia en manos chilenas al ser capturados por una patrulla montada.

A continuación se hace una descripción de las características de las lanchas tipo "Herreshof" al que la "Alianza" pertenecía.

El casco en sí era de madera contrachapada, estando sólo la obra viva, así como algunas partes de la superestructura, forradas con una placa de acero, con el fin de dar protección al casco, máquina y tripulantes.

Sus máquinas estaban instaladas bien hacia la proa y el eje salía con un ángulo de inclinación a través del fondo del casco. El tubo de transmisión acoplado al eje estaba fijado dentro del doble fondo y la parte que salía al exterior servía, en triple propósito, como soporte del eje de la hélice, de falsa quilla y de condensador de superficie.

La propulsión del buque estaba dada por una máquina alternativa que tenía dos cilindros, uno de 6" y otro de 10". El vapor le

era suministrado por una caldera que contenía un serpentín cuya longitud, extendido, sería de unos 300 pies de largo y dos pulgadas de diámetro.

La cámara de combustión de la caldera era de 4 pies de diámetro. Su hélice, formada por dos palas, tenía 38" de diámetro y se ubicaba aproximadamente a un tercio de la eslora a partir de la popa. El timón situado atrás de la hélice era del tipo compensado.

Con respecto al armamento, la torpedera estaba dotada de mecanismo para utilizar torpedos de botalón.

Las pruebas del prototipo de los "Herreshoff" fueron realizadas en Portsmouth dando este tipo de lanchas una velocidad de 16 nudos con buenas condiciones de mar.

Las ventajas que ofrecían las lanchas de este tipo eran la gran maniobrabilidad de que disponía al contar con marcha avante y atrás, así como su capacidad de girar rápidamente a toda maquina.

Digno de mencionarse era el hecho que su pequeña caldera podía proveer en corto tiempo del vapor suficiente a la máquina para poder salir rápido en casos de emergencia. Por último la mencionada caldera en caso de explotar lo haría sin mayores consecuencias por contener poca agua.

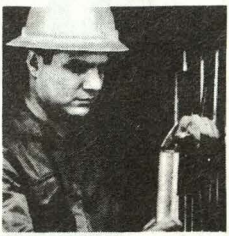
BIBLIOGRAFIA

ELIAS, Julio J., **Marinos peruanos en Arica.** Publicaciones del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Serie Monografías, Lima, 1980.

VEGAS, Manuel I., **Historia de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1924.** Publicado por la Secretaría General de Marina, 1973.

KING, J. W., **The Warships and Navies of the World, 1880.** Publicado originalmente en 1880 por U.S. Naval Institute Press; reeditado en 1983.










esté donde esté nos dedicamos a usted

Entre ya, venga sí, lo sabe bien... somos Gente de Confianza y nos dedicamos a usted esté donde esté. Le ofrecemos la excelencia de nuestro servicio.

Hemos creado un estilo especial de hacer las cosas, siempre adelantándonos a sus requerimientos, poniendo a su disposición más de 250 oficinas en todo el Perú, la red más completa de lo último en cajeros electrónicos: TELEBANCO y casi un siglo de experiencia.

Sí, nos dedicamos a usted.



gente de confianza

BANCO DE CREDITO

EL BANCO



SOCIEDAD, DEMOCRACIA Y TERRORISMO

NOTA DEL AUTOR

El Arte Literario, como todos los otros, está supeditado para su aceptación por los críticos, al estilo, y éste, en suma, lo que hace es interrelacionar la forma con el fondo, y ambos, a su vez, con el blanco auditorio; el cual, al final del camino, dará la aceptación o no de un nuevo o viejo estilo en concordancia o no con la opinión de los críticos.

El artículo que a continuación se expone, trata de explicar en la forma más simple y práctica, eludiendo en lo posible los tecnicismos y las sofistificaciones del lenguaje, el problema del terrorismo, su génesis, desarrollo y secuelas. No porque considere que el lector profano no tenga alcance suficiente para comprender la nueva terminología que este fenómeno mundial ha gestado, sino por el requerimiento ineludible de evitar la distracción del tema y la pérdida de concentración al proporcionar una lectura falta de mensaje y llegada, pasando por alto la necesidad de que los componentes de la familia naval puedan acceder a la comprensión de un problema que, así como la profesión más antigua, es también tan antiguo como el mundo y que gracias a esa posición insular para muchas cosas que tiene nuestro país,recién nos toca con toda su potencia y nos abruma con su realidad.

Capitán de Navío
JOSE GARCIA VALDIVIESO

I. INTRODUCCION

Existe una relación estrecha entre la organización de la sociedad, las formas de gobierno y el uso del terror para la obtención de determinados objetivos, especialmente si estos son políticos.

La relación estriba en que, en una u otra forma, la organización de la sociedad, por su propia estructura y por la cantidad de factores aleatorios que rigen o norman su estructura, posibilita la

existencia de grupos minoritarios no conformes con la misma por las desigualdades, especialmente de riqueza y bienestar, generando estas minorías los extremistas, quienes hacen uso del terror como la única arma a su alcance que les podría hacer cambiar el —supuestamente— injusto orden establecido.

Las formas de gobierno existentes permiten las manifestaciones de este fenómeno con su efecto "El Terrorismo". Y éste se presenta de manera más alarmante dentro del mundo libre y su sistema democrático, no así en el sistema totalitario comunista, porque el Estado policíaco efectúa la represión drástica e inmediata para evitar la proliferación del fenómeno.

A fin de tomar una mejor y mayor comprensión de estos tres factores ya citados, sociedad, democracia y terrorismo, así como de sus interrelaciones y de las características de cada uno de ellos, he considerado brevemente algunos de los elementos que son parte del problema, cada uno de los cuales demandaría por sí solo un estudio completo que pretenda explicar lógicamente el fenómeno, buscando eliminar las causas para evitar el efecto. Dentro de estos elementos se ha considerado analizar el significado del terror y el uso del mismo hasta llegar al terrorismo; luego, ver el significado y alcance del concepto "Derechos Humanos", así como el uso y abuso que se hace del mismo, la situación del fenómeno terrorista frente a la ley y la acción de ésta para cooperar con su extinción, la situación política de los Estados y las consecuencias de su acción; la situación económica internacional y las implicancias de la misma en el ámbito mundial, para, finalmente, avizorar en forma genérica, las posibles formas de combatir el terrorismo, arribando a algunas conclusiones relacionadas con el fenómeno, las cuales no representan ni pretenden ser la panacea universal que destierre el fenómeno y permita a los pueblos vivir en paz con tranquilidad y seguridad.

II. SOCIEDAD Y FORMAS DE GOBIERNO

Desde los albores de la humanidad el hombre ha sentido la necesidad de vivir en grupos; principalmente, con el objeto de autoprotegerse y, secundariamente, para proveerse de mejores servicios comunales. Desde aquellos tiempos a la fecha, la organización de la sociedad ha evolucionado desde los grupos nómades iniciales de cazadores, hasta las sofisticadas, complejas y saturadas super-ciudades de hoy, habiéndose dividido el mundo por su esencia ideológica en los llamados hemisferio occidental o mundo libre y hemisferio oriental o mundo comunista. Cada



Obligación de los Estados de preservar la paz social

hemisferio tiene su propia base filosófico-ideológica; el primero, basado fundamentalmente en la libertad y libre determinación de sus ciudadanos, y el segundo, basado en el principio de la igualdad de distribución de la riqueza generada por el trabajo colectivo. De acuerdo con estos dogmas y con la forma como dichas sociedades se han desarrollado durante la historia, en la primera, los más capacitados en función de su educación y entrenamiento ocupan los puestos de liderazgo de las naciones, mientras que, en la segunda la maquinaria del partido produce los mismos líderes, pero la elección es cerrada y no necesariamente competitiva.

La sociedad en uno y otro caso se rige por sus propias leyes. Leyes que no son otra cosa que las normas básicas que rigen y regulan las relaciones entre los individuos componentes de una colectividad y que han sido establecidas en base a la aceptación de tales normas por la mayoría de los componentes de la sociedad en el caso del hemisferio occidental, y por decisión de los miembros de más alto nivel del partido de acuerdo con su organización en el hemisferio oriental.

Estas dos filosofías, han generado como consecuencia de ellas mismas, las dos formas de gobierno existentes en el mundo

y cuya aplicación en uno u otro caso generan algunas pequeñas variantes, las cuales no afectan ni distorsionan los sistemas, sino que por el contrario reafirman su correspondiente universalidad hemisférica. Estas formas de gobierno son en el hemisferio occidental "la democracia", que se define como el gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo, esto significa que su extracción es popular, de entre todos los ciudadanos que cumplen con los requisitos establecidos por la ley, que es elegido por los ciudadanos hábiles de elegir y que dicha elección es para que se gobierne de acuerdo con los intereses de su pueblo; y en el hemisferio oriental, "el comunismo" que es una forma o sistema de gobierno, por el cual se quiere abolir el derecho de propiedad privada y establecer la comunidad de bienes, donde supuestamente el mismo se ejerce para darle a todos los ciudadanos una posición social y económica, definida por el hecho de que ningún ciudadano individualmente signifique más que algún otro. También, porque todas las propiedades son de dominio común o porque no existe la institución de la propiedad privada, o (Marx) porque las propiedades están confinadas al significado de consumo y están excluidas del significado de producción y cambio.

De acuerdo con la teoría marxista, el Socialismo es una evolución escénica y conduce al comunismo; en consecuencia, la frecuente diferencia marxista entre ambos no existe como cambio sino como evolución. Cabe señalar asimismo que el verdadero comunismo es incompatible con cualquier otra forma de cambio o intercambio de valores.

Como resultado de estas dos filosofías, formas de gobierno y tipos de sociedad, en ambos hemisferios se han generado estratos o clases sociales, consecuencia de la mayor o menor riqueza de sus componentes. Estas diferentes clases sociales generan diferencias de oportunidades en todos los campos y son tremendamente peligrosas especialmente en el mundo libre por las libertades existentes, específicamente de reunión y reclamo (huelgas), no siendo igual en el mundo comunista, por la existencia de un sistema policial que impide o limita drásticamente el derecho a reunirse pacíficamente para el reclamo de mejores oportunidades y condiciones de vida. Estos estratos o clases sociales bajas en el mundo libre, son el caldo de cultivo en el cual basa el comunismo internacional su accionar para generar agitación laboral y estudiantil, especialmente en las universidades, creando por medio de esta agitación la necesidad de que el Estado destine parte de sus escasos recursos, para hacer frente a reclamos muchas veces sin fundamento, des-

cuidando la inversión en otras áreas prioritarias, con el único objetivo de lograr —por parte del Estado— la tranquilidad de la población y el restablecimiento de todos los derechos y libertades temporalmente suspendidos como consecuencia de los disturbios producidos por la agitación laboral y/o estudiantil. Estos bajos estratos de la sociedad, son los que producen los jóvenes más fáciles de ser infiltrados por ideologías foráneas, contenidas normalmente en el pensamiento comunista, leninista, trotskista, maoísta, etc. Estos jóvenes estudiantes, universitarios idealistas, son fácilmente infiltrados por estas ideologías en utópica lucha por obtener una mayor justicia social en sus países y en el mundo, y son los futuros guerrilleros-terroristas del mundo, quienes fanatizados por la infiltración ideológica y convencidos de la validez del principio maquiavélico de que "el fin justifica los medios", tratarán de cambiar la actual estructura social de donde viven.

El mundo, con la humanidad establecida en él, dividida en estas dos clases de sociedad, dos formas de gobierno y dos ideologías reinantes, es el escenario donde en la actualidad, especialmente en el hemisferio occidental se producen los más graves casos de terrorismo en todas sus formas con claros objetivos de orden netamente político.

III. TERROR: TERRORISMO

El terror en todas sus formas es tan antiguo como el mundo, e independientemente de los fines u objetivos perseguidos hace uso del miedo en grado superlativo para la consecución de los mismos. El terror puede ser utilizado para amedrentar personas, organizaciones, poblaciones, etc., y tiene por objeto fundamental el de doblegar la voluntad del oponente. Cuando el terror, en cualesquiera de sus sutiles formas, tiene como objetivo el sistema o la organización política del Estado, entonces es llamado TERRORISMO y éste tiene como objetivo quebrar la voluntad y credibilidad del pueblo en su sistema de gobierno, para establecer un nuevo orden supuestamente más justo y equitativo, sin importar para ello los medios empleados ni las vidas inocentes sacrificadas en aras del supuesto nuevo orden.

El terrorismo ha sido empleado durante la historia de la humanidad como un tipo de arma o acción por los grupos o sectores relativamente más débiles en un momento dado, con el objeto de obtener un equilibrio o balance del poder combatiente relativo durante la lucha; sin embargo, cabe señalar que hasta el inicio de la década del 50 existía por parte de los usuarios una especie de ética no escrita en el sentido de limitar las acciones terroristas a los objetivos específicos, evi-

tando por todos los medios de envolver dentro del efecto de la acción el sacrificio de inocentes, digamos que en ese sentido existía una especie de romanticismo en el empleo del medio.

A partir de tal década la acción se vuelve indiscriminada y se envuelve en el efecto de la misma a la población civil en su totalidad, sin consideración alguna de sexo o edad.

Históricamente y si tomamos como punto de referencia para este ensayo el siglo XVII, veremos que acciones terroristas fueron conducidas durante las guerras de independencia, mas en dichos casos tales acciones estaban soportadas mayoritariamente por los pobladores en razón a su propia determinación de gobernarse por sí mismos liberándose de los lazos del colonialismo. Asimismo, en una u otra forma fueron conducidas acciones terroristas durante la Segunda Guerra Mundial; sin embargo, es importante recalcar el apoyo mayoritario a dichas acciones y que las mismas evitaban involucrar en todo caso a la población civil no beligerante, siendo sus objetivos las fuerzas armadas enemigas y el sistema político-militar impuesto por la fuerza, en contra de los deseos de tales mayorías.

El terrorismo es también utilizado por las llamadas guerras de liberación o revolucionarias, las



cuales tienen una gran diferencia, a pesar de que la semántica de los nombres utilizados para ambas es poco explicativa, sin embargo la confluencia de sus objetivos estriba fundamentalmente en los hechos siguientes:

— En las acciones terroristas llevadas a cabo durante tales guerras se involucra indiscriminadamente a la población civil con prescindencia de sexo y edad.

— Dichas guerras en su mayoría son conducidas, realizadas y aprovechadas por grupos de elementos normalmente comunistas, que manipulan a la población mediante el terror, no teniendo en ningún caso el apoyo de la misma, y que, en caso de triunfar su movimiento, se apoderan del Estado, estableciendo regímenes de corte totalitario, que en ninguna forma responden a los deseos de las mayorías, pero, a los cuales estas mayorías tampoco pueden oponerse, puesto que el nuevo régimen impuesto, hace uso indiscriminado del terror para mantenerse en el poder.

Existen también los grupos guerrilleros minoritarios que con sus acciones tratan de cambiar la política de los gobiernos legalmente establecidos o de crear u obtener concesiones especiales en determinadas zonas del país o para los que lideran el movimiento, utilizando los actos terroristas como forma de consecusión de sus objetivos.

Finalmente debemos citar el terror del Estado, en el que cae éste, el Estado, con el objeto de defenderse de los ataques sufridos, manifestándose el mismo en formas tan sutiles como la supresión de ciertas libertades constitucionales de sus ciudadanos y llegando, en algunos casos, al empleo de la represión y la tortura, que si bien es cierto desde el punto de vista ético y moral no se justifica, está ampliamente justificado por la obligación del Estado de defender la vida y propiedad de sus ciudadanos, garantizando las libertades constitucionales y por el derecho que le cabe de autodefensa cuando su existencia en sí misma está en peligro. Ideológicamente, el terrorismo está encuadrado dentro de los sistemas subversivos, que pretenden instalar en el mundo regímenes totalitarios de corte netamente comunista en detrimento de los sistemas democráticos. Filosóficamente, en una u otra forma, cualquier uso del terror trata de ser justificado con la premisa de que se quiere establecer un nuevo orden que permita una mayor justicia social con erradicación de la miseria, para lo cual tales movimientos destruyen lo ya construido, a fin de edificar su paraíso sobre las cenizas.

Por último, sicológicamente, las acciones terroristas son llevadas a cabo por individuos fanatizados, para quienes la vida huma-

na no tiene ningún valor y cualquier sacrificio es válido siempre y cuando sirva para la obtención de sus objetivos. El claro objetivo del terrorismo utilizado como medio de lucha es, principalmente, la obtención del poder político y secundariamente, la consolidación y mantenimiento del citado poder político.

Las formas cómo el terrorismo se presenta y ejecuta en el mundo podemos clasificarlas en tres y son las siguientes:

— Terrorismo Internacional y Transnacional.— El que es ejecutado contra los ciudadanos o intereses de un Estado más allá de sus fronteras. El término Transnacional acuñado para denominar a este cáncer social tiene como objeto el despojar al mismo de esa aureola de falsa legitimidad que aparentemente le confiere la denominación de internacional.

— Terrorismo doméstico.— El que es ejecutado contra los ciudadanos e intereses de dichos ciudadanos y del propio Estado dentro del territorio propio.

— Terrorismo de Estado.— Son las acciones que se ve obligado a tomar el Estado, para la protección de la vida y propiedad de sus ciudadanos y para la defensa de su existencia misma.

El terrorismo, como toda actividad humana, requiere de fondos que permitan su ejecución, y éstos son obtenidos de diferentes y sutiles formas, incluyéndose algunas subjetivas por su naturaleza, y otras que, si bien es cierto, no proveen dinero directamente, sí proveen una serie de actividades en las cuales el terrorismo ya no tiene que invertir sus recursos económicos, siendo esto desde ya una forma de financiación. Después de esta breve introducción, citaremos, con una suscinta explicación, cuando sea necesario, cada una de las sutiles formas de financiamiento que tiene el terrorismo y que son las siguientes:

Patrocinamiento por diferentes Estados.— Donde dichos Estados apoyan, entrenan y proporcionan todo tipo de acciones y facilidades como una manera de realizar su lucha contra Occidente, la cual puede tener raíces religiosas, ideológicas o ser una mezcla de ambas.

— Robo de bancos.

— Secuestro de personalidades para exigir el pago de rescate, o secuestro de familiares directos de dichas personalidades.

— Cobro de cuotas de protección a familias de mucha riqueza a fin de que éstas eviten el secuestro o cualquier otro tipo de amenaza contra los componentes de la familia.

— Propaganda ideológica proporcionada por Estados interesados en promocionar las bondades del sistema comunista.

— Recepción de facilidades de determinados Estados que apoyando el terrorismo no lo pa-

trocinan abiertamente, facilidades tales como campos de entrenamiento, alojamiento, etc., con la seguridad implícita por parte del terrorista de poder realizar sus actividades impunemente.

— Adquisición de armas y todo tipo de material bélico de diferentes grados de sofisticación a precios simbólicos para ser usados en sus actividades.

— Recepción por grupos o Estados terroristas de donaciones de otros Estados que apoyan el terrorismo pero que no desean ser relacionados directamente con el terrorismo.

— Por beneficios obtenidos de las inversiones hechas, ya sea por Estados u organizaciones aparentemente no vinculadas con el terrorismo en diferentes negocios, incluidos entre ellos las bolsas de valores de los principales países capitalistas a los cuales pretenden destruir.

— Debemos también considerar como una muy sutil forma de financiamiento la propaganda gratuita y sin límites que les proporciona la pseudo prensa libre por su supuesto afán de información, sin tener en cuenta que de alguna manera contribuyen al efecto multiplicador deseado por los terroristas, además de convertirse en difusoras del terror y ser potenciales terroristas al hacer uso de la tecnología de comunicaciones a su alcance con el pseudo objetivo de informar.

— Dentro del maquiavélico principio de "El fin justifica los medios" está la alianza contra natura —al menos desde el punto de vista ético o ideológico— con los traficantes de drogas, intercambiando intereses tales como: obtención de fondos y libertad de acción; lo primero para los terroristas, lo segundo para los traficantes de drogas.

— Finalmente debemos considerar quizá como la más sutil de las formas de financiamiento de terroristas, aquélla que es consecuencia de la defensa indiscriminada y sin fundamento —en la mayoría de las veces— que hacen muchas organizaciones internacionales en aras de una supuesta defensa de los derechos humanos de los terroristas a ser juzgados.

Es importante remarcar la preponderancia que dentro de la acción del terrorismo tienen sus patrocinadores. Tales patrocinadores, que pueden ser personas, organizaciones o Estados, apoyan el terrorismo en muy diversas formas, proporcionando propaganda ideológica, facilitando en territorio propio campos de entrenamiento e instrucción, proporcionando lugares seguros de refugio y bases de soporte en países de Occidente para la realización de sus actividades o actos terroristas, etc.

Otros factores que contribuyen a la existencia del terrorismo, ya sea éste internacional o doméstico, son los que breve-

mente mencionaremos a continuación y en los que, de alguna manera, dentro del hemisferio occidental, tienen responsabilidad los países industrializados por no darle al problema en su conjunto el adecuado tratamiento en el campo específico, con preponderancia del objetivo político correspondiente, como consecuencia de la ligazón existente entre las políticas y estrategias desarrolladas por dichos países en función de sus intereses y el efecto *boomerang* que se produce en los países subdesarrollados y en vías de desarrollo.

— Agitación laboral, con realización de huelgas que van en detrimento del desarrollo económico del país.

— Agitación estudiantil, específicamente en el campo universitario, contribuyendo con sus acciones a evitar el mantenimiento de la paz social y propiciando el trabajo encubierto de los terroristas al proporcionarles bases seguras para su acción y proselitismo en base a las leyes especiales que rigen el campus universitario.

— Nacionalismo: el exacerbado nacionalismo de ciertos grupos chauvinistas contribuye, al menos, al sostenimiento del terrorismo al realizar ciertas actividades negativas para el Estado en aras a una supuesta defensa de la soberanía y orgullo de la nación, y, como consecuencia del citado nacionalismo y de las malas políticas desarrolladas en los diferentes campos por los países desarrollados se llega a la estatización de: industrias, complejos industriales, fábricas, compañías, etc., contribuyendo con ello a un mayor detrimento económico de los países subdesarrollados o en vías de desarrollo, pues, es sabido lo mal administradores que normalmente son tales Estados como consecuencia del indiscriminado crecimiento de sus respectivas burocracias.

Consecuentemente, ese debilitamiento de la economía, contribuye por medio del descontento de las clases más necesitadas —pobres— a la subversión y al terrorismo, en todas sus formas, tanto doméstico como internacional, al propugnar supuestamente una mejor y más justa repartición de la riqueza así como del orden social establecido.

Finalmente, considero importante resaltar, dentro de este tópico, el futuro que tiene en el hemisferio occidental el empleo del terrorismo para la consecución de sus objetivos, y en este aspecto, debemos convencernos de que el futuro del mismo está íntimamente ligado con las políticas y estrategias a seguir por el mundo libre para derrotarlo, y estas políticas y estrategias deben ser globalmente aceptadas por todos los interesados, como la única solución racional y lógica que en forma coherente y uniforme puede derrotar al terroris-



Preparación para contrarrestar la acción terrorista.

mo con independencia de los intereses particulares de cada Estado, debiendo dichas políticas y estrategias activarse simultáneamente en los siguientes campos:

— El de los patrocinadores.— Cortando drásticamente las facilidades que dan los Estados patrocinadores.

— El de la financiación.— Evitando el acrecentamiento de la riqueza de los grupos terroristas. Sancionando a aquéllos que pagan cuotas de protección. Evitando en lo posible el robo de bancos y de otros agentes financieros. Disminuyendo dramáticamente las posibilidades de secuestro y pagos de rescate y, por último, embargando las inversiones de estos grupos terroristas en operaciones de bolsa u otras. En cuanto a las otras formas sutiles no tradicionales de financiamiento, tales como las producidas por la diseminación de ideología escrita, la defensa indiscriminada de terroristas por organizaciones internacionales que condenan supuestas violaciones por los Estados de los derechos humanos, así como los excesos de propaganda cometidos por la prensa en su afán de información, deben ser drásticamente supervisados y controlados a fin de contribuir a la lucha por desarraigar al terrorismo o, por lo menos, irlo encerrando dentro de un callejón estrecho que lo obligue a luchar abiertamente, cara a cara, por sus objetivos.

IV. DERECHOS HUMANOS

¿Qué son los Derechos Humanos? ¿Qué cosa debemos de entender como Derechos Humanos? Debemos entender como Derechos Humanos todas las libertades a que tienen derecho los ciudadanos organizados dentro de una sociedad de acuerdo con lo dispuesto por la ley madre de cada Estado, esto es, la Constitución. Dichos Derechos Humanos deben estar sustentados en el respeto mutuo entre los ciudadanos siendo el límite el de los derechos de los demás.

En esencia, en cualquier Constitución del mundo libre —basada en la declaración de los Derechos Humanos de la ONU— que es donde se ejercitan y defienden los Derechos Humanos en toda su amplitud éstos se encuentran conformados fundamentalmente por los siguientes:

— La persona humana es el fin supremo de la sociedad y del Estado y todos tienen la obligación de respetarla y protegerla.

— Toda persona tiene derecho a la vida, a un nombre propio, a la integridad física y al libre desenvolvimiento de su personalidad.

— Tiene derecho a igualdad ante la ley sin discusión de sexo, raza, religión, opinión o idioma.

— Tiene derecho a la libertad de conciencia y de credo y no puede sufrir persecución por sus ideas.

— Tiene derecho a la libertad de información, opinión, expresión y difusión del pensamiento mediante la palabra, escrito o la imagen por cualquier medio de comunicación social sin previa autorización, censura ni impedimento alguno.

— Tiene derecho al honor y la buena reputación, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

— Tiene derecho a la libertad de creación intelectual, artística y científica.

— Derecho a la inviolabilidad de domicilio.

— Derecho a la inviolabilidad de la correspondencia y al secreto de la documentación.

— Derecho a la elección de su domicilio y de libre tránsito, derecho de reunión pacífica, de asociación y de contratación, derecho al trabajo, a la propiedad y a la herencia, derecho a la nacionalidad, a su libertad y a su seguridad personal.

— Derecho a elegir y ser elegido y a la reserva de sus convicciones políticas, ideológicas y de credo.

En la actualidad los Derechos Humanos juegan un papel muy importante en la lucha contra el terrorismo, ya que resulta que éstos son violados indiscriminadamente por todos los grupos terroristas en un afán de establecer el imperio del terror a como dé lugar; sin embargo, cuando, en una u otra forma, algunas o todas las

organizaciones internacionales que luchan por el respeto de los Derechos Humanos consideran que el Estado o las fuerzas destinadas a reprimir y luchar contra el terrorismo, según la información que obra en su poder —aun sin pruebas fehacientes— han cometido alguna violación de los Derechos Humanos en contra de terroristas apresados o de la supuesta existencia de "inocentes" ciudadanos desaparecidos, inician una cruzada digna de mejor causa, exigiendo la liberación de los terroristas o la aparición de los desaparecidos que en realidad muchas veces no existen o no han existido nunca, o están gozando de salud, bienestar y vida muelle en otros lugares del planeta.

Cabe señalar que estas organizaciones nunca han clamado por los civiles inocentes, por los policías o por elementos de las FF. AA. asesinados alevemente. Aparentemente, para ellos, quienes cumplen con sus deberes y obligaciones, quienes cumplen con la sociedad y obedecen las normas aprobadas y establecidas por ésta y respetan al resto de sus conciudadanos, no tienen "derechos humanos".

Cabe indicar que los Derechos Humanos son de todos los ciudadanos que los respetan, especialmente de las mayorías que sólo tratan de vivir y dejar vivir en paz, y no de minorías desquiciadas que en base al uso indiscriminado de la violencia pretenden imponer otro tipo de sociedad o de gobierno no deseado por las mayorías que viven bajo la protección de un estado de derecho.

Finalmente, es preciso recalcar que, como consecuencia de las acciones realizadas por el terrorismo, así como de la defensa de la sociedad por el Estado, se da el caso de inocentes muertos por ambos bandos, y, lo que es peor, "la niñez y los jóvenes que como consecuencia de la lucha pierden padres y familiares y la posibilidad de un futuro mejor", futuro que son ellos mismos, futuro que es el país en sí, futuro por el cual el país debe estar dispuesto a hacer los más grandes y caros sacrificios, ya que en él se basa la existencia misma de la nación y del Estado. Lamentablemente para estas organizaciones internacionales esos niños huérfanos de hoy, hombres de mañana —futuro de la humanidad— no tienen Derechos Humanos.

V. ANALISIS DE LA SITUACION LEGAL

La relación ley y terrorismo es en todos los casos muy sutil. El sistema legal no está normalmente capacitado para juzgar a los ejecutores del terrorismo, quienes de alguna manera logran evadir o mediatizar la acción de la justicia. Más tarde estos mismos terroristas que obtienen condenas mediatizadas, logran su li-

bertad al exigirla así otros comandos terroristas que toman rehenes inocentes con el propósito de efectuar el canje de los terroristas condenados, por rehenes inocentes, bajo la amenaza de muerte de los mismos si es que no se accede a sus demandas.

Existe pues, como puede verse, un abuso de los derechos legales, aparejados con la amenaza a la vida y la propiedad de los que deben ejercitar la justicia, así como, a sus familiares con el indiscutible objetivo de lograr sanciones mediatizadas. Esta situación hace inadecuado el sistema actual de justicia siendo necesario, como ya lo están haciendo ciertos Estados, la creación de Tribunales especiales de justicia que son inmunes por ahora a la coacción para juzgar a los terroristas por la gravedad de sus actos y aplicarles a éstos toda la severidad de la justicia.

SITUACION POLITICA DE LOS ESTADOS

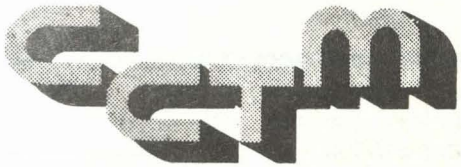
Los Estados tienen la obligación de proteger la vida y la propiedad de sus ciudadanos, además de tener el derecho de defenderse a sí mismos para preservar el sistema, lo cual los autoriza a llevar a cabo acciones extremas en algunos casos con el objeto de cumplir con su derecho y obligación como Estado. Específicamente, en los casos de terrorismo doméstico los Estados se ven compelidos a tomar acciones tales como la suspensión temporal de ciertas libertades constitucionales a fin de mantener el orden interno o a declarar el estado de emergencia en parte o todo su territorio.

Cabe señalar que, por lo general, los gobernantes ocupan esa posición como resultado de elecciones libres y democráticas, lo que equivale, en este caso, a la propia y libre determinación de los pueblos para elegir el sistema de gobierno deseado.

Ante esta situación, lo único que falta es la decisión política de combatir al terrorismo, así como la elaboración de la estrategia correspondiente como consecuencia de la citada decisión política.

SITUACION INTERNACIONAL

El actual orden o sistema económico, con sus variantes en uso en el mundo libre, y las grandes desigualdades de riqueza generadas por el mismo entre los países desarrollados, aquéllos en vías de desarrollo y los subdesarrollados, ha contribuido grandemente al crecimiento y desarrollo del terrorismo, especialmente al que es consecuencia o soporte, en una u otra manera, de la subversión. Y si a este orden económico, justo o no, sumamos el or-



Comisión Controladora del Trabajo Marítimo

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo fue creada el 8 de marzo de 1935, con la finalidad de controlar el trabajo marítimo del personal relacionado con los servicios de carga y descarga y para dirimir las cuestiones que se susciten entre este Personal, el Terminal Marítimo y las Compañías de Vapores en el puerto del Callao.

Con el transcurrir del tiempo sus funciones han sido ampliadas y su organización adecuada a los requerimientos actuales.

Hoy en día su alcance se extiende a todos los puertos del país, contando para ello con 17 órganos ejecutivos denominados Oficinas de Trabajo Marítimo y 3 Oficinas de Trabajo Fluvial.

El órgano supremo de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo es el Consejo de Delegados compuesto por representantes de los tres estamentos que intervienen en la relación laboral: el Estado, los Usuarios y los Trabajadores Marítimos, cada uno con cuatro representantes, siendo su presidente el Presidente Ejecutivo de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

Las particularidades que presenta el trabajo marítimo, tanto en la relación laboral como en lo concerniente a la oportunidad de trabajo, la que se encuentra en función del arribo de naves, generan el quehacer de la C.C.T.M., que, a través de su Gerencia de Trabajo Marítimo y su Gerencia Administrativa Financiera, se encarga de reglamentar, evaluar y controlar las labores y condiciones de trabajo de los trabajadores marítimos, así como recaudar y cautelar sus beneficios sociales.

Un aspecto de importancia, es la proyección de la C.C.T.M. en las Areas de Capacitación y Bienestar.

En Capacitación se vienen realizando cursos de formación profesional para instruir a los trabajadores en las distintas especialidades que se requieren para el trabajo en los puertos. Esta instrucción se imparte en el Instituto de Formación y Capacitación Portuaria (INFOCAP), el cual es un órgano dependiente de la Empresa Nacional de Puertos.

En el Area de Bienestar se cubren diversos aspectos, tales como pólizas de seguro de vida, seguro médico familiar, programa de vacaciones útiles para los hijos de los trabajadores marítimos, así como becas de estímulo al rendimiento académico y programa preventivo de salud a través del examen médico anual.

Mención especial requieren los programas de vivienda para los trabajadores marítimos, los cuales son apoyados por la Comisión Controladora. En la actualidad existen en ejecución programas en Chimbote, Callao, Pisco y Mollendo-Matarani, los cuales, en conjunto, superan las 500 viviendas.

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

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

- Agenciamiento de naves.
- Estiba y desestiba.
- Desaduanamiento de mercadería.
- Transportes y Trámites Documentarios.
- Comunicación interpuertos.

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.

CIE

cía. internacional de embarques s.a.

Oficina Principal:

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

den político impuesto por los países vencedores de la Segunda Guerra Mundial, especialmente en el hemisferio occidental, tendremos las razones en que se basa el terrorismo internacional para su lucha. Es decir, en el primer caso el supuesto deseo de obtener una mayor y mejor distribución de la riqueza y en el segundo la aparición y la desaparición o no de determinados Estados en el ámbito mundial, con el reclamo justo o no de los segundos, y la polarización fanático-terrorista-religiosa en su lucha por convertirse en Estado, además de nación, es decir su deseo de obtener un territorio donde realizarse. Ambos fenómenos, el económico y el político han derivado en lo que actualmente se denomina el injusto orden internacional.

Dentro de esta situación, señalaremos que no existe a la fecha un acuerdo o tratado que comprometa a todos los países componentes del hemisferio occidental con una política coherente, lógica y de obligatoriedad para el tratamiento de los terroristas, independientemente de la nacionalidad de los mismos, del país materia de los hechos, así como del tipo de terrorismo —doméstico o internacional—. Como consecuencia de este tratamiento con fuerza de ley, podrían constituirse tribunales internacionales que juzguen a los terroristas, con prescindencia de la manipulación política sobre las poblaciones para coactar a los jueces y de la acción psicológica de organizaciones internacionales de dudosa imparcialidad en la defensa de los derechos humanos, salvaguardando la defensa de los reos, por la probidad de los jueces, consecuencia de su internacionalidad y de la ley misma, y por estar éstos exentos de cualquier presión que sobre ellos se pudiera ejercer por el sistema político gobernante en el país en el cual se dieron los actos terroristas.

La necesidad de la existencia de esta ley internacional es a su vez una obligación y una responsabilidad de todos los países pero especialmente de los desarrollados; un compromiso con la sociedad que lucha leal, legal y noblemente dentro de los principios básicos en que basa el mundo libre su existencia: "Libertad, Igualdad y Justicia", trayendo además como consecuencia de la misma ley, una mejor comprensión de los problemas internacionales, evitándose en función al mutuo respeto, toda clase de intervencionismo en forma directa o indirecta, con lo cual se dejaría de lado cualquier tipo de reacción hostil de los más débiles hacia los más poderosos al existir una igualdad de trato independiente del poder relativo existente en los campos económico, político y/o militar en un Estado, con relación a otro.

VI. COMO COMBATIR AL TERRORISMO

Dado que la forma de organización y gobierno son consecuencia de la libre determinación de la gran mayoría de sus ciudadanos, el Estado, como ente regente de la sociedad, tiene la obligación de proteger la vida y la propiedad de los ciudadanos que residen dentro de su territorio, así como garantizar la propiedad de aquéllos que por diversas razones no residen temporalmente en él, pero cuyos intereses permanecen dentro del mismo, y como consecuencia de dicha determinación de defender y defenderse de los ataques que minorías disconformes y sin eco popular le efectúan, haciendo uso de todos los medios disponibles a su alcance para ello.

De otro lado, es normal que en esta lucha contra el terrorismo nos encontremos con la existencia de expertos y aficionados en la materia. Los primeros deben poner al servicio de la sociedad todo su bagaje de conocimientos para la obtención de los resultados deseados, esto es la derrota del terrorismo con el menor costo de vidas humanas; los segundos, deben observar y acumular información y conocimientos, hasta obtener la experiencia que les permita en el futuro engrosar las filas de los primeros, absteniéndose mientras tanto hasta de opinar, a fin de no confundir y hacer infructuosas las acciones tomadas.

Una vez declarada la guerra al terrorismo el Estado debe establecer claramente sus objetivos en los diferentes dominios considerados y que son:

a) Político.— En el cual deben establecerse con toda precisión los alcances de la lucha y determinarse claramente cuáles son los objetivos perseguidos por los terroristas, así como el tratamiento que debe darse a cada uno de dichos objetivos con la finalidad de debilitar el basamento político-terrorista (independencia territorial-separatismo, etc.).

b) Económico.— Establecer cuáles son los problemas económicos o reivindicaciones socioeconómicas planteadas por los terroristas en sus reclamos (mejoras en el sistema de vida, reclamos por la falta de desarrollo de determinadas zonas, mejor distribución de la riqueza, etc.) a fin de diseñar un plan económico que contemple los reclamos presentados y que al ponerlo en práctica le quite la base o sustento a la acción terrorista.

c) Psico-Social.— Preparación de la población, a fin de que tome conciencia real de la situación y adopte las precauciones necesarias en su accionar diario para evitar daños mayores por la acción terrorista, aceptando las acciones del gobierno como una necesidad para ganar la



lucha contra el terrorismo, dando todo su apoyo a la lucha antiterrorista sin dar ventajas con sus acciones y sin mezclarse en ella dejando actuar libremente a las fuerzas del orden. Este dominio implica también el uso correcto y adecuado de los sistemas de comunicaciones para difundir la información en el resto de países del mundo libre acerca de la lucha entablada, a fin de evitar la consiguiente desinformación y el empleo por los terroristas de la misma para desarrollar una bien montada campaña y hacer creer al mundo que se libra una lucha genocida para desterrar su justa lucha con violación de los derechos humanos.

d) Militar.— En el cual debe considerarse la provisión del equipamiento, entrenamiento y preparación adecuados para la lucha antiterrorista al personal que va a participar en ella, a fin de activar su accionar desde la aparición de las primeras señales de ataque terrorista.

e) Ideológico.— Establecer si el fondo de la guerra o acción terrorista está soportado y subvencionado por ideologías extrañas al Estado o si tiene su propia ideología, estructurando un plan de acción que impida la contaminación del resto de la población con estas nuevas ideologías con la finalidad de aislarlo y evitar su desarrollo y crecimiento. Es conveniente remarcar que una ideología sólo puede y debe ser combatida y derrotada en el mismo campo, es decir por otra ideología, y, para ello, esta última debe ser tan poderosa y veraz como sea necesario para derrotar a la otra.

Normalmente en este tipo de guerra existe una posición legal y de derecho de parte del Estado y sus ciudadanos, y una posición ilegal y de abuso y no obediencia de las normas de parte de los terroristas; mas, como consecuencia de esta diferencia, los primeros no deben perder de vista los principios éticos y morales que sustentan su diario accionar, evitando el dejarse arrastrar por los acontecimientos pero sin dejar de dar una respuesta firme y enérgica al problema para la desaparición del mismo en el corto plazo.

En este tipo de lucha, la población tiene la obligación de responder positiva y enérgicamente, apoyando las acciones tomadas por el Estado, por el hecho de que ambos son un solo ente atacado en diversas formas por los terroristas, negándoles a estos últimos, toda clase de facilidades, soportando si es necesario estoicamente restricciones en sus derechos y libertades y evitando ser presa fácil del terror impuesto que es el fin supremo perseguido por los terroristas.

El Estado debe comprometer en la lucha todo su poder, atacando principalmente las cabezas de las organizaciones, evitando el proselitismo ideológico, me-

diante la eliminación y cierre de los focos o puntos de concentración, acopiando toda la inteligencia posible sobre los terroristas y sobre la forma de lucha de éstos, sus ideologías, patrocinadores, fuentes de apoyo económico, contrabando de armas, posibilidades de alianza con otras taras que atacan a la sociedad, etc., y, por último, infiltrando sus filas con elementos propios, con el objeto de desarticular en lo posible sus futuras acciones, aunando a todo esto el planeamiento de lucha estructurado en base al estudio de los cinco dominios enunciados.

Como consecuencia de todo esto se llega a la lucha declarada con el empleo de las fuerzas especialmente equipadas y entrenadas para tal fin, sin caer en el abuso ni la tortura, pero sin dejar de responder con energía y dureza contra las acciones terroristas, evitando en lo posible, involucrar en dicha lucha a los inocentes no combatientes y preservando de ella por todos los medios al futuro del Estado, "la niñez y la juventud".

VII. CONCLUSIONES

— El Terrorismo es consecuencia de la forma cómo está organizada la sociedad, así como de las formas de gobierno existentes en el mundo. Sociedad compuesta por diferentes clases o estratos sociales y democracias —forma de gobierno— que con sus libertades, permiten que los sistemas totalitarios las infiltren y subviertan como una forma de lograr y asegurar la gran revolución socialista.

— Terror y Terrorismo, aparentemente, es un arma usada por las minorías disconformes y por grupos fanático-religiosos para obtener ciertos reclamos relacionados con su forma de vida. De hecho, el terror-terrorismo es usado por los regímenes totalitarios comunistas, quienes patrocinan a aquellas minorías disconformes o grupos fanático-religiosos para la obtención de sus metas, la destrucción de las democracias y como consecuencia de ello la desaparición del mundo libre.

— Los Derechos Humanos es una de las formas mediante el cual los comunistas defienden el terrorismo coactando o mediatizando la acción correcta de la ley. Hay algunas organizaciones internacionales que en su deseo de defensa de los Derechos Humanos pierden la visión y significado correcto de los mismos, contribuyendo a la acción de las organizaciones terroristas.

— Hay una estrecha relación entre la situación legal de los Estados, la situación política de los mismos y la situación internacional. La única forma de contribuir a la lucha en contra del terrorismo es buscando un balance entre las variables con el objeto de que

la lucha sea coherente, lógica y efectiva.

— En la guerra contra el terrorismo, el mundo libre deberá hacer uso de todo su poder para derrotarlo, y el único camino para lograrlo es haciendo un esfuerzo común, donde los Estados más poderosos apoyen en toda forma a los más débiles con la existencia de una ley común y objetivos específicos consecuencia del estudio y aplicación de los conceptos considerados en los cinco dominios anteriormente citados.

BIBLIOGRAFIA

Diccionario de la Real Academia Española. Espasa Calpe S.A.
Constitución Política del Perú.
Clutterbuck, Richard: **Guerrillas and Terrorists.**
Wilkinson, Paul: **Terrorism and The Liberal State.**
Netanyahu, Benjamin: **Terrorism How the Wet Can Win.**
Stohl, Michael: **The Politics of Terrorism.**
Gutteridge, William: **Contemporary Terrorism.**
Livingstone, Neil C. and Arnold, Terrel E.: **Fighting Back.**
Rivers, Carle: **The War Against the Terrorists how to Win it.**
Ford, Franklin I.: **Political Murder from Tyrannicide to Terrorism.**
Press, Greenhaven: **Terrorism Opposing Viewpoints.**
Laqueur, Walter: **Terrorism: A study of National and International Political Violence.**
Adams, James: **The Financing of Terror.**
Grenshaw, Martha: **Terrorism, Legitemacy and Power: The Consequences of Political Violence.**
Dobson, Christopher and Payne, Ronald: **Counter Attack, The West Batle against The Terrorists.**
Editorials on File Book: **Fighting Terrorism: Negotiation or Retaliation.**
In the Face of the Terrorism: Incident in the Mediterranean. (2 Tapes).
The Future of Political Violence.- Desestabilization Disorder a Terrorism. Edited by Richarda Clutter Back.
Hydra of Carnage.- International Linkages of Terrorism, The Witnesses Speak. Lexington Books.
Las incursiones Aerotransportadas, Crnl. Joshua Shani, Fuerza Aérea de Israel. En: Air University Review, Edición Hispanoamericana, Invierno de 1984. Págs. 33-45.

Equipos y Transportes Militares S.A.

ETRAMSA

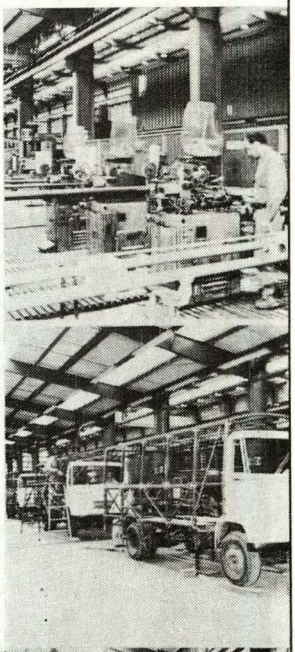
Una empresa en desarrollo, para el desarrollo nacional.

La Empresa de Equipos y Transportes Militares S. A. además de incrementar la capacidad metalmecánica de la industria militar impulsa el desarrollo del Perú.

Porque paralelamente, ensambla vehículos pesados para diversos usos y fabrica carrocerías, autopartes para la actividad automotriz, fibra de vidrio con o sin refuerzo metálico, moldes y matrices, balones de gas, etc.

Además, ofrece servicios de habilitamiento metálico, matricería, soldadura, galvanoplastía, inyección zamac, tratamiento de superficie, pintura, carpintería, etc.

De esta manera ETRAMSA trabaja para el progreso y desarrollo del país.

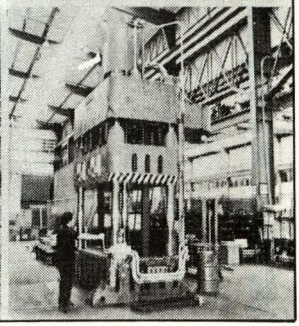


ETRAMSA

EQUIPOS Y TRANSPORTES MILITARES S. A.
Av. Elmer Faucett s/n Cda. 39 (Frente al Grupo Aéreo Nº 8)
Teléfonos: 525118 – 528920 – 529212 – 524907








DEL MAR

EL FACTOR MARITIMO EN EL DESARROLLO NACIONAL

Lic. MANUEL FLORES PALOMINO

INTRODUCCION

Son usuales las presentaciones del medio marino y sus recursos naturales renovables en forma descriptiva y poco relacionada, lo que da como resultado una impresión poco funcional de esta parte de la realidad nacional. Tal vez esta sea una de las principales razones por la que dicho medio marino no sea conceptuado apropiadamente como factor por los planificadores del desarrollo nacional y por ende por las diversas entidades públicas y/o privadas de producción de bienes y servicios que por lo general desarrollan sus actividades en compartimientos estancos.

Por ello me permito plantear en esta breve exposición general algunas ideas que espero sean recibidas con la mayor apertura del entendimiento. Son reflexiones personales y las expongo libremente con el carácter de ensayo, no representando a ninguna institución.

I. EL MEDIO AMBIENTE MARINO

Constituye el substrato físico: oceanográfico, meteorológico y geológico en el que se dan procesos y fenómenos que los singularizan ha-

ciéndole una de las regiones marinas más importantes precisamente entre otras regiones marítimas del planeta.

¿Cómo evidenciar esta afirción?

Intentemos las siguientes aproximaciones:

1. Oceanográficamente, es parte importante del Océano Pacífico, es decir, la mayor cuenca del planeta.

Contiene un permanente juego de masas de agua y corrientes de sentido opuesto de intensidades variables y cuyo encuentro se da en las latitudes bajas y próximas al frente ecuatorial o sobre ella.

Por lo menos seis (6) tipos de aguas superficiales están presentes permanentemente ycaracterizándolas: la Corriente Peruana, con sus ramales Costero y Oceánico; las aguas subtropicales superficiales; las aguas oceánicas; las aguas tropicales y las ecuatoriales. También están presentes sub-superficiales como las de Cronwell y las antárticas. De ellas, la Corriente Peruana es la más determinante de las condiciones del clima de la mayor parte de nuestro mar.

2. Meteorológicamente, y en forma similar, el elemento anterior contiene principalmente a los vientos alisios del Noreste. Estos vientos están asociados íntimamente a las masas de agua y sus alteraciones determinan también alteraciones de éstas.

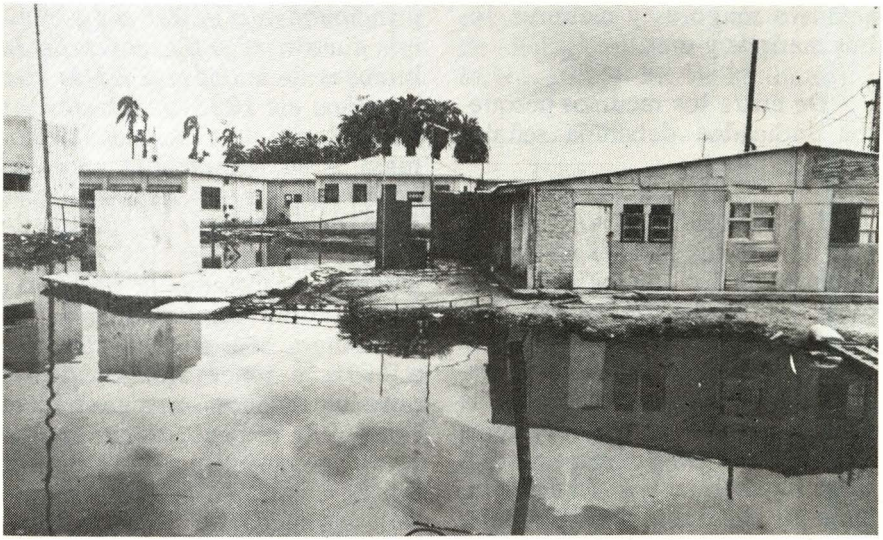
3. Latitudinalmente, el norte del mar peruano está asociado al régimen tropical que en realidad le corresponde. En el resto de nuestro mar sus características están determinadas mayormente por la presencia de la Corriente Peruana.

El hecho de que el norte del mar peruano esté muy cerca o a veces dentro de la banda de convergencia intertropical lo convierte en escenario de fuertes manifestaciones, como lluvias, tormentas, ventiscas, etc. Asimismo, su cercanía y límite norteño con dicho frente le hace escenario recurrente del fenómeno El Niño y cuando ello ocurre las manifestaciones indicadas se producen con mayor intensidad.

4. Ecológicamente, nuestro mar es parte de otro ecosistema mayor: el del Pacífico Sudeste.

5. Geológicamente está ubicado sobre la Placa de Nazca y conteniendo la Cordillera de Nazca, ambas de enorme gravitación en la estabilidad y continuación de la formación de la masa continental.

* Contiene una estrecha plataforma en casi todo el litoral, continuada de un violento talud y fosa marina y determinando la existencia de importantes recursos hidrobiológicos de fondo, principalmente en el borde y en el talud.



Consecuencia destructora de la Corriente del Niño.

* Su perfil de litoral, oblícuo a los meridianos, lo convierte en zona de embate de vientos y corrientes del sur, determinando la existencia de áreas de afloramiento importantes.

En una suerte de síntesis, el Medio Ambiente Marino de jurisdicción nacional es un medio complejo y dinámico, sometido a grandes variabilidades de corto y largo plazo (estacionales e interanuales) y de diferentes intensidades.

II. LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES

He de incidir en los recursos hidrobiológicos, por ser tema de la Sesión, dejando de lado los recursos naturales no renovables y otros no convencionales.

Desde esta perspectiva, constituye recurso, en razón de contener la producción primaria, el fitoplancton. Dicha producción primaria en altos niveles se da mayormente en los bordes de las áreas de afloramiento. Asociado a este nivel también encontramos el de la producción secundaria, zooplancton, y a partir de ella la terciaria, o íctica, de similares grandes niveles en las especies directamente dependientes de ellas, como es el caso de la anchoveta y de la sardina. Complementan la cadena otros grupos importantes de peces, crustáceos, moluscos, equinodermos, quelonios,

cetáceos mayores y menores, lobos marinos y aves.

De entre los recursos pesqueros indicados debemos señalar principalmente:

LA ANCHOVETA.— En razón de que sus grandes niveles de biomasa en los inicios de su explotación industrial, y especialmente en 1967 (20-22 millones de toneladas), sustentaron la pesquería peruana durante 20 años (1957-1976) con desembarques superiores al 95o/o respecto del total, hasta llegar a 1973 con biomasa de 2-3 millones de toneladas. La pesquería de la anchoveta hasta 1972, año de ocurrencia de un fenómeno intenso de El Niño, marcó la etapa de una pesquería mono específica y de grandes magnitudes, extendiendo este sello a todas las órdenes de la actividad pesquera desde la investigación y su estrategia, pasando por el de la detección y extracción del recurso, su transformación,comercialización, hasta la forma de concebir y ejecutar su administración.

LA SARDINA, EL JUREL, LA CABALLA.— Complejo de especies que a partir de 1973, y principalmente la sardina y el jurel, fueron reemplazantes de la biomasa de anchoveta. Estas tres especies, en 1983 bordearon los 15 millones de toneladas de biomasa y su supremacía sobre la anchoveta en los desembarques se hizo ostensible a partir de 1977, llegando en los años siguientes a sostener la pesquería en un 90-95o/o. Pasamos de esta manera, en años posteriores a 1973, a tener biomasa de recursos pelágicos en menor nivel (40-45o/o respecto de la anchoveta) pero asimismo muy importantes, siendo su principal característica el de ser poliespecífica. Y extendiendo este sello a las diversas actividades ya indicadas, esta vez con un común denominador: la incertidumbre y hasta el desconcierto como es entendible.

A fin de proporcionar una información actualizada al respecto a julio de 1986, se refiere que durante abril y mayo de este año el IMARPE realizó un Crucero de diagnóstico de los recursos pelágicos con su buque de investigación SNP—1 entre la frontera norte y el Callao. Entre los resultados reportados se hallan las existencias siguientes:

Especie	Biomasa promedio (tmb)
ANCHOVETA	2'856,000
SARDINA	2'358,000
JUREL	4'329,000
CABALLA	1'486,000

Posteriormente, el 21 de junio, el Diario Oficial "El Peruano" publicó la Resolución Ministerial estableciendo las cuotas y períodos de captura permisibles de dichas especies pelágicas (R. M. No. 163-86-PE, de 21.06.86).

Especies	Período	Captura permisible (tmb)
ANCHOVETA	Junio-Setiembre	750,000
SARDINA	Junio-Setiembre	340,000
CABALLA	Junio-Setiembre	125,000

De lo acontecido con los recursos pelágicos en particular podemos extraer las siguientes ideas conclusivas:

1o. Que están sujetos a las variabilidades del medio ambiental ya indicado.
2o. Que el fenómeno El Niño y los afloramientos inciden grandemente en su variabilidad con efecto opuesto.
3o. Que resienten las sobrepescas intensas por sus montos de extracción (casos de 1970 y 1971) y por la duración sostenida de ellas (período 1965—1971).
4o. Por la conjunción de dos o más factores u otros aún no definidos.
5o. Que los indicados factores hacen imperativo su tratamiento con el criterio de la ordenación y desarrollo pesqueros, tanto en relación con las demás pesquerías como con el medio ambiente marino.

III. DE LOS PROCESOS

Debo mencionar lo que a mi juicio serían los procesos más determinantes que vienen dándose en nuestro mar, configurándolo. Ellos son:

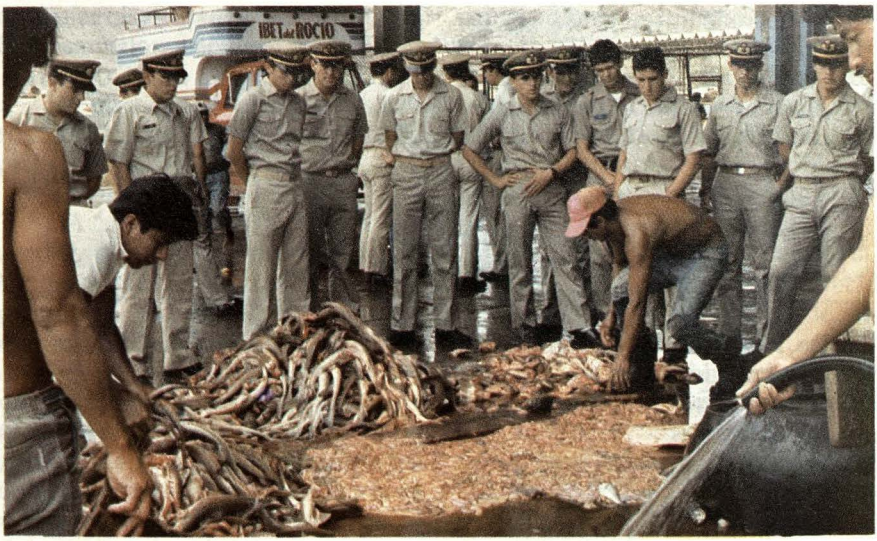
1. Los Afloramientos

Movimientos ascendentes por el cual se renuevan las aguas superficiales, desplazados por los vientos alisios del Sureste; son aguas superficiales, de baja temperatura, bajo contenido de oxígeno disuelto y ricos en nutrientes. Los afloramientos son superficiales y mediante ellos emergen aguas de profundidad menores a 100 metros.

Las principales áreas de afloramiento están ubicadas en las áreas marítimas aledañas a:

— Paita / Punta Aguja
— Chimbote
— Callao
— San Juan / Atico

Los afloramientos son uno de los elementos determinantes de la gran producción marina.



Muestra ictiológica de nuestra riqueza marina.

Los afloramientos se atenúan hasta niveles críticos con la ocurrencia del fenómeno El Niño empobreciendo dicha producción.

2. El fenómeno El Niño

Mucho se ha dicho y escrito sobre él y continuará siendo objeto de estudio y controversia. Sin embargo, convengamos en los siguientes conceptos que nos permitirán su entendimiento:

* Es el resultado de una falla en la relación océano/atmósfera con manifestaciones oceanográficas y meteorológicas como lluvias y tormentas principalmente y efectos en los recursos hidrobiológicos alterándolos positiva o negativamente.
* La definición del Grupo de SOCR (Comité Científico de Investigaciones Oceanográficas UNESCO /COI) dice: Es el flujo de aguas cálidas del Ecuador hacia el Sur, hasta Lima, con calentamientos de temperatura superficial costera mayores o iguales a 2ºC durante un período de 2-5 meses.
* Namías dice con sencillez que el fenómeno ocurre cuando en Chicama la temperatura superficial costera es mayor o igual a 20ºC (Niño) y Anti Ni-

ño cuando es menor o igual a 16.9ºC.

Lo importante es que es un fenómeno asociado a la presencia de aguas calientes en latitudes inusuales y que determina una baja en los afloramientos y vientos con la consiguiente baja de la productividad marina y produciendo alteraciones en las pesquerías, alteraciones de diverso signo e intensidad.

El fenómeno El Niño y los afloramientos determinan extremos de efecto opuesto entre los que se mueve pendularmente la producción marina, especialmente en sus primeros niveles y con repercusiones en los recursos pelágicos principalmente.

3. El Reemplazamiento

Es éste un acontecimiento aún no explicado plenamente en su origen e impredecible en su perspectiva y que consiste en que una (s) especie (s) dominante en un ecosistema, es sustituida por otra (s) especie (s) en dicho dominio. Este sería el caso ocurrido en nuestro medio marino, posiblemente a partir de 1972-73, en el que confluyen negativamente para el recurso anchoveta tanto la sobrepesca venida de años anteriores —y que alcanzó sus puntos críticos en 1970 (12' 277,000 toneladas) y 1971 (10'276,000 toneladas), con el agravante de haber tomado mayormente reclutas— y la ocurrencia de un fenómeno El Niño, 1972-73, intenso por su duración en casi todo el año 1972 (con picos en marzo y junio y otro, aún mayor, en diciembre) y su extensión hasta febrero de 1973.

La declinación de la biomasa de la anchoveta por las razones indicadas habría producido un reemplazamiento por la sardina, principalmente, así como del jurel y la caballa. La mayor disponibilidad de espacio vital (alimento y área física) y condiciones de clima marino favorable, especialmente en ciertas etapas claves del recurso, habrían sido, entre otros factores, los determinantes de dicho reemplazamiento.

Reparar en la naturaleza de los procesos indicados resulta muy importante para poder entender mejor el medio marino y sus recursos y poder planificar su investigación y/o manejo; es decir, su administración regulada, utilizando los conceptos de ordenación y desarrollo pesqueros, más aún por tratarse de recursos poliespecíficos y sometidos a las variabilidades ya indicadas.

IV. DE LA ARTICULACION ESPACIAL DEL MEDIO MARINO Y SUS RECURSOS EN EL DESARROLLO NACIONAL

Para complementar la caracterización del medio marino y sus recursos desde la perspectiva de la planificación del desarrollo nacional, debemos visualizar su naturaleza de ámbito nacional en el que el Estado Peruano, en representación de la nación, ejerce soberanía y jurisdicción para garantizar su preservación y su explotación racional en beneficio del hombre.

Asimismo, percibir el medio marino como un espacio cuya unidad permita su enfoque y tratamiento global como sistema y en el que puedan distinguirse sub-espacios para su mejor comprensión y manejo, como el dominio oceánico, el dominio marítimo costero y el dominio demersal. El dominio marítimo costero debe ser conceptuado, juntamente con el dominio continental costero, como elementos integrantes de la zona costera y ésta, a su vez, como un área de interfase o de intercambio entre los dominios marítimo y continental y el espacio aéreo en íntima asociación con características de alta fragilidad cuya naturaleza, funcionamiento y límite es necesario conocer para evitar su desequilibrio.

Reconocer que el dominio marítimo, en los términos indicados —y particularmente en la zona costera— está sometido a la acción deteriorante de factores de orden natural como el fenómeno El Niño y los de origen antropogénico, entre los que destaca la contaminación por sus efectos letales.

En resumen, se plantea la necesidad que el desarrollo nacional considere el conocimiento técnico del medio marino y sus recursos si es que desea lograr no sólo su visión sistemática sino su desarrollo global; es decir, como espacio vital asociado al proceso productivo. Sólo así el medio marino será un factor de producción, es decir, una variable en la función de producción.

Un espacio en el que se desarrolle la ciencia, se genere la tecnología, se diversifique la industria, se optimice la producción de bienes y servicios, se incremente el abastecimiento de alimentos, se haga eficiente el marco legal (Constitución Política, Leyes sectoriales como la Pesquería, Código del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Convención del Mar, etc.) y se diseñen los mejores arreglos institucionales como instrumentos de racionalización.

RESUMEN

Una suerte de síntesis de lo expuesto puede ser presentada en los siguientes términos:

- El planteamiento central es considerar el medio marino y sus recursos co-

mo un factor en la función de producción nacional.

- En consecuencia, la ciencia y la tecnología orientadas al conocimiento de dicho factor permitirán razonablemente planificar el desarrollo nacional.
- El medio marino en su realidad física constituye el substrato geológico, oceanográfico y meteorológico, caracterizado por altas e intensas variabilidades.
- El medio marino, ecológicamente, es parte de un ecosistema mayor que es el Oceáno Pacífico. En consecuencia, su entendimiento debe pasar por su estudio relacionado con la Cuenca del Pacífico.
- Los recursos naturales renovables, más genéricamente denominados pesqueros para efectos de la cuenta de producción, representan por sus notables niveles la expresión de la riqueza del mar peruano.
- Dichos recursos pesqueros, por ser producto del medio marino, también están sometidos a los efectos de las altas variabilidades ambientales. En consecuencia, son recursos cuyas existencias y distribuciones evidencian también grandes variaciones.
- Las variaciones de los recursos pesqueros deben entenderse también como cambios de la abundancia de unas especies por otras, de tal suerte que de pesquerías grandes y en base a una sola especie (la anchoveta) hemos pasado a pesquerías de menores niveles y en base a varias especies.
- El fenómeno El Niño y los afloramientos son procesos de efecto opuesto entre los que pendularmente se desarrollan nuestros recursos y sus pesquerías. Por ello es vital su comprensión y administración desde la perspectiva de la ordenación y desarrollo pesqueros así como de su planificación, fomento y preservación y actualización de políticas a la luz del nuevo régimen de Naciones Unidas relativo al mar y sus recursos.
- El medio marino, como sistema, contiene sub-espacios que es necesario distinguir y estudiar: dominio oceánico, dominio costero, dominio bentónico, etc.
- El medio marino, y particularmente las zonas costeras, contienen gran par-

te de las actividades económicas y sociales del país. Ello obliga a concebirle globalmente y ecológicamente como sistema.

NOTA SOBRE EL AUTOR

Biólogo. Director de la Oficina de Estadística y Economía Pesquera del IMARPE y miembro del Comité Asesor de Asuntos del Mar del CONCYTEC. Es egresado de la Escuela Superior de Administración Pública. Asesor Técnico-Científico de la Presidencia del Directorio del IMARPE en los años 1975-78. Miembro de la Delegación del Perú en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar de Naciones Unidas. El trabajo que en la presente edición transcribimos de él fue presentado, en julio de 1986, al Simposio 'Ciencia y Tecnología para el Desarrollo' realizado en dicho año. (N. del E.).

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO–COMERCIAL S.A.

CITECO

MAQUINARIA INDUSTRIAL

FINANCIACION – SERVICIO – REPUESTOS – ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 2415
CASILLA 2469 LIMA 100

TELEX: 25455 – 20026
TELEFONO: 52-40-58

COMENTARIO SOBRE EL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE

Coronel EP (r)
JAIME GALDOS RODRIGUEZ

El día 21 de mayo, marca el calendario de efemérides navales, un aniversario más del Combate Naval de Iquique, gesta memorable de nuestra Marina, en la infausta guerra del guano y el salitre, o guerra del Pacífico, con cuyo nombre se le conoce; guerra en la que fue involucrada nuestra Patria, sin haberla buscado y, peor aún, sin que la hubieran previsto nuestros gobernantes.

Es así que el 5 de abril de 1879, Chile declara la guerra al Perú, y ese mismo día, nuestro puerto de Iquique es bloqueado por la Armada chilena; la misma que permanece inactiva en espera de los acontecimientos. Pero, al enterarse que en el Callao se hacían denodados esfuerzos para dejar en las mejores condiciones, a los principales buques de nuestra débil Escuadra, el Almirante Williams Revolledo levó anclas e hizo rumbo al Callao el 17 de mayo, dejando en Iquique a la corbeta "Esmeralda" y a la goleta "Covadonga".

Casi simultáneamente, el 20 de este mismo mes, el Presidente del Perú y Director Supremo de la guerra, al llegar a Arica con

elementos de combate para el Ejército del Sur al enterarse que los chilenos no estaban en Iquique, dispuso que las unidades blindadas a órdenes de Grau se dirigieran al Sur para sorprender y capturar o destruir a las naves bloqueadoras.

Efectivamente, el "Huáscar" y la "Independencia" con las primeras horas del 21 de mayo fijan sus rumbos con destino a Iquique, llegando a este puerto en las primeras luces del día, notando la presencia, en el puerto, de tres buques, la "Esmeralda", la "Covadonga" y el transporte "La Mar". Las dos primeras toman posiciones defensivas, a la vez que el transporte se dirije al Sur enarbolando la bandera norteamericana. Grau no creyó oportuno perseguirlo por ser un buque desarmado. Se acercó a mil metros de distancia, por el norte, a los dos buques enemigos, afianzó su pabellón de combate, y ordenó a los de la "Independencia" disponerse para el combate.

A las 08 horas 20 minutos, trabóse en combate el "Huáscar" contra los chilenos. Después de una hora aproximadamente, la "Covadonga" escapa del puerto bien pegada a la costa; Grau ordenó a la "Independencia", por ser más rápida, emprender la persecución, quedándose el "Huáscar" a cargo de la "Esmeralda". Entablándose un combate que fue tan breve como espléndido. Grau, al notar que con sus cañones no conseguía un resultado rápido, decidió recurrir a su espolón. Pero, la primera embestida la recibió el buque enemigo por la aleta de babor y en dirección muy oblícua; su efecto fue de poca consideración, quedando abordados ambos buques hasta que el "Huáscar" empezó su movimiento para atrás.

En el segundo intento, la "Esmeralda" presentó la proa salvándose por segunda vez, pero quedando bastante maltratada. En cada aproximación para espolonear, el "Huáscar" recibía fuegos de fusilería, ametralladoras y bombas de mano chilenas que poco daño hacían al Monitor.

Finalmente, emprendió el "Huáscar" una tercera embestida, con una velocidad de diez nudos, y logró tomarla por el centro, logrando partir en dos a la corbeta enemiga que se hundió, dejando a flote pequeños pedazos de su casco y algunos de sus tripulantes. Eran las 12.00 p.m. cuando Grau ordenó bajar los botes para salvar a los náufragos, confiando que la "Independencia" reduciría rápidamente a la "Covadonga" por la diferencia en potencia combativa.

En uno de los dos primeros intentos de espoloneo cayeron o saltaron a cubierta del monitor el Comandante Prat y algunos tripulantes de la "Esmeralda". Si fue casual o no su caída, la juzgan de diferente forma los histo-

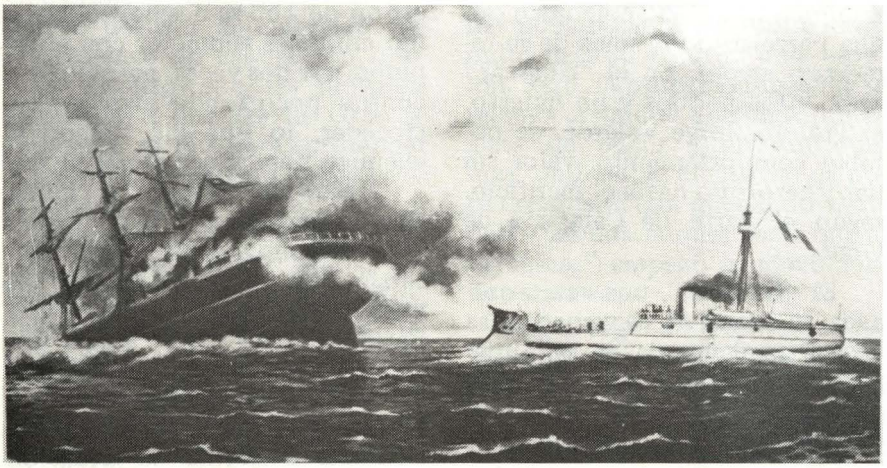
riadores; pero sí coinciden en que perecieron víctimas de su temerario arrojo. En el "Huáscar" hubo siete heridos y un muerto, el Tte. 2o. Jorge Velarde, de notable comportamiento, valor sin par y heroísmo hasta el sacrificio, según el Parte de Campaña de Grau.

El "Huáscar", una vez terminada su faena de salvamento, se dirigió en demanda de la "Independencia" que estaba a la vista de Punta Gruesa. La "Covadonga" huyó y Grau pudo ver a la fragata recostada a una banda, varada, prefirió entonces perseguir a la goleta chilena, pero como la distancia que la separaba era muy grande y la noche se aproximaba, ante la imposibilidad de alcanzarla con las pocas horas de luz que quedaban, regresó en auxilio de la "Independencia", pudiendo apreciar a simple vista, que lo ocurrido con la fragata era un desastre irreparable; recogió parte de los náufragos y los llevó a Iquique, después de dar órdenes para incendiar el buque siniestrado.

Pero, ¿qué había pasado con la "Independencia"? Cuando en Iquique a todo andar se dirigió en persecución de la "Covadonga" no se dudó que, gracias a su velocidad y poder, no tardaría en darle caza, sin necesidad de seguir su rumbo. Pero no fue así. More inició el fuego con sus cañones pero se fracasó; los artilleros no dieron en el blanco y el cañón de 150 se desmontó. Decidió entonces acometer con el espolón por dos veces, pero por encontrar poco fondo tuvo que retroceder, lo que dio tiempo al enemigo para alejarse más al sur.

Resolvió, pegado a Punta Gruesa, embestirlo por tercera vez. Los sondajes, repetidos, marcaban ocho y nueve brazas, los mismos que no figuraban en la Carta. Cuando quiso atacar por el otro lado, tampoco pudo por haber sido alcanzados tres timoneles por el fuego de la fusilería enemiga. Mejorada la situación y cuando estaba por tocar con el espolón a la "Covadonga", se sintió un gran golpe, y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no figuraba en la Carta. Apercibido del siniestro, el comandante Condell jefe de la goleta chilena, la hizo girar en redondo, y al pasar por el costado de la "Independencia" empezó a disparar su fusilería y artillería sobre la fragata, la que se vio precisada a contrarrestar, pese a que el agua casi la cubría por completo. La goleta, ya sin temor, se dedicó a ametrallar continuamente a los náufragos, que no arriaron su bandera. Esta operación se repitió varias veces, hasta que, la oportuna llegada del "Huáscar" hizo huir a la goleta, regresando Grau en socorro de los náufragos.

Habían transcurrido 24 horas desde cuando salieron de Arica, pletóricos de alegría en espera de



Combate naval de Iquique.

un triunfo resonante; sin embargo, estos combates, que pudieron reducirse a un simple cañoneo en la rada de Iquique, y poner fuera de acción a los buques chilenos, lo que luego nos permitiría caer sobre los transportes que se encontraban en Antofagasta, cargados de material de guerra, pudo haber cambiado totalmente el curso de la guerra.

El resultado de la acción naval que hoy recordamos, lo varió completamente todo. Primero, por la pérdida de tiempo en Pisagua, cuando pudieron amanecer en la bahía de Iquique; después, por las pérdidas dada la nulidad de los artilleros; agreguemos a esto la destrucción de la "Independencia" por un hado adverso.

Quizá hubo precipitación en More. Sabía demasiado de lo que era capaz su tripulación, que no tenía prácticas de tiro, que el buque iba lleno de gente extraña, que contribuía a aumentar el atolondramiento de los novicios, que la costa de Punta Gruesa era muy sucia y peligrosa; falto de serenidad, se lanzó sobre su insignificante adversario, siguiéndole en todos sus rumbos, para tratar de darle con el espolón, en lugar de navegar paralelo a él y apartado de la costa; además, disponía de varias horas de luz para reducir a la goleta.

Sin embargo, ni él ni sus oficiales abatieron su valor, dispararon hasta con el agua casi al cuello, y su orden de volar el buque prueba su temple y resolución. En ningún momento se arrió el pabellón.

Por su parte, Grau utilizando

con suma destreza el espolón del "Huáscar" ejecutó choques, haciendo retroceder su buque con admirable prontitud; hizo empleo de las armas durante el asalto como en el retroceso y después del choque muestra cuán enérgico fue en esta acción naval.

La falta de pericia de los artilleros, no se le puede atribuir al Comando de la Escuadra. Es sabido que el gobierno peruano no aceptó el pedido de Grau, para retrasar unos días la salida de la flota a fin de hacer practicar a sus artilleros e instruir a sus reclutas que constituían casi la totalidad de la tripulación.

Cuántas lecciones provechosas y ejemplares surgen de la acción que se recuerda hoy. De una parte, la implantación de la más absurda y despiadada institución guerrera: el "Repase" sobre los náufragos, que no son otra cosa que cenizas de bárbaras edades; o, de la otra, la de nuestro héroe máximo que evitó capturar el transporte "La Mar" al verlo desarmado, que elogió al jefe adversario ya caído, y que posteriormente remitió a la viuda de Prat sus pertenencias, acciones éstas, que pintan de cuerpo entero el porqué de denominársele CABALLERO DE LOS MARES.

No me equivoco al afirmar que el corazón del gran marino, es tal como lo indica para los hombres de mando, porque escrito está en los textos bíblicos... "Cuando os juntáreis en batalla, contra vuestros enemigos, que no se ablande vuestro corazón, y recién entonces, tornarán los oficiales para hablar a su pueblo, y le dirán que los hombres de corazón mentiroso se vayan, se vuelvan a su casa, y no opaquen el corazón sano de sus hermanos, y cuando los oficiales acaben de hablar, entonces los jefes, recién mandarán adelante a su pueblo. . ."

Llegará, pues, la hora en que la voz del Comando Naval será escuchada, porque en su diario quehacer nuestro Comando, a lo largo de más de 100 años de la acción que hoy recordamos, con su honesto batallar, está logrando, poco a poco, modernizar sus elementos bélicos y equipos y estar a tono con los adelantos todas las unidades de nuestra Escuadra. También tenemos que ser conscientes de que nuestros medios de guerra, por más avanzados y sofisticados que sean, de nada servirían si el personal, en todos los escalones al servicio de la Marina, tanto civiles como militares no ponen de su parte, la iniciativa, el ingenio, dedicación, entrega y responsabilidad en sumo grado, para tener operativo el material que comprende nuestra Fuerza Naval. Y así, orgullosos, decirle al Perú que la Marina de Guerra está siempre lista para vencer.

Promotora de Inmuebles "INTI" S.A.

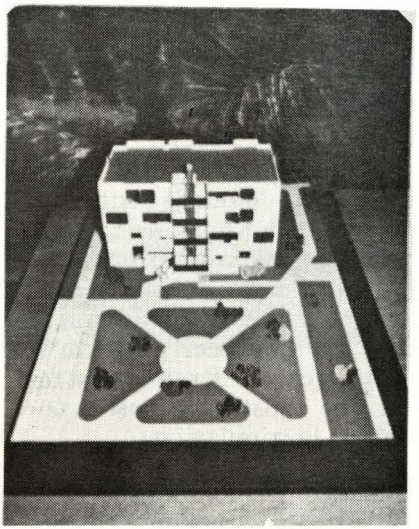
- PROINTI -

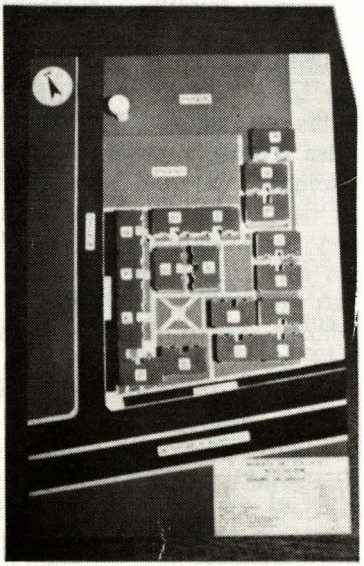
COMPRA - VENTA

CONSTRUYE

FINANCIA

SANEAMIENTO LEGAL
DE TITULACIONES





PROINTI

PROXIMA INAUGURACION DE 34 EDIFICIOS PARA LOS TRABAJADORES MARITIMOS AUSPICIADO POR LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO.

DIRECCION : CHICLAYO 185
TELEFONOS : 65-62-36
65-03-93

EL METODO DELPHI

Capitán de Fragata
ARMANDO ECHEANDIA LUNA
Capitán de Corbeta
JUAN CARLOS PIEDRA CARRERA

INTRODUCCION

Para efectuar un Planeamiento Estratégico o de Largo Plazo se debe, primero, definir el horizonte del planeamiento, es decir, aquel plazo hacia el futuro en que se puede prever las consecuencias de nuestras decisiones recurriendo normalmente al diseño de escenarios futuros.

Pero, ¿cómo conocer el futuro con cierto grado de certeza y que sirva para los efectos de planeamiento y toma de decisiones estratégicos o de política de una institución? Esta clase de pregunta es formulada repetidamente por los directivos de toda organización que tienen bajo su responsabilidad la supervivencia de la institución para la cual trabajan.

En los años 50, la Rand Corporation propició una serie de estudios destinados a reducir la incertidumbre en la toma de decisiones relacionadas con el futuro, llegando a establecer un procedimiento estadístico de recolección de opiniones y diseño de escenarios que pasó a llamarlo el método Delphi (o Delfos en castellano).

Puede extrañarnos el nombre del método pero está relacionado

con Delphis, ciudad de la Grecia antigua, donde se hallaba situado el célebre templo de Apolo. Según la mitología griega, este dios respondía con sus oráculos, por medio de una sacerdotisa llamada Pitonisa, a las preguntas que sobre el futuro le hacían sus creyentes. Y es justamente esto lo que intenta resolver este método, hallar respuesta a una serie de preguntas respecto a las cuales la metodología tradicional de toma de decisiones, por falta o insuficiencia de datos, no responde en forma adecuada.

Es curioso observar que la humanidad organizada ha coincidido en atribuir una gran importancia al consejo o recomendaciones de personas o grupos de personas "sabias" o expertas, es decir aquéllas que por su edad, conocimientos o currículum, son considerados como de mayor experiencia. Esta tendencia se mantiene vigente en la sociedad moderna si hacemos un simple análisis del gran número de comisiones, juntas o consultorías que las organizaciones acostumbran designar o contratar para dar solución a problemas específicos que rebasan la capacidad o el criterio de una sola persona.

EL METODO

El método Delphi consta de una serie de procedimientos para lograr una acumulación estadística de opiniones personales con el fin de conseguir una opinión de grupo, libre de las deficiencias de las opiniones de grupo obtenidas por los modos tradicionales. Parte de la misma hipótesis de la concepción tradicional de obtención de una opinión de grupo: "varias cabezas piensan mejor que una sola". Especialmente esta hipótesis es más cierta si estas cabezas han sido previamente seleccionadas por su capacidad de pensar y no mantienen ninguna relación entre ellos cuando se forma la opinión.

Básicamente, el método Delphi consiste en las siguientes etapas:

ETAPA 1.— Selección del moderador y conductor del experimento, para lo cual se prepara un cuestionario relacionado con las expectativas generales de la organización y su entorno, intentando presentar problemas concretos y posibles soluciones.

ETAPA 2.— Selección de un grupo de expertos y/o personas que tengan la capacidad de influir en la marcha de una organización durante el lapso para el cual se desea reducir la incertidumbre y selección del método de comunicación inter-grupo (rueda o dirigido, abierta o multicanal, en línea o jerárquica).

ETAPA 3.— Distribución del cuestionario, resolución y devolución anónima por el grupo de expertos previamente seleccionados.

ETAPA 4.— Procesamiento

de los cuestionarios recibidos utilizando técnicas estadísticas simples (distribución de frecuencias, media, moda, mediana, desviación estándar), descartando aquellas respuestas o soluciones que por su baja recurrencia son consideradas como alternativas no factibles o no deseables, procediéndose a rediseñar un cuestionario más refinado y preciso usando únicamente los puntos que la mayoría consideró relevantes. En este punto es conveniente mostrar a los expertos los resultados estadísticos de cada intervención.

ETAPA 5.— Distribución del nuevo cuestionario al mismo grupo de expertos para efectuar la retroalimentación y buscar el consenso.

Este proceso iterativo puede continuar una, dos o tantas veces como sea necesario hasta obtener resultados estadísticos validados y confirmados que permitan construir la imagen que sobre el futuro tienen los miembros más representativos de una organización.

TOMA DE DECISIONES EN EL MODO TRADICIONAL

Norman Dalkey, en su artículo "The Delphi Method", analizó los diversos tipos de información que pueden influir en la toma de decisiones. Los dividió en tres grupos fundamentales:

— *Conocimiento*, cuando las afirmaciones que se hacen están respaldadas en datos o hechos evidentes.

— *Especulación*, al otro extremo, cuando esas afirmaciones no tienen, o tienen muy pequeño respaldo.

— *Opinión*, a la zona intermedia que cuenta con cierta base intuitva pero no confirmada suficientemente como para que se le pueda llamar conocimiento.

Es en esta zona donde deberíamos situar lo que en lenguaje corriente solemos llamar sabiduría, intuición, buen juicio... pero, que no son ciertamente especulación pura y simple, ni menos conocimiento. Desdichadamente, es muy difícil, por no decir imposible, fijar los límites entre los tres tipos de información indicados; tendremos que conformarnos por ahora con una percepción intuitiva de los mismos.

Hasta época muy reciente la única técnica utilizada para enfrentarse al discernimiento de ¿qué hay de cierto en el área de la opinión?, ha consistido históricamente en reunir varias opiniones para lograr, por medio de una convergencia de las mismas, acercarse al área de la certeza. De allí la supervivencia, a través de los siglos, de consejos, comités, juntas u otras denominaciones de grupos de personas que tratan de hallar un camino a través de la tiniebla de conocimientos, para llegar a la mejor solución posible.

El método tradicional, de agrupar las opiniones de manera

que por convergencia se llegara a soluciones aceptables, ha sido logrado por medio de la discusión abierta y cara a cara. Este modo de actuar, cuyas indudables ventajas ha hecho que superviva a través de los siglos, encierra al mismo tiempo innegables desventajas que han sido puestas de manifiesto por diversos estudiosos de las organizaciones empresariales en distintos estudios publicados en las últimas décadas. Podemos citar entre las más distorsionantes:

— *Influjo de personalidades dominantes.* Esta es la mayor desventaja. La opinión del grupo muchas veces se deja arrastrar por la persona que más habla o por la que tiene una mayor jerarquía en la organización o por la que tiene reputación de experto en el tema que se está tratando, etc., producto de lo cual el grupo termina avalando la opinión de esta persona.

— *Ruido.* No el medido en decibeles sino más bien el ruido semántico. El problema es que en muchas reuniones la discusión del grupo se orienta más en la dirección de intereses individuales o de grupo antes que a la específica solución del problema. De ahí la distorsión al presentarse fenómenos tales como mensajes divergentes, mensajes competitivos, desatención, evaluación prematura, etc.

— *Presión del grupo para lograr una cierta conformidad.* Esta presión puede ser tal que cohíba a algunos de los presentes de tal manera que no emitan su opinión o lo hagan de conformidad con la que entienden prevalece en el grupo.

— *Desconexión del problema y falta de coordinación y conducción hacia el objetivo.* Luego de una o dos reuniones, se presenta una cierta tendencia a encargar el trabajo a una sola persona (normalmente la de menor jerarquía).

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL METODO DELPHI

El método Delphi trata de salvar con sus procedimientos aquello que tiene de válido el método tradicional de toma de decisiones evitando al máximo las desventajas señaladas. Se pueden señalar en él los tres rasgos que le son característicos:

— *Anonimato:* Se lleva a cabo el aporte de cada una de las personas del grupo participante mediante el uso de cuestionarios y otros medios de comunicación impersonales. El anonimato garantiza que la opinión de cada uno de los participantes se vea liberada del influjo de personalidades dominantes.

— *Retroalimentación de datos controlada:* Consiste en llevar a cabo el ejercicio mediante varias etapas, en cada una de las cuales los participantes reciben información sobre los resultados

de la etapa anterior. La finalidad de este artificio es reducir el "ruido".

— *Respuesta estadística del grupo:* La puesta en común de las opiniones se hace mediante un tratamiento estadístico de las mismas. Esto no sólo va a evitar la presión del grupo hacia la conformidad con el mismo, sino, lo que es más importante, la respuesta estadística del grupo va a asegurar que la opinión de cada uno de los miembros esté representada en la respuesta final.

Se ha señalado como desventaja del método Delphi el hecho que el procedimiento es controlado o dirigido por una persona o entidad coordinadora que está sujeta a sus propios sentimientos y pareceres sobre el tema que se está investigando.

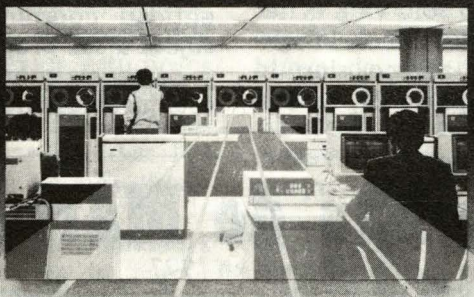
Revista de Marina

Fundada en 1907

La REVISTA DE MARINA hace de conocimiento de sus colaboradores y lectores que, a partir de la edición de Mayo - Junio de 1988, entrará en vigencia la nueva tarifa para los artículos que se pubiquen en este órgano de difusión institucional y profesional de la Marina de Guerra del Perú.

1. **ARTICULOS INEDITOS:**
   Se recomienda que la extensión esté entre las cuatro (4) carillas y las doce (12) carillas.
   Carilla: Papel tamaño carta, 35 renglones a doble espacio.
   Promedio: 380 palabras por carilla.
   Será acompañado necesariamente por fotos y/o gráficos ilustrativos.
   Tarifa: 15o/o de una U.I.T.
2. **TRADUCCIONES:**
   Con presentación o comentario previos por el autor de la traducción y remisión de la fuente, así como las fotos y/o gráficos ilustrativos.
   Se recomienda que la extensión esté entre las cuatro (4) carillas y las doce (12) carillas.
   Tarifa: 7o/o de una U.I.T.
3. **CRONICAS, ACTUALIDAD, COMENTARIO DE LIBROS Y REVISTAS:**
   Se recomienda que la extensión esté entre las dos (2) carillas y las cuatro (4) carillas.
   Tarifa: 5o/o de una U.I.T.

CONECTESE CON NUESTRO COMPUTADOR CENTRAL Y OLVIDESE DE IR AL BANCO





BANCA POR TELEFONO



BANCA POR PC EMPRESARIAL



CAJEROS AUTOMATICOS PARLANTES



BANCA POR PC FAMILIAR



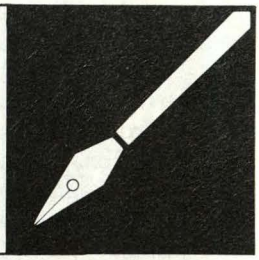
BANCA POR TELEX

Retiro de efectivo, transferencias de fondos entre cuentas propias y a cuentas de terceros.
Consulta de saldos, de movimientos de cuentas, y de la situación de documentos en descuento y cobranza, créditos documentarios, cartas-fianza y garantías.
Pago de servicios, clubes, etc.
¡A cualquier hora del día! ¡Todos los días!

ESTA ES LA BANCA ELECTRONICA QUE NINGUN OTRO BANCO PUEDE OFRECERLE

BANDESCO
Todos los servicios en un mismo Banco

CRONICAS



EL QUE SABE LEER, MI TENIENTE...

Muchas son las ocurrencias graciosas y dignas de recuerdo, y de narrarlas, que contiene nuestra Marina en la época de su renovación y resurgimiento. De esta heroica época cabe decir, inclusive, que su oficialidad llegaba a los casos de arreglársela sola en lo que a preparación individual de sus contingentes subalternos se refiere. Y no sólo de la preparación e instrucción militares, sino, aun, en muchos casos, de la previa alfabetización de parte de este personal. Hoy, felizmente, se hallan definitivamente superados estos problemas. El personal no escolarizado pertenece al pasado y, en el plano de la profesión y de las especialidades, se cuenta con la eficiencia de los servicios del CITEN. En los tiempos de la renovación —segunda, tercera y cuarta décadas del siglo— no era así, y dábanse casos, y no eran pocos éstos, en que la instrucción se veía impartida a bordo

Capitán de Fragata (r)
SALVADOR MARIATEGUI Y CISNEROS

gracias a la diligencia y preocupación de los comandantes de unidad y de los oficiales en sus respectivas divisiones.

Dentro de estos hechos, en cierta ocasión, después de producida la selección necesaria para la dotación de la unidad en la que me hallaba, el *BAP Almirante Grau*, nos vimos, los oficiales, en la situación de hacer que los analfabetos —llamados "iletrados", a bordo— recibieran una instrucción especial, es decir de alfabetización, en los momentos destinados a descanso. En estas horas, los "letrados" —denominábase así, por diferenciación, a los que sí sabían leer— quedaban libres hasta el momento de iniciarse la instrucción general. Aprovechando de dichos ratos libres, la mayoría de este personal o hacía su siesta en cubierta o se dedicaban a esparcimientos propios de tales horas; entre éstos, la lectura de periódicos o revistas.

En este grupo de los "letrados" había uno —habíalo captado yo— que hacía demasiado ostensible sus afanes en cuanto a hacerse notar, distinguirse, siempre como preocupado e infatigable lector. Nunca le faltaba algo en manos con qué hacer que se viera en él este interés. Era un tipo criollo, muy listo y "de gran pestaña", como se dice, y dicharachero y chamullador.

Un día en que, en los afanes del servicio, transitaba yo por la cubierta, al pasar cerca a él no sé por qué me pareció notar algo raro en el vasto periódico que, abierto a ambas páginas, sostenía ante los ojos. Regresé, entonces, sobre mis pasos y al inclinarme para cerciorarme mejor vi que lo raro que había entrevisto de pasada era que tenía el periódico al revés, es decir, cabeza abajo.

Intrigado, le pregunté:

—Pero, ¿cómo puedes leer así?. . .

Criollo, de reacción rápida, la aparó.

Rehaciéndose del momento contestó *ipso facto* y sin inmutarse:

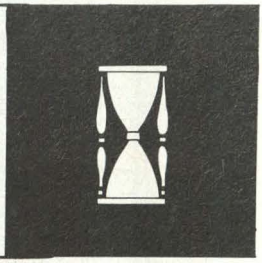
—¡Es que el que sabe leer, mi teniente... lee de cualquier modo!

Bien, lo que, al final, puedo decir es que, a pesar de esta singular lógica, *de ningún* modo pudo librarse ya, descubierta que fuera su estratagema, de ir a hacer formación —para él en instantes trágicos la primera vez—, a partir de ese día, con los "iletrados".

Días después, preguntado por sus compañeros respecto a la razón de su "caída", supe que había contestado, refiriéndose a las ilustraciones que hasta entonces le habían servido y orientado:

—Qué "piña" ¿no?... Es que ese día el periódico no tenía las figuritas. . .

ACTUALIDAD



LAS MARINAS SUDAMERICANAS Y SUS BUQUES-ESCUELA

SIXTO HUANAMBAL PERALTA

Las Marinas de Guerra de los países sudamericanos, hermanados por la cultura y unidos por acción de los océanos Atlántico y Pacífico, poseen desde su formación una vasta como sólida tradición naval.

Esta tradición se reafirma con el empleo de veleros como Buques—Escuela, que mantienen los principios náuticos, primordiales en la formación del futuro oficial de comando, que no se contraponen a los adelantos de los sistemas de navegación contemporánea y de la era cibernética y espacial.

Las Armadas de América del Sur, desde su fundación le asignaron a los veleros una gran importancia en el proceso de instrucción a sus futuros oficiales, puesto que, además de ser el principal medio de contacto con el mar, el cadete se identifica con la terminología que lo asimila en el es-



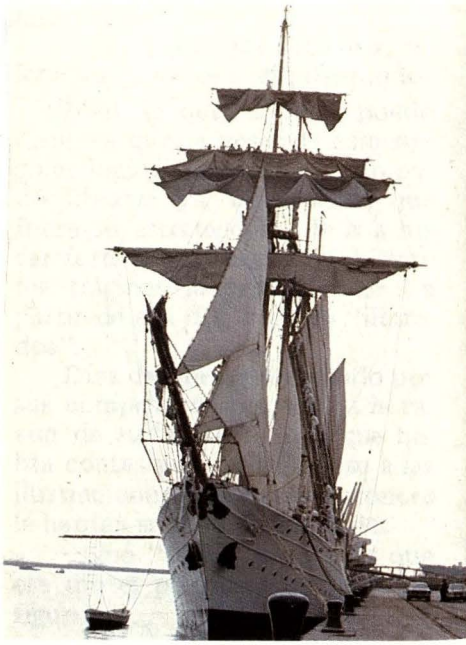
"LIBERTAD" (Argentina)



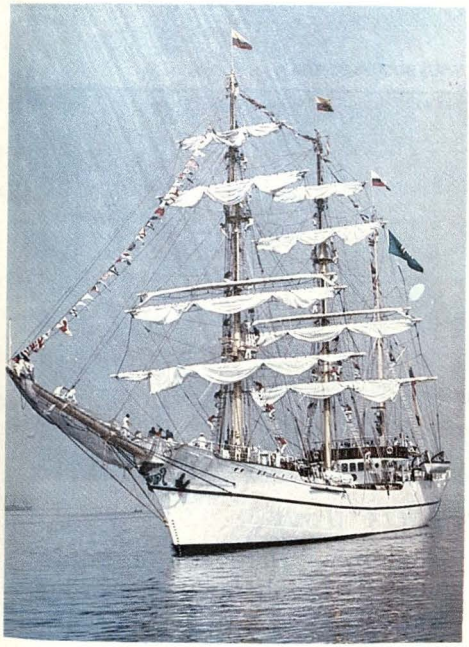
'BRASIL" (Brasil)



"GLORIA" (Colombia)



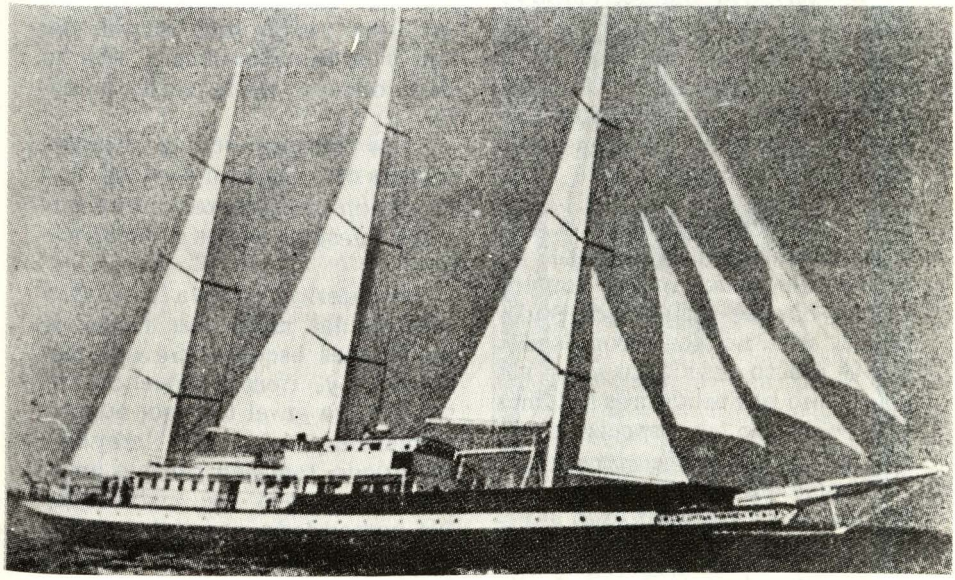
"ESMERALDA" (Chile)



"GUAYAS" (Ecuador)



"SIMON BOLIVAR (Venezuela)



"CAPITAN MIRANDA" (Uruguay)



"BAP INDEPENDENCIA" (Perú).

tricto sentido de las tradiciones marineras.

Es, por estos motivos y, obviamente otros, que las Marinas de Guerra sudamericanas cuentan con este tipo de navíos como el "Libertad" de la República Argentina, "Gloria" de Colombia, "Esmeralda" de Chile, "Guayas" de Ecuador, "Capitán Miranda" de Uruguay y el "Simón Bolívar" de Venezuela.

A diferencia, nuestro B.A.P. "Independencia" y el "Brasil" de la República del Brasil, son los únicos buques escuela de Sudamérica que no son propulsados por el efecto del viento sobre sus velas, sino por modernos sistemas de propulsión, en especial el buque escuela "Brasil".

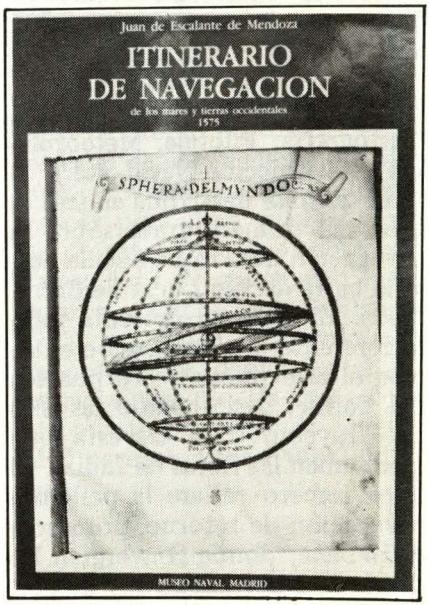
Trasladándose a través del tiempo, cabe destacar, que el Perú, país de vasta tradición naval, contó hace 114 años con su primer buque escuela al que se le denominó "Nereyda", a bordo del cual se realizó el primer viaje de instrucción con la participación de 31 alumnos, quienes al término de un mes llegaron con una nueva conciencia marinera, con una visión más amplia del mar y de la naturaleza y, con un alto concepto de la profesión naval.

Los buques-escuela citados, además de su misión esencial, son expresión de interrelación naval entre nuestros países sudamericanos.

Lo anterior, motiva la publicación de las anteriores vistas de los buques escuela que nos han visitado y, como secuencia retrospectiva en el tiempo, nuestro primer buque escuela "Nereyda", recordado también porque en su primer crucero de instrucción, fue comandado por el ilustre marino, luego egregio héroe de la Marina de Guerra del Perú, capitán de corbeta Melitón Carvajal.

LIBROS Y REVISTAS

Escalante de Mendoza, Juan de. **Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales. 1575** (Madrid, Museo Naval, 1985), Roberto Barreiro—Meiro, editor, 286 pp.



La habitual pulcritud de las publicaciones del museo naval español se pone nuevamente en manifiesto en este marinerísimo

Capitán de Corbeta
JORGE ORTIZ SOTELO

libro del siglo XVI, que forma parte de los títulos elegidos con ocasión del Quinto Centenario del Descubrimiento de América.

El autor contaba con varios años de experiencia en la ruta de Indias cuando se determinó a escribir este trabajo, poniendo en él todos los variados conocimientos que había acumulado en su experiencia como maestre.

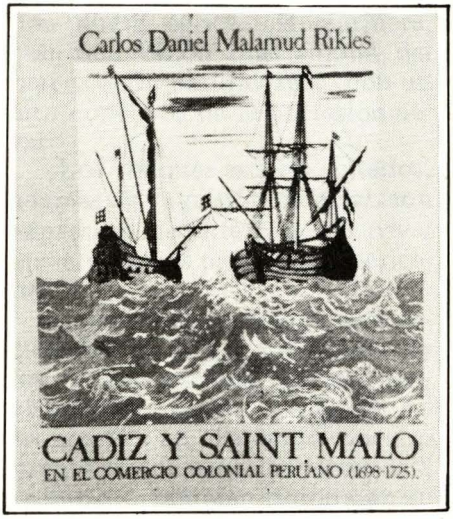
La obra se desarrolla de forma amena, a manera de diálogos entre Tristán, "un joven deseoso de conocer el arte de navegar" y el piloto mayor de la escuadra donde se encuentra embarcado. Versa no sólo sobre navegación sino además comprende todo lo que la Náutica encierra (Artillería, Astronomía, Cosmografía, Cartografía, Pilotaje, Meteorología, Construcción Naval, etc.).

El texto se desarrolla en tres libros. El primero trata sobre la navegación del río de Sevilla hasta la barra de San Lúcar de Barrameda. El segundo presenta todo lo referente a la navegación entre este último punto y los puertos del Caribe, describiendo las islas del trayecto y la travesía que efectuaban las flotas de Indias. El libro tercero refiere la peligrosa navegación de retorno, primero a la Habana, donde convergían las flotas de Nueva España y de Portobello, y luego a España.

La información proporcionada por Escalante rebaza los aspectos prácticos de la Náutica para transmitir algunos otros de carácter más humano, como son los referidos a las razones por las cuales difieren los vocablos y nombres del mar con los de tierra, o las razones por las cuales un dueño de nao debe navegar siempre en ella.

En resumen, tanto éste como los anteriores trabajos publicados con ocasión del Quinto Centenario, son obras que embellecen la biblioteca de cualquier amante del mar.

Malamud Rikles, Carlos Daniel. **Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)** (Cádiz, Diputación Provincial, 1986) 368 pp.



Dentro de la gran inquietud editorial despertada en España con ocasión del Quinto Centenario del Descubrimiento de Améri-

ca, la marinerísima provincia de Cádiz se hace presente con una serie de libros sobre las relaciones entre el Viejo y Nuevo Mundo. Uno de los aspectos de estas vinculaciones fue el referido al comercio francés en las costas del Pacífico, el mismo que ha sido cuidadosamente trabajado por Malamud para esta obra.

El autor se aproxima al tema en forma metódica, esbozando primero el marco general del comercio marítimo, especialmente del ilegal llevado a cabo por ingleses y holandeses. El caso francés es analizado con más detalle, destacando de su análisis la rápida expansión vivida por Saint Malo al orientarse el esfuerzo de sus armadores y comerciantes a nuevos horizontes allende el océano. En este movimiento identifica 78 naves que dejan Saint Malo, entre 1695 y 1726, para pasar a la Mar del Sur. Para el mismo período, el total de naves francesas que se dirigieron a esa zona del Pacífico fue de 181, siendo Brest el segundo puerto en importancia en dicho tráfico, con 25 embarcaciones. En todo esto jugó un rol preponderante la Compañía del Mar del Sur.

La denominación Mar del Sur comprendía, para efectos prácticos de comercio, puertos peruanos y chilenos. Entre ellos, los de mayor interés eran El Callao y los denominados Puertos Intermedios (Arica, Ilo, Islay, etc.).

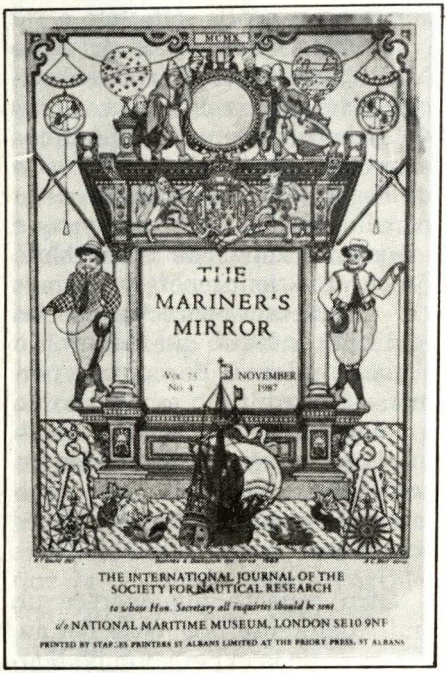
La presencia francesa en territorios americanos sólo vino a ser consentida a principios del siglo XVIII, cuando los Borbones ocuparon la corona española. Antes de dicha fecha eran considerados enemigos y todo trato calificado de ilegal. Esta ilegalidad no desapareció con los Borbones, ya que los comerciantes de Saint Malo procuraron mantener sus ritmos de ganancia aprovechando las múltiples salidas que el propio sistema colonial de control permitía. Esto último es tratado en un capítulo especial por Malamud, ya que gran parte de las autoridades coloniales estuvieron interesadas en mantener dicho comercio.

Otro aspecto que merece un trato deferente por parte del autor es el de la expedición de Martinet, enviada por el gobierno francés para limpiar el Mar del Sur de naves francesas contrabandistas. Tres de sus cuatro naves llegaron al Callao en setiembre de 1717, tras haber capturado siete embarcaciones dedicadas al comercio ilegal. Se les remató en este puerto produciendo una utilidad cercana a los 2'000,000 de pesos.

Revistas

Gran Bretaña

The Mariner's Mirror, (Londres, Society for Nautical Research), vol. 73, No. 4 (noviembre 1987)



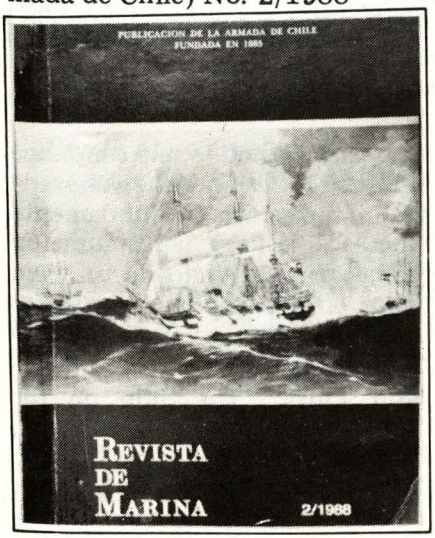
Esta mundialmente prestigiosa revista británica de Historia Marítima publica de tiempo en tiempo artículos referidos a temas peruanos, entre los cuales los más usuales son aquellos vinculados a las embarcaciones prehispánicas y a las actividades del comercio colonial. En el número que comentamos aparecen dos de estos artículos. El primero es "The origin and develpment of the triangular sail and the gaff sail in the seventeenh century Holland" (origen y desarrollo de la vela triangular y la cangreja en la Holanda del siglo XVII), y está firmado por A.W. Sleewyk. El autor aporta nuevas luces sobre el controvertido tema de la influencia que pudo ejercer el aparejo y forma de vela de la balsa de palos del norte peruano en la vela triangular y cangreja empezada a usar por las embarcaciones menores holandesas a principios del siglo XVII. Sleewyk considera que la idea pudo haber arribado a Amsterdam por boca de los holandeses que estuvieron al servicio de Portugal cuando dicho reino quedó incorporado a la corona española. Varios de ellos retornaron a Holanda hacia 1590, varios años que la expedición de Joris van Spilbergen aportara dibujos y descripciones más detalladas de estas interesantes embarcaciones vernaculares.

El segundo artículo relacionado con el Perú es del C.D. Lee "Alexander Selkirk and the last voyage of the *Cinque Ports galley*" (Alexander Selkirk y el último viaje de la galera *Cinque Ports).* El tema de Selkirk es muy familiar para aquellos que conocen la literatura marítima, pues rápidamente lo identifican como el marino escocés que fue abandonado en la isla Juan Fernández y vivió solitario durante 4 años y 4 meses, siendo rescatado en 1709 por la expedición de Rodgers. A su retorno a Inglaterra se entrevistó con mucha gente, entre la cual se contaba el editor Daniel Defoe, quien poco tiempo después comenzó a publicar su célebre "Robinson Cru-

soe". La aparición de ciertos documentos en el Public Record Office, de Londres, ha permitido aclarar las circunstancias en que se produjo el desembarco de Selkirk, y es sobre ello que versa el artículo. La galera *Cinque Ports y su consorte*, la barca Saint George, ambas bajo el mando de William Dampier, incursionaron sobre las costas del Mar del Sur en 1704, sosteniendo algunos encuentros con los buques de la Armada basada en el Callao. Esto, y sobre todo la mala dirección de Dampier, llevaron la empresa corsaria al fracaso, siendo finalmente abandonados ambos buques frente a las costas del virreinato peruano.

CHILE

Revista de Marina (Santiago, Armada de Chile) No. 2/1988



Tema recurrente en esta revista es el de la condición marítima que tiene Chile como país, y ello es nuevamente tratado por el editorial del número que comentamos. El contralmirante Jorge Martínez Busch escribe sobre "El ecosistema del Pacífico y su normativa jurídica", tema que presentó en las XII Jornadas Nacionales de Cultura. En su artículo, insiste en la necesidad de tomar conciencia de la importancia que tiene para Chile mantener el ecosistema del Pacífico sur oriental, ya que lo considera el área geopolítica de interés natural para su nación.

Por siglos el estrecho de Malaca ha sido punto de tránsito forzado entre los extremos de Asia, habiéndose convertido esto en algo más delicado a raíz de la dependencia petrolera de los países industrializados de la costa del Pacífico. Una vía alternativa es el "Proyecto del canal de Kra", el mismo que es explicado por el capitán de fragata I.M. Fernando Thauby García. El canal cruzaría por el sur de Tailandia, uniendo el golfo de Tailandia con el Mar de Andamán.

El capitán de corbeta Alexander Tavra Checura efectúa un interesante y breve análisis de la evolución del arte de la Guerra, presentándonos una "visión actualizada de la estrategia". Pone bajo su crítica las concepciones de Clausewitz, Mahan, Douhet, Marx y Lenin, y las contrapone

con las concepciones actuales, como las de Castex y Beaufre. Aplica sus conclusiones al estudio de algunos casos específicos, entre ellos la crisis chileno—argentina de 1978 y la Guerra de las Malvinas (que se empecina en llamar Falkland). En fin, el artículo merece ser leido para que el lector pueda extraer sus propias conclusiones.

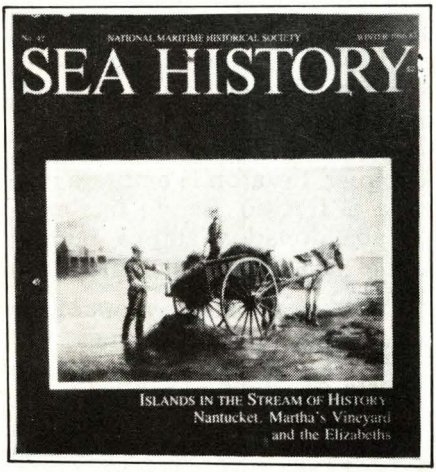
El rescate del viejo crucero "Itzumi", llevado a cabo en 1986 en Valparaíso, es relatado por el capitán de fragata Juan Hugo Basili, jefe a cargo de la operación. El "Itzumi" sirvió en la armada chilena hasta principios de este siglo con el nombre "Esmeralda", cuando fue vendido a un Japón en guerra con Rusia.

El capitán de la marina mercante Raúl Bennewitz presenta un detallado trabajo sobre las "navegaciones ibéricas en los siglos XV y XVI, visión náutica". Analiza los viajes transoceánicos de Colón, la expedición de Vasco de Gama, las españolas al Pacífico norte, la de Magallanes y otras. Hace un acápite aparte en lo que a navegaciones en el Pacífico sur se refiere, especialmente en el viaje Callao—Valparaiso.

En su noticiario destaca las regatas Mil Millas 1988, en la que el velero peruano "Leda" ocupó el 6o. lugar en la categoría IOR o Racer.

El artículo que cierra este número de la revista chilena es el del teniente 1o. Eugenio Varela, "Vulnerabilidad del transporte marítimo del petróleo", en el que presenta la cantidad de petroleros militares actualmente en servicio en el mundo.

COMENTARIOS DE ACTUALIDAD



El Proyecto Yavarí

Meriel Larken es una simpática y entusiasta británica, enamorada de un proyecto profundamente vinculado al Perú, la restauración y puesta en servicio de un viejo vapor en el Lago Titicaca. Sobre esto escribió un artículo para **Sea history**, la revista del World Ship Trust, "The Ship on the Roof of the World: The Yavari Proyect" (El buque en el techo del mundo: el proyecto Yavarí), esbozando las ideas generales de

su ambicioso plan y dando información histórica sobre este viejo vapor lacustre. El "Yavarí" y el "Yapurá" fueron mandados construir en Inglaterra entre 1862 y 1871, y transportados en piezas desde la costa hasta el Lago. Ellos son los 4o. y 5o. vapores lacustres más antiguos en el mundo (de acuerdo al **International Register of Historial Ships**, Londres, 1985), pero con la singularidad que les da su ubicación en el lago navegable más alto del mundo.

El trabajo de Meriel ha sido perseverante, viajando en forma constante entre Puno, Lima y Londres. Tras varios años de esa labor podemos congraciarnos al señalar que va saliendo adelante gracias al entusiasta apoyo del World Ship Trust y de un pequeño pero activo grupo de peruanos y extranjeros. Los fondos reunidos, sin ser abundantes, permitirán que en un futuro cercano el "Yavarí", restaurado a su forma original, vuelva a surcar las aguas del Lago como lo hiciese hace más de un siglo.

Revista de Marina

Fundada en 1907

Se comunica a nuestros suscriptores que a partir del mes de Julio entrará en vigencia la siguiente tarifa.

Precio por ejemplar	I/.	100.00
Suscripción Anual (6 ejemplares)		600.00

Suscripciones en:
Dirección de Información de la Marina
COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA
Teléfono 635151 - 134 - 240 - 226
Av. Salaverry, Cdra. 24 - Juesús María

LIMA - PERU.

ECUADOR
COLOMBIA
BRASIL
BOLIVIA
CHILE
OCEANO PACIFICO
LORETO
PIURA
CAJAMARCA
SAN MARTIN
HUANUCO
UCAYALI
PASCO
JUNIN
MADRE DE DIOS
HUANCAVELICA
CUZCO
APURIMAC
AYACUCHO
PUNO
AREQUIPA
TACNA
PROYECTO GASODUCTO
POLIDUCTO
GASODUCTO
PROY. FUTUROS

INVITADOS



EL GAS: UN RETO A NUESTRA IMAGINACION

Ing.
EDUARDO GRAÑA LUZA

El Perú, un país hermoso, siempre estuvo, como territorio, a disposición de sus pobladores. Recordemos las grandes riquezas nacionales, como el salitre, el guano de las islas, la pesca, el petróleo, el cobre, la plata, etc., siempre listos en los momentos precisos. Cuando nos enfrentamos a crisis que amenazan con el hambre, la desocupación, etc., ahí aparece nuestro rico territorio como factor decisivo para la solución de nuestros problemas.

Ahora nos hallamos frente a uno de los peores momentos de nuestra historia. Crisis energética que se producirá cuando pasemos pronto a ser importadores natos de petróleo, combustible que representa el 60% de la energía que consume el país. Pero una

vez más —y esta vez en el subsuelo de nuestra selva— aparecen yacimientos de gas natural y condensados de una calidad y cantidad tal que quizá represente el más importante hallazgo hecho hasta hoy en esta parte del continente.

Como sabemos, el gas encontrado en nuestro territorio es producto de la descomposición bacteriana de la materia orgánica a través de miles de años, el mismo que se encuentra en el subsuelo atrapado en capas rocosas impermeables y sólidas que no permiten su salida a la superficie y que se diferencia de un yacimiento petrolífero por las capas que lo envuelven. En el caso del petróleo, estas capas rocosas son porosas; pero el gas encontrado en el Lote 42, a orillas del río Camisea, en el departamento del Cusco, denota dos estructuras importantes de gas natural (básicamente metano) y condensados (nafta liviana, gasolina natural, gas licuado de petróleo propanobutano y kerosene). Los resultados de la exploración ya nos permiten hablar de reservas comprobadas de doce billones (12 x 10^{12}) de pies cúbicos de gas no asociado (metano) y 650 millones de barriles de gas licuado de petróleo y condensados, los que sumados a las reservas ya existentes en Aguaytía y otros puntos nos llevan a contar con 16.6 billones de pies cúbicos en gas metano que equivale a 2,352 millones de barriles de petróleo. Algo así como 5.22 veces nuestras reservas actuales de petróleo, lo que, en términos económicos, representa —si valorizamos el barril de petróleo a 25.00 dólares— la increíble suma de 58,800 millones de dólares en reservas sólo por el metano, sin contar con las condensadas, vale decir, 3.92 veces nuestra deuda externa.

Sin embargo, ya la naturaleza hizo su parte. Ahora nos toca a los peruanos explotar esta inmensa riqueza en nuestro beneficio, y esto no es simple. Por esta razón es necesario enfrentar el reto con decisión y entereza para que esta fuente de energía potencial nos sirva como palanca para el desarrollo y bienestar que tanto ansiamos.

Se ha determinado que el costo de producción del gas en el sitio es de 410 millones de dólares hasta el año 1993 y de 240,000 dólares adicionales hasta el año 2000, siendo el costo de mercadeo y venta del orden de los 180'000,000 dólares en los inicios y 220'000,000 dólares al año 2000. Lo que representa 1'290,000,000 dólares iniciales en total y 660'000,ooo adicionales. Pero si continuase el esquema de inversiones actual —conforme al Acuerdo firmado con la empresa Shell— la responsabilidad se repartiría a 550'000,000 dólares para la Shell y asociados, o terceros, y en 400'000,000 dólares para PetroPerú; lo cual, a pesar de



Centro de expendio de gas propano para vehículos en los EE. UU. de Norteamérica.

nuestras limitaciones de divisas, representa una gran ventaja para nuestro país desde el punto de vista de la rentabilidad y beneficios.

Es necesario, además, indicar que, en términos porcentuales, conforme están planteadas las cosas, el país obtendrá una utilidad del 67% ; la Shell, un 20% y el 13% restante se utilizará en inversiones más gastos operativos. Sólo para efectos didácticos, en cuarenta años se estima que se habrán consumido 1,000 millones de barriles que significarán ingresos del orden de 24,500 millones de dólares.

Todo lo anteriormente dicho significa que el Perú tendrá garantizada una ganancia muy importante para los próximos años, lo que le permitirá viabilizar el desarrollo tan ansiado.

Con respecto, por ejemplo, al gas licuado de petróleo el consumo actual del mismo es de 5,000 barriles diarios. Se estima que cuando llegue a Lima el mismo su producción será de 25,000 barriles/día; por tanto, abastecerá sobradamente el consumo local y la diferencia será material exportable.

Es necesario señalar que el gas de la selva llegará a Lima por

medio de dos grandes ductos. El primero será de metano, el que, por su condición física, es muy fácil de obtenerlo pero que, igualmente, es de difícil compresión. Por tanto será transportado en forma casi directa hasta los lugares de consumo y la diferencia sobrante será reinyectado al subsuelo con el objeto de levantar presión en el pozo, lo que traerá como consecuencia el que salga mayor cantidad de condensados. El otro ducto, denominado poliducto, traerá el condensado hasta Lima, el cual será separado, mediante un proceso físico-químico, en gas licuado de petróleo, gasolina y kerosene. Es necesario remarcar que, por motivos técnico-económicos que beneficiarán directamente al país, el procesamiento del gas se deberâ realizar en Lima, por existir ya instalaciones adecuadas de fraccionamiento en La Pampilla y no en el Cusco como algunos sectores afirman.

2. LOS DIVERSOS USOS DE ESTE GAS NATURAL

Veamos, ahora, los usos que podemos dar a este preciado producto energético hallado en nuestro territorio.

Hemos dicho que el metano será utilizado directamente del gasoducto. El metano se puede utilizar, por ejemplo, en la generación de úrea, material básico como abono, que en la actualidad demanda 190,000 toneladas para el año 2000; empero, la oferta con nuestras instalaciones y producción actual no excede de 140,000 toneladas/año y las posibilidades de producción al año 2000 no podrán ser mayores de 150,000 toneladas/año. Sin embargo, con el gas natural nuestras posibilidades de producción serán de 400,000 toneladas/año. Y si a esto agregamos que la producción de fertilizantes se puede realizar en plantas de mediana capacidad, que toman el insumo directamente del gasoducto, tendremos que todo el trayecto del mismo tendrá un gran potencial de cultivo, tanto en cultivos de productos específicos, como alimentos, así como reforestación, por ejemplo, de los Andes con todos los beneficios que esto conlleva por la generación de círculos ecológicos (animales, plantas, climas, etc.).

Por las consideraciones anteriores, podemos apreciar nuestras posibilidades de cubrir la demanda de úrea en nuestro mercado interno y que, además, tendremos un exceso exportable.

El metano también se puede utilizar como un gran combustible-insumo para la generación de hierro-esponja, que es utilizado, en un 70% combinado con un 30% de chatarra de fierro común, para la obtención de aceros de gran calidad; aquellos aceros que el Perú, en gran porcentaje, importa o produce con costos

más elevados. Por tanto, permitiría el autoabastecimiento de aceros y la exportación de los mismos, con el ahorro y generación de divisas correspondientes. Siendo la capacidad de reducción de hierro con el uso del gas natural considerado en este proyecto de 500,000 toneladas al año, lo que cubriría sobradamente el 100% de la demanda en el año 1992.

Luego tenemos, en el área Petroquímica, el metano como insumo de plásticos, solventes, caucho, adhesivos, recubrimientos, fibras textiles, detergentes, etc., que, por lo breve de este artículo, no nos permite la explicación referida a la importancia y trascendencia técnica y socio-económica que el gas materia del tema representa.

Cabe, seguidamente, citar los usos del gas natural como fuente de electricidad, generador de vapor, como combustible industrial, comercial y doméstico con sus limitaciones por la alta presión requerida para comprimirlo en el campo automotriz (2,400 libras por pulgadas al cuadrado). Digo limitaciones porque, lamentablemente no contamos con la infraestructura industrial suficiente para producir los recipientes, válvulas y reguladores necesarios. Sin embargo, es conveniente reconocer que, a nivel mundial, ya se está usando con éxito y gran economía.

Como se ha dicho, este gas natural superará largamente, en producción, a la demanda. Por tanto, y debido a su gran presión, este exceso puede ser reinyectado a los pozos de origen y servirá para hacer emerger otros compuestos.

También tenemos, lo hemos dicho, los condensados, formados por las gasolinas livianas que se pueden utilizar como combustible automotor y también en la generación de solventes, algunos de los cuales importamos, que pasaremos a producir y, respecto a ellos, también a autoabastecerse, quedando, aun, un gran remanente para la importación. Debemos considerar aquí el kerosene, muy utilizado en sus requerimientos domésticos por las clases populares; su uso, actualmente, a nivel industrial se halla prohibido por no contarse con la cantidad suficiente para este requerimiento. También debemos incluir en esta referencia a la nafta pesada, que es usada como insumo petro-químico, así como el hexano.

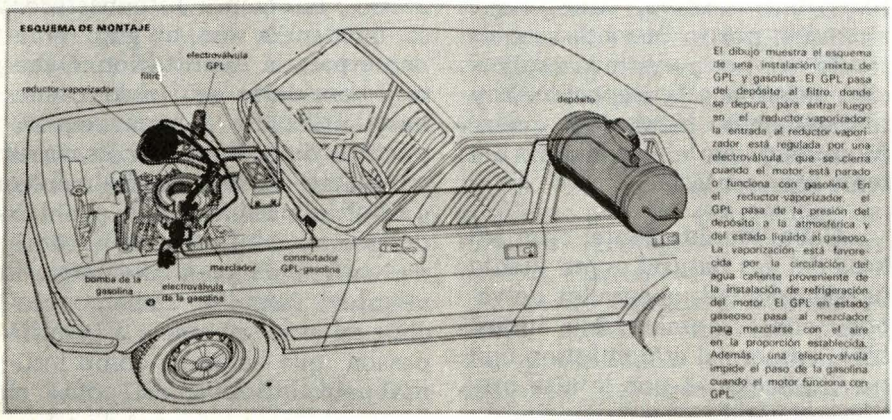
Por último, debemos referirnos necesariamente al gas licuado de petróleo (GLP), respecto al cual deseo incidir de modo especial por la importancia de su uso en diferentes campos, como son:

Agricultura.— como combustible para las bombas de extracción de agua, para la quema de desechos vegetales y en la preparación de tierras de cultivo; tam-

bién como generador de luz para las casas de campo, y para mover tractores, montacargas, etc.

Agropecuaria.— Como combustible para la generación de calor para el mantenimiento y cría de aves (pollitos BB), porcinos, etc., en las granjas; además, para la elaboración de alimentos balanceados y movimiento de materiales en procesos automatizados y de motores.

Industrial.— Para hornos de tratamiento térmico, hornos de fundición, generación de vapor, generación de calor para diversas



Instalación mixta de gas licuado de petróleo y gasolina en un automóvil convencional.

industrias; en la industria farmacéutica para la elaboración de medicinas, fabricación de envases de vidrio, etc.; en la elaboración de sanitarios, objetos de cerámica, ladrillos, baldozas, etc.

Comercial.— En la preparación de alimentos en los restaurantes, comedores populares, comedores de los repartimientos de la administración pública y de las empresas, así como de los institutos armados.

Automotriz.— Respecto a esto, es muy importante saber que, en cualquier vehículo, es perfectamente posible instalar un sistema de gas sin anular necesariamente el sistema de gasolina del que se halla ya provisto, debido a que el GLP es perfectamente comprimible, porque éste, en un recipiente, se comporta a presiones manejables (80-100 libras por pulgada al cuadrado). El gas que se usa es propanobutano al 50% de cada uno; el sistema comprende un tanque de gas que se instala en la maletera sin quitar mayor espacio, luego el gas es llevado hasta la parte delantera a través de un ducto hasta un convertidor en donde se descompresiona y se calienta para acelerar su gasifica-

ción. El calor es suministrado por la desviación del refrigerante del motor hacia el convertidor por medio de una manguera del calentador. El gas se mezcla con el aire y entra en los cilindros. Como el combustible se ha gasificado, no deja gotas de líquido en las paredes de los litros como sucede con la gasolina, que puede diluir el aceite del motor y producir ácidos.

Las ventajas son notables, como pasaremos a ver en forma muy suscinta:

— El gas propano butano equivale a una gasolina de muy alto octanaje (96-100 octanos), lo que le da un mejor tratamiento al motor.

— No deja sustancias contaminantes en el ambiente, lo que permite reducir la contaminación ambiental en un 94%.

— Le da más vida al motor, no requiriendo que se "baje" cada 100,000 kilómetros, como sucede con la gasolina, sino cada 300,000 kilómetros. Por ser la combustión casi perfecta, no se forma carbón.

— El cambio de bujías sólo por precaución se puede realizar cada 30,000 kilómetros, en lugar de cada 5,000 kilómetros con gasolina.

— El aceite se puede cambiar entre 30,000 y 40,000 kilómetros de recorrido, en lugar de cada 3,000 kilómetros con gasolina.

— No hace necesario el filtro ni la bomba de gasolina, por tener el gas la presión necesaria para el buen funcionamiento.

— No es más peligroso que la gasolina, si se tiene un buen equipo, debido a que se cuenta con válvulas de seguridad que controlan sobre presiones y fugas; así como no existe posibilidad de derramarse e incendiarse como ocurre con la gasolina.

— Resulta más económico, si consideramos que un galón de gas cuesta I/. 15.00 y un galón de gasolina I/. 45.00, teniendo ambos un rendimiento similar.

— Es necesario decir que la potencia disminuye entre un 8-10%; pero, comparando las ventajas, esta desventaja no resulta apreciable.

— Por último, con respecto a este tema, es conveniente anotar que existen infinidad de vehículos que funcionan, en el mundo, con este sistema y que existen grifos de recarga con el mismo sistema de expendio que el que tenemos en las estaciones y servicentros en el país, pudiendo usar otro sistema que es el de tanques intercambiables.

Todas las razones anteriores nos deben hacer pensar en las inmensas ventajas y el potencial de desarrollo que significa para nuestro país el descubrimiento de estas reservas de gas natural y condensados, en el Cusco, a orillas del río Camisea, y en el de-

partamento de Ucayali, en la zona de Aguaytía.

Sólo nos resta aceptar el reto y enfrentarlo con imaginación en todos los campos del quehacer nacional. Imaginemos, por ejemplo, si un instituto armado hiciera el cambio de petróleo o gasolina con el gas en todas sus unidades móviles (autos, motores, camiones, etc.), adaptando sus grifos para este combustible. Ello significaría en ahorro para la institución sumas considerables, y, respecto del país, la posibilidad de que podamos exportar petróleo diesel y gasolina cuando nos hallemos ya en disposición del gas de nuestras selvas. Entonces el ingreso de divisas redundará en beneficio de la nación toda. Es por eso que pensamos que el gas es un reto a nuestra imaginación y es, también, la palanca para el desarrollo del Perú.

BIBLIOGRAFIA

Manual de ASME (Sociedad Americana de los Ingenieros Mecánicos)
Proyecto de Desarrollo de Gas Natural. Petro-Perú, Marzo de 1988.
Energía para el Desarrollo. Gas Natural. Petro-Perú "Acuerdo de Bases Perú-Shell" (10.03.1988).
Mecánica Popular. Julio de 1980.
Automóvil International. LP–GAS.
Butane-Propane News.



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

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



Sistema CIWS PHALANX MK–15 de 20 mm.
A bordo de una unidad TIPO "SPRUANCE"

LOS DESTRUCTORES DE LA CLASE "SPRUANCE"

La Clase "Spruance" fue proyectada a fin de reemplazar a los destructores de las clases "Gearing" y "Allen M. Summer", que habían sido construidos en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial y en los años iniciales de la posguerra.

Es así que en 1968, la US Navy dio a conocer los requerimientos técnicos de un nuevo tipo de destructor, el cual estaría destinado a operar en el seno de una Fuerza Naval en la que figurase un portaaviones.

Según dichos requerimientos la nueva clase de destructores debería ser eminentemente antisubmarina, pero capacitada para poder realizar otro tipo de misiones.

A la convocatoria de la US Navy se presentaron tres astilleros, cada uno de los cuales recibió cerca de US$ 10'000,000 por los planos del anteproyecto.

En 1970 se declaró vencedor al proyecto presentado por los Astilleros Ingalls, de Pascagoula (Mississipi), el cual recibió un contrato para la construcción de 30 destructores, a razón de 60 millones de dólares por unidad.

Es importante anotar que dicho costo resultó ser demasiado optimista, pues en la práctica cada unidad alcanzó un precio de

ALEJO MARCHESSINI
(Corresponsal de la Revista DEFENSA)

300 millones, que posteriormente se elevaría hasta alcanzar la suma de 850 millones de dólares por unidad.

La construcción del primer destructor de la clase, el USS "Spruance" (DD-963), se inició a mediados de 1973; siendo incorporado a la US Navy el 20 de octubre de 1975.

Es conveniente señalar que el resto de los destructores de esta clase, a excepción del USS "Hayler", ordenado en 1979, entraron en servicio entre 1975 y 1980.

El sistema de construcción utilizado fue el de módulos prefabricados de 1,500 Tons., cada uno de los cuales tenía listas las instalaciones interiores al momento de iniciarse el proceso final de ensamble.

Gracias a este sistema, cada destructor se encontraba terminado en un 70% en el momento de su botadura, siendo los acabados los que generaban demoras en los plazos de entrega.

Los destructores clase "Spruance" tienen una eslora de 171.7 m., una manga de 16.8 m. y un calado de 8.8 m.

El desplazamiento standard es de 5,800 Tons., mientras que a plena carga alcanza las 7,800 Tons.

El conjunto del caso está dividido en trece mamparos, totalmente estancos, y cuatro puentes.

Cada uno de estos puentes es plano y desprovisto de arrufos, lo que facilitó enormemente la construcción modular.

Las superestructuras, de aleación especial y de tres puentes de altura, se caracterizan por la extraña disposición de las chimeneas, la primera de las cuales se encuentra a babor.

En tanto que la segunda está a 25 m. a popa de la primera, pero ubicada hacia estribor.

El conjunto estructural de proa alberga el puente de mando y el centro de combate e información del buque, mientras que en popa se ubica el hangar y la cubierta de vuelo.

Los "Spruance" están propulsados por 4 turbinas de gas General Electric LM2500, que mueven 2 hélices y que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 34 nudos.

Las turbinas están instaladas, independientemente, dentro de un módulo, el mismo que está provisto de varias compuertas de acceso para las inspecciones, conexiones eléctricas y un sistema de controles de diseño especial.

Al parecer cada turbina desarrolla una potencia total de 28,000 HP, que han sido reducidos a 20,000 HP a fin de ahorrar combustible.

El armamento de los destructores clase "Spruance" está constituido por:

* 2 Cañones Mk.45 de 127 mm, uno de los cuales se ubica a proa y el otro a popa.

Estos cañones disparan un proyectil de 32 kg. de peso a una distancia de 24 km. en tiro de superficie.

En tanto que en el tiro antiaéreo alcanza una distancia de sólo 15 km.

La cadencia de tiro es de 20 disp. x min., contando, cada cañón, con un tambor de 20 proyectiles y una reserva de 600.

* 2 CIWS Phalanx Mk.15 de 20 mm., que proporcionan una adecuada defensa contra misiles y/o aviones a corta distancia.

El Phalanx tiene una cadencia de tiro de 3,000 dpm y un depósito de 1,000 proyectiles de reserva.

El alcance efectivo comienza a los 1,800 m. y la óptima a los 500 m.

* Un Lanzador Mk.16, de ocho celdas, para misiles antisubmarinos ASROC, los cuales tienen un alcance efectivo de 11 km.

El ASROC es un misil que sigue una trayectoria programada de antemano, según las indicaciones del sonar.

En su interior puede llevar un torpedo ASW Mk.46 o bien una carga de profundidad nuclear Mk.17.

El Lanzador Mk.16 es de recarga automatica y cuenta con un pañol que acomoda no menos de 24 misiles.

* Un Lanzador NATO Sea Sparrow Mk.29, el cual dispara los misiles antiaéreos RIM-7H Sea Sparrow.

El Sea Sparrow tiene 3.65 m. de longitud, pesa unos 220 kg. y tiene una cabeza de combate de alto poder explosivo, además de una espoleta mixta.

* Al parecer tiene un alcance de 14.8 Km. y puede desarrollar una velocidad de 3.5 Mach.

El Lanzador Mk. 29, de ocho celdas, es de recarga automática, estimándose en 16 los misiles de reserva.

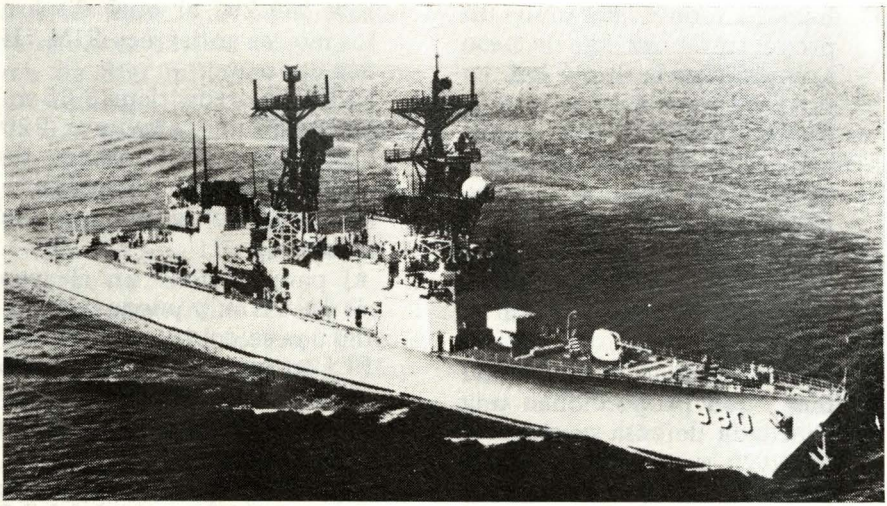
* Dos lanzadores cuádruples, del tipo Canister, para misiles antibuque RGM-84 A Harpoon, de reconocida eficacia y que tienen un alcance de 110 Km.

* Dos montajes triples de TLT Mk. 32 de 324 mm, ubicados a ambas bandas de la cubierta de vuelo y que disparan los torpedos ASW Mk. 46.

Los "Spruance" llevan 20 torpedos Mk. 46, 6 en los tubos y el resto como reserva.

* Dos helicópteros Sikorsky SH-60B Seahawk, los que realizan misiones de exploración, búsqueda y rescate, guerra antisubmarina y rele intermedio para la guía de misiles Harpoon.

El Seahawk tiene una longitud de 19.76 m. y una altura de 5.23 m, mientras que el diámetro del rotor principal es de 16.36 m.



Unidad del tipo "Spruance".

Está propulsado por 2 turbinas T-700-GE-401 de 1,690 Hp de empuje unitario, que le permiten alcanzar una velocidad de 277 Km/h.

El armamento del Seahawk está constituido por un par de torpedos ASW Mk.46

Por su parte, el equipo de detección antisubmarina está conformado por un lanzador de boyas acústicas pasivas y por un detector MAD.

El personal destinado a los helicópteros está constituido por 21 hombres, nueve de los cuales pertenecen a las tres tripulaciones de vuelo y el resto al grupo de mecánicos especialistas.

En el aspecto electrónico los "Spruance" están dotados de los más modernos sensores, como son:

* Dirección de Tiro Mk. 86.
  Que controla los cañones de 127 mm. y que está constituido por el Radar de Vigilancia de Superficie AN/SPQ-9A y por el Radar de Vigilancia Aérea AN/SPG-60.
  El SPQ—9A tiene un alcance de 20 mn y el SPG—60 de alrededor de 50 mn.
* Dirección de Tiro Mk. 91.
  Utilizada para el lanzamiento de los misiles antiaéreos Sea Sparrow.
* Radar de Vigilancia Aérea SPS—40.
  En servicio desde 1962, opera en las bandas B—C y tiene un alcance máximo de 180 mn.

* Radar de Vigilancia de Superficie SPS—55.
  Opera en las bandas I—J y tiene un alcance de alrededor de 120 mn.
* Sonar SQS—53.
  Versión mejorada del SQS—26, que puede operar en varias modalidades como son: zona de convergencia, trayectoria directa y rebote del fondo.
  El alcance efectivo del SQS—53, cuyos datos sirven para programar los ASROC, es de 35 mn.
* Antena WSC—3
  Conocida como Whiskey 3 y que se utiliza en comunicaciones via satélite.
* Equipo ECM SLQ—25
  Para Guerra Antisubmarina.
* Equipo ECM SLQ—32
  Para Guerra de Superficie.
* Sistema CHAFFROC
  Para Lucha Antimisil

Para concluir, sólo resta anotar una de las características de diseño más sobresalientes de los "Spruance": la capacidad de recibir nuevos equipos sin alterar su estructura, ni sus buenas cualidades marineras.

Es así que ya se están tomando medidas para el futuro reemplazo del Lanzador Mk. 16, de misiles antisubmarinos ASROC, y del NATO Sea Sparrow M. 29 de misiles antiaéreos.

Estos podrían ser sustituidos por un par de Sistemas de Lanzamiento Vertical (VLS), cada uno de los cuales comprende una caja, que puede acomodar 29 ó 61 misiles antiaéreos, antisubmarinos y antibuque.

DESTRUCTORES CLASE "SPRUANCE"

Entrada en Servicio:
1975—1980

Nombres:

USS "Spruance"	DD	963
USS "Paul F. Foster"	DD	964
USS "Kinkaid"	DD	965
USS "Hewitt"	DD	966
USS "Elliot"	DD	967
USS "Arthur W. Radford"	DD	968
USS "Peterson"	DD	969
USS "Caron"	DD	970
USS "David W. Ray"	DD	971
USS "Oldendorf"	DD	972
USS "John Young"	DD	973
USS "Comte de Grasse"	DD	974
USS "O'Brien"	DD	975
USS "Merrill"	DD	976
USS "Briscoe"	DD	977
USS "Stump"	DD	978
USS "Conolly"	DD	979
USS "Moosbrugger"	DD	980
USS "John Hancock"	DD	981
USS "Nicholson"	DD	982
USS "John Rodgers"	DD	983
USS "Leftwich"	DD	984
USS "Cushing"	DD	985
USS "Harry W. Hill"	DD	986
USS "O'Bannon"	DD	987
USS "Thorn"	DD	988
USS "Deyo"	DD	989
USS "Ingersoll"	DD	990
USS "Fife"	DD	991

USS "Fletcher" DD 992
USS "Hayler" DD 997

Desplazamiento:
Standard: 5,830 Tons.
Plena Carga: 7,810 Tons.

Dimensiones:
Eslora: 171.1 m
Manga: 16.8 m
Calado: 8.8 m

Propulsión:
4 Turbinas de Gas GE LM2500

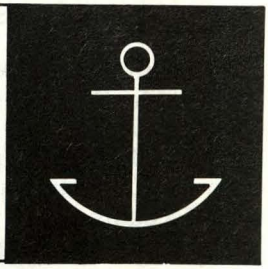
Prestaciones:
Velocidad: 33-44 Nudos
Potencia: 80,000 Hp
Autonomía a:
30 Nudos: 3,300 mn
20 Nudos: 6,000 mn
18 Nudos: 10,000 mn

Tripulación:
Oficiales: 24
Especialistas: 272

Armamento:
2 CIWS Phalanx Mk. 15
1 Lanzador ASROC Mk. 15 (1x8)
1 Lanzador ASROC Mk. 15 (1x8)
1 Lanzador NATO Sea Sparrow Mk. 29 (1x8)
2 Lanzadores Cuádruples de Misiles Harpoon
6 Tubos Lanzatorpedos Mk. 32 de 324 mm (2x3)
2 Helicópteros Antisubmarinos del Tipo LAMPS

Sensores:
Dirección de Tiro:
Artilleria: SPG—60
SPQ—9A
Misiles: Mk. 91
Vigilancia: Aérea: SPS—40
Superficie: SPS—55
Sonar: SQS—53
Contramedidas Electrónicas (ECM):
Lucha de Superficie: SLQ—32
Lucha Antisubmarina: SLQ—25
Lucha Antimisil: Sistema CHAFFROC

BITACORA



REVISANDO NUESTRA HISTORIA (1932)

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL

El 6 de abril tuvo lugar la ceremonia de clausura del curso Año 1931—1932 con asistencia del Sr. Presidente de la República, Ministro de Marina y Aviación y Jefes y Oficiales de la Armada.

Después de leída la Memoria de las actividades de la Institución durante el año, por el Sr. Contralmirante W. O. Spears y del discurso-contestación del Sr. Presidente de la República, se procedió a la entrega de diplomas a los siguientes Jefes y Oficiales:

CURSO 1931 - 1932

Capitán de Navío Carlos Rotalde.
Capitán de Fragata Enrique Monge.
Capitán de Fragata Heriberto Maguiña.
Capitán de Fragata Roque A. Saldías.
Teniente Coronel Leonardo Contreras.
Capitán de Corbeta Adan Badham.
Mayor Manuel Odría.
Capitán de Corbeta Ernesto Rodríguez.
Teniente 1º Víctor Carcelén.
Teniente 1º Emilio Barrón.
Capitán de Aviación Carlos Florez.
Capitán de Aviación José San Martín.
Capitán de Aviación Carlos La Jara.

CURSO 1930 - 1931

Capitán de Navío Tomás Pizarro.
Capitán de Navío Aurelio de la Guerra.
Capitán de Fragata Federico C. Taboada.
Capitán de Fragata Víctor S. Barrios.
Comandante de Aviación Carlos Gilardi.
Teniente Comandante Carlos Washburn.

ESCUELA NAVAL DEL PERU

El Capitán de Navío Dn. Carlos Rotalde, Director de la Escuela y de la REVISTA DE MARINA Y AVIACION, ha sido designado como Comandante General de la Escuadra.

Se ha hecho cargo de la Dirección, por sucesión de mando, el Capitán de Fragata Dn. Alejandro Valdivia, nombrado 2º Comandante.

En cumplimiento de prescripción reglamentaria, han sido embarcados en el B.A.P. "Almirante Grau" y B.A.P. "Coronel Bolognesi" todos los cadetes navales de los años 2º, 3º, 5º y 6º.

Los cadetes del 5º año están siguiendo un período de instrucción en la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón.

ESCUADRA

Ha sido nombrado Comandante General de la Escuadra el Capitán de Navío Dn. Carlos Rotalde, bajo cuyo comando han zarpado al Sur el B.A.P. "Almirante Grau" y B.A.P. "Coronel Bolognesi" para hacer un pequeño crucero, debiendo efectuar diversos ejercicios tácticos durante el viaje.

DIVISION DE SUBMARINOS

Los buques que forman esta división se encuentran en el fondeadero de la Base Naval y el Callao, en período de recorrido material.

"CONDESTABLE CELENDON"

Este buque ha desempeñado diversas comisiones a los faros del litoral. Se encuentra actualmente en el Callao.

BASE NAVAL DE SAN LORENZO

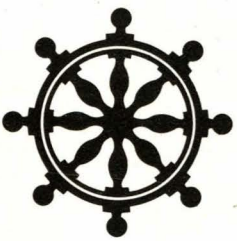
El varadero de la Base Naval continúa funcionando normalmente.

CENTRO NAVAL

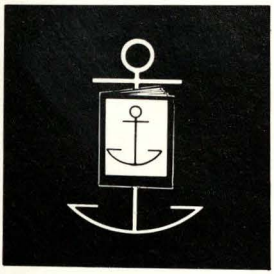
A iniciativa de un numeroso grupo de Jefes y Oficiales, se agasajó con un Te Danzant, en el Centro Naval, a la promoción de Alféreces egresados últimamente de la Escuela Naval.

(De: REVISTA DE MARINA, Marzo-Abril, 1932).

DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU



DIRECTOR
Capitán de Navío
Oscar Ramos Montoya

SUB DIRECTOR
Capitán de Fragata
Eduardo Cavassa Arenas

JEFE DE EDICION
Capitán de Corbeta
José Castro Bracamonte

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

Dirección y Administración:

Dirección de Información
de la
Marina

Jefe de Redacción
Dr. Hugo Cárdenas M.

Coordinación de Edición
y Diagramación
T2. Gra. Elmer Córdova P.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA MARINA
Teléfono 635151 – 240 –134
Av. Salaverry, Cdra. 24
Lima - Perú

ABRIL S.A.

Revista de Marina

Fundada en 1907

ISSN 1012 - 8247

Año 81
Segundo Semestre de 1988
Nº 1

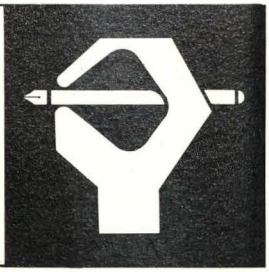
Volumen Nº 381

JULIO — AGOSTO 1988

CONTENIDO

	Pág
EDITORIAL	4
IN EXTREMIS VITAE...	6
ARTICULOS	
REFLEXIONES DE UN JEFE C. de F. Claudio Pizarro Dávila	9
HISTORIA DE LOS SUBMARINOS PERUANOS C. de C. Jorge Ortíz Sotelo	15
LAS INDUSTRIAS MILITARES EN AMERICA DEL SUR Mayor General FAP Carlos Pellegrini D.	29
CORRIENTES PARASITAS: Un Enemigo Invisible C. de C. Aldo Tang Figueroa	45
ENTRENAMIENTO Y MORAL C. de F. Hugo Jiménez Román	53
LA GEOPOLITICA Y EL DESARROLLO NACIONAL Calm.(r) Raúl Parra Maza	65
CRONICA	
DE TAL SEÑOR, TAL CABALLEROSO MODO DE SER H. G. Cárdenas Mandujano	75
INVITADOS	
LOS DESTRUCTORES DE LA CLASE "COUNTY" Alejo Marchessini	79
BITACORA	
BUQUE—ESCUELA VELERO PARA NUESTRA MARINA DE GUERRA (1908)	87

EDITORIAL



B.A.P. PACOCHA: LECCION DE ENTEREZA, VALOR Y MORAL

Se halla aún fresca en nuestra memoria la infausta ocurrencia del viernes 26 de agosto, día de tragedia y de elevada expresión institucional que nos enorgullece a todos quienes vestimos el uniforme azul y oro de la Marina de Guerra. La ocurrencia de un desastre, de un fatal abordaje, de aquellos que no faltan en la dura vida de las bregas en el mar. Un grupo de nuestros hombres, una dotación, regresaba a puerto, luego de un largo y exigente día de entrenamiento, a bordo del submarino **BAP Pacocha.** Regresaba, de seguro, como muchas veces lo hemos sentido en vivencia propia, con la satisfacción de saber el trabajo bien cumplido, con la alegría del retorno al hogar y la presencia y compañía de los seres queridos.

Con estos sentimientos, sin duda, retornaba de su cotidiana faena la tripulación de nuestro sumergible. Sin embargo, el **Pacocha** tenía una cita con el destino. Aproximadamente a las 18.50 hrs., a pocas millas del puerto del Callao fue colisionado por el barco pesquero japonés **Kiowa Maru,** sucediéndose las emergencias propias del accidente ocurrido. Al respecto, mucho se ha especulado sobre los detalles de los hechos, procurándose, inclusive, identificar e individualizar presuntas acciones de sus tripulantes . . . Grave error. En las tareas de la dotación de un submarino, máxime en situaciones de emergencia, no existen actos del todo personales; no se dan exteriorizaciones ni manifestaciones individuales, sino trabajo mancomunado, de cohesión, de equipo. Los redactores de determinadas publicaciones periodísticas han buscado identificar "quién hizo qué". Llegados a esta explicación, no es de interés, realmente, si el comandante del submarino cerró o no una escotilla. O si pereció en el empeño de su-

perar la emergencia. Lo que importa es la actitud ejemplar del hombre que, teniendo la oportunidad de ponerse a salvo, opta por bajar y asumir personalmente el control de la situación sobrevenida. Y en el caso de los que temporalmente quedaron atrapados en el interior del submarino, ¿a quién, después de leer los dos mensajes, le puede interesar la actuación individual?.

Los resultados finales nos señalan que se actuó con la eficiencia exigible en tales momentos, cumpliendo de modo diligente los procedimientos y formas de operar necesarios para conservar la nave y salvar sus vidas. En estas circunstancias, el temor, el miedo y el desasosiego que pudieron afectar al ánimo de la tripulación fueron vencidos por una elevada moral, producto, igualmente, de una sólida formación profesional, de solidaridad ejemplar y de gran estima por su buque.

En medio de la tragedia que significaba la pérdida de vidas, esta remarcable lección de entereza, de valor y de moral incólume no puede menos —lo repetimos— de llenarnos de orgullo. Y, en recuerdo y homenaje de la nave colisionada y hundida, repetir las frases de la imagen con que lo distinguió su lema: **"Grande y poderoso como los hombres que lo tripulan".**



IN EXTREMIS VITAE ...

(UN COMANDANTE DE SUBMARINO A SU ESPOSA)

Amada Rosita:

Al cerrar la escotilla estanca, que evitaría la entrada de agua a los compartimentos de proa del submarino a mi mando, sabía que estaba salvando a gran parte de mi tripulación –mi querida tripulación–; pero, al hacerlo, sabía también que me costaría la vida y, por eso, en este supremo instante, al borde de la muerte, mis últimos pensamientos, querida Rosita, son para ti, mis hijos, mi Marina y mi Patria.

La vida se transfigura bajo la sombra de las vivencias y los recuerdos; la pena y la angustia postrimeras le dan sentido a la realidad de estos últimos instantes y apareces tú, ante mis ojos: frágil, casta, hermosa, como la novia de mis primeros años. Compañera fiel y amorosa, madre tierna en estos últimos años, por un sentido del deber me sustraje de seguir a tu lado con mi amor y mi apoyo.

Pero sé que te sobrepondrás a la adversidad, y tus lágrimas regarán las semillas de un nuevo amanecer para seguir dando sustento al porvenir que soñamos para nuestros hijos. . . No te amilanes, amada.

Los minutos se convierten en eternidad, y mientras el agua salada comienza a nublar mis sentidos, recorro, en un torbellino de recuerdos, las etapas de mi carrera naval. . . No fue fácil por cierto. Desde mi lejano Huancayo vine a competir duramente y sin ventajas mi postulación a la Escuela Naval, y cuando vencí esta etapa, la muerte de mis padres, me dejó la responsabilidad de mis hermanos y, con el modesto sueldo de Oficial de Marina recién egresado, tuve que empeñarme en darles carrera.

Pero caló muy hondo la formación que recibí en la Marina. Aprendí a quererla y respetarla, me identifiqué con su espíritu y doctrina y fue el paradigma que iluminó todos los actos de mi vida, y es por eso que pido a mis camaradas que se mantenga firme el rumbo de honor, coraje, honestidad y valor, que nos marcó nuestro Almirante Grau.



Y a la hora de las grandes confrontaciones, el relámpago de los cañones iluminará la expresión heroica de los hombres que tripulan las naves de nuestra Armada.

Y a nuestros gobernantes, para que comprendan que el sustento de una Patria fuerte y digna, de un pueblo libre, orgulloso de su pasado y presente, reside en una Fuerza Armada eficiente, con una moral muy alta y con los medios indispensables para lograrlo.

Adiós, Rosita. Ya todo ha terminado, mis más caras ilusiones se hunden en la nada, sólo me queda el consuelo de saber que con mi acción se salvará gran parte de los hombres que compartieron conmigo desvelos y esperanzas. . . Seguiré navegando en los mares azules del infinito, dominando la eternidad y, desde alli, rogaré a Dios por tí, mi amor, por mis hijos, por la gloriosa Fuerza de Submarinos y por mi Patria. . . Me tocó una misión en la vida. . . Mi paso fue fugaz, pero dejaré encendida la llama votiva de la esperanza y de la fe para que mi Patria, sea, en su futuro, fuerte y próspera como aspiramos todos los que la amamos.

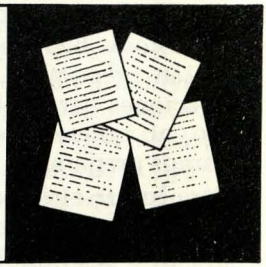
Daniel.

(A manera de homenaje al capitán de fragata Daniel Nieva Rodríguez, Comandante del Submarino **BAP Pacocha**, estos pensamientos que lo hacemos suyos porque sabemos cómo piensa la gente del mar. **Calm. (r) Jorge Parra del Riego Endara).**



"Los deberes
obligan
a los Jefes
y
los resultados
los liberan".

ARTICULOS



REFLEXIONES DE UN JEFE

La vida en el trabajo es como **un gran juego,** pero para jugarlo bien debemos conocer todas las reglas, respetar a nuestros compañeros en el campo y reconocer el objetivo del juego. ¿Lo hacemos así? ¿Qué pensamos del personal de nuestro equipo? ¿Es la persona un animal irracional, de modo que sólo debemos controlarlo? ¿Es la persona un ser racional, que está más motivado cuando más comprende? Nuestro trabajo no es del todo malo como muchos piensan. Lo que realmente es malo es el trabajo mal concebido. El hombre necesita trabajar y necesita jugar, no existe en esto diferencia; la tarea de quienes dirigen es crear situaciones que así lo permitan. No existe una verdadera diferencia entre un trabajo y un juego bien concebido.

Toda persona debe disfrutar jugando y debe hacerlo con buen

Capitán de Fragata
CLAUDIO PIZARRO DAVILA

humor, es **la única forma de lograr las cosas bien hechas.** El que no estén preparadas nuestras organizaciones para trabajar de este modo, no quiere decir que no las podamos preparar.

Para lograr el éxito, no sólo se trata de colocar a la persona en la organización, sino que se debe ubicar a la persona y a la organización en posición de ser efectivos. La estructura de la organización y el detalle de las ubicaciones individuales son cosas que nadie debe ignorar, pero algunas personas sólo se fijan en la estructura y no en las personas que están en ella y terminan con una hermosa estructura pero con muy poco contenido.

Existe otra idea que hay que tenerla en cuenta y se trata de la **eficiencia directiva,** que viene a ser la capacidad que tiene un jefe para alcanzar los objetivos propios de su puesto o posición dentro de la organización. Todos los puestos que son necesarios en una organización, son creados para un propósito que debe ser fijado en términos de resultados y que deben ser mensurables:

— No equipos en reparación, sino equipos operativos.
— No cambio de actitudes, sino cambio de conductas.
— No asistencia a la iglesia, sino vida más cristiana.

Una organización necesita de un jefe que piense en resultados.

La eficiencia de un jefe no es un aspecto de su personalidad. No es tampoco algo que el jefe tiene, sino algo que él produce dirigiendo una situación correctamente. Lo importante no es lo que el jefe **hace** sino lo que **logra** o alcanza. Esto quiere decir que no sólo se trata de realizar una gestión para conseguir algo, sino que también se debe continuar con las gestiones hasta lograr o conseguir lo que inicialmente fue un requerimiento. Esto es lo que al final nos debe llevar a medir la eficiencia del jefe en función de los resultados obtenidos.

Muchas veces se puede ver a jefes poco efectivos:

— Haciendo las cosas simplemente bien, en vez de **hacer las cosas bien hechas.**
— Enfrascados en una sola mira resolviendo circunstancialmente problemas, en vez de **producir alternativas** creadoras.
— Economizando recursos, en vez de **optimizar el empleo de los mismos.**
— Descargando sus obligaciones en el subalterno, en vez de **asumirlas y obtener resultados** en beneficio de la institución a la que pertenece. **"Los deberes obligan a los jefes y los resultados los liberan".**

Cada persona adopta un tipo de conducta que puede ser valorada en términos de su adecuación a las necesidades de la situación específica. En todo caso la conducta apropiada es la conducta efectiva.

Todos nosotros tenemos una

función o cargo dentro de la organización en que nos encontramos y por lo tanto debemos tener objetivos y una medida de nuestra eficiencia.

Cuando no se pueden señalar objetivos medibles para una posición de mando, ese cargo no es necesario. Todas las personas tienen objetivos en una buena organización, incluso San Pedro los tuvo y además conoció su área de eficiencia: salvar almas.

Esta idea de eficiencia y efectividad, nos da una guía para organizarnos y motivar al personal en la misma organización. Nos adiestramos para aumentar la eficiencia y desarrollamos al personal para aumentar su capacidad de eficiencia.

Pero, ¿qué es un jefe? Es una persona responsable del trabajo de más de una persona; alguien a quien le compete algo más que sus propias funciones. ¿Cómo evaluarlo?, ¿cómo saber si es efectivo?, sólo se puede saber esto conociendo sus objetivos y sus resultados. Así como para el planificador es necesario tener presente en todo momento su misión, para el ejecutor es importante tener presente sus objetivos.

De otro lado, hay personas que llegan a situaciones de mando pero no se comprometen en él. Son personas que viven tranquilas, sin problemas, esperando su retiro normal o inducido por la Institución. En nuestro medio podría tildárseles de **abandonados o indiferentes;** pero, la mayoría de las veces, esta gente no ingresa en ese estado a la organización sino que se convierten así por los cambios introducidos en ellos. Por ser ignorados, por ser dirigidos por otros que han dejado de comprender su rol, por desconocer voluntaria o involuntariamente los objetivos de su tarea, o por conocerlos y no poseer la autoridad suficiente para alcanzarlos. En este caso podríamos decir que tenemos a una persona que ha muerto como jefe; pero el asunto es, **saber quién o qué lo mató.** Lo importante es hacer algo para evitar que lleguen más hombres a conformar este grupo de abandonados o indiferentes. Para lograr esto, será necesario motivarlos haciendo que se den cuenta de su situación, descubrir su área de efectividad y recompensándolos si tienen éxito en su tarea; caso contrario, deberá ser separado.

En general, se puede cambiar la situación de nuestra organización, y para mejorar los resultados, mediante la aplicación de unos cuantos principios, el jefe debe:

1o. Saber qué cosa es la eficiencia y cómo lograrla.

2o. Comprender qué puede aumentar su eficiencia.

3o. Pensar que es capaz de ser más efectivo.

4o. Saber que va a obtener satisfacción cuando realice su tarea

y recompensa si logra ser más efectivo.

El mejor camino para cambiar la marcha de una organización es lograr que su personal sea eficiente en su puesto. Sin duda alguna, hay algo que hacer y ello depende de nosotros mismos.

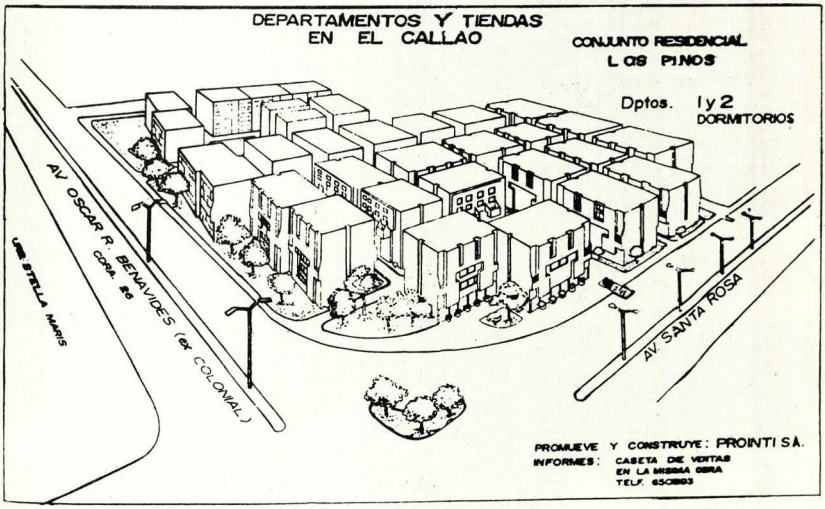
¿Cuál es el precio de la poca eficacia? Hoy en día lo podemos ver y sentir: Muchas empresas cierran sus puertas, muchas personas trabajan a paso de tortuga y con menos interés en su trabajo, pueblos que trabajan a menos de su verdadero potencial. Como resultado: El país cada vez menos competitivo en el concierto internacional.

Algo que es evidente, por lo menos en nuestra Marina, es que la eficiencia directiva no es un concepto que se debe lograr aisladamente, sino en forma grupal. Esta eficiencia directiva nos manda: **Usa los recursos de modo adecuado y productivo, y has el trabajo agradable y digno.** Se debe medir a los jefes por la profundidad con que alcanzan los objetivos requeridos para su puesto.

El fin está claro: Es necesario aplicar la inteligencia y la razón para organizarnos. Si se logra, muchos de los problemas se resolverán solos. Habrá menos ataques al corazón, menos úlceras, menos gente ignorada y menos personal abandonado. Debemos clarificar los objetivos de cada puesto, motivar a nuestro personal y ayudarlo a trabajar. Esta es una responsabilidad que se adquirió cuando se aceptó un puesto con mando de personal y que es preciso llevarlo adelante con eficiencia directriz.

Promotora de Inmuebles

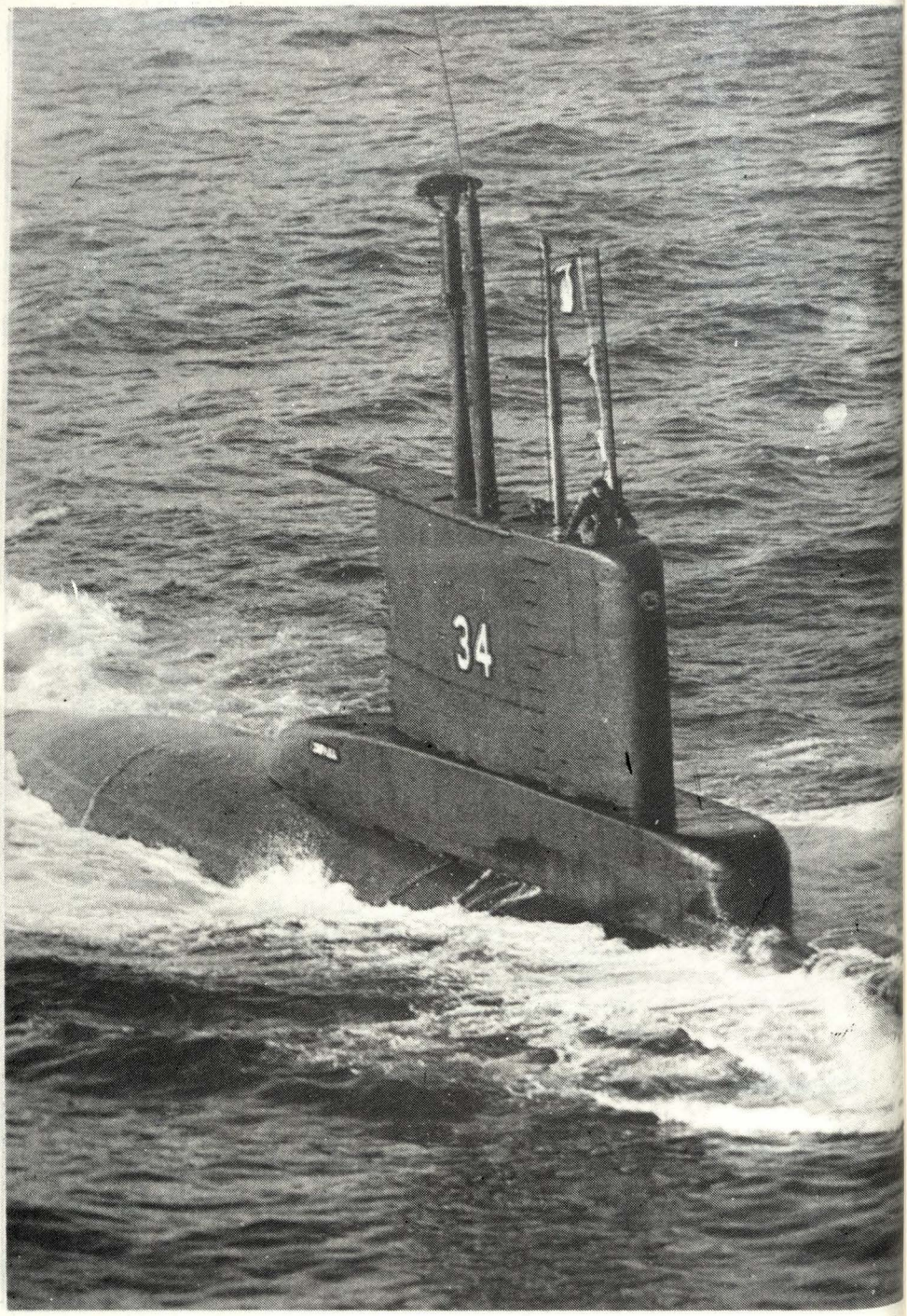
INTI S.R.L. PROINTI



PROXIMA INAUGURACION DE 34 EDIFICIOS PARA LOS TRABAJADORES MARITIMOS AUSPICIADO POR LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO.

* **Saneamiento Legal de Títulos**
* **Declaratoria de Fábrica**
* **Recepción de Obras**
* **Desarrollo y Ejecuciones de Proyectos de Interés Social**

Chiclayo No. 185 - Santa Marina - CALLAO
Teléfono 650393 656236


34

HISTORIA DE LOS SUBMARINOS PERUANOS

(APUNTES PARA SU HISTORIA)

A mediados de 1985, el entonces vicealmirante Julio Pacheco—Concha Hubner, cabal conocedor de mi interés por la historia, me pidió que efectuara un trabajo sobre los submarinos peruanos en vista de que se avecinaban los festejos del 75 aniversario de la creación de la Fuerza de Submarinos. Trabajé arduamente durante todo el resto de aquel año, sin más apoyo que el aliento de algunos pocos oficiales, y los primeros días de enero siguiente hice entrega del referido trabajo, que comprendía unas 150 páginas ilustradas con unas 60 fotografías, muchas de ellas originales. En forma previsora conservé una copia, ya que, al parecer el trabajo original se extravió en alguna de las instancias donde debía ser revisado.

Por circunstancias diversas, que no vienen al caso referir, este estudio quedó sin publicar hasta hoy, en que gracias al apoyo de la **Revista de Marina** *podré hacerlo llegar a su destinatario final, la Marina en pleno. Debido a su extensión, estos apuntes irán apareciendo sucesivamente, en forma ordenada, de modo que si el lector tiene la suficiente paciencia podría luego reunirlo en forma de libro. Por otro lado, estas entregas corresponderán a los capítulos originales, los mismos que han sido organizados en forma tal que cada uno puede leerse en forma aislada.*

Como lo manifestara desde un primer momento, creo que este trabajo deberá ser mejorado algún día. Para ello mucho agradeceré a sus lectores me hagan llegar las sugerencias pertinentes, ya que la historia institucional moderna debe comprenderse como un esfuerzo de memoria colectiva.

Lima, Julio 1988

Capitán de Corbeta
JORGE ORTIZ SOTELO

(Antecedentes)

La cultura griega, conforme reconocen muchos autores, fue muy rica en diversos aspectos del saber humano, brindando aportes que

han configurado la esencia de la actual cultura Cristiana de Occidente. Entre estos aportes figura uno de importancia capital para el tema de la navegación submarina, se trata del conocido principio de Arquímedes (287—212 a.C.) con relación al volumen de los cuerpos sumergidos. La aplicación práctica de este enunciado para la navegación submarina demandaría aún varios siglos. En ese lapso de tiempo sólo se registra un ensayo submarino, corriendo éste a cargo del célebre guerrero macedónico Alejandro el Magno, quien habría descendido a cierta profundidad en un artefacto en forma de barril. Este artefacto era lo suficientemente grande como para que una persona permanezca sentada en su interior. (1)

La base científica proporcionada por Arquímedes permaneció sin ser explotada hasta la segunda mitad del siglo XVI, cuando Roberto Valturio diseñó un bajel sumergible compuesto por tres secciones desarmables e impelido por dos juegos de palas verticales. La descripción y dibujo de este bajel, publicadas en su obra **De re militari** (1572), dan una idea sobre los conceptos iniciales de aquella prehistoria del submarino (2). Luego de Valturio vino el matemático inglés William Bourne, quien en 1580 concibió un bote completamente estanco que podía navegar bajo la superficie. A Bourne lo seguiría Magnus Pegélius, en 1604, cuyo proyecto fue descrito por Lorine. Al igual que los anteriores, tampoco alcanzó a hacerse efectivo (3). El merito de construir los dos primeros "barcos buzo" recayó en el holandés Cornelius van Drebbel, quien en 1624 colocó armazones de madera a dos botes, recubriéndolos con un cuero impermeabilizador. La propulsión, conforme había propuesto Bourne, se realizaba mediante remos que salían por las chumaceras, igualmente impermeabilizadas. La flotabilidad negativa era adquirida al admitir agua en dos tanques laterales, empleando para ello un sistema manual de tornillos. El problema del aire lo habría resuelto empleando un primitivo sistema de snorkel; aún cuando persisten las dudas sobre ello. El rey Jaime I se embarcó en uno de estos barcos, en el cual "*iban doce remeros y navegó entre dos aguas hasta doce o quince pies de profundidad y el viaje duró varias horas*" por el río Támesis (4).

Ese mismo año se registra el primer antecedente peruano en este tipo de buques, con ocasión de la incursión holandesa del almirante Spielbergen. En agosto, el Callao se encontraba asediado por estas fuerzas y, luego de múltiples acontecimientos, en los que no faltaron los hechos de armas, el ingenio de los defensores fue convocado para encontrar algún recurso para destruir la ame-

naza holandesa. "*Avíanse propuesto premios y renttas a quien quemase qualquier nabío enemigo. Y dieronse dibersos* **adbitrios** (subrayado en el original). *Uno hizo un barco en que debajo del agua, dezía, podría ir a pegar fuego a qualquier nabío de noche. Pedía algunos compañeros. Respondiosele que los buscase. No los halló y dejó su intento*" (5). Esta información, pese a ser algo vaga, sugiere que en 1624 un rudimentario submarino fue construido y puesto en aguas del Callao con fines bélicos. Será interesante investigar algo más sobre este tema, ya que su confirmación por otras fuentes constituiría un hito importante en la historia marítima peruana.

Durante el resto del siglo XVII los intentos de navegación submarina continuaron en diversas partes del planeta. Así, el padre Marín Mersenne (1588—1684) efectuó una prueba en 1634; y veinte años después, en Rotterdam, el francés De Son construyó un catamarán submarino, que era capaz de "*destruir 100 buques*". Su proyecto, de 72 pies de eslora, fue el primero en considerar propulsión mecánica por medio de un juego de palas laterales movidas por un ingenioso sistema de relojería. Poco después de la muerte de Borelli, en 1680, apareció publicada una obra suya en la que figura un proyecto de bajel submarino cuyo aspecto más interesante estaba dado por un conjunto de pieles de cabra conectadas al plan de la embarcación de manera de admitir o expulsar el agua para obtener flotabilidad negativa o positiva. Su propuesta fue el primer tanque de lastre del que se tiene registro (6). En el siglo XVIII la cantidad de ingenios submarinos fue en aumento, pudiendo citarse el del carpintero inglés Nathaniel Symons, quien construyó una nave que variaba su desplazamiento mediante la admisión o expulsión de agua de dos tanques laterales. La inquietud generada por tales embarcaciones llegó a tal punto que hacia 1727 el registro de patentes inglés tenía consignados 14 diseños.

El primer submarino en ser empleado con fines militares fue el **Turtle**, diseñado y construido por David Bushnell, en 1776, en plena guerra de independencia de las trece colonias norteamericanas. Probado exitosamente en Long Island, el **Turtle** fue trasladado al río Hudson para hundir a los buques ingleses que bloqueaban la bahía de Nueva York. Tripulado por el sargento Ezra Lee, la noche del 6 de setiembre se aproximó al H.M.S. **Eagle** con una carga de explosivos que debía ser adherida al casco del buque blanco, empleando para ello un barreno. Su acercamiento fue impecable, usando dos hélices propulsadas a mano, una vertical y otra horizontal. Sin embargo, diversos factores impidieron co-

ronar exitosamente el intento; entre ellos la alta velocidad de la corriente, el forro de cobre del **Eagle** y la lentitud del sistema de propulsión del **Turtle**. Tras desistir, Ezra Lee se alejó soltando la carga explosiva un poco más allá para distraer la persecución del bergantín británico. A pesar de que el intento había fracasado, sirvió para demostrar el enorme valor militar de tal tipo de naves en la defensa de aguas restringidas.

Los experimentos decimonónicos

Robert Fulton, famoso por su aplicación del vapor a la navegación, también incursionó en el problema submarino. Seducido por los aires liberales de la revolución francesa, escribió al Directorio en 1797 para ofrecerles una "máquina mecánica" capaz de destruir la flota inglesa que bloqueaba entonces a Francia. La difícil situación política gala impidió que su propuesta prosperase inicialmente. Tres años después, cuando ya Napoleón era primer cónsul, fue finalmente escuchado y se le proporcionó diez mil francos de apoyo para ejecutar su proyecto. Cinco meses después, el **Nautilus** navegaba por primera vez en el Río Sena.

Hecho de madera recubierta con planchas de cobre, el **Nautilus** tenía tres tripulantes y era propulsado a mano mediante una hélice. Para las ocasiones en que pudiese navegar en superficie, Fulton había previsto el empleo de una vela tipo cometa. Probado exitosamente en el Sena en la primavera de 1800, pronto despertó recelo en los oficiales navales franceses, quienes lo calificaron como "*un medio de combate traicionero e indigno de pueblos civilizados*" (7). Poco a poco, el norteamericano fue descorazonándose; y, finalmente, en febrero de 1804 viajó a Londres para ofrecer su invento a los ingleses. La suerte no le fue menos esquiva y pese a que el primer ministro Pitt alentó el proyecto, los marinos británicos también se opusieron a su empleo. El primer lord del Almirantazgo, con tal motivo, dijo lo siguiente: "*Pitt fue el tonto más grande que jamás existió para alentar un modo de lucha que, quienes comandan los mares no deseaban, y que, si tenía éxito, podía privarlos de ello*" (8). En 1834, Fulton retorna a los Estados Unidos, construyendo un nuevo tipo de submarino: **The Mute**. Este submarino empleaba una máquina de vapor para propulsarse en superficie; sin embargo, sus pruebas no pudieron llevarse a cabo por el deceso del inventor.

Entre estos últimos intentos y la nueva etapa en el proceso de desarrollo de los submarinos, la de los torpederos, transcurriría buen tiempo, no excento de intentos en diversas naciones. Algunos de estos se indican a continuación.

En 1801, Hodgman fracasa en Inglaterra con un modelo de su invención; seis años después lo intenta Klinger en Alemania; y en 1809 Couessin hace lo propio en El Havre. Deben citarse, además, los nombres de Johnson, en 1821; Schuldmann, en 1822; Montgery, en 1825; y Caterá, en 1827. Entre 1842 y 1844 el dr. Payerne construye un submarino para romper las rocas del fondo del mar, cuyo casco de hierro estaba dividido en cinco compartimientos estancos. Tenía 14.5 metros de eslora, tres de puntal y sesenta toneladas de desplazamiento. En 1851, el francés Philip fallece en un intento de navegación submarina en el lago Erié. Su nave tenía ruedas para desplazarse por el fondo y había sido construida con fines de rescate (9).

Un año antes de la muerte de Philip, el bávaro Wilhem Bauer diseñó y construyó un submarino al que llamó **Bradtaucher** (Buzo incendiario), destinado a destruir la flota danesa que bloqueaba Kiel. Con similitudes al diseño de Fulton, el suyo se propulsaba en superficie mediante el desplazamiento longitudinal de un peso, lo que daba a la nave un movimiento semejante al de un pez saltando y avanzando sobre las aguas. Los buques daneses, previendo que dicho artefacto tuviera alguna posibilidad de éxito, guardaron mayor distancia del puerto. En febrero de 1851 el submarino colapsó parcialmente, posándose en el fondo de la bahía de Kiel. Bauer y sus dos acompañantes lograron salvarse al intuir que igualarían la presión externa si dejaban introducir agua al submarino.

Alejado de Kiel,Bauer ofreció su invento a los ingleses, sin que le acompañase mejor suerte que a Fulton. Sin desanimarse, viajó a Rusia, encontrando cierto apoyo que le permitió construir el **Seeteufel** (Diablo Marino), en 1855. La novedad que ofrecía este diseño era un orificio en la parte delantera para permitir la salida de un buzo. Logró llevar a cabo 134 inmersiones exitosas, la más conocida de las cuales fue en la bahía de Kronstard, en 1856, con varios músicos a bordo que interpretaron el himno ruso durante la coronación del zar Alejandro II (10).

En 1858 tenemos el primer intento español, gracias al ingenio del logroñés Cosme García Sáez. Probado con éxito en aguas barcelonesas, el **Ictíneo** fue mostrado luego en Alicante ante las autoridades de la Real Armada. Al igual que a sus predecesores, la indiferencia oficial fue toda la respuesta que recibió García, por lo cual, indignado, hundió su artefacto. Algunas fuentes señalan que el primer submarino español fue obra de Narciso Monturiol, cuyo modelo empleó elementos químicos para tener una fuente de suministro de oxígeno en el

interior de la nave (11).

El siguiente intento fue llevado a cabo por el Ministerio de Marina francés sobre la base de la idea del capitán Bourgeois y los planos de M. Brun. Se trataba del **Plunger**, cuya construcción fue iniciada en 1860 para ser lanzado tres años después, en Rochefort. Su sistema de lastre empleaba aire comprimido, almacenado en 23 botellas a 180 libras de presión. Con 140 pies de eslora y 10 de manga interior, el hecho de poseer un torpedo fijo en proa lo convertía en arma suicida. Su sección transversal era elíptica y la cubierta plana, asemejándose a los submarinos de período de la segunda guerra mundial. El fin de la guerra de Crimea, aliento inmediato para tal avance, significó el término del apoyo oficial al proyecto (12).

En 1861 otro diseñador francés, Oliver Riou, presentó dos modelos de submarinos, propulsados uno por vapor y el otro por un conjunto de pilas eléctricas.

La guerra civil norteamericana y los torpederos

En 1861, en el marco de la guerra civil norteamericana, en Tredegar works, Richmond, se construyó el primer modelo de los que habrían de ser luego los botes torpederos (conocidos como David en recuerdo al personaje bíblico que se enfrentó con Goliat, representado por la gigantesca fuerza naval de la Unión). Con unos 20 pies de eslora, tenía una pértiga de madera en proa, al extremo de la cual iba una carga explosiva que debía destruir al buque enemigo elegido como blanco. En realidad estos botes no eran submarinos, sino, mas bien, sumergibles, ya que no podían hundirse plenamente.

El primer empleo efectivo de un bote—torpedero fue en Charleston, resultando hundido por admitir agua a bordo durante su aproximación al blanco. No obstante, las pruebas e intentos siguieron y finalmente, el 5 de octubre de 1863, se vieron coronadas con un éxito parcial al atacar y averiar al blindado **New Ironsides.** Empero, como no es difícil suponer, la onda explosiva hundió al atacante. Sus tripulantes lograron escapar del naufragio pero sólo para caer prisioneros del atacado. Más éxito alcanzó el **Hunley**, otro modelo de torpedero sureño, al hundir al **Housatonic**, el 17 de febrero de 1864. Sin embargo, al igual que en el caso anterior, la explosión llevó al fondo al atacante. Años después fueron ubicados los restos de ambas naves. En el interior del **Hunley** se encontraron los nueve esqueletos correspondientes a su dotación. Un tercer modelo fue el empleado por los unionistas para atacar al **Almirante**, el 27 de octubre de ese mismo año. Se trataba de un bote torpedero con una dotación de trece hombres que, al igual que en los anteriores casos,

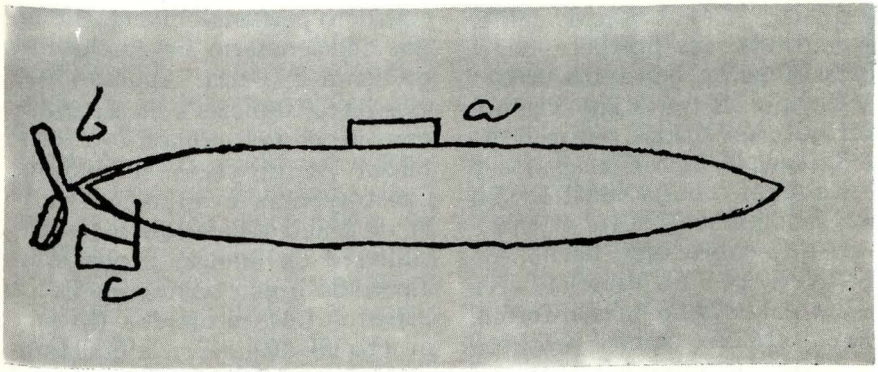
se hundió al efectuar su ataque. Unicamente lograron escapar el teniente W.C. Cushing y un hombre más, el resto cayó prisionero o se hundió con la nave (13).

Los confederados continuaron empleando esta clase de sumergibles con el relativo éxito que podía esperarse de ellos. De esta manera atacaron el **Minnesota**, el **Memphis**, y el **Wabash**, antes que terminara el conflicto.(14). Las experiencias adquiridas dieron un impulso significativo al desarrollo de la guerra submarina. El paso siguiente estaría dado por el empleo de torpedos autopropulsados, que proporcionaran cierto margen de seguridad al atacante.

En 1863 el norteamericano Alsitt presentó un modelo con propulsión mixta. En este mismo periodo debe mencionarse el proyecto de Merriam, en 1866, que considera la necesidad del doble casco. (15)

El primer intento de Blume

En esta misma época el Perú se hace nuevamente presente en la historia submarina gracias a Juan Carlos Federico Blume y Othon. Natural de la isla de Santo Tomás, en el Caribe, era súbdito danés. Había efectuado estudios en Europa conducentes a un título de ingeniero en ferrocarriles, pero su interés por la navegación submarina se mostró desde épocas tempranas, al llevar a cabo diversos experimentos con botellas, conos y husos, a manera de modelos a escala. En 1864, luego de retornar al Perú de un viaje a Chile, encontró que la situación internacional peruano-española era sumamente tensa y que podía derivar en un conflicto, como finalmente sucedió. Tomando sus apuntes, en previsión



Bosquejo hecho por el propio Blume de su primer proyecto.

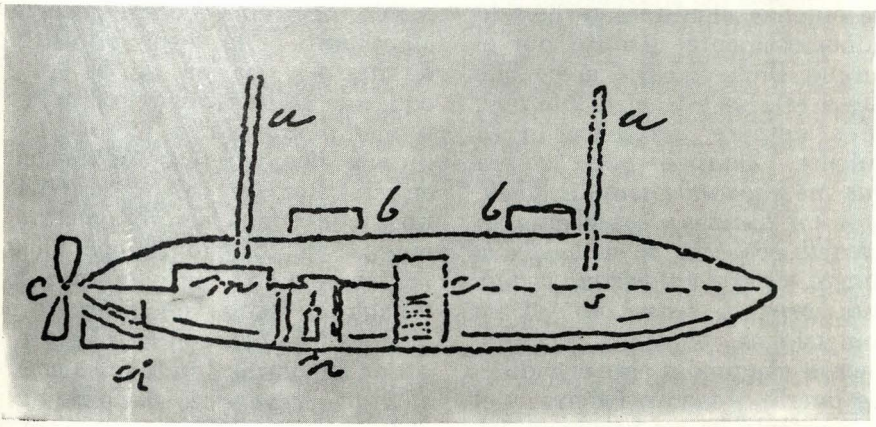
de este caso, "dió forma definitiva a un (bote submarino) pequeño con el cual, mediante un sistema de cuerda, hizo ensayos en los estanques de Piedra liza y la Atarjea", con resultados alentadores. Su bote submarino tenía las siguientes características: forma de huso, una hélice y una torrecilla con visores laterales y superior. De acuerdo a sus propias palabras, podría navegar a unos diez metros de profundidad, en curvas verticales. "Cuando se encuentre aún lejos del enemigo, el bote sólo necesita hundirse hasta la línea superior, dejando la mirilla superior libre. El bote deberá ir pintado de color del mar". (16)

Convencido de la bondad de su proyecto, Blume se entrevistó con el presidente Pezet, ofreciéndole hundir a la escuadra española. El Presidente, dudando de la bondad de la propuesta, le pidió los planos para que fuesen examinados por una comisión de ingenieros. Desafortunadamente, las convulsiones políticas inmediatas hicieron que transcurriera el tiempo sin resultado alguno. Más aún, los planos, según refiere Blume, le fueron plagiados y se les empleó en la construcción del denominado "toro submarino", que habría sido hecha "en la Punta, por un español". No se ha encontrado más información sobre este primer proyecto de Blume, ni sobre el "toro submarino", sin embargo, hay que señalar que puede estar vinculado a las defensas de torpedos que entonces se aplicaron a la bahía del Callao. Terminada la guerra, el proyecto, al igual que lo sucedido en otras latitudes, perdió actualidad y fue olvidado. (17)

El segundo intento de Blume

Entre ambos intentos de Federico Blume debemos citar los llevados a cabo por John P. Holland. El primero tuvo lugar en 1871, en el río Passaic, con resultados negativos; el segundo, diez años mas tarde, fue coronado por el éxito. Se trataba del **Fenian Ram**, de 33 pies de eslora, tres tripulantes y con una máquina a petróleo. Su desplazamiento alcanzaba las 17 toneladas, tenía timones vertical y horizontal, así como un cañón de aire comprimido en proa, que podía ser disparado en inmersión. (18)

En 1879, a la declaración del conflicto peruano-chileno, Blume era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura. Apurado por esas circunstancias bélicas, consideró llegado el momento de cristalizar su proyecto submarino, construyendo un modelo a escala, de 2 metros de eslora y 40 centímetros de manga, probándolo amarrado a una boya en la bahía paiteña. Los resultados de esta prueba lo decidieron a construir un buque submarino en los talleres del ferrocarril de Paita. Su proyecto contemplaba un bote



Bosquejo hecho por Blume del sumergible que construyera y ensayara en la bahía de Paita.

de 48 pies de eslora y 7 pies de diámetro; con esfuerzos de cuadernas cada 3 pies para "*prevenir el colapso por la presión exterior a grandes profundidades*". También consideraba 2 hélices movidas por un sistema manual de 7 pies de largo, operado a su vez por 4 pares de hombres. La energía así generada debía también accionar la bomba de achique. El desplazamiento era variado mediante un émbolo central de grandes dimensiones, que admitía o expulsaba agua modificando además el volumen sumergido. Dos tubos cumplían la función de admisión y escape de aire al interior del submarino, auxiliados en esto por un ventilador de aspas. Este diseño tenía carácter provisional ya que Blume guardaba la esperanza de eliminar tales tubos y emplear aire comprimido para la respiración de los tripulantes.

A partir de abril "*se trabajó febrilmente en la hechura del casco; herreros y caldereros se ocupaban hasta bien entrada la noche en las planchas que lo formaban; el inventor dirijía en persona la ejecución de los menores detalles*". Finalmente, el 12 de octubre fue lanzado el submarino, "*por el sitio que ahora ocupa el Muelle de fierro*". Apenas dos días después, Blume inició las pruebas de su diseño, sumergiéndose con su hijo Juan Carlos y 4 mecánicos del ferrocarril. El éxito coronó su entusiasmo y continuó haciéndolo durante los diarios ensayos que llevó a cabo hasta el 2 de noviembre. En esas inmersiones alcanzó hasta 12 brazas de profundidad. Un sólo percance hubo en este periodo

de pruebas, el mismo que ha sido minuciosamente descrito por el propio Blume (19). Parece que fue a raíz de este incidente que, años después, escribiría lo siguiente: *"Confieso que cada vez que me encerraba herméticamente y me hundía y sobrevenía un silencio absoluto, se me helaba la sangre; pero el entusiasmo vencía esta primera sensación"*. Tales inmersiones, percance incluido, fueron efectuadas ante el capitán de puerto, Joaquín Guerra, y el subprefecto de esa provincia, Miguel Manzanares, quienes emitieron sendos testimonios sobre ello.

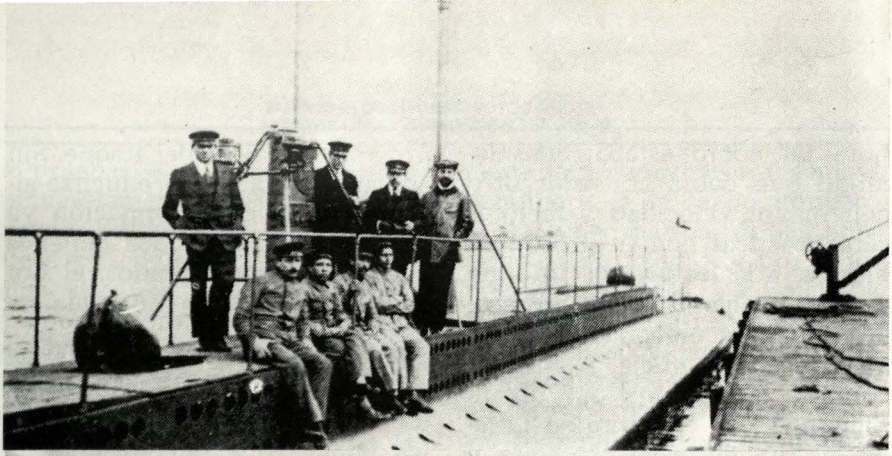
Convencidos de la utilidad de su invento para la marina peruana, Blume escribió al presidente Prado ofreciendo construir un bote de esas características, con algunas variaciones producto de sus meses de ensayo. El Presidente accedió a efectuar algunas pruebas en el Callao y Blume y su bote submarino fueron llevados a este puerto en el transporte **Limeño.** Sin embargo, a su arribo, la situación política había variado sustantivamente en la capital, trayendo consigo el cambio de gobierno. En enero de 1880, "con trabajo", logró una entrevista con el ministro Manuel Mariano Echegaray, quien le indicó que *"no valía la pena ver a Piérola para este asunto que no puede resultar, y yo tengo una invención mejor para aplicar el torpedo"*. No desanimado por tal respuesta, Blume perseveró y finalmente logró convencer al general Mendiburu, a la sazón ministro de guerra y marina, de las bondades de su invento, y por su intermedio interesar a Piérola. La prueba demostrativa fue hecha en el Callao, y para describirla no encontramos mejores palabras que las del propio Blume. Una vez sumergido, *"ante la atónita mirada de todos los presentes, quienes trataban con largas pértigas de encontrar donde se hallaba el bote, creyéndolo hundido en el fondo y perdido para siempre. El inventor y los hombres que estaban con él rieron durante todo este tiempo de las caras mostradas por esos caballeros y sus infructuosos esfuerzos por encontrarlos fuera del lugar donde supuestamente debían hallarse. Los negros que estaban en el bote, dos, se encontraban tranquilos y atónitos de ver a los peces nadando sobre su cabeza; y los otros dos, franceses, se encontraban fumando sus pipas, exclamaron con gran satisfacción* **viola les poissons** (mira los peces). *Se encontraban tan encantados que el inventor tuvo que hacerles acordar de atender la bomba (. . .) Cuando el inventor fue a la playa, los ministros y oficiales navales estaban muy entusiasmados, pronunciando que sería un completo éxito y determinando atacar la flota chilena inmediatamente". (20)*

Blume se opuso, en principio, a atacar la flota enemiga con el

bote tal como estaba; considerando que debía construir otro con mayor velocidad y mejores características que su prototipo. Piérola, a la lectura del informe de los testigos de esta prueba, aprobó lo recomendado. El tan ansiado apoyo oficial para construir un modelo mayor, propulsado por aire comprimido llegaba, al fin, en momentos que el ejército chileno desembarcaba al sur de Lima. Se asignaron $ 10,000 al proyecto y los trabajos fueron iniciado en la factoría de San Cristóbal del Tren, del Sr. Juan V. Julía, bajo la supervisión de una comisión. El tiempo, empero, corría en contra del inventor y sus colaboradores, ya que las fuerzas enemigas se acercaban a la capital. Fue de ese modo que llegó la orden de suspender los trabajos y emplear contra los chilenos el submarino construido en Paita. Para ello se le hicieron algunas modificaciones montándole dos pares de torpedos, que al liberarse bajo la quilla de los buques enemigos quedaría a ambos lados de la misma. Asimismo, se le adicionó un motor a vapor para navegar sobre el agua y un dispositivo para propulsarse con aire comprimido caliente bajo la superficie. El lastre fue retirado del interior, colocándolo a ambos lados de una sobrequilla hueca. Con estas variaciones, que convertía a su submarino en "*algo tan complicado a la vista como para entenderlo*", se programó la fecha del ataque. Sin embargo, debieron producirse algunas fugas de información ya que los dos blindados chilenos que iban a ser atacados, el **Cochrane** y el **Blanco Encalada**, se alejaron de la bahía en el momento oportuno. Perdida la batalla de Miraflores, el submarino de Blume fue hundido junto con los buques que quedaban de la escuadra peruana, esfumándose así toda posibilidad de emplearlo con fines prácticos. Luego de la guerra, nuestro inventor ofreció varias veces su submarino; sin embargo, las enormes dificultades derivadas del conflicto alejaron para siempre su realización. (21)

El submarino de Blume habría sido rescatado por los ocupantes chilenos y algunos restos de esta nave estarían en exhibición en el museo de Talcahuano, bajo el nombre "almadía submarina". (22)

Lo sucedido con Blume y su proyecto, en ambos casos (1866 y 1879), debe llamarnos a reflexión en torno a las desafortunadas decisiones de los gobiernos de turno. En ambos casos se pecó por exceso de desconfianza, lo que aunado a la poca estabilidad política, restó al país un elemento bélico sumamente valioso para las circunstancias que vivía. En descargo de los gobiernos, sólo puede señalarse que esta desconfianza también se producía en otras latitudes, con gobiernos



En 1911, le Pérou commanda à Schneider les sous-marins « Ferré » et « Palacios » du type Laubeuf qui furent construits à Chalon-sur-Saône

de mayor visión en aspectos navales, a consecuencia de los cambios tecnológicos vividos por la guerra en el mar. Fueron esos los tiempos de mayor incertidumbre en lo que a diseño de naves y armas navales se refiere, produciéndose algunos de los diseños más estrambóticos (como el buque redondo ruso). Tal situación habría de durar hasta a principios del siglo XX.

Los avances de fin de siglo

En 1889 le tocó nuevamente a España la ocasión de incursionar en la navegación submarina, esta vez por inventiva del teniente de navío Isaac Peral. Su modelo fue lanzado en Barcelona y las pruebas estuvieron bajo la supervisión del almirante Montojo. Las principales características de este diseño eran un tubo lanzatorpedos en caza y la roda lo suficientemente reforzada como para servir de espolón.

En 1883, Dupuy de Lome y Gustave Zede, dos reputados constructores navales franceses, empeñaron su talento en desarrollar un submarino. La muerte del primero no detuvo el proyecto y en 1887 fueron aprobados los planos del **Gymnote** por el almirante Aube, ministro de Marina francés. El prototipo fue construido en Tolón y un año después se efectuaron los ensayos en forma exitosa. Sus principales características eran: motor eléctrico de 55 H.P., 7 nudos de velocidad, 17.2 metros de eslora y 1.8 de manga, 30 toneladas de desplazamiento, 35o/o de flotabilidad y 5 hombres de dotación. El éxito del **Gymnote** animó a otros diseñadores, produciéndose el **Gustave Zede**, de 266 toneladas, y luego la serie **Morse**, de 146 toneladas, con planos de Romazzoti. (23)

En 1896 el Ministerio de Marina francés convocó a un concurso sobre sumergibles, obteniendo el primer premio el ingeniero Máxime Laubeuf, con el **Narval**; el

mismo que fue construído en Cherburgo y lanzado en 1899. Tenía 116 toneladas de desplazamiento en superficie y 200 en inmersión, 33 metros de eslora y 3.5 de manga, con una flotabilidad de 42o/o. Su velocidad era 10 nudos y lo dotaban 14 hombres. (24)

Es a partir de este diseño que creemos conveniente concluir este capítulo de antecedentes de los submarinos peruanos, ya que sería inútil y excesivamente fatigoso para el lector enumerar los numerosos diseños que a partir de entonces comenzaron a prestar servicio.

BIBLIOGRAFIA

(1) **Encyclopedia Britannica** (E.B.), Londres 1979, artículo submarino.
(2) R. Javault, "Quelques ancêtres des sous-marins", **Tritón**, Paris 1965, 3er. trimestre: 2.
(3) **Elementos de Submarinos**, Callao 1959, p. 1-1. Roberto Blume, "Datos tomados por el suscrito y anotaciones que dichos datos me han sugerido", mecanografiado s/f. Fernand Forest, **Sous-marin et Submersible a la portée de tout le monde**, París 1910, p. 6.
(4) Javault, p. 2
(5) Dick W. Heyne (transcriptor), "Relación de lo sucedido con la armada holandesa desde nueve de mayo de 1624 hasta 14 de agosto de dicho año', hecha por Luis Henriquez a su majestad", Lima s/f.
(6) Javault, p. 2.
(7) **Enciclopedia General de Marina** (E.G.M.), 2da. edición, artículo submarino.
(8) Anthony Preston y John Batchelor, **The Sbumarine, 1578-1919,** Londres s/f, p. 8.
(9) **Enciclopedia Universal Ilustrada** (E.U.I.), Madrid 1930, artículo submarino. Forest, p. 6.
(10) **E.U.I.** y **E. B.**, artículo submarino. Preston y Batchelor, p. 9.
(11) **Revista General de Marina**, Madrid, miscelania 15424. **E.U.I.** y **E.G.M.** artículo submarino.
(12) Preston y Batchelor, p. 10. Forest, p. 9. Henri Le Masson, "Laubeuf, inveteur de submersible, sa vie et son oeuvre, 1864-1939", **La Revue Maritime**, nº 234, julio 1966, París, p. 842.
(13) Von Scheila, **A treatsise on coast-defense**, Londres 1868, p. 308.
(14) Scheila, pp. 309-318.
(15) Forest, p. 7-9.
(16) Eduardo Guillermo Pastor, "Algo sobre navegación submarina - el primer submarino en el Perú", **El Comercio**, 8 de octubre de 1922.
(17) Watt Stewart, "Federico Blume's Peruvian Submarine", **The Hispanic American Historical Review**, XXVIII, agosto 1948, p. 470. Pastor. Blume, Juan Manuel Castro, "El Primer Submarino Peruano", **Revista de Marina** (R. de M.), XXIV, setiembre - octubre 1939, p. 627. Fernando Romero Pintado, "La República 1850 -1872, **Historia Marítima del Perú**, Lima 1986, t. 2, pp. 679-682.
(18) Blume.
(19) Pastor. Stewart, p. 472.
(20) Stewart, p. 473.
(21) Stewart, p. 474. Pastor.
(22) José Valdizán Gamio, "El Primer Submarino Peruano en 1879", **R. de M.**, XLI, marzo abril 1956, p. 144. Castro, p. 629. Stewart, pp. 477-478.
(23) Juan E. Benites, **Submarinos y Sumergibles**, Lima 1917, p. 5.
(24) Benites, pp. 5-6. Le Masson, pp. 845-847.



B.A.P. Mariátegui, *fragata misilera construida en las gradas del SIMA-CALLAO*

LAS INDUSTRIAS MILITARES EN AMERICA DEL SUR

Mayor General FAP
CARLOS PELLEGRINI D.

Tradicionalmente se ha asociado la fabricación de armas con las potencias industriales. Esta capacidad las dotaba de un conjunto de ventajas muy concretas, por ejemplo, las ponía en situación de exportadores de material bélico a los países de escaso desarrollo industrial. Esta transferencia de armas, que en última instancia puede considerarse como transferencia de poder, generaba, de inmediato, toda una serie de complejos canales de dependencia relacionados con tecnología, mantenimiento, repuestos, consumibles, etc. Esta dependencia en algunos casos llegaba a ser tan fuerte que originaba una suerte de subordinación y el país receptor terminaba siendo algo así como un peón en el juego geoestratégico de la gran potencia, como lo atestigua, para citar un ejemplo, la gestión de Cuba en Angola favoreciendo la Política Soviética en Africa.

Sin embargo, las naciones del Tercer Mundo, en general, y, entre ellas, las de Sudamérica, han comenzado a prestar preocupada atención a la estrecha relación que existe entre el Poder Nacional y el desarrollo de

una industria bélica viable. Esta relación parece derivar del hecho innegable de que las armas son, en principio, la expresión más concreta del Poder Coactivo de cualquier Estado, Poder, que se ve sustancialmente incrementado cuando llegan a desarrollar una capacidad autónoma de fabricación; esta capacidad local provee al país fabricante una progresiva independencia de los países industrializados en un rubro que es sumamente sensitivo, logrando así adquirir una imagen de creciente paridad frente a éstos.

Por otro lado, se encuentra el prestigio internacional que acompaña el desarrollo de un área industrial que demanda el empleo de tecnología de última generación o, cuando menos, de generación reciente y actual.

Este incremento de poder real a través del desarrollo de una capacidad autónoma para crearlo se traduce en una más sólida posición internacional y un crecimiento sustancial del espacio de maniobra del instrumento diplomático del ESTADO—NACION, una mayor capacidad para proyectar Poder e influencia regionalmente y, por lo tanto, más libertad de acción hacia la consecusión de sus Objetivos Nacionales, sobre todo, cuando éstos están en conflicto o son negativamente interactuantes con las aspiraciones de países vecinos o competidores.

Con relación a esto, el académico franco-americano A. Pierre señala que: "Las armas son generalmente buscadas por el deseo de mantener la seguridad VIS—A—VIS de los vecinos o para potenciar el propio rol o status dentro de la región.

Esta nueva percepción de su realidad regional ha generado una efervescencia subcontinental de resultados tan sorprendentes como el que Brasil se haya convertido en uno de los gigantes mundiales de la industria bélica, en un lapso no mayor de tres lustros, o el rápido surgimiento de Chile con una presencia muy visible y de grandes espectativas en el tan competitivo mercado mundial de armamentos.

Es evidente que las naciones del subcontinente están atribuyendo un valor muy significativo a la industria de las armas como fuente de divisas, promotora de Poder y origen de influencia a nivel regional.

El desarrollo de las industrias militares en la América del Sur es un evento moderno, casi inmediato, se podría decir; entre los esfuerzos industriales bélicos dignos de ser mencionados por su proyección e intención se encuentran, Argentina y Brasil sobre la Cuenca Atlántica y Chile sobre la Costa del Pacífico.

La Argentina es el país que más tiempo tiene en este empeño; sin embargo, a pesar de poseer una infraestructura bien dotada, un nivel tecnológico compatible con desarrollos avanzados y

Equipos y Transportes Militares S.A.

ETRAMSA

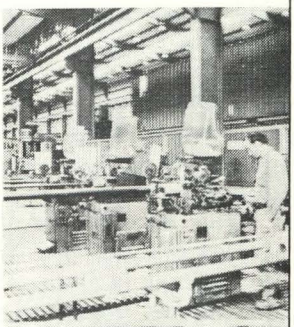
Una empresa en desarrollo, para el desarrollo nacional.

La Empresa de Equipos y Transportes Militares S. A. además de incrementar la capacidad metalmecánica de la industria militar impulsa el desarrollo del Perú.

Porque paralelamente, ensambla vehículos pesados para diversos usos y fabrica carrocerías, autopartes para la actividad automotriz, fibra de vidrio con o sin refuerzo metálico, moldes y matrices, balones de gas, etc.

Además, ofrece servicios de habilitamiento metálico, matricería, soldadura, galvanoplastía, inyección zamac, tratamiento de superficie, pintura, carpintería, etc.

De esta manera ETRAMSA trabaja para el progreso y desarrollo del país.





ETRAMSA

EQUIPOS Y TRANSPORTES MILITARES S. A.
Av. Elmer Faucett s/n Cda. 39 (Frente al Grupo Aéreo Nº 8)
Teléfonos: 525118 – 528920 – 529212 – 524907







los recursos suficientes para intentar un despegue, aún no ha conseguido manifestar una presencia significativa en el mercado mundial de armamentos; es muy posible que esto se deba al hecho de que la Industria Militar Argentina ha tratado, desde sus inicios, que sus desarrollos sean completamente autónomos. Esto la obliga a un gran esfuerzo de búsqueda en áreas tecnológicas que ya han sido investigadas con lo que, evidentemente, encarece sus productos.

Una muestra de la magnitud de las operaciones que es capaz de realizar la industria bélica argentina se puede extraer de un despacho publicado en los diarios de la subregión, el Domingo 08 de Mayo de 1988, originado por United Press International en Buenos Aires el 07 de Mayo próximo pasado y que a la letra dice:

"ARGENTINA ACORDO VENDER A ECUADOR 56 TANQUES MEDIANOS TIPO TAM POR UN MONTO DE 110 MILLONES DE DOLARES INFORMARON FUENTES OFICIALES.

LA OPERACION QUE SE CERRARA LA PROXIMA SEMANA ES CONSIDERADA COMO UNA DE LAS MAS AMBICIOSAS TRANSACCIONES COMERCIALES DE LA INDUSTRIA BELICA ARGENTINA EN LOS ULTIMOS AÑOS.

LA OPERACION DE VENTA DEL TAM, EN QUE TAMBIEN ESTAN INTERESADOS MEXICO, COLOMBIA Y VENEZUELA, ABRIRIA LAS PUERTAS PARA QUE ARGENTINA FUERA CONSOLIDANDO RAPIDAMENTE UN MERCADO LATINOAMERICANO DE MATERIAL BELICO.

ESTO NO SIGNIFICA DESATAR UNA COMPETENCIA ABIERTA CON BRASIL YA QUE ESTE PAIS TIENE SUS PROPIOS MERCADOS Y PRODUCTOS CON OTRAS CARACTERISTICAS, MANIFESTO UNA FUENTE OFICIAL".

Otro muy diferente es el caso del Brasil, que, en el lapso aproximado de tres lustros, ha logrado desplazar a países de muy alto nivel de desarrollo para convertirse en el TERCER EXPORTADOR DE ARMAS EN EL MUNDO. Sírvanos como una muestra la nota aparecida en la prestigiosa revista especializada JANE'S DEFENCE WEEKLY del 05 de Abril de 1987 bajo el título de "LIBIOS EN BRASIL" y cuyo texto es el siguiente:

"Una Delegación Militar Libia se encuentra en el Brasil para discutir ventas militares evaluadas en MIL MILLONES DE DOLARES AMERICANOS de acuerdo a informes locales. Se menciona que Libia busca concretar adquisiciones del avión de entrenamiento TUCANO—312 fabricado por EMBRAER. Portatropas

URUTU y Coheteras Múltiples ASTROS—2". Esta nota aparecida en una revista de la máxima credibidad al servicio del mercado mundial de armas nos permite evaluar el Potencial de una industria bélica apta para cerrar operaciones de la magnitud mencionada.

Un caso aún más sorprendente, por la vertiginosa rapidez con que se está desarrollando, es el que presenta la Industria Bélica Chilena que, en un plazo no mayor de ocho años, manifiesta una presencia muy concreta y una dinámica de desarrollo sumamente agresiva. Una prueba palpable de lo que se menciona se ha dado en FIDA 86. La Cuarta Feria Internacional de Aeronáutica ocurrida en Santiago de Chile, la segunda semana de Abril de ese año.

En medios internacionales especializados esta feria fue juzgada como una muestra de la capacidad e inventiva de la Industria Chilena, los expositores norteamericanos y europeos fueron unánimes en admirar los progresos realizados por el país anfitrión, que indican que avanza a grandes pasos hacia la autosuficiencia en la concepción y producción de equipos y materiales para la defensa.

El periodista especializado británico Michael Witt dijo de ella que "FIDA 86 MOSTRO QUE LA INDUSTRIA CHILENA DE LA DEFENSA ESTA MUY LEJOS DEL DESARROLLO PROPIO DEL TERCER MUNDO QUE SE SUELE ASOCIAR CON LOS PRODUCTOS DE PAISES RECIEN LLEGADOS A ESTE CAMPO DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES, CHILE ESTA MOSTRANDO GRAN INVENTIVA Y VERSATILIDAD, SUS PRODUCTOS SON CONFIABLES, PRACTICOS Y ADECUADOS A SU COMETIDO: NO PASARA MUCHO TIEMPO ANTES QUE ENTRE A COMPETIR CON EXITO EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES".

Después de estas reflexiones generales relativas a la industria bélica en el ámbito regional pasaremos a concentrarnos en la chilena por ser de inmediato interés para nosotros en función de su proximidad geográfica.

Desde el punto de vista de la magnitud, es necesario aceptar que la Industria Bélica Chilena es comparativamente grande, se encuentra desagregada en 24 Plantas Mayores y un número no determinado de talleres y maestranzas menores que sirven a las primeras como productores de insumos semielaborados. Estas plantas están diseminadas a todo lo largo de su territorio, entre Iquique al extremo norte y Punta Arenas en el extremo sur.

ASIMISMO, EL INVENTARIO DE SU LINEA DE PRODUCCION ES EXTENSO Y MUY VARIADO. COMPRENDE



Bimotor "Pucara", de la industria militar argentina.

EN LA ACTUALIDAD MAS DE 107 ITEMS, CABIENDO DESTACAR QUE SE FABRICA O ENSAMBLA, CON UN AVANZADO Y PROGRESIVO GRADO DE INTEGRACION, BUQUES DE GUERRA Y SERVICIOS, AVIONES DE COMBATE Y ENTRENAMIENTO, FUSILES DE ASALTO DE ULTIMA GENERACION, ARMAS AUTOMATICAS CORTAS, GRANADAS DE MANO, CARROS DE COMBATE Y SEMIORUGAS BLINDADOS EN DIFERENTES MODELOS Y CON DISTINTAS OPCIONES DE ARTILLADO, MORTEROS Y GRANADAS PARA MORTERO DE 60, 81 Y 120 MILIMETROS, MINAS ANTIPERSONALES Y ANTITANQUES, CARGAS DE DEMOLICION Y ANTISUBMARINAS, ARTILLERIA ANTIAEREA, ETC.

Cabe destacar, también, que no sólo se fabrica y ensambla bajo licencia, sino que han habido importantes desarrollos tecnológicos locales, como son las Bombas de Racimo de 130 y 500 libras, ahora exitosamente exportadas, Radares de Búsqueda Aérea, Sistemas de Control de Tiro Radáricos y Optrónicos, Sistemas Aerotransportados de Inteligencia Electrónica (ELINT), Receptores de Alarma de Radar, Equipos de Comunicaciones UHF, etc.

Un examen algo más detenido nos permite percibir interesantes indicadores de las tendencias y posibilidades de la Industria Bélica Chilena.

AERONAUTICA

Una de las áreas de desarrollo más evidente es la relacionada con la Construcción Aeronáutica, cuyos mejores ejemplos son el entrenador Primario PILLAN, un avión ligero diseñado localmente con ayuda de la Empresa Norteamericana PIPER y el Reactor de Entrenamiento Básico/-Avanzado CASA 101, construído bajo licencia del Fabricante Español Construcciones Aeronáuticas S. A.

Los dos primeros PILLAN fueron construídos por PIPER, que también participó en el diseño del Ala y del Tren de Aterrizaje, pero los aviones restantes son de fabricación totalmente Chilena. Este avión es el Entrenador Primario empleado por todos los AEROCLUBES CHILENOS, así como por su Fuerza Aérea, y ha sido adoptado también por la Fuerza Aérea Española que recientemente contrató con ENAER (EMPRESA NACIONAL AERONAUTICA) la adquisición de 40 Entrenadores Básico T—35 PILLAN. Esta aeronave se ensambla en un 75o/o de integración, con los insumos semielaborados fabricados por ENAER y un conjunto de subcontratistas chilenos.

ENAER ha iniciado la etapa de fabricación del Entrenador a Turbohélice AUCAN que realizó su primer vuelo el 14 de Febrero de 1986; su rapidísimo desarrollo tomó a muchos observadores por sorpresa. Este avión se encuentra en la misma clase que aeronaves tan reputadas como el Turboepsilon de la Aerospatiale Francesa o el SF. 260 TP DE LA SIAI MARCHETTI ITALIANA; DESARROLLADO A PARTIR DEL ENTRENADOR DE PLANTA CONVENCIONAL PILLAN T—35, tiene un precio de venta particularmente bajo, lo que le da una innegable ventaja de competitividad en un mercado internacional que en los últimos años ha acusado una creciente demanda.

Con respecto al Programa de Producción CASA 101, a la vez que satisface las demandas de la FACH cumple con la política de elevar la capacidad técnica nacional mediante la manufactura bajo licencia. Este Avión es denominado A—36 HALCON por los chilenos. ENAER fabrica el empenaje de cola, las superficies de control, los sistemas eléctrico e hidráulico y ensambla en su totalidad la aeronave. Se tiene conocimiento que la versión de Apoyo Directo del A—36 está siendo desarrollado conjuntamente por ENAER y CASA y la versión marítima, en actual desarrollo por ENAER, tendrá un equipamiento especial para ataque AIRE—SUPERFICIE con misiles e incorpora nuevos sistemar de navegación y ataque. Con relación a este programa, la Industria Aeronáutica Chilena ha

logrado alcanzar un 40º/o de integración y se estima que antes de finalizar se habrá llegado, por lo menos, a un 80º/o.

Un proyecto importante que se encuentra en actual ejecución es la modernización de los aviones MIRAGE 50, implementándolos con Aletas GANARD y nuevo equipamiento de navegación y ataque lo que mejorará sustancialmente las características aerodinámicas y operativas de la aeronave. Esta modificación se realiza conjuntamente con la Compañía IAI de Israel.

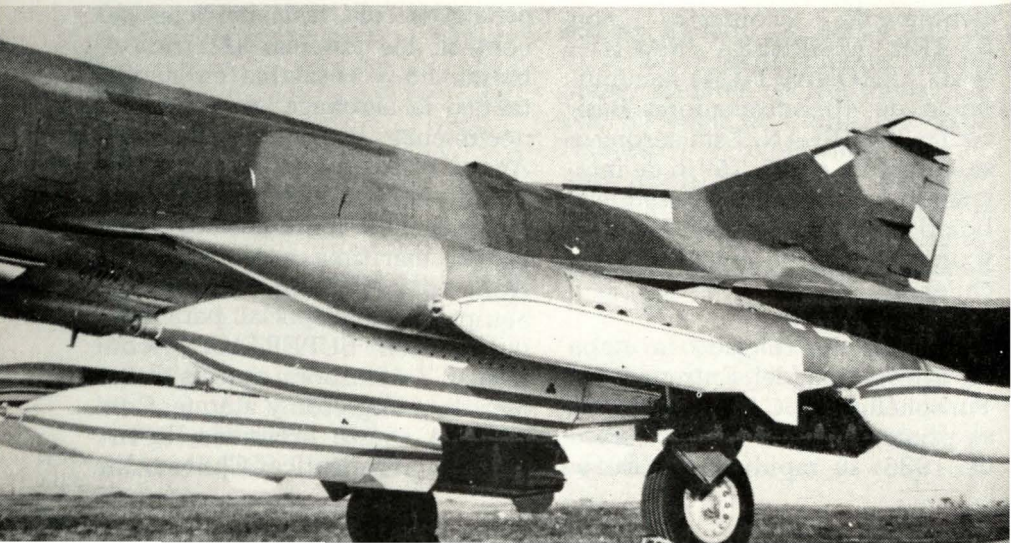
En etapa de diseño y desarrollo se encuentra un avión liviano de categoría utilitaria para ser empleado, inicialmente, por los Aeroclubs Nacionales.

Analistas internacionales señalan que si esta política de promoción de la Industria Aeronáutica tiene éxito, y todo parece indicar que así será, resultará interesante ver si Chile se embarca en un programa autónomo de diseño y producción de aviones más sofisticados.

Pero en el campo Aeronáutico todo el esfuerzo no se ha visto limitado sólo al sector estatal, el sector privado, representado por CARDOEN ha presentado el modelo estructural a escala natural de un helicóptero de ataque de doble turbina que es un desarrollo enteramente nacional desde el diseño.

En general, podemos decir que la Industria Aeronáutica Chilena en el corto lapso de ocho años ha logrado un nivel técnico envidiable que se encuentra dentro de los más destacados de la subre-

Bombas de racimo CB-130 lbs. y CB-500 lbs. instaladas en un avión MIRAGE-50 de la FACH y construidas por CARDOEN (Chile).



región, cediendo el paso sólo a la Industria Aeronáutica Argentina y Brasileña.

ELECTRONICA

RADARES

Algunos de los progresos más destacados de la Industria Bélica Chilena han ocurrido en el Sector de la Electrónica.

El primer producto de ASMAR en esta área fue un RADAR DE CONTROL DE TIRO. Se ha revelado muy pocos detalles relativos al Sistema, pero se sabe que es el del tipo de frecuencia Dual, operando en las Bandas S y X, dispone de cuatro pantallas, una de las cuales presenta las imágenes de un componente optrónico del sistema; se ha señalado que más adelante se incorporará un dispositivo Lasérico, pero no se ha indicado si se le empleará para telemetría o designación de blancos.

En la actualidad ASMAR está dedicada al desarrollo de lo que se describe como "SISTEMAS AVANZADOS". La evidencia más tangible de ello fue la presentación de un radar de exploración aérea de la Banda S, de diseño modular, alojado en contenedor y apto para uso terrestre o a bordo de buques.

Es público, también, que ASMAR se encuentra desarrollando un Radar de Alarma Puntual de Banda S, especialmente dedicado a la detección de aeronaves volando a muy baja altitud.

GUERRA ELECTRONICA

El Departamento de Electrónica de la Dirección de Investigación y Desarrollo de la FACH produce equipos de contramedidas electrónicas y de apoyo electrónico. Entre estos últimos se encuentra el Equipo de Inteligencia Electrónica (ELINT) ITATA de seis bandas y que cubre la gama de Frecuencias de 0.03 a 18.0 GHZ. El Receptor Superheterodino Programable Asociado es producido por la firma Chilena INTEC de acuerdo a las especificaciones técnicas formuladas por la FACH.

El Sistema examina las señales de radar recibidas en cuanto a frecuencia principal, frecuencia de repetición de pulso, ancho de pulso, amplitud de las señales y régimen de rotación de antena. También tiene habilidad para medir el ancho del Haz, la inestabilidad de la frecuencia de repetición de pulso y la variación del ancho del pulso. La unidad analizadora de pulsos es fabricada por la Empresa Chilena MICNOLOGICA. El Sistema incorpora una unidad Radiogoniométrica que posibilita la triangulación de la estación cuya señal está siendo analizada; además, puede ser programado para operación semiautomática en respuesta a señales de umbrales de amplitud preestablecidos. Las señales analizadas son presentadas analógicamente en un tubo convencional de Rayos Ca-

dicos, mientras que los parámetros asociados son presentados en forma digital mediante LED'S (Diodos Emisores de Luz). Los datos pueden ser temporalmente congelados en la pantalla para su examen inmediato o pueden ser registrados en cinta magnética para análisis posterior. El Sistema es controlado por un Microprocesador.

Las Unidades de Interfase del ITATA son producidas por el Departamento de Electrónica empleando CHIPS LSI (Integración en gran escala) disponible en el mercado, montados en paneles de circuitos producidos en sus propios talleres.

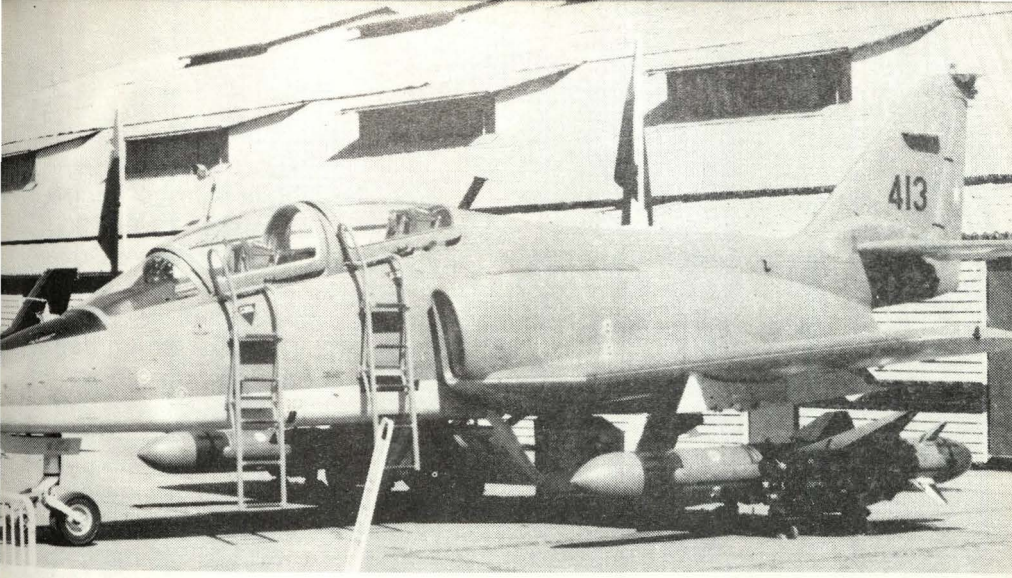
La información que proporciona este Sistema es vital para la definición y evaluación del Orden de Batalla Electrónico de cualquier enemigo potencial sin necesidad de violar su territorio o su espacio aéreo.

Otro desarrollo sumamente exitoso es el CAIQUEN III, segunda generación de un Receptor de Alerta de Radar para ser empleado en aviones de combate y que sirve para proporcionar detección instantánea de la emisión de radares enemigos.

El Sistema está compuesto por cuatro antenas helicoidales, cada una conectada con un receptor de video a cristal de banda ancha. El conjunto asegura la detección de señales moduladas por pulsos o de onda contínua dentro de la gama de frecuencias entre 2 y 18 GHZ, esto es, todos los radares que pueden ser de interés para un avión de ataque así sea de alarma temprana, de asignación de blancos, de adquisición de blancos o de control de tiro.

La salida del Receptor es digitalizada y alimenta una microcomputadora digital de alta velocidad que procesa en tiempo real la señal recibida, descompone los trenes de pulsos y establece el tipo, potencia y dirección de procedencia de la señal recibida; esta información una vez registrada es comparada con una biblioteca almacenada en la memoria del procesador que permite definir la prioridad de la amenaza que representa el radar que ilumina en ese momento al avión. Esta información es presentada al piloto en una pantalla de matriz de puntos LED lo que le permitirá tomar la acción evasiva que estime necesaria al tiempo que el Sistema Eclipse, interfasado con el CAIQUEN III a través del Microprocesador lanzará cintas metalizadas (CHAFF) para la interferencia del radar o bengalas térmicas para el engaño de misiles de cabeza infrarroja.

Además de lo hasta aquí mencionado, Chile ha desarrollado y comercializa Sensores Perimétricos, Equipos de Comunicaciones en las Gamas Militares, diversos Simuladores para instrucción y una réplica del Banco de mantenimiento para el Misil Antiaéreo R—440 CROTALE.



Avión A-36 "Halcón" con misiles SEA-EAGLE, ensamblado en su totalidad por ENAER (Chile).

Todo ésto nos hace ver que, en lo relativo a la electrónica aplicada a la defensa, la Industria Chilena ha logrado un progreso sumamente rápido y que con relación al desarrollo específico de Sistemas de Guerra Electrónica, se encuentra a la vanguardia de todos los países de la Subregión incluyendo Argentina y Brasil. Este adelanto le provee a Chile con una ventaja técnica apreciable sobre sus enemigos potenciales en una actividad de la Defensa de muy elevada sensibilidad que ha probado en el campo de la Guerra Moderna su capacidad de establecer por sí sola las ventajas estratégicas necesarias para proveer entera libertad de acción a sus componentes subordinados.

El gran énfasis que la Industria Bélica Chilena pone en el Desarrollo de su capacidad electrónica y dentro de ella su capacidad de Guerra Electrónica, sigue muy de cerca el concepto Israelí que ya ha evidenciado, en más de una oportunidad, su excelencia. Una estructura de Guerra Electrónica cuidadosamente dimensionada a las posibilidades del enemigo entrañan la capacidad de desorganizar los canales de Comando, control y comunicaciones a un extremo tal que por sí sola puede causar el colapso del Sistema de Defensa afectado sin necesidad de causar una gran destrucción. Es el concepto del "SOFT KILL" tan bien desarrollado y empleado por la Fuerza Armada Israelí.

ARMAMENTO Y VEHICULOS BLINDADOS

La Firma CARDOEN, que es la más importante de las Empresas Privadas interesadas en la producción de equipo bélico, tiene

una extensa panoplia en línea de producción, uno de cuyos productos más exitosos es la BOMBA DE RACIMO de 500 Libras, que es un sistema de alta tecnología que distribuye 240 minibombas sobre un área hasta de 50,000 metros cuadrados, dependiendo de las condiciones de lanzamiento. En fecha reciente ganó una serie de pruebas en un país del Medio Oriente compitiendo contra armas tales como las bombas BELOUGA Francesas, ROCKEYE Americanas, BL—755 Británicas y algunas bombas de origen soviético. Según CARDOEN, su precio es de 20,000 US $, lo que las hace 80, 60 y 40 o/o menos costosas que las respectivas armas occidentales señaladas más arriba; sólo las bombas soviéticas son más baratas, pero también son de calidad muy inferior. Las Minibombas son de propósito múltiple, contando con efectos incendiario y antipersonal, así como una cierta capacidad anticarro, pudiendo penetrar blindajes de hasta 200 milímetros de espesor. Esta bomba ha sido diseñada para ser empleada contra blancos dispersos sobre una superficie extensa, permite el ataque a baja altura y gran velocidad, sin requerir demasiada precisión en la puntería; se abren en el aire mediante una espoleta programada y esparcen las minibombas que aloja en su interior en un área efectiva de 15,000 a 50,000 metros cuadrados.

Esta bomba se fabricó inicialmente en dos pesos, 130 y 500 libras, que son los pesos en que han sido desarrolladas en todos los países en los que se les fabrica; CARDOEN ha ido un paso más allá, ha fabricado e iniciado la comercialización de una versión de 1,000 libras, peso hasta ahora no intentado por ninguno de los fabricantes occidentales.

También fabrica Bombas Rompedoras de Propósito General de 250, 500, 1000 y 2000 libras para uso estandard en la aviación; alcanzan el blanco por caída libre y su activación se produce empleando espoletas de impacto o de proximidad. La cola empleada puede ser Estabilizadora de Trayectoria o de Frenado; las Frenadas son fabricadas en la variedad de Aletas Plegables o en la variedad de Globo. Los sistemas de suspensión de estas bombas pueden ser provistos a pedido, ya sea tipo NATO o tipo PACTO DE VARSOVIA.

Se está tratando de desarrollar alguna clase de dispositivo de guiado que permita incursionar en el campo de las bombas inteligentes.

El interés de CARDOEN en vehículos blindados se concreta en 1970 cuando inicia la producción bajo licencia del MOWAG—PIRANHA 6 x 6 para el Ejército Chileno, con un costo de US $ 345,000 por unidad, casi la mitad del precio del equipo Estadounidense equivalente.



Blindado múltiple semi-oruga BMS-1 "Alacrán", diseñado y construido por CARDOEN (Chile).

La experiencia adquirida en la producción del PIRAHNA llevó a CARDOEN a desarrollar diseños propios, entre los que destaca el VTP—1 ORCA, un camión blindado 6 x 6 que es el transporte de tropa más grande que existe en el mercado mundial.

Otro diseño original de CARDOEN es el VTP—2, un 4 x 4 cuyo rol básico es el de Portatropas Blindado, pero que puede ser equipado también para otras tareas tales como vehículos de mando o ambulancia. Para operaciones bélicas puede ser artillado con cañones ADEN de 30 Milímetros o Misiles Antitanque HOT o TOW. Con un precio básico de US $ 98,000 es el vehículo más económico de su categoría en el Mundo.

Otro desarrollo autónomo de CARDOEN es el ALACRAN, un semioruga de altas prestaciones que puede ser equipado con una variedad de armas incluyendo Cañones de 25 a 30 milímetros; Misiles Antitanque HOT, TOW, SWINGFIRE o MAMBA (También fabricado por CARDOEN), e incluso cañones de mayor calibre; una de las opciones ofrecidas es el Lanzacohetes de 70 milímetros que equipaba el ALACRAN exhibido en la FIDA, donde además se presentó una torreta de nuevo diseño concebida para el mismo vehículo; ésta torreta está artillada con un Cañón COCKERILL de 90 milímetros y una Mira Diurna/Nocturna RANK—PULLIN a la que se puede incorporar un telemetro Laser.

En la actualidad esta empresa está diversificando sus intereses hacia blindados de Colchón de Aire y Robótica.

Dentro de esta línea de producción, otra firma pujante es MAKINA S.A. que a la vez de participar en la fabricación de las cajas de los Blindados CARDOEN produce un vehículo de diseño propio, el Blindado Ligero CA—RANCHO 180, que admite la instalación de una variedad de armas que lo habilitan para cumplir operaciones de combate ligeras en las que el requisito fundamental es la alta movilidad.

La Industria Bélica Chilena se apoya en cuatro componentes productivos:

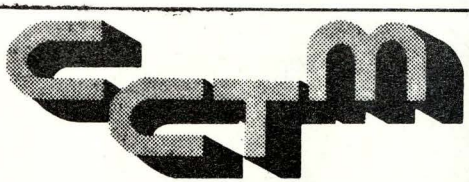
— El Comando de Industria Militar e Ingeniería del Ejército
— Astilleros y Maestranzas de la Armada
— Empresa Nacional de Aeronáutica
— Industria Privada, con cinco grandes empresas como contratistas primarios.

Estos cuatro componentes son apoyados con insumos semielaborados por una cantidad no determinada de Empresas Subcontratistas.

Un punto que se considera de suma importancia es que a pesar de esta diversidad de participantes no se evidencia ni duplicación ni paralelismo de esfuerzos; se aprecia, más bien, un desarrollo armónico y dinámico que, en un tiempo muy corto, ha logrado alcanzar niveles de eficiencia y sofisticación técnica tales que permitieron a la Industria Bélica Chilena una exitosa penetración inicial en un mercado tan difícil y competitivo como lo es el de armas.

Esto nos permite ver que el desarrollo de la Industria Militar Chilena obedece a una Política Integral, centralmente controlada, con objetivos muy claros y una extraordinaria coherencia en su proyección, que la ha habilitado para alcanzar un envidiable nivel de suficiencia local que le permite autoabastecerse de una muy comprensiva panoplia de pertrechos básicos que entraña el potencial de convertirse en la ventaja técnica suficiente para resolver una situación de conflicto en una victoria.

Dentro del contexto Subcontinental que nos ocupa, podemos decir sin temor a equivocarnos que el desarrollo de una Industria Militar viable es un vector importante en el surgimiento o reforzamiento de una imagen de potencia regional. Aceptado esto, se hace evidente que la pujante gestión de Chile con relación a su Industria Bélica favorecerá, dentro de un futuro previsible, la emergencia de una Potencia Sudamericana que se encontrará en una envidiable situación para proyectar su Poder sobre toda la Costa Oeste del Subcontinente.



Comisión Controladora del Trabajo Marítimo

Dentro del quehacer diario de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, se encuentra el de dar la solución de los pliegos petitorios mediante el diálogo, buscando la concertación entre las partes para la solución armoniosa de éstos.

Los pliegos petitorios son los instrumentos mediante los cuales los trabajadores marítimos presentan sus pedidos de mejoras en el campo salarial así como en las condiciones de trabajo. Estos son presentados para ser vistos en primera instancia en las Juntas de Puerto, lugar donde bajo la Presidencia del Capitán de Puerto, los trabajadores marítimos y los usuarios inician el diálogo oficial para la búsqueda de una solución, de llegar a ésta, se eleva a la C.C.T.M. para su refrendo y posterior difusión, ya que el aspecto salarial de estos pliegos se convierten en tarifas de aplicación en el Puerto de origen. De no ser así es elevado para ser analizado por la Gerencia de Trabajo Marítimo de la C.C.T.M. presentando sus recomendaciones sobre cada uno de los puntos en discusión. Recomendaciones que son presentadas al Consejo de Delegados donde continúa el diálogo iniciado en la Junta de Puerto, pudiendo llegarse a un acuerdo de partes entre los representantes de los trabajadores y los de los usuarios. En caso de no obtenerse esto, es el Consejo de Delegados en pleno quien tiene la decisión, siendo ésta inapelable.

Como se puede apreciar la concertación juega un papel importante en la solución de los pliegos petitorios, la C.C.T.M. busca el conciliar dos posiciones antagónicas dando las pautas que deben seguir las conversaciones entre las partes. En lo que va del año se han resuelto 28 pliegos de peticiones habiéndose resuelto a nivel Junta de Puerto 9 pliegos, a nivel acuerdo de Delegados de los Usuarios con Delegados de los Trabajadores 13 y a nivel Consejo de Delegados 6.

En el siguiente cuadro se presenta el porcentaje de pliegos resueltos en cada instancia durante los años 1987 y Agosto 1988 pudiendo observarse en qué instancia se realiza el mayor esfuerzo de concertación.

INSTANCIA	o/o PLIEGOS RESUELTOS	
	1987	1988(Agosto)
Junta de Puerto	50o/o	32o/o
CCTM acuerdo Delegados Usuarios y Trabajadores	31o/o	47o/o
CCTM Consejo Delegados	19o/o	21o/o



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

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

CORRIENTES PARASITAS: UN ENEMIGO INVISIBLE

Capitán de Corbeta
ALDO TANG FIGUEROA

Deterioro de la pintura de la obra viva del casco, ingresos a dique para inspección por bajas lecturas de medición de potencial, corrosión severa en el casco, ejes de cola y hélices de algunas unidades, son algunos de los problemas de los que hemos escuchado hablar últimamente en nuestro medio y todos éstos han sido atribuidos a una causa común: **las Corrientes Parásitas.**

Las Corrientes Parásitas son un "peligro permanente" y sus efectos, por las características particulares que presentan, las hacen sumamente dañinas. Su origen es múltiple, ya que pueden ser causadas por cualquier equipo eléctrico de a bordo o de muelle, y la ubicación de la fuente productora requiere de un largo y tedioso trabajo.

Este artículo tiene como objetivo presentar una información general sobre las Corrientes Parásitas, su origen y sus efectos, con el fin de conocerlas y comprenderlas en su verdadera magnitud para poder evitar sus graves consecuencias.

PRINCIPIOS BASICOS DE LA TEORIA ELECTROQUIMICA

La corrosión electroquímica es causada por un flujo de corriente

PROCESO DE CORROCION

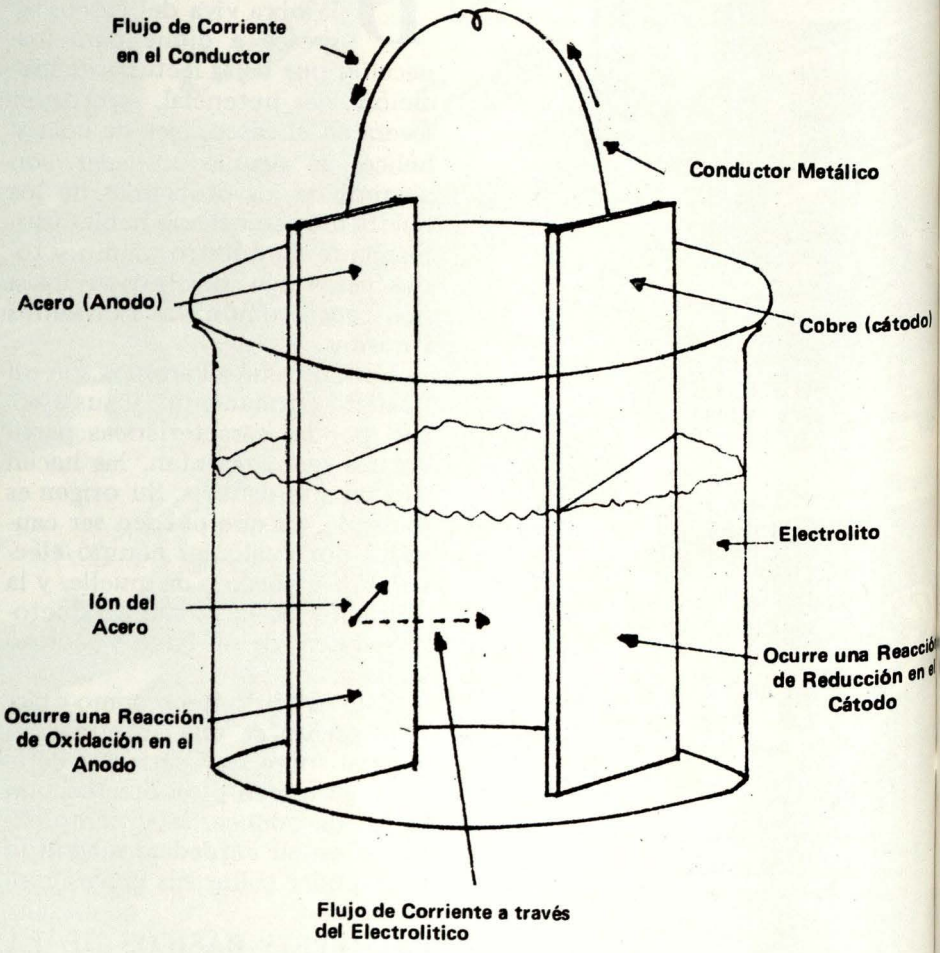


Figura 1.

en un metal, entre dos áreas de diferente potencial sumergidas en un medio conductor, conocido comúnmente como electrolito. Estas diferencias de potencial entre dos puntos de una misma superficie metálica puede ser debido a muchas causas, tales como presencia de metales disímiles, falta de uniformidad química o estructural del metal, variación físico—química del electrolito, etc.

Para que se inicie, entonces, un proceso de corrosión en un metal es necesario que exista un electrolito, un área metálica o región con una carga negativa en relación a una segunda área, y una segunda área positiva en relación a la primera (1).

En la Figura No. 1 se muestra el proceso de corrosión en forma simple: dos electrodos, de diferentes potenciales conectados exteriormente, están sumergidos en un recipiente conteniendo un electrolito. El flujo de corriente en el conductor circulará del cátodo al ánodo y el flujo de corriente a través del electrolito circulará del ánodo al cátodo (2). En la zona emisora de corriente (ánodo) ocurrirá una reacción de oxidación con la consiguiente corrosión del metal (disolución metálica) y en la zona receptora de corriente (cátodo), ocurrirá una reacción de reducción acompañada de una protección de la zona por donde entra la corriente.*

CORRIENTES PARASITAS

Conocidas también como corrientes vagabundas, corrientes derivadas, corrientes erráticas o, simplemente, fugas de corriente, son producidas generalmente debido a un bajo aislamiento, rotura o discontinuidad eléctrica de algún conductor de corriente enterrado o sumergido. La fuga de corriente producida por algunas de estas causas, pasará a circular a través del medio en que se encuentra el conductor y se creará un campo eléctrico. Si dentro de este campo se encuentra una estructura metálica de mayor conductividad que el medio circundante, la corriente circulará por ella, volviéndose catódica la zona de penetración de corriente y, anódica, la zona de salida. El potencial del campo eléctrico dependerá de la distancia del punto de salida de la corriente, de la resistividad del medio y de la intensidad de la fuga de corriente (3).

El casco de un buque normalmente es utilizado como tierra eléctrica. A él están conectadas todas las tierras de la distinta gama de equipos eléctricos y electrónicos de a bordo y, también, la máquina de soldar cuando se realizan trabajos de soldadura a flote. Podemos suponer entonces que la obra viva del casco de un buque se comporta como un gran conductor por el cual fluye una

corriente determinada en caso de alguna falla de aislamiento o cuando se está utilizando la máquina de soldar. El camino normal que debería de seguir la corriente eléctrica sería a través del casco metálico, pero ésta podría abandonar el metal y circular por el agua de mar en caso de encontrar alguna resistencia o discontinuidad, a pesar de la mayor resistencia que este conductor tiene en comparación con la obra viva del casco, generando así una corrosión localizada en el punto de salida de la corriente. De esta manera, una vez que se ha producido la Corriente Parásita y ésta se encuentra circulando por el agua de mar, tenderá a retornar al casco y lo hará preferentemente por las zonas que presenten menor resistencia tales como poros y zonas de espesor más delgado o con la pintura dañada, formándose, así y en distinto grado, zonas de distinto potencial de circulación de corriente entre las áreas de salida y entrada de corriente. A todo este fenómeno descrito se le conoce con el nombre de **corrosión electrolítica producida por Corrientes Parásitas**, y se diferencia de la corrosión electroquímica en que la primera es originada por un paso de corriente exterior y ajena al proceso electroquímico metal—electrolito.

FUENTES DE ORIGEN Y EFECTOS

Desde el inicio del estudio de los fenómenos originados por las Corrientes Parásitas, hasta hoy, se han dado diversas opiniones y discrepancias acerca del origen y la magnitud del daño causado tanto por las corrientes continuas como por las corrientes alternas. Algunos investigadores opinan que los efectos que se originan por una corriente alterna pueden alcanzar un 45 o/o de los producidos por una corriente continua equivalente (4), mientras que otros son de la opinión que la misma corriente puede originar sólo un 1 o/o de la corrosión producida por otra continua similar; no obstante, pueden haber ocasiones en las que, concurriendo determinadas circunstancias de resistividades del electrolito, la corrosión de una estructura producida por el paso de una corriente alterna puede ser **considerable** (5). Si bien es cierto que en la mayoría de veces los fenómenos de corrosión por Corrientes Parásitas son originadas por fuentes de corriente continua, hay que considerar que la mayoría de corrientes alternas tienen componentes de continua, pudiendo también causar este tipo de corriente (6).

Los efectos derivados de la corriente continua han sido más estudiados y son mejores conocidos que los producidos por la corriente alterna, de la cual no existe hasta el momento una teoría capaz de explicar todos los fenómenos con suficiente garantía; sin embargo, en lo que sí

coinciden los distintos investigadores es que ambas producen efectos de corrosión, en mayor grado las corrientes continuas, y, ya sea que las corrientes alternas afecten en un 45 o/o o solamente en un 1 o/o, será necesario evitar el efecto de ambas corrientes.

Los efectos causados por el mal empleo a bordo de la máquina de soldar, sobre todo en la fase de equipamiento de los buques, han sido ampliamente estudiados y de éstos nos ocuparemos en la segunda parte del artículo.

Actualmente se está efectuando en el Servicio Industrial de la Marina—Callao, el estudio de la influencia de los bancos de baterías en la formación de Corrientes Parásitas para lo cual se están tomando una serie de datos con el fin de compararlos y analizar su incidencia en la formación de las mismas.

DAÑOS PRODUCIDOS

Si el flujo de corriente, al abandonar el casco, se distribuyera por toda la superficie, no causaría daños apreciables; pero ésta, tenderá a concentrarse en los puntos más débiles (poros, rayas, zonas sin pintar, zonas de débil espesor, etc.), lo que ocasionará fuertes corrosiones en forma de picaduras y ataque localizado a lo largo de rayas en las zonas de salida de la corriente. Algunas veces el ataque corrosivo se concentrará en los cordones de soldadura de las planchas del casco, las cuales son regiones propensas a estar desprovistas en corto tiempo de las capas de pintura que las protege por la turbulencia y fricción a que son sometidas con el desplazamiento del buque. En otras ocasiones, durante el período de carena, se puede observar que se han producido corrosiones en los cordones de soldadura, que dan la impresión de que se hubieran olvidado de dar el cordón de terminación (7). Con frecuencia el ataque corrosivo también alcanza a las hélices, ejes de cola y zonas salientes de los buques que presentan metal desnudo.

En las zonas de entrada de corriente habíamos dicho que se formaba una zona de protección por donde ingresaba la corriente. También habíamos aclarado que era necesario mantener dentro de ciertos límites esa corriente para que haya una protección efectiva. Si esto no sucede, se puede llegar a alcanzar valores tan negativos (sobreprotección) que pueden producir una fuerte alcalinización con lo cual la pintura tenderá a ampollarse, reventar e incluso a desprenderse (8). Una excesiva alcalinización origina la saponificación de la pintura y precipitación calcárea por sobrepasarse el producto de solubilidad de ciertas sales en disolución en el agua de mar (9).

CONCLUSIONES

Las Corrientes Parásitas pueden ocasionar graves problemas de corrosión si no son controladas adecuadamente. Una vez producida la avería, solamente podrá ser reparada a costos considerables, ya que la reparación demandará el ingreso a dique seco y la permanencia en el mismo, dependerá de las reparaciones y/o cambio de planchas que sean necesarias.

Una buena práctica es efectuar mediciones frecuentes de potencial del casco, lo que nos permitirá conocer el grado de protección de la obra viva, y las variaciones entre mediciones nos podrán dar un índice de la existencia de Corrientes Parásitas.

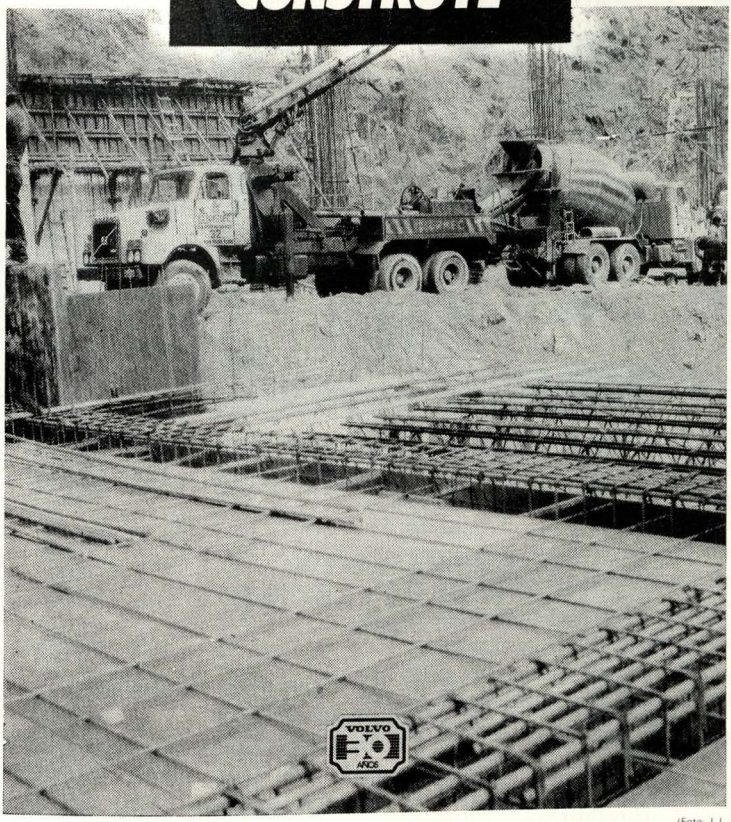
Es necesario también establecer una rutina permanente de toma de aislamiento y medición de dispersión a masa por descarte a equipos eléctricos y electrónicos, a los bancos de batería y al cableado en general.

Por último, debemos tener siempre presente que el método más efectivo para combatir las Corrientes Parásitas es evitar su formación.

BIBLIOGRAFIA

(1) S.K. Coburn, Corrosion Source Book, Pag. 42–43.
(2) Impressed Current Cathodic Protection Control Sistem, Chapter 1.
(3) J.J. Pérez–Sierra, Artículo "Corrosión Electrolítica por Corrientes Vagabundas de Estructuras Metálicas y Sumergidas".
(4) J. M. Azzeitia y M. Morcillo, Artículo "Estudio de los Problemas de Corrosión creados por las Fugas de Corriente Alterna en un Buque durante su Período de Armamento".
(5) J.J. Pérez–Sierra, Corrosión ...
(6) T.H. Rogers, Marine Corrosion, Pag. 45–46.
(7) J.J. Pérez–Sierra, Corrosión ...
(8) M. Morcillo, "Corrientes Vagabundas en los Buques durante su estancia en Dique. Normas de buena Práctica y Detección".
(9) J.M. Azzeitia y M. Morcillo, Estudio ...

VOLVO CONSTRUYE



Nueva sede principal de importante entidad privada, en el distrito de La Molina. Camiones VOLVO

(Foto: J. L. Falla)

EXPERIENCIA QUE CRECE CON EL PERU.

VOLVO

"PIO XII LTDA"

COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO



DESEOSOS DE HACER EXTENSIVOS NUESTROS SERVICIOS AL PERSONAL DE LA GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU.

LO ESPERAMOS EN ...
NUESTROS DIFERENTES
LOCALES

Oficina Principal	:	Jr. Grau 495 - Bellavista Fono: 295655
Agencia San José	:	Mcdo. Colonial Av. San José 512 Urb. San José. Fono: 519694
Agencia San Miguel	:	Martín de Murúa 109 San Miguel
Sucursal Ventanilla	:	Calle 10 lote 31-E Mcdo. de Ventanilla
Agencia Santa Rosa	:	Av. Pacasmayo Mz.- B Lote 32 Urb. Jorge Chávez
Agencia Covida	:	Avda. Antúnez de Mayolo Cdra. 13- Centro Comercial "COVIDA" Tienda 19 - Urb. Covida. San Martín de Porres

ENTRENAMIENTO Y MORAL

Capitán de Fragata
HUGO JIMENEZ ROMAN

I. COORDINACION EFICAZ DEL ESFUERZO, UNIDAD DE ACCION: META DEL ENTRENAMIENTO

Se podrá comprender mejor el fin del entrenamiento para el Comando en la Guerra, si desde el principio se llega al fondo mismo del asunto. Si podemos descubrir un ideal verdadero, para cuyo logro debemos dirigir nuestros esfuerzos, ¿cuál es ese ideal? Opino que es la coordinación eficaz del esfuerzo, la unidad de acción de todas las fuerzas militares. En todos los cursos de Entrenamiento, encontramos que persistentemente se afirma la coordinación eficaz del esfuerzo, unidad de acción, como la meta real del Entrenamiento.

La nación, en sus actividades, es muy parecida al individuo. Ella busca su propio bien. Tiene trabajo que realizar y herramientas para hacer el trabajo. Debemos planear su labor y llevarla a cabo de acuerdo con un plan elaborado, empleando los instrumentos que parezcan los más apropiados. Reconoce completamente —hablamos de la nación— la primera ley de la naturaleza y toma precauciones para asegurar la protección de la suya. Vive en competencia; tiene amigos y enemigos; obtiene éxitos o sufre re-

veses, según las habilidades y oportunidades y así, sucesivamente, en la lista de las experiencias humanas, podemos encontrar el extremo opuesto de cada una en la vida de la nación.

Pero existe una gran diferencia en las actividades, entre el individuo y el Estado. En el individuo, una inteligencia sencilla domina todos sus actos. En el individuo hay una continuidad y perfección de control inteligente, que nunca se encuentra en organización alguna. El cerebro está en comunicación instantánea con cada parte del organismo. La voluntad puede hallar una expresión completa y súbita en el esfuerzo. Todo en el organismo complejo está supeditado, de modo continuo y sin demora, a la simple inteligencia. Es imposible imaginar un arreglo más eficiente para la ejecución de un propósito. Una inteligencia concibe. La misma inteligencia decide y, habiendo decidido, ejecuta, de conformidad con su propio método, sin perder jamás el control del más remoto detalle de ejecución. Debemos suponer que este es el ideal teórico por el cual debe esforzarse la nación.

Los actos intelectuales de los Estados, como los de los individuos, pueden reflejarse bajo tres denominaciones generales:

(1) Concepción

(2) Decisión razonada

(3) Control inteligente del esfuerzo.

Las concepciones de los Estados son productos de muchas inteligencias en conflicto. Entre estas inteligencias surgen algunas de las más fuertes como guías o exponentes de las concepciones dominantes. De estas concepciones dominantes, y de las condiciones que rodean o circundan la nación, fluyen sus decisiones razonadas. Estas decisiones expresan políticas. Ellas pueden ser enteramente permanentes o pueden desaparecer, según la naturalidad con que broten de las convicciones más profundas del pueblo, según la efectividad de las medidas que las apoyen y cuanto más se acerque la realización de las concepciones a las expectativas. Pero el hecho de más importancia es que las concepciones y decisiones de la nación, en su forma final, emanan de los individuos estrechamente asociados, de individuos que, como regla, tratan o negocian juntos, sin obstáculos de espacio y tiempo. Son hombres preparados en la escuela de sus concepciones particulares, que razonan en forma similar y que, de consiguiente, deben llegar a decisiones homogéneas.

Si los conceptos del pueblo son sanos y durables; si los dirigentes sobresalen y son honrados, las decisiones razonadas, las políticas de la nación deben ser determinadas eficazmente. Las actividades intelectuales del Estado hasta este punto, deberán tener, entonces, mucha analogía

con las actividades intelectuales del individuo eficiente. Los actos intelectuales del Estado, comprendidos en las dos primeras clasificaciones (1) Concepción y (2) Decisiones razonadas, son actos en los que la nota dominante debe ser la concentración. De los numerosos deseos en lucha, algunos de los más dominantes se cristalizan en políticas. Esto es el pináculo de la concentración intelectual de la nación. Cuando pasa la nación a la tercera fase de sus actos intelectuales, el Control inteligente del esfuerzo para realizar decisiones, la tendencia natural es de dispersión. Es esta última fase la que interesa particularmente a la Marina y a los métodos de instrucción considerados en la enseñanza de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Cuando una nación establece una política que requiere el consentimiento de otras naciones, recurre a la diplomacia para apoyar o auxiliar la política. En el empleo de estos medios no hay vacíos o lagunas evidentes en los actos inteligentes de la nación, porque esas inteligencias individuales que se ocupan de la diplomacia, son del mismo carácter y preparación que aquellas que fijan la labor diplomática. Los obstáculos de tiempo y espacio son, por supuesto introducidos; pero la diplomacia es tan circunspecta en su gestión y tan fácil la comunicación, que estos obstáculos no ofrecen gran impedimento para la coordinación del esfuerzo diplomático.

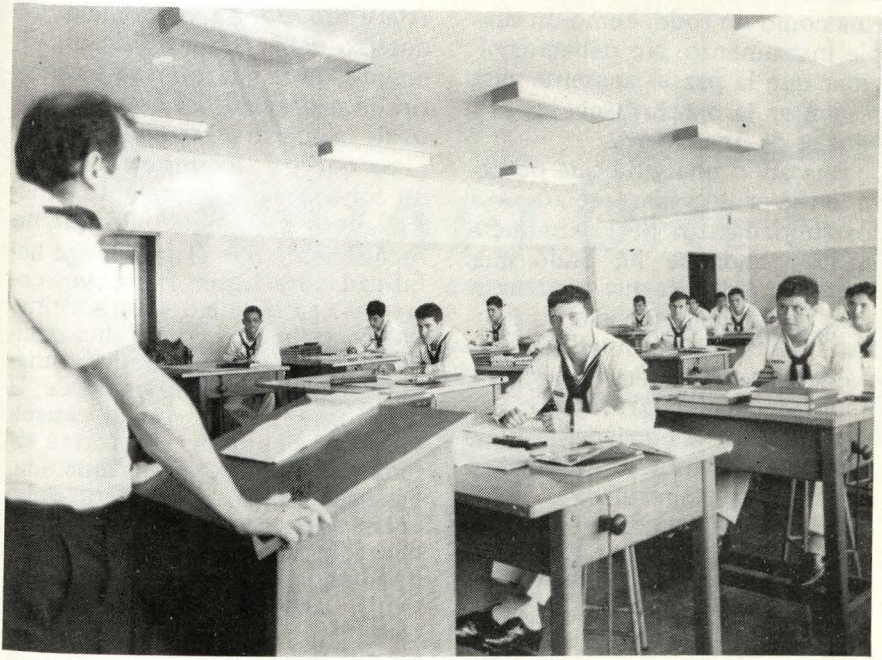
Si, no obstante, falla la diplomacia, no hay sino un medio en que puede hacerse efectiva la política y es empleando la fuerza. Y si no ha habido preparación para utilizarla debidamente, la política fracasará. Esto, naturalmente, sugiere que la política y la preparación de la fuerza adecuada para imponerla deben ser coordinadas enteramente, pero mucho más, aún, la coordinación de la política con la preparación de la fuerza, es excepción más que regla. Fuerza es el Ejército, la Marina y la Aviación en su correcta perspectiva de simples instrumentos vivientes de la nación. En la paz, esta fuerza constituye el argumento potencial de la diplomacia; en la guerra, el poder dinámico de la nación para la realización de sus políticas. La efectividad de este instrumento depende de su poder, de su carácter y los usos que se le imponga. Nosotros no controlamos su poder. Su carácter es nuestra función especial. Su empleo es asunto ampliamente de nuestra iniciativa en cuanto se declara la guerra. Si descendemos un escalón y consideramos a la Marina como un todo —como un instrumento— y admitimos que su mayor eficiencia sería lograda cuando se la emplee como un todo, más que como un conjunto de partes, llegamos a la conclusión de que podemos formular ideas

definidas calculadas para aumentar la eficiencia.

La Marina es, ante todo, un conjunto de hombres. Los hombres son seres inteligentes, pero sus inteligencias no son iguales; no teniendo inteligencias iguales, no poseen el mismo carácter. Constantemente, la individualidad busca expresarse ella misma. El trabajo inexperto se revela como una carga pesada. Es el asunto de la organización y del entrenamiento lo que torna el esfuerzo en lucha, en esfuerzo armónico; lo que une o refunde las individualidades en una gran individualidad compuesta, en la que cada individuo representa o lleva consigo el espíritu del conjunto, espíritu que debe ser bueno.

Para cumplir estos fines, la organización recurre al Entrenamiento. Este busca sus fines empleando métodos y el desarrollo del conocimiento, juicio y entendimiento en el individuo. En los grados inferiores, este entrenamiento, además del desarrollo del conocimiento compatible con el puesto y funciones del individuo, se acoge al carácter de los métodos de entrenamiento. Hay un modo que es el mejor y más fácil para cargar un cañón, encender una caldera o para realizar cada uno de los actos aislados que, tomados en conjunto, constituyen las actividades internas del buque. Estos mejores modos, prácticas modelo, se derivan del análisis, la observación y la experiencia. El objeto de los métodos de entrenamiento es desarrollar la rapidez, precisión, la acción automática y la eficiencia. La **rapidez**, es para permitir el rendimiento máximo en el tiempo mínimo; la **precisión**, para asegurar la continuidad de acción; la **función automática**, para disminuir los efectos del interés compartido; la **eficiencia**, para producir economía. La acción automática es el resultado del entrenamiento desarrollado en la formación del hábito, lo cual va a ayudar al individuo, descuidando las influencias perturbadoras de la batalla, protegiendo la continuidad de su servicio eficiente. Todo método de entrenamiento está dirigido sistemáticamente a la coordinación del esfuerzo.

El entrenamiento del criterio es la fase más importante que sigue. Muchos actos requieren la aplicación del método modificado por el criterio. Este criterio resulta del entrenamiento. Proviene del entrenamiento de acuerdo con el método. El Comandante emplea un método para manejar su buque, pero el criterio está en juego siempre para modificarle su método. Su criterio resulta, asimismo, del entrenamiento según el método. Pero tratándose del Comandante exige el apoyo de más entrenamiento y un orden superior de inteligencia a causa de la gran variedad de condiciones que influyen su ac-



ción. En ambos casos, sin embargo, el método y el criterio se dirigen hacia la **eficiente coordinación del esfuerzo:** el cañón con otros cañones, el buque con otros buques. En cada fase de la organización y el entrenamiento, la sola meta verdadera es la **eficiente coordinación del esfuerzo.**

A medida que ascendemos la escala de la responsabilidad, el **método** toma un lugar subordinado y crece la importancia del **criterio.** El Comandante General requiere una clase de **criterio** superior a la de cualquier otro individuo en la organización. Pero sobre el **criterio** está el **entendimiento,** la purificación del conocimiento, la experiencia y el carácter, que guía al **criterio.** Es un hecho curioso el que en la mayoría de las Marinas, en ese campo en que la apreciación y el entendimiento tienen que hacer más con la eficiencia, el esfuerzo sistemático para su desarrollo es el más débil, generalmente. Es de gran importancia el entrenamiento de los subordinados para el desempeño eficiente de sus funciones, pero lo es mucho más el entrenamiento de la alta jerarquía para el desempeño eficaz de sus elevadas funciones. Ambos son esenciales a la cooperación inteligente. Ambos son muy necesarios para el empleo de la Ma-

rina como un todo, como un simple instrumento. No debemos olvidar que la paz es aparente para fomentar la apatía hacia las exigencias de una Guerra.

Buscando una guía que pudiera enfocar las ideas relativas a los fundamentos de la conducta militar, nada se ha dado más seguro o mas útil que la concepción de Unidad en todas las fuerzas, en sus miras y medidas y de unidad en el esquema de guerra. Esta concepción proviene, naturalmente, de la concepción de la guerra como un acto nacional en el que todos los recursos de la nación, civiles y militares, deben operar juntos para obtener la victoria. Sólo por la coordinación, se puede asegurar esta unidad de propósito y acción.

En nuestro entrenamiento, especialmente, en la Escuela Superior de Guerra se limita la discusión al logro de la coordinación en la Marina, pero la discusión en términos generales es igualmente aplicable al obtenimiento de la coordinación de las diversas fuerzas o de las actividades de la nación como un todo.

Asumiendo que los fundamentos de la coordinación efectiva son:

a) El conocimiento

b) La habilidad para aplicar el conocimiento, podemos decir que el conocimiento es la base de la acción inteligente. En una organización, la acción fluye del Jefe y no debe ser obstaculizado este flujo por la ignorancia. Es nuestro deber adquirir el conocimiento de la guerra. Nadie discutirá la necesidad del conocimiento de la guerra por parte del Jefe. ¿Por qué es tan importante que un conocimiento semejante penetre en su Comando? Porque no es suficiente que el Jefe tenga habilidad para hacer decisiones correctas, sino que los subordinados, a quienes expresa sus decisiones, deben comprender inmediatamente el significado de la decisión expuesta y estar capacitados para cumplirla en forma rápida, enérgica y bien ajustada. Para esto, cada subordinado debe haber sido entrenado para razonar de la misma manera que razona el Jefe, el cerebro del Comandante debe inculcar en cada cerebro el mismo proceso de reflexión o pensamiento; sus palabras deben transmitir a todos el mismo significado.

Aunque el conocimiento es esencial para la coordinación del esfuerzo, es, quizás, más esencial la dificultad de adquirir la habilidad de extraer de nuestro bagage de conocimientos los elementos necesarios y aplicarlos exacta y prontamente a los rápidos cambios de situación.

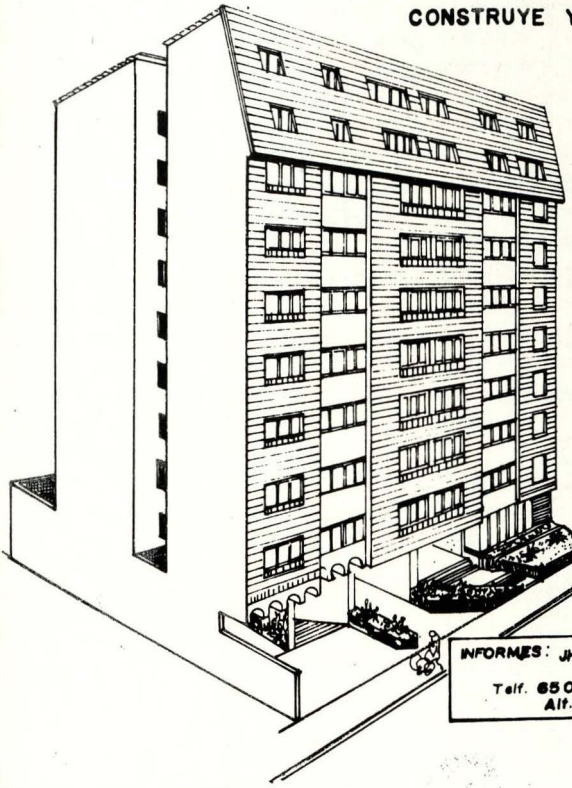
Cuando reconocemos la necesidad del entrenamiento en la aplicación del conocimiento para reforzar el criterio, se siente inmediatamente la necesidad de algún método, de algún sistema de entrenamiento.

MIRAFLORES

CONSTRUYE Y PROMUEVE

PRO INTI S.A

- 3 y 5 dormitorios estacionamiento
- Ascensor, intercom. Telefono
- Acabados de lujo



UBICACION

General Iglesias 141 145
cdra: 9 Av. Pardo
Miraflores



INFORMES: Jr. CHICLAYO 185 CALLAO
Telf. 650393 656236
Alf. Sedepal CALLAO

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA

CONCYTEC

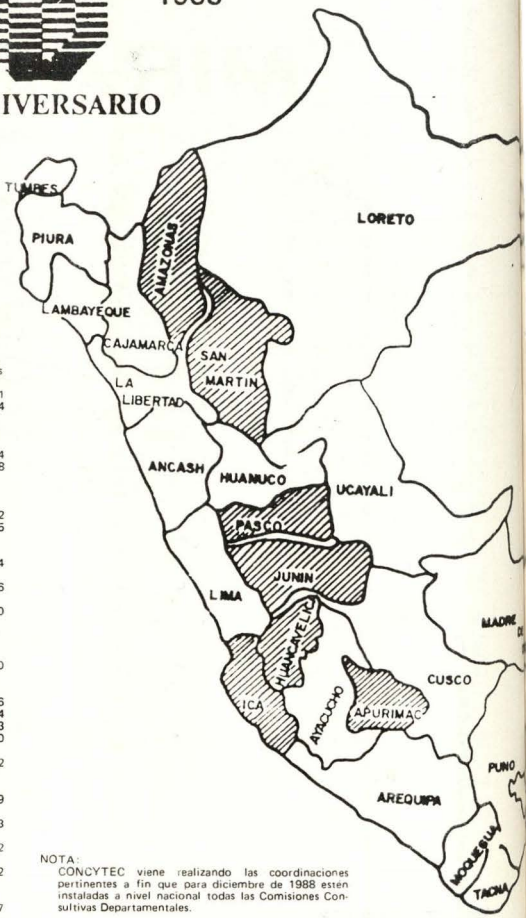
1968 1988

XX ANIVERSARIO

DESCENTRALIZACION EN MARCHA

SUBVENCIONES OTORGADAS POR EL CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA – ENERO – JULIO 1988
(En Miles de Intis)

	Monto	%	No. Compromisos
B. APOYO O SUBVENCION A EVENTOS	109,965.52	15	771
C. SUBVENCION A UNIVERSIDADES Y OTRAS INSTITUCIONES E INSTITUCIONES PARA LA ADQUISICION DE EQUIPO E INSUMOS DE LABORATORIO.	57,995.85	8	154
D. SUBVENCION PARA PUBLICACIONES	104,529.31	15	154
F. BUBVENCION A INVESTIGADORES, UNIVERSIDADES E INSTITUCIONES PARA LA EJECUCION DE PROYECTOS DE INVESTIGACION	63,504.85	9	578
G. SUBVENCIONES ESPECIALES	132,763.20	18	352
H. APOYO A LA IMPLEMENTACION DE CENTROS DE INFORMACION Y DOCUMENTACION	88,743.59	12	275
I. SUBVENCION PARA ELABORAR TESIS, TITULO PROFESIONAL	12,964.92	2	554
J. SUBVENCION PARA EL FOMENTO Y ESTIMULO A LA CREATIVIDAD	6,039.11		36
K. APOYO A LA INFRAESTRUCTURA CIENTIFICA Y TECNOLOGICA DE CENTROS EDUCATIVOS -	20,730.45	3	670
K. APOYO A LA INFRAESTRUCTURA CIENTIFICA Y TECNOLOGICA DE CENTROS EDUCATIVOS - AICITECE	20,730.45	3	670
L. SUBVENCION PARA PASANTIAS	7,148.43	1	116
LL. APOYO A EXPEDICIONES CIENTIFICAS	647.40		4
M. SUBVENCION PARA AYUDANTIAS	8,839.40	1	1,433
N. BECAS DE POSTGRADO EN UNIVERSIDADES PERUANAS	95,644.50	1	1,910
O. BECAS DE APOYO A ALUMNOS SOBRESALIENTES PARA CONTINUAR ESTUDIOS UNIVERSITARIOS	603,00	0	72
P. SUBVENCION PARA INVESTIGADORES EN INSTITUCIONES PERUANAS	5,806.00	1	89
Q. SUBVENCION PARA ELABORAR TESIS DE POSTGRADO	14,334.60	2	313
R. SUBVENCION PARA ESTUIO DE SEGUNDA ESPECIALIZACIO N	1,166.10	0	92
S. PROGRAMA DE PERFECCIONAMIENTO ESPECIAL POR CORTO TIEMPO	8,425.86	1	152
TOTAL	739,851.87	100	8,457



NOTA:
CONCYTEC viene realizando las coordinaciones pertinentes a fin que para diciembre de 1988 estén instaladas a nivel nacional todas las Comisiones Consultivas Departamentales.

Comisión Consultiva Departamental — CONCYTEC
Comisión Consultiva próxima a instalarse
LA CONCERTACION VIA LA CIENCIA Y TECNOLOGIA

Comprendemos que debe existir la mejor manera de desarrollar nuestra habilidad para el Comando. Siendo un asunto de experiencia común, que aprendemos **haciendo**, es evidente que el mejor modo es moroso e ineficaz y para la mayoría, dilatará el aprendizaje hasta un período avanzado de la vida, cuando los hábitos de raciocinio y acción llegan a estar tan arraigados que, fácilmente, no responde el individuo al entrenamiento. Entonces, también, el comando en la guerra es totalmente diferente al comando en la paz y no podemos esperar una guerra para que los Comandantes reciban el entrenamiento requerido. Hoy día las guerras son cortas. La única respuesta posible a la exigencia de entrenamiento del comando en la guerra es el entrenamiento durante la paz de las funciones de dicho Comando. Este entrenamiento debe exigir al individuo actos análogos a los del comandante verdadero en la guerra.

La guerra puede ser comparada a una película cinematográfica, a una serie de cuadros aislados no combinados aún, claramente definidos cada uno.

Si tomamos uno de estos cuadros y mediante la palabra lo describimos, resulta una situación militar en la que debe actuar el superior en la guerra. Es un problema que el Jefe debe resolver. De la solución dependerá la naturaleza del próximo problema que ese Jefe debe también resolver. La serie la forman la situación, decisión, órdenes, nuevas situaciones, nuevas decisiones, nuevas órdenes y así, hasta el fin. De cada gran situación resultan muchas situaciones, que todas requieren este tratamiento, —estudio — decisión — órdenes.

Si imaginamos situaciones y en seguida las sujetamos al tratamiento arriba mencionado, procederemos como un Jefe procede en la guerra. Si suponemos situaciones semejantes a las que ocurren en una guerra posible, con una potencia designada, preparamos nuestras mentes para un conflicto definido. Si las situaciones son numerosas, definidas y bien pensadas, resultará una concepción general de dicha guerra, que será útil para la elaboración de un plan.

A la iniciación de una campaña, la guerra llega a ser dinámica, los contactos con el enemigo implican modificaciones en los planes, las situaciones cambian rápidamente, las operaciones de parte de la fuerza, aunque dirigidas por el plan general del Jefe, están ampliamente gobernadas por la doctrina, deben hacerse las decisiones con rapidez y precisión; una decisión falsa o morosa de parte del subordinado, puede perder la campaña. El entrenamiento en este campo se lleva a cabo por medio de la Carta de Maniobra y el Juego Táctico, aproximándose más estrecha-

mente a las actividades mentales de la guerra. Se extraña, en verdad, el estruendo de los cañones, pero el carácter y la habilidad, combinación del conocimiento y entrenamiento se mantienen en forma clara y definida. Los errores de concepto son las causas usuales de la derrota, pues en la mayoría de los problemas se supone igual destreza en el personal, salvo en el juicio de los Jefes superiores y subordinados.

II. LA MORAL

Hay un elemento que en cierta forma falta en estos ejercicios: la moral. En la guerra, los factores morales constituyen la atmósfera o ambiente en que vive el personal de la flota. Esta atmósfera es penetrada por la opinión pública, por el estado de Patriotismo Natural, por la actitud ofensiva o defensiva. Pero aun, un elemento más cercano y penetrante se encuentra en los hechos del pasado, de los éxitos o fracasos iniciales, la condición física del personal, las condiciones del tiempo, etc. A todas estas influencias está sujeta la autoridad, de suerte que en la guerra actual el curso de los acontecimientos no puede dejar de modificar el valor y la confianza propia, al efectuar las decisiones.

Debemos recordar siempre que, en nuestras decisiones, estaremos procurando desarrollar el criterio y la unidad de la concepción táctica y estratégica para la coordinación del esfuerzo.

Es deseo del autor que, habiendo mencionado el elemento moral, pueda proporcionar un refrescamiento de su significado, el cual es de gran conocimiento de todos los miembros de nuestra institución:

Moral es ese estado del espíritu colectivo de las personas asociadas en la misma empresa, que, inspirado por idénticos ideales, fe en la justicia de la causa común y confianza mutua, conduce a la unidad de entendimiento, simpatía y propósito; a la lealtad y obediencia indiscutible y a la solución de que la misión del grupo se cumplirá aun a costa del sacrificio personal.

Quizás en su aspecto más amplio, puede comprenderse más fácilmente la moral, por comparación con su antítesis, la desmoralización. Desmoralización, es aquel estado del espíritu, tan conocido y comprendido por todos. Reconocemos sus peligros y desastrosos efectos sobre la eficacia. Pero, aunque todos admiten que la desmoralización implica falta de confianza, ausencia de trabajo en conjunto, deslealtad, desobediencia y reducción de esfuerzo, pocos son los que aceptan hasta qué grado, su antítesis, la moral elevada, inspira confianza, asegura la cooperación efectiva, aumenta la eficiencia personal y robustece o reafirma la determinación.

La moral colectiva de una organización es la resultante de los respectivos estados de moral de los individuos que constituyen la organización; pero al aquilatar esta resultante es bien evidente el deber de considerarse la moral respectiva de cada individuo, de acuerdo con el número de personas afectadas por ella. De aquí, que el estado moral del Comandante y Oficiales tenga un efecto vital sobre la moral del personal subalterno.

En la conducción de la guerra, es igualmente esencial que el personal de las fuerzas armadas desee pelear con la eficacia con que ha sido adiestrado. En una fuerza combatiente, la buena moral es como el temple en una espada; es al espíritu lo que la buena condición física es al cuerpo. Con una buena moral en su fuerza, un Jefe puede contar con la mayor parte de su gente, puede asestar golpes del mejor efecto, recibirlos con la menor depresión y sostenerse en todas las circunstancias.

Un civil no puede ser transformado en hombre de armas, simplemente, por vestirle un uniforme, darle armas e instruirle en los principios de disciplina naval. Si mes tras mes, resiste animosamente y con inquebrantable resolución las fatigas y peligros, domina sus nervios y afronta la monotonía de la guerra moderna, existirá, necesariamente, en él, algún poderoso estímulo capaz de neutralizar muchas de las debilidades humanas y de dirigir su voluntad a desear como aspiración suprema, la victoria de la fuerza, de la que sólo es parte integrante.

En todos los fines de la guerra, la moral es un estado de fe. Es la certeza de llegar hábilmente a una conclusión feliz. Es la medida de la confianza del hombre en sí mismo, sus jefes y su causa. Si falta uno cualquiera de los elementos de este trípode, toda la estructura se derrumba.

Esta idea conduce, lógicamente, a un sistema de preparación para el desarrollo de la moral, mediante: la implantación de ideales; el desarrollo de la confianza en los Jefes y el desarrollo de la confianza en sí mismo.

La eficiencia de una Marina como fuerza combatiente depende de la voluntad para luchar de sus miembros componentes y, si es necesario, para morir por las ideas y los ideales.

No sólo hay que dirigir la preparación al desarrollo de la habilidad para pelear, sino que también debe desarrollarse la voluntad de luchar cultivándola. Pocos son los hombres que han nacido luchadores. Muchos pueden haber sobresalido por el estímulo mental de la bravura de los héroes.

El primer paso en el desarrollo moral debe ser, por consiguiente, la implantación de ideales, tales como:

— Ideales nacionales
— Ideales personales
— Ideales profesionales

Los ideales nacionales comprenden el patriotismo, la fe en la justicia de la causa de la nación, el convencimiento de la necesidad del éxito en la guerra, a fin de resguardar el honor nacional, la integridad y el progreso.

Los ideales nacionales son fomentados con la enseñanza de la historia, mediante la educación, relacionada con las miras y políticas nacionales, por la publicidad que se dé a la causa de la guerra y a las acciones de los gobernantes, referentes a los esfuerzos para alcanzar soluciones pacíficas en las disputas internacionales, sin recurrir a las armas.

Los ideales personales comprenden el honor, el valor, la honradez, la devoción por el deber, el sacrificio personal. El grado a que llegan estos ideales personales, en el promedio de los ciudadanos, es, en cierta extensión, dependiente de las características raciales, pero en mayor escala, de la educación y el adiestramiento. En los institutos militares deberá existir siempre un esfuerzo perfectamente definido para inculcarle estos ideales a cada individuo.

Los ideales profesionales, comprenden el conocimiento y la preparación, que se traduce en la confianza por la habilidad personal y en el convencimiento de que cada oficial y tripulante ha sido preparado o adiestrado para realizar la tarea particular que se le ha asignado.

Con el desarrollo de estos ideales viene el reconocimiento de la autoridad y la confianza en los Jefes. Para inspirar esta confianza, un jefe debe haber llevado a cabo acciones con éxito antes. Es preciso que se halle imbuido de una gran personalidad, cuyos elementos deben incluir habilidad, celo, justicia y reputación personal.

En cada grado de la jerarquía del mando es forzoso que haya respeto por los superiores y fe en su habilidad o capacidad para desempeñar eficazmente las funciones que le son encomendadas. Sin esta confianza, los subordinados se inclinan a discutir las decisiones y órdenes del superior y la estructura militar, falta del apoyo de la disciplina, confianza y espíritu de cuerpo, comienza a desmoronarse. No existe, sin embargo, una fase moral más imperativamente necesaria que la confianza en uno mismo.

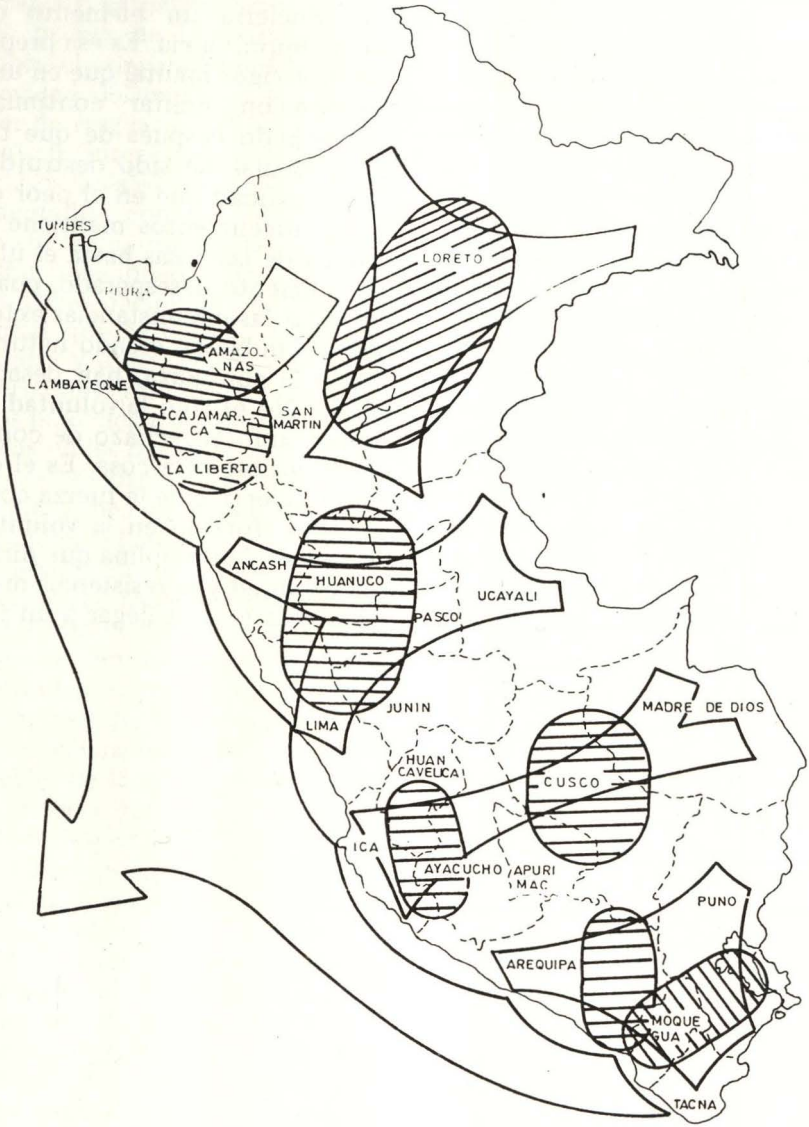
La propia confianza se funda en la educación y la preparación profesional. Por lo tanto, la preparación debe ser de tal extensión y naturaleza, que cada individuo cumpla semiautomáticamente su tarea el día del combate. Es por esta razón que se otorga tanta importancia a los ejercicios de accidentes en el combate. El temor a lo desconocido es principal elemento en la desor-

ganización de las fuerzas combatientes. Por consiguiente, si en los ejercicios diarios podemos anunciar accidentes imaginarios y estudiar los métodos de conducirlos, estableceremos una especie de inmunidad contra la desorganización de determinada ocurrencia que pudiera sobrevenir en la verdadera batalla.

De lo anteriormente expuesto, puede verse que es factible idear un sistema definido de adiestramiento y educación para el desarrollo de la buena moral. Esto deberá incluir un bosquejo de la historia patria, las aspiraciones y políticas, el estudio de las biografías de los héroes nacionales, de las tradiciones del servicio y de los ejemplos de lealtad y sacrificio personal, el establecimiento de tipos elevados de entrenamiento profesional, disciplina y devoción por el deber.

Moral no es, solamente, entusiasmo, ni valor mental, ni espíritu combativo. Es todo y más aún. Encierra un elemento de mayor importancia. Es esa preparación y vigor mental que en una organización militar continúan funcionando después de que todo lo demás ha sido destruído. Es la cualidad que en el peor de los acontecimientos mantiene la marcha de las cosas hasta el último momento desesperado, cuando todas las circunstancias externas que hubieran creado naturalmente la confianza, han desaparecido. No es sólo la **voluntad de vencer**, sino el rechazo de considerar posible otra cosa. Es el carácter colectivo de la fuerza combatiente, forjado en la **voluntad de vencer**, la disciplina que dirige esa **voluntad** y la resistencia mental necesaria para llegar a un fin.

EJES DE POLOS DE DESARROLLO Y DESCENTRALIZACION DEL PERU



LA GEOPOLITICA Y EL DESARROLLO NACIONAL

La Nacionalidad, el territorio y el acerbo cultural del Perú son patrimonio de todos y cada uno de los que buscan trascender en el tiempo y en el espacio, sobre todo de aquellos que están comprometidos con el futuro del Perú, enfrentando los desafíos en el Mar de Grau, los desiertos de sus costas, las punas de la Cordillera de los Andes y las selvas de la Amazonía. Sólo se necesita el sentimiento de peruanidad, el propósito de unión y prosperidad y la fe en la Nación Peruana.

El Autor.

PROLOGO

El comportamiento del hombre está ligado al espacio en donde ejecuta sus actividades y recibe las respuestas según los intentos comparativos y los efectos de los problemas controlables y no controlables de los fenómenos naturales.

Esta premisa relieva la necesidad de analizar tanto el comportamiento del hombre como los efectos de los fenómenos naturales y también de caracterizar la relación Hombre—Espacio que moviliza la evolución mundial, continental y regional entre los Estados—Naciones y al mismo tiempo el dinamismo y vida nacional de un Estado—Nación a través del tiempo.

Todos sabemos que la geopolítica estudia la relación Hombre —Espacio apoyada por todas las

Contralmirante (r)
RAUL PARRA MAZA

ciencias afines al hombre y al espacio para determinar constantes históricas y leyes de la evolución de los Estados—Naciones con sus procesos dinámicos de organización espontánea de eficiencia colectiva y de sus trascendencias endógenas y exógenas.

La aplicación de la geopolítica es función de una filosofía de criterios básicos y de propósitos definidos, específicos, además de las propias realidades nacionales de un Estado—Nación y sus propias vinculaciones. Esta condición exime a la ciencia geopolítica de los defectos y deformaciones que pueda cometer el hombre en su aplicación, a la vez que le da importancia y juega un papel especial y decisivo en el destino del Estado—Nación cuando su empleo es eficiente, efectivo y eficaz.

Por ello, consideramos que tan importante es el estudio de la ciencia geopolítica y su aplicación a un determinado Estado—Nación como la supervivencia misma de ese Estado—Nación, pues con ello se logra introducir formas de análisis y de pensamiento en los profesionales y expertos que les permitan integrar conocimientos, hechos y efectos relacionados con la evolución política, económica y social del Estado—Nación específico y plantear perspectivas orientadoras para un crecimiento de su potencial y poder nacional intervinculados e interpretar sus objetivos nacionales dinámicos, efectivos y trascendentes.

Por estas razones consideramos que toda teorización sobre la ciencia geopolítica es importante y necesaria, pero lo que es imprescindible es su aplicación práctica en paralelo con las estrategias de desarrollo y defensa nacionales en todos los niveles, sobre todo para la consolidación de la conciencia nacional, la integración social y la regionalización del Perú.

CONCLUSIONES GLOBALES SOBRE LA REALIDAD PERUANA

En los muchos estudios e investigaciones sobre la realidad nacional peruana se aprecia lo siguiente:

"Por la historia de la evolución de la Nación Peruana apreciamos que se ha venido conformando a través del tiempo una situación de fractura espiritual y material en el comportamiento de los peruanos, con una dispersión cultural geográfica y de intereses y aspiraciones según el medio ambiente de vida enfrentado a los efectos de los fenómenos naturales controlables y no controlables propios de nuestro territorio y a los resultados obtenidos de las acciones de desarrollo, diferentes a lo esperado y que han establecido un ancestral conflicto social".

Esta realidad ha venido evolucionando desde el tiempo de la conquista del Imperio Incaico, a través de la Colonia Española y de la República, y que ha conformado el conflicto básicamente entre dos sociedades o dos grupos sociales que han venido conviviendo en el Perú.

Estas dos sociedades han estado disputando y distribuyéndose los estrechos espacios nacionales en todos los campos de acción del poder, con un permanente desgaste político, económico y social interno y una evidente vulnerabilidad ante las presiones de la realidad internacional.

Quiere decir que la falta de racional dimensionamiento del problema peruano y la pérdida del objetivo de conciencia nacional está progresiva y generacionalmente llevando al Perú a futuras situaciones de conflicto que se irán auto—incrementando por la dispersión ideo—política de todos los grupos de presión (partidos políticos), los poderes del Estado, las organizaciones empresariales y laborales, etc., al anteponer intereses ideológicos, políticos y económicos por encima de la identidad nacional, verdadero sustento de la supervivencia nacional, hecho que, de persistir esta situación, estará encaminado hacia un conflicto de resultados imprevisibles que coincidentemente propician los grupos interesados en la subversión y el terrorismo.

No cabe duda que todos los peruanos sabemos y sentimos de estas brechas ancestrales en la relación Hombre—Espacio que afectan mayormente los consensos, las concertaciones y en general las acciones de desarrollo que tropiezan ante el gigantismo de los problemas; por ello, el resultado anímico es como una frustración generalizada y un complejo en forma de pecado original que es neutralizado por nuestra idiosincracia muy caracterizada por una denominada "criollada" que no es más que un instinto de incumplimiento y poco respeto por las normas y las leyes que rigen las conductas de la vida individual y la vida en sociedad.

Debemos agregar, que además de percibir y participar en las criolladas, también tendemos a ser contemplativos y proteccionistas de comportamientos ineficientes y poco eficaces y con ello propiciar una desvalorización de las normas de orden y organización de nuestra sociedad, al no corregir adecuada y oportunamente las negligencias, las faltas y los delitos, actuando como que tiramos una piedra al cielo sin interesarnos que luego nos caerá sobre nuestras cabezas.

Para el verdadero cambio que la sociedad peruana requiere es necesario un potencial humano, si no diferente, por lo menos que permita realizar la gran tarea de soldar la ancestral fractura espi-

ritual y material de la Nación Peruana. Para ello, desde ahora, se deberá, en paralelo con las acciones de desarrollo y defensa nacionales, ir transformando un cuasi racismo no declarado de doble efecto, de su estructura mental y de su accionar político, económico y social, en una idea —fuerza de integración y cohesión nacional alrededor de un "impulso generacional" que propicie el efecto multiplicador de despertar las fuerzas latentes disponibles y necesarias. Este es el verdadero compromiso que tenemos y debemos asumir para el futuro.

UNA CONCEPCION GEOPOLITICA PARA EL DESARROLLO PERUANO DESDE LA PERSPECTIVA TERRITORIAL

Tanto en materia de relaciones vecinales y regionales del Perú, como en términos de la reestructuración de las bases que dan forma y personalidad a nuestras Repúblicas, consideramos proponer alternativas de acción que podrían ser emprendidas por el Estado y la sociedad, a fin de estar a tono con el reto del momento actual y del futuro.

Esta concepción contiene los siguientes planteamientos para la acción concertada:

1. "La gran transformación del modelo económico mundial. La conquista del interior, el crecimiento hacia adentro, el reordenamiento territorial y la búsqueda del desarrollo en seguridad".

Sobre esto, consideramos que es imprescindible cambiar el modelo económico inducido e impuesto, tanto por la Organización Internacional del Trabajo como por el Sistema Económico Internacional, en el sentido de transformar una economía, de enclave y exportación desnaturalizada de materias primas, a otra economía de revaluación de los recursos que propicie la ocupación y explotación racional de nuestro territorio manteniendo el equilibrio ecológico y aprovechando el potencial minerológico y energético, vía la utilización dinámica de nuestra geografía y la estructuración de un sistema integrado de comunicaciones y servicios de acuerdo a un nuevo ordenamiento territorial.

2. "La Descentralización, regionalización e integración nacional".

Sobre esto consideramos que hay que descentralizar no sólo administrativamente el aparato del Estado, sino también la localización industrial, financiera y de servicios en las áreas que resulten prioritarias de acuerdo a una auténtica regionalización del territorio, que concilie todos los intereses menudos de las provincias y procure aglutinar racional, progresiva e integradamente los refuerzos y recursos en torno de ejes y polos de desarrollo.

Desde este punto de vista consideramos que el sentido de estos polos y ejes de desarrollo regionales deben ser de naturaleza radial y centrífuga, de manera tal que se puedan entrelazar e integrar entre sí a lo largo y ancho del territorio y con una proyección orientada hacia los puntos focales de nuestras fronteras, donde se perciban las presiones más acentuadas de los impulsos económicos y vitales de los países vecinos y procurar una vinculación balanceada y equitativa.

3. "Una nueva concepción regional e internacional del Perú. Es decir, de la subordinación y de la dependencia cambiar a la integración, cooperación y la interdependencia".

La nueva concepción regional e internacional del Perú debería estar signada por el propósito de integrarnos a una comunidad sudamericana, a la vez latinoamericana de naciones, caracterizada por la solidaridad y cooperación, que es la única vía hacia la interdependencia entre nuestras naciones y a su vez, única opción para superar la subordinación y la dependencia a niveles internacionales mayores.

4. "Una nueva concepción estratégica de la vinculación internacional basada en un equilibrio dinámico de acción y proyección sobre los ámbitos naturales de la geografía del territorio peruano: Mar, Ande y Amazonía".

Dentro del contexto del Perú como país marítimo, es necesario cambiar la concepción estratégica tradicional de la acción internacional del Estado, que se centró parcialmente en la búsqueda de una hegemonía difusa en el Pacífico Sur, por una de visión amplia del océano, como de gran posibilidad de nuestra expansión y proyección económica hacia decenas de naciones que bordean este inmenso espacio marítimo llamado a ser el centro geográfico del desarrollo mundial del siglo XXI, manteniendo a la vez la búsqueda de la hegemonía en el Pacífico Sur.

Asimismo, es perentorio cambiar la prescindencia negligente de todas las élites dirigentes frente al Ande y la Amazonía de nuestro país, dos ámbitos que, no obstante sus hostilidades ambientales, son de irradiación continental que nos vincula con las naciones de América del Sur y, sin duda, le dan carácter al poblador peruano y a su mestizaje.

En este sentido consideramos que la nueva concepción es estratégica, también debería estar al servicio de estas aproximaciones equilibradas y dinámicas sobre estos dos ámbitos naturales que son de naturaleza vinculante con nuestros vecinos.

5. "La articulación recíproca del territorio nacional con los espacios vecinos.— Integración fronteriza, ocupación y poblamien-

to efectivo y fortalecimiento de la seguridad nacional".

Sobre esto consideramos que, lograda la integración nacional y sentadas las bases para un desarrollo económico auto-sostenido y auto-financiado con recursos propios generado de la potenciación de nuestro hinterland, al Perú se le presentará la oportunidad de hacer efectiva la articulación de su territorio con el de los países vecinos dentro de unas relaciones de vinculación e intercambio balanceadas y equilibradas. De esta manera, además de propiciar y obtener una efectiva integración fronteriza también habremos contribuido a crear incentivos a la ocupación y poblamiento de nuestros polos y ejes de desarrollo cercanos a la frontera, lo cual es imprescindible para el logro de la Seguridad Nacional.

6. "Hacia un sistema de relaciones entre Naciones de América del Sur".

Todos los propósitos generales hasta aquí esbozados son inherentes a los posibles contenidos de un "Proyecto Nacional", pues están referidos a la obtención y la ruptura de la dependencia de condiciones externas para el desarrollo auto-sostenido de la economía y la paulatina ocupación y dominio de nuestros territorios, así como de los cambios a introducir en la concepción estratégica de vinculación internacional hacia el contexto regional y vecinal y pasar de una hipótesis de confrontación a una hipótesis de cooperación mutua y complementación al interior y externamente con los vecinos de América del Sur.

EJES DE POLOS DE DESARROLLO Y DESCENTRALIZACION DEL PERU

En relación con lo anterior y respetando las organizaciones regionales y departamentales del Perú, en todo su territorio se estima que existen hasta seis EJES de Polos de desarrollo para el Perú, (ver Cuadro, pág. 65) y su planificación debe considerar concepciones de características radiales centrífugas e integradoras entre unos y otros dentro del propósito de estructurar redes de vasos comunicantes económicos, sociales y de servicios.

1. Eje Septentrional

Podría abarcar los polos de desarrollo de los Departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, provincias de San Martín y la provincia de Bagua del Departamento de Amazonas. Su Polo de Polos debería encontrarse en el vértice formado por la comunicación fluvial y vial que conecte la ciudad de Piura con los ríos Marañón y Santiago, pasando por las ciudades de Jaén y Bagua. Su valor geopolítico radicaría en su potencial para el poblamiento y desarrollo de áreas fundamentales para la consolida-

ción territorial peruana frente al Ecuador, así como para la integración fronteriza con este país.

2. Eje Amazónico

Estaría integrado por los Polos de desarrollo de los Departamentos de Loreto, Amazonas y Provincias de San Martín. Su Polo de Polos debería constituirse en el ámbito del sistema fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Su centro natural se ubicaría en la organización eficiente de nuestra condición amazónica; en la integración vial y fluvial del territorio involucrado; en una adecuada proyección atlántica del Perú; en la articulación directa Napo-Putumayo y sin servidumbre de paso de vía con Colombia y Brasil para la integración económica y social de dicha mesopotamia; el desarrollo del potencial nacional frente a la proyección e irradiación brasilera a través del curso del río Amazonas.

3. Eje Central

Abarcaría los Polos de desarrollo de los Departamentos de Lima, Junín, Pasco, Huánuco y Ucayali. Su Polo de Polos estaría constituido por la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos tributarios del río Pachitea hasta su desembocadura en el río Ucayali y el valle del río Mantaro. Su valor geopolítico radicaría en el hecho de constituir no solamente el hinterland del país sino de su proyección como eje radial de dinamización frente a la aproximación brasilera del núcleo Cruceiro Do Sul.

Por su ubicación resultaría el lugar natural de la posible nueva capital del país.

4. Eje Centro-Meridional

Comprendería los polos de desarrollo de los Departamentos de Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cuzco, Madre de Dios y provincias de ceja de selva del Departamento de Puno. Su Polo de Polos estaría entre el eje de la ciudad del Cuzco y el Valle del río Urubamba. Su valor geopolítico residiría en su carácter de hinterland andino-meridional y su potencial como eje radial múltiple frente a la aproximación brasilera articulada en el eje Porto Bello-Río Branco, así como el desarrollo de los territorios de la Selva Alta y Baja de Bolivia.

5. Eje Meridional

Se conformaría con los polos de desarrollo de los Departamentos de Arequipa, Moquegua, Tacna y provincias antiplánicas de Puno y el Lago Titicaca. Su eje de Polo debería ubicarse en el vértice formado por la proyección vial que vincula las ciudades de Arequipa, Juliaca, Puno y Tacna. Su valor geopolítico radicaría en su potencial como sistema de comunicaciones y de zona franca de producción y servicios agroindustriales e industrial frente al Norte Chile-

no (Arica e Iquique) además de la explotación racional del Lago y la articulación integrada con el Altiplano Boliviano.

6. Eje Marítimo

Comprendería la interconección tierra-mar de todos los polos de desarrollo de los Departamentos de la Costa, con particular gravitación de los puertos profundos de Paita, Chimbote, Callao, Pisco, San Juan y Matarani.

Se trataría de un eje multipolar a partir de dichos Puertos. Su valor geopolítico radicaría en la explotación, almacenamiento y distribución racional de los recursos ictiológicos, de minerales y energéticos, también en el desarrollo naviero de alto bordo y de cabotaje menor; en la proyección económica hacia la cuenca del Océano Pacífico; y en el equilibrio estratégico en el Pacífico Sur a niveles concertados, que haga posible la limitación de la carrera armamentista tradicional en este dominio.

UNA PROPOSICION DE PUNTOS DE CONCILIACION NACIONAL

Para terminar, consideramos que, juntos, los peruanos hagamos una práctica de conciliación sobre ideas, expectativas y reflexiones para que concientemente empecemos a modelar y generar efectos multiplicadores que visualicen las demandas y propicien las acciones para el Perú del siglo XXI. Sobre esto, se plantea algunos puntos de conciliación para nuestra propia reflexión:

1. Identificar la existencia de un cuasi-racismo no declarado entre los grandes grupos sociales que conviven beligerando en el Perú, que está exaltando el fraccionamiento de nuestra identidad y unión nacional geográfica y cultural y que es imprescindible neutralizar y eliminar.
2. Considerar al hombre peruano como el individuo producto del mestizaje que enfrenta los desafíos del Mar de Grau, la hostilidad de sus desiertos costeros, de sus cimas y quebradas andinas y del territorio selvático amazónico aplicando estrategias de desarrollo y defensa en busca de prosperidad, paz, justicia, unidad y autonomía nacional y regional.
3. Considerar perentoria la demanda de cohesión de la Nación peruana alrededor de sus coincidencias por encima de sus diferencias.
4. Promulgar la dación de todo tipo de estímulos para despertar fuerzas latentes de unión-orgullo e identidad nacional en todos los habitantes del Perú.
5. Considerar que el Desarrollo y la Defensa es responsabilidad de todos y cada uno de los peruanos.
6. Dar tratamiento global y unitario de "Desarrollo y Defen-

sa" en todos los niveles de la actividad nacional, dejando de lado la obsoleta dicotomía conceptual.

7. Desterrar de la vida nacional todo tipo de violencia dentro de un mayor alcance de los beneficios del Desarrollo y la Defensa con un equilibrio justo y dinámico de libertad e igualdad para todos los peruanos.
8. Incentivar el interés en la civilidad para cubrir el vacío de los cambios políticos, económicos y sociales que el Perú requiere.

Lo trascendental del tema deja abierta la esperanza de ir conciliando progresivamente nuestras diferencias; para ello, visualizando el futuro del Perú, debemos, desde ahora, reflexionar sobre lo siguiente:

"PARA EL FUTURO DEL PERU, TODOS LOS PERUANOS SOMOS IMPORTANTES".



Señor Empresario:

RETIROS A LA ORDEN!

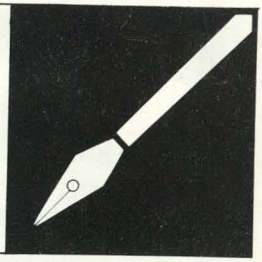
es la gran ventaja.



Retiros a la Orden de MUTUAL PUERTO PUEBLO le permite pagar a proveedores, planillas, girar a terceros, hacer retiros. Igual que un banco pero... con una gran ventaja: su empresa gana la más alta tasa de interés en ahorros! Exacto. Hasta que la orden de pago sea cobrada, los depósitos de su empresa siguen ganando el más alto interés. Algo que sólo puede conseguir con Retiros a la Orden, de MUTUAL PUERTO PUEBLO La Super Mutual.

Mutual
PUERTO PUEBLO *La Super Mutual*

CRONICAS



DE TAL SEÑOR, TAL CABALLEROSO MODO DE SER

(VICEALMIRANTE CARLOS PONCE CANESSA)

H. G. CARDENAS MANDUJANO

Hallábamos en vísperas de la Semana de la Marina en 1985. Aquel día, aún no eran las 08.00 horas. En la oficina de redacciones de DIMAR, los presentes allí ya de lleno en la labor cotidiana.

Pero permítaseme previamente decir que en la actual sede de la Comandancia General de la Marina, la oficina en la que ejerce cargo y funciones el Director de Información se halla separada de su Departamento de Operaciones -que es en donde se preparan las publicaciones de la Dependencia-, ya que éste ocupa parte de los ambientes que correspondió, años atrás, a la Comandancia General de Instrucción de la Marina. Media, entre la una y el otro, a más de un traspatio, una distancia, si bien no considerable, pero distancia al fin. Y más aún, que nuestro Depar-



Vicealmirante AP
Carlos A. Ponce Canessa

tamento se halla en el segundo piso . . .

Bien, regresando a lo que era materia de referencia en las primeras líneas, el ambiente y momentos de trabajo fue quebrado súbitamente aquel día. Un ruido súbito y seco en la manija de la puerta de ingreso. Esta que se abre y, seguidamente, una detención instantánea en el golpetear de las máquinas de escribir y los otros trabajos. Y era que, franqueada la puerta, ingresaba en el laborioso compartimiento el capitán de navío Dn. Carlos Ponce Canessa, oficial superior Director de Información de la Marina aquel año. El, en persona, seguido de un técnico serio y circunspecto . . .

Produjéronse los saludos y las expresiones propias a tal circunstancia:

-Buenos días, Comandante.

-Buenos días, Comandante . . .

Un oficial de mar:

-Señor, buenos días . . .

El Comandante Ponce, como quien sigue un itinerario previamente pensado, se acercó hacia la mesa de trabajo en la que me hallaba. No pude evitar, en lo íntimo, una manifestación de sorpresa, quizá también alguna recóndita inquietud. Es que artículos y/o informaciones que se producen en el Departamento pueden ser, hallándose ya publicados y en circulación, objeto de apreciaciones y criterios del todo personales, vía, precisamente, Dirección de Información . . .

Pero, aparte ello, el día anterior yo le había hecho llegar a él, por intermedio de su secretaria, la amable Sra. Gloria Wu de Gonzales, doce ejemplares de un ensayo que, con el título "**El Caballero de los Mares**", había publicado como contribución personal a la extensa bibliografía del Almirante Grau y los héroes del legendario **Huáscar.** (En mención aparte, la publicación me deparó, pocos días después la íntima satisfacción de ser felicitado me-

diante documento escrito por el Comandante General de la Marina ese año, el Vicealmirante Gerónimo Cafferata Marazzi, la otra destacada personalidad de la Marina víctima de la acción ciega del terrorismo).

En llegando al escritorio que ocupaba, sonriente, con expresión de complacencia y de congratulación, sin palabras, el Comandante Ponce me extendió la mano . . . Al estrechársela, sentí, a la par de un estimulante aprecio, esa sensación de magnanimidad, de la hombría de bien y de su prosapia de oficial de conducción y mando que trasuntaba su persona. Entendí que recibía, a la par de su saludo y manifestación congratulatoria, también la felicitación oficial del Director de Información de la Marina. Que a ello se debía su presencia en la sala de trabajo de las publicaciones de DIMAR . . . Una expresión congratulatoria digna de él, alturada, sincera y sin exteriorizaciones innecesarias, que, igualmente y por mi parte, se lo agradecí con reserva de palabras.

-Señor Comandante. . .

Y realizado así el motivo que lo llevara hasta las áreas de redacción de DIMAR, en donde me hallaba, el Comandante Ponce, tras contestar los saludos de que era objeto se retiró.

La modestia y la ponderación son virtudes que enaltecen y dan relievancia a las personas. El suscrito guardará siempre vivo el recuerdo de este momento con el Vicealmirante Carlos Ponce Canessa, del aliento que ello significó y significará en la persona de quien esto escribe. De acompañarnos él físicamente, acaso también nunca hubiera podido exteriorizar, de modo público, este íntimo reconocimiento a tan digno y ejemplar Oficial Superior que tuvo la Marina de Guerra del Perú.

-Con su permiso, Almirante Ponce.

Hugo G. Cárdenas Mandujano

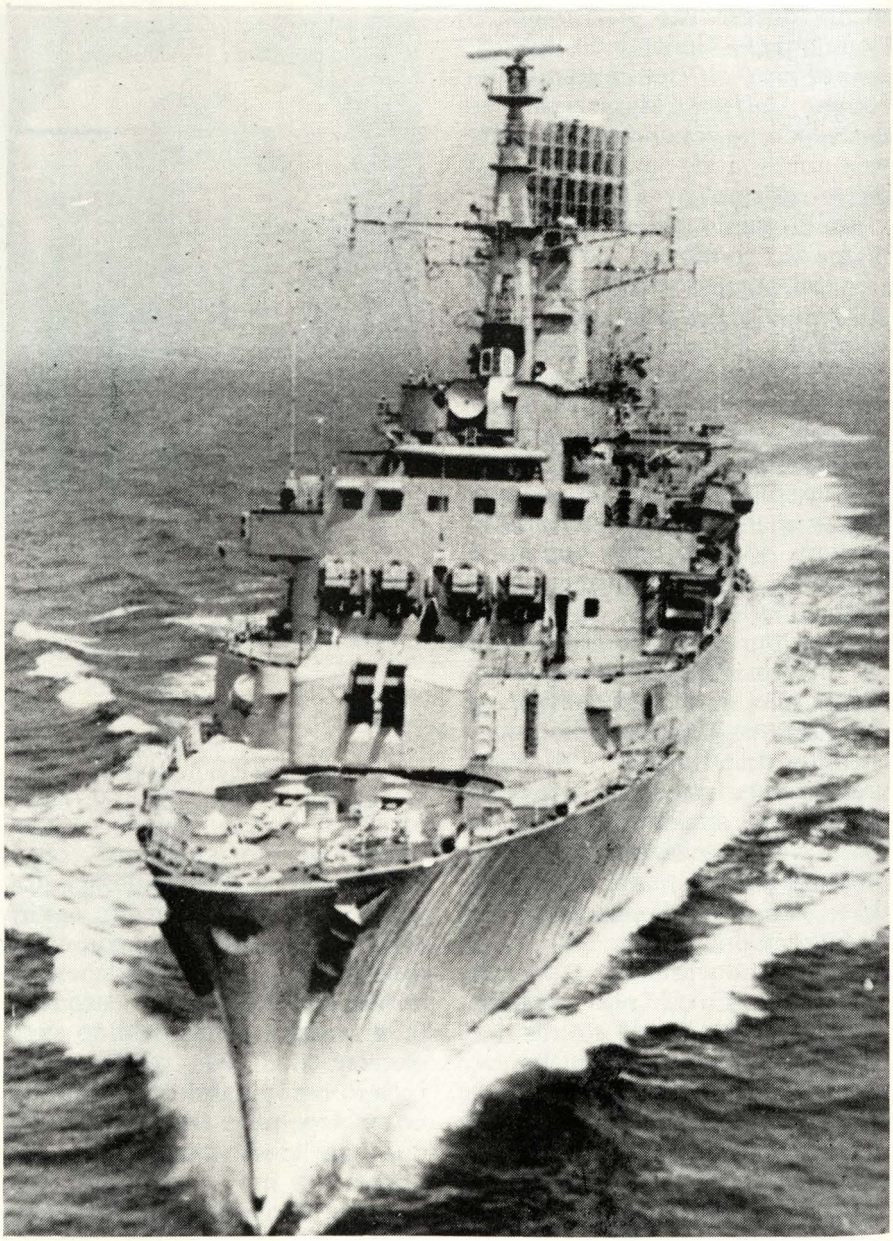


Gran Almirante del Perú
Miguel Grau Seminario

EL CABALLERO DE LOS MARES

Lima, 1985

... un ensayo con el título "EL CABALLERO DE LOS MARES"



INVITADOS



LOS DESTRUCTORES CLASE " COUNTY "

En los primeros años de la década del 50, la Royal Navy inició los estudios para un nuevo Tipo de Destructor que sustituiría a los construidos en Inglaterra, durante la Segunda Guerra Mundial. Es así que surge el diseño de un Destructor que sería destinado a proporcionar una eficaz Defensa Antiaérea a las diversas unidades de la Flota, para lo cual sería necesario dotarlo de los más modernos Sistemas de Misiles Superficie-Aire que estuvieran a disposición de la Royal Navy.

Sin embargo, un Destructor que fuese dedicado única y exclusivamente a misiones de Defensa Antiaeréa habría resultado demasiado grande y muy caro, razón por la cual la Royal Navy optó por construir uno que fuera relativamente mucho más pequeño y por lo tanto más económico.

ALEJO MARCHESSINI
(Corresponsal de la Revista DEFENSA)

Es entonces que nacen los Destructores de la Clase "County", de los cuales se llegaría a construir un total de 8 unidades entre 1959 y 1970.

La primera serie de Destructores de la Clase "County", construida entre 1959 y 1963, estuvo constituida por las siguientes unidades: HMS "Devonshire" (D—02), HMS "Hampshire" (D—08), HMS "Kent" (D—12) y HMS "London" (D—16).

El costo de cada uno de los "County" de esta serie fue de más de 13 millones de Libras.

Por su parte, la segunda serie de la Clase "County" la conformaron los HMS "Norfolk" (D—21), "Antrim" (D—18), "Glamorgan", (D—19) y "Fife" (D—20), los que fueron construidos entre 1962 y 1970 a un costo unitario de 16.8 Millones de Libras.

Es importante anotar que, debido a la situación económica de Inglaterra, a comienzos de 1972, los "County" de la Primera Serie no pudieron ser modernizados y a los pocos años fueron pasados a la Reserva Naval.

Es así que el HMS "Hamphire" fue dado de baja y desguasado a fines de 1976, mientras que el HMS "Kent" fue transformado en Buque de Entrenamiento en 1983.

De otro lado, el HMS "Devonshire" fue hundido en 1984, al ser utilizado como blanco durante las pruebas del misil antibuque Sea Eagle.

Por último, el HMS "London" fue vendido a la Marina del Pakistán, la cual le dio la categoría de Crucero Ligero y lo designó como PNS "Babur" (C—84).

En cambio, los "County" de la Segunda Serie sí fueron modernizados y continuaron prestando servicio en la Royal Navy durante varios años, hasta que finalmente fueron transferidos a la Armada Chilena.

Así pues, en Abril de 1982 el HMS "Norfolk" recibió la denominación de BACH "Prat" (DLG-11), mientras que en Julio de 1984 el HMS "Antrim" se convirtió en el BACH "Alm. Cochrane" (DLG—12).

En Octubre de 1986 el HMS "Glamorgan" pasó a denominarse BACH "Alm. Latorre" (DLG-13) y finalmente, a fines de Diciembre de 1987, el HMS "Fife" recibió la designación de BACH "Blanco Encalada" (DLG—14).

Los Destructores de la Clase "County", cuyo diseño puede considerarse como bueno, tiene una eslora entre perpendiculares de 153.9 m. y una máxima de 158.7 m.

La manga es de 16.5 m. y el calado máximo de 6.3 m; siendo el desplazamiento standard de 5,440 tons. y de 6,200 tons. a plena carga.

En lo que a diseño se refiere, debe mencionarse que en la Clase "County": el Puente de

Mando, la Central de Información de Combate (CIC), la Sala de Máquinas y los Compartimientos para la Tripulación se encuentran cuidadosamente distribuidos, muy bien equipados y brindan ciertas comodidades.

Una característica, no muy conocida, de estos Destructores es que poseen un Sistema de Aire Acondicionado, de diseño especial, que les permite operar aún en condiciones de guerra nuclear.

La tripulación está compuesta por 472 hombres, 34 Oficiales y 438 Especialistas, los cuales están distribuidos en 4 Departamentos, que son: Operaciones, Ingeniería de Armas, Abastecimientos e Ingenieria de Máquinas.

El Sistema de Propulsión utilizado en los "County" es el COSAG, el cual está conformado por: 2 Turbinas de Vapor Engranadas, Modelo AE1, y por 4 Turbinas de Gas, Mod. G6; que proporcionan una potencia total de 60,000 shp.

Asimismo, los "County" están dotados de 2 Calderas Babcok and Wilcox, que trabajan a una presión de 700 PSI y a una temperatura promedio de 950°F.

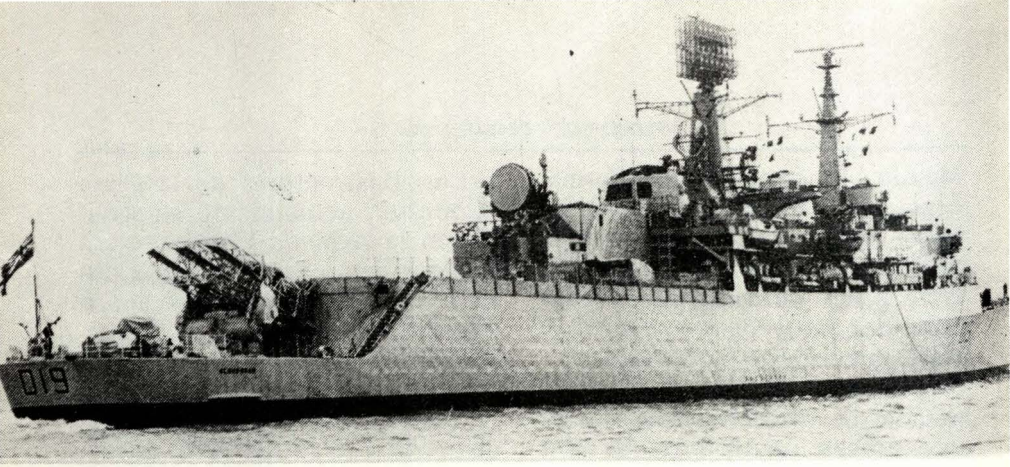
El Sistema COSAG, que en la Royal Navy ha sido sustituido por otros más eficientes, permite a los "County" desarrollar velocidades de hasta 30 Nudos.

De acuerdo con estos datos, se estima que el alcance de estos buques, a 28 nudos de velocidad, sea de 3,500 mn.

Los Destructores de la Clase "County", actualmente en servicio en la Armada Chilena, están dotados de un armamento, relativamente moderno, que los capacita para cumplir misiones de: Guerra de Superficie, Defensa Antiaérea y Lucha Antisubmarina.

Este armamento se compone de:

* 2 Cañones de 4.5", Mod. Vickers Mk. 6.
  Estos cañones, diseñados en 1964, están ubicados a proa en un montaje doble, son completamente automáticos e idénticos a los utilizados por los Destructores Clase "Daring" de la Marina Peruana.
  Tienen una elevación de 80° y una cadencia de tiro de 15 dpm.
  El alcance maximo, en tiro de superficie, es de 13 km. y de 6 km. en tiro antiaéreo.
* 2 Cañones Bofors de 40 mm, Montajes Simples.
  Instalados únicamente en el BACH "Alm. Latorre" en reemplazo de los Lanzadores de Sea Cat.
  Al parecer son de Operación Manual, tienen una elevación de 85°, una cadencia de tiro de 120/160 dpm y un alcance efectivo de 4.5 km.
* 2 Cañones Oerlikon de 20 mm, Montajes Simples.
  Operados Manualmente, tienen una elevación de unos 80°, una cadencia de tiro de 800 dpm. y un alcance promedio



Ex. **H.M.S. Glamorgan.** *Hoy* **BACH Almirante Latorre.**

de 1.8 km.
Estos cañones, al parecer ubicados a la altura del primer mástil, pueden disparar munición de alto poder (HE), blindada (AP) o incendiaria.

* 4 Lanzadores Simples de Misiles Antibuque Exocet MM-38.
Estos misiles, instalados a partir de 1974, se ubican encima de los cañones de 4.5" y permiten a los "County" entablar combate contra unidades de mayor porte.
El Exocet MM-38, de guiado automatico, tiene 5.2 m. de largo y un peso aproximado de 750 kg.
Esta propulsado por un motor de combustible sólido que le proporciona una velocidad aproximada de 0.9 Mach y un alcance de 23 mn.

* 1 Lanzador Doble de Misiles Antiaéreos Sea Slug Mk. 2.
Ubicado a popa, actualmente se encuentra operativo en el BACH "Prat", el BACH "Alm. Cochrane" y en el BACH "Alm. Latorre".
El Sea Slug Mk. 2, que tiene una limitada capacidad antibuque, es fabricado por la British Aerospace y tiene un largo de 6 m.
La velocidad máxima que puede alcanzar el Sea Slug es de 2.0 Mach, siendo el alcance de 26 mn.

* 2 Lanzadores Cuádruples de Misiles Antiaéreos Sea Cat.
Se encuentran instalados, a la altura de la estructura de popa, en los BACH: "Prat", "Alm. Cochrane" y "Blanco Encalada".
El Sea Cat tiene un largo de 1.50 m; un peso de 64 kg. y un alcance de 3.2 mn.
Este misil, guiado por radar, fue utilizado por la Royal Navy durante la Guerra de las Malvinas, apuntándose el derribo de por lo menos 6 aviones argentinos.

* 2 Montajes Triples de TLT ASW.
Del Tipo STWS, para Torpe-

dos Mk-44, está operativo en el BACH "Alm. Latorre" y en el BACH "Blanco Encalada".

El Mk-44 tiene una longitud de 2.60 m., un diámetro de 324 mm y un peso de 196.4 kg.

Es del Tipo Acústico, desarrolla hasta 30 nudos de velocidad y tiene un alcance de 5.5 km.

* 1 Helicoptero ASW.

Al parecer se trataría de un SA 365 Dauphin 2 o de un AS 332 Super Puma.

En lo que a Equipos Electrónicos se refiere, estos buques cuentan con un sistema completo de navegación y comunicaciones, que complementa los sistemas de armamento y satisface la necesidad de obtener la información requerida con rapidez y eficiencia.

Aquí es importante mencionar que durante el combate los "County" son controlados desde la Central de Información de Combate (CIC), altamente computarizada, en donde se procesan todos los datos que proporcionan los radares y sonares instalados a bordo.

Es gracias a estos datos que el Comandante del buque, apoyado por sus Oficiales, ordena las maniobras tácticas y se asegura de sacar el máximo provecho del armamento disponible.

Revista de Marina

NOTA INFORMATIVA

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Se hace de conocimiento de nuestros suscriptores que, a partir del mes de octubre del año en curso, el nuevo monto de aportaciones por suscripción será:

a) En el caso del personal de la Marina, descontable por planillas, el descuento mensual será de Doscientos Cincuenta 00/100 intis (I/. 250.00) y,

b) En el caso de nuestros otros sucriptores, igualmente, la aportación bimestral será de Quinientos 00/100 intis (500.00).

Lima, agosto de 1988

LA DIRECCION

CARACTERISTICAS

DESPLAZAMIENTOS
Standard: 5,440 Tons.
A Plena Carga: 6,200 Tons.

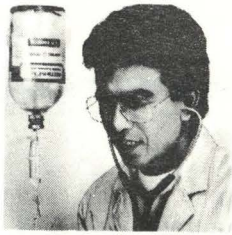
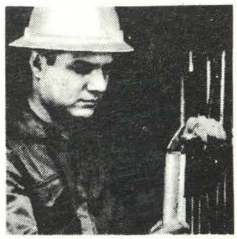
DIMENSIONES
Eslora Total: 158.7 m.
Entre Perpendiculares: 153.9 m.
Manga: 16.5 m.
Calado: 6.3 m.

PROPULSION
Maquinaria Principal:
Sistema COSAG
2 Turbinas de Vapor Engranadas, Modelo AE1
4 Turbinas de Gas, Modelo G6
Calderas:
2 Babcok & Wilcox

PRESTACIONES
Velocidad Máxima: 30 Nudos
Alcance: 3.500 mn a 28 Nudos
Potencia: 60,000 shp

DATOS VARIOS
Capacidad de Combustible: + 700 Tons.
Hélices: 2
Tripulación: 472: 34 Oficiales
438 Especialistas

	BACH "Prat" - BACH "Alm. Cochrane" BACH "Alm. Latorre" - BACH "Blanco Encalada"	PNS "Babur"
ARMAMENTO		
Artillería:	2 Cañones de 4.5", Mod. Vickers Mk. 6 Montaje Doble 2 Cañones Bofors de 40 mm Montajes Simples 2 Cañones Oerlikon de 20 mm Montajes Simples	4 Cañones de 4.5" Mod. Vickers Mk. 6 Montajes Dobles
Misiles:	4 Lanzadores Simples de Misiles Antibuque Exocet MM-38 1 Lanzador Doble de Misiles Antiaéreos Sea Slug Mk. 2 2 Lanzadores Cuádruples de Misiles Antiaéreos Sea Cat	2 Lanzadores Cuádruples de Misiles Antiaéreos Sea Cat
Armas Anti-submarinas:	2 Montajes Triples de TLT	
Aeronaves:	1 Helicóptero ASW Aerospatiale SA 365 Dauphin ó Aerospatiale AS 332 Super Puma	1 Helicóptero ASW Westland Sea King, Mod. Mk. 45
RADARES		
Vigilancia Aérea:	RN Tipo 965M	RN Tipo 965M
Superficie:	RN Tipo 992R	RN Tipo 992Q
Control de Tiro:	RN Tipo 901 RN Tipo 903 - Integrado al MRS. 3 RN Tipo 904 - Integrado al GWS. 22	RN Tipo 903 - Integrado al MRS. 3 RN Tipo 904 - Integrado al GWS. 22
Navegación:	RN Tipo 1006	RN Tipo 978
SONARES:	RN Tipo 182 RN Tipo 184	RN Tipo 176/177 RN Tipo 182 RN Tipo 192
ECM	Mk. 36 Super RBOC	






esté donde esté nos dedicamos a usted

Entre ya, venga sí, lo sabe bien... somos Gente de Confianza y nos dedicamos a usted esté donde esté. Le ofrecemos la excelencia de nuestro servicio.

Hemos creado un estilo especial de hacer las cosas, siempre adelantándonos a sus requerimientos, poniendo a su disposición más de 250 oficinas en todo el Perú, la red más completa de lo último en cajeros electrónicos: TELEBANCO y casi un siglo de experiencia.

Sí, nos dedicamos a usted.



gente de confianza

BANCO DE CREDITO

EL BANCO

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

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

- Agenciamiento de naves.
- Estiba y desestiba.
- Desaduanamiento de mercadería.
- Transportes y Trámites Documentarios.
- Comunicación interpuertos.

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.

CIE

cía. internacional de embarques s.a.

Oficina Principal:

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

BITACORA

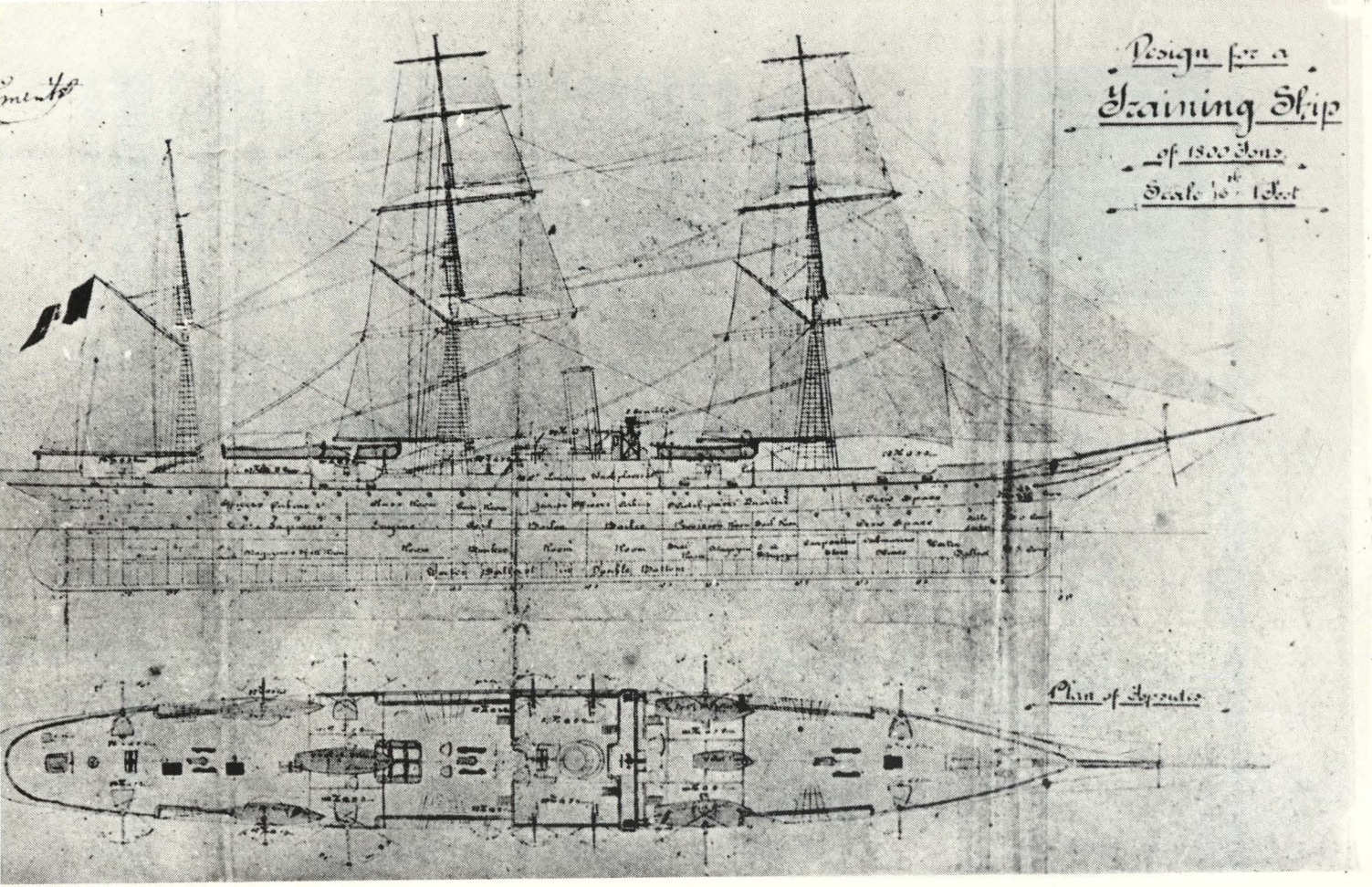


LIGA PATRIOTICA NAVAL

BUQUE - ESCUELA VELERO PARA NUESTRA MARINA (1908)

En vista del notable incremento que va alcanzando esta Liga, y con el objeto de orientarse de una manera conveniente, su Secretario el Capitán de Corbeta señor Augusto R. Pimentel, se dirigió por escrito, hace poco, a las principales casas constructoras navales del continente europeo, con el fin de adquirir datos precisos acerca del precio, características y demás detalles de un buque escuela adaptable a la Marina y condiciones de nuestro país.

La primera respuesta recibida por el Secretario de la Liga ha sido de la casa Armstrong, cuyo director además de enviar un plano, cuya reducción damos a conocer a nuestros lectores, y detallar las principales características de un buque escuela, manifiesta en la carta que también publica-



Diseño y detalles del Velero propuesto.

mos, ciertas consideraciones que son esenciales si se tiene en cuenta que el valor de ese buque ha de ser cubierto por medio de erogaciones.

Los documentos a que hacemos referencia, son los siguientes:

Elswick Works. New Castle on Syne.

Febrero 5 de 1908

Señor Secretario de la Liga Patriótica Naval
Callao

Señor:

En contestación a su atenta de 25 de Agosto último, tenemos el agrado de poner en su conocimiento el costo de un buque escuela que llene las condiciones que usted especifica.

Adjúntole los detalles y planos del barco que proponemos y que llena los requisitos en referencia.

Como el andar de 17 nudos que usted señala nos parece un tanto excesivo para un buque escuela y teniendo en cuenta un precio más equitativo, le damos a conocer el costo de buques de 15 y 13 nudos única diferencia existente entre los de ese tipo.

Un buque escuela cuyas máquinas desarrollen un andar de 17 nudos alcanzaría un precio de 167,000 libras. Un buque de 15 nudos de andar costaría 152,000 libras. Finalmente el valor de un buque cuyo andar fuese de 13 nudos, costaría 8,500 libras menos que el anterior, es decir, 143,500 libras.

Si el barco elegido fuese construido para desarrollar cualquiera de las dos últimas velocidades, es natural que sus calderas y máquinas sufran ligeras modificaciones.

En los precios arriba indicados, van incluidos los del armamento, su instalación y alumbrado eléctrico; no así los de armas menores, aprovisionamientos, instrumentos náuticos, quirúrgicos, vajilla y artículos para camarotes.

También adjuntamos una especificación del armamento del buque que nos ocupa. A este respecto debemos hacer algunas observaciones.

A los cañones de 12 libras (76 m/m.) se le puede dar, si se desea, una velocidad inicial de 2,700 pies por segundo que es la adaptada por el gobierno inglés para esa clase de cañones.

A los cañones de 57 y 47 m/m también se puede dar mayores velocidades iniciales, pero no lo recomendamos, por ser el rol peculiar de estos cañones el repeler ataques de torpederas. Aun cuando el gobierno inglés no emplea protecciones en esta clase de cañones, nosotros

creemos conveniente dotarlos de ellas por constituir un medio de defensa contra los shraphell y fragmentos de bombas.

Tenemos el honor de ser de usted atento S.S.

Por W.S. Armstrong, Whitwork & Coy Ld.

A. Noble

Trazado Nº. 549

Diversos puntos del trazado de un buque–escuela de 1800 toneladas
Dimensiones aproximadas

Eslora entre perpendiculares	270 pies
Manga	40 pies
Puntal	24 pies
Calado a proa	12 pies
Calado a popa	16 pies
Desplazamiento	1800 tons.

La construcción será cuidadosamente estudiada y de acuerdo con los adelantos modernos y los requisitos exigidos por el almirantazgo inglés.

El material empleado en su construcción será el acero; estará dividido en gran número de compartimientos estancos y el doble fondo dispuesto de manera de poder usar lastre de agua.

A popa del buque, en la cubierta principal, se instalarán los alojamientos de los Jefes y Tenientes Primeros. En la cubierta inferior, los de maestranza e ingenieros subalternos, y a proa de la misma cubierta un compartimiento **ad hoc** para los guardiamarinas. Los sollados de la marinería se situarán a proa de la cubierta principal y baja.

Se dispondrán en la cubierta principal tres salones para clases así como también la enfermería, cocinas necesarias, lavabos, servicios higiénicos, etc.

Armamento.– Será el siguiente:

4	cañones T.R. de	101 m/m
4	" " "	76 m/m
4	" " "	57 m/m
2	" " "	47 m/m
2	" " "	37 m/m

1 tubo lanza torpedos

Los cañones de 101 m/m serán montados en la cubierta superior, distribuidos en ambas bandas con un campo de tiro de 120º.

Los de 76 m/m serán montados en la cubierta principal a proa y popa y tendrán un campo de tiro de 120º.

Los cañones de 57 serán emplazados en la toldilla y su campo de tiro, como el de los anteriores, será de 120º.

Los de 47 y 37 estarán convenientemente dispuestos con un campo de tiro de 120º.

El tubo lanza torpedos será colocado en el compartimiento de guardiamarinas y su disposición será tal que podrá hacer lanzamiento por ambas bandas del buque .

Se proveerá al buque de dos proyectores eléctricos de tipo moderno, instalados en el puente.

Máquina.— Será de triple expansión y de suficiente poder para desarrollar un andar de 17 nudos en la milla medida. Llevará una hélice de dos palas reversibles.

Calderas.— Llevará cuatro: dos cilíndricas de un solo frente, una Belleville y otra Babcock y Wilcox.

Provisión de carbón.— La provisión normal correspondiente al calado del plano y con la que se le cargará en las pruebas de velocidad será de 150 toneladas existiendo espacio suficiente para cargar 300.

Arboladura.— Será de barca, provista de gran superficie de velamen.

Botes.— Llevará los siguientes:

Un bote de vapor de .... 28 pies
Dos falúas de ..... 26 pies
Un guig de ..... 38 pies
Una chalupa ..... 27 pies
Un chinchorro de ..... 16 pies

Las falúas, guig, y chalupa se izarán por medio de pescantes, y el bote de vapor y chinchorro por medio de las plumas.

Aparatos de Gobierno.— Se instalará uno a vapor y otro a mano. Ambos estarán convenientemente dispuestos para pasar rápidamente de uno a otro sistema.

Bombas a vapor.— Su disposición a bordo estará sujeta a las prescripciones del Almirantazgo inglés.

Ventilación.— Los aparatos para la ventilación serán del mejor tipo; disponiéndose racionalmente a fin de conservar una temperatura conveniente en los pañoles y alojamientos, aún en los lugares cálidos.

En general el contrato comprenderá:

Casco y cubiertas.
Máquinas y Calderas.
Artillería.
Instalaciones eléctricas.
Arboladura.
Anclas y cadenas.
Embarcaciones.
Utiles de cocina.
Quedando fuera de él:
Aprovisionamientos.
Artículos de consumo.
Utensilios personales.

Próximamente la Liga recibirá las respuestas de otras casas constructoras, las que como es natural, enviarán los planos y detalles que servirán de guía al personal

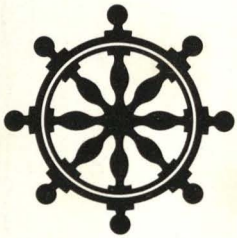
de dicha junta, en la realización del patriótico fin que hoy persigue.

En vista de la labor que los miembros de esta junta realizan de manera tan eficiente, y del entusiasmo que se ha manifestado en el pueblo de manera tan positiva, no dudamos que esta vez se traduzca en no lejana realidad lo que hoy, para muchos, es un ideal.

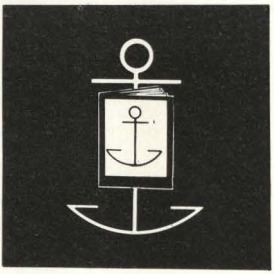
Aún no deseamos hacer apreciación alguna a este respecto por juzgarlo prematuro. Para ello esperamos establecer un paralelo entre las varias propuestas de las casas constructoras, y las modificaciones que, a este respecto, deben emitirse.

De REVISTA DE MARINA, Noviembre-Diciembre de 1907.

DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU



DIRECTOR
Capitán de Navío
Oscar Ramos Montoya

SUB DIRECTOR
Capitán de Fragata
Eduardo Cavassa Arenas

JEFE DE EDICION
Capitán de Corbeta
José Castro Bracamonte

Dirección y Administración:

Dirección de Información
de la
Marina

Jefe de Redacción
Dr. Hugo Cárdenas M.

Coordinación de Edición
y Diagramación
T2. Gra. Elmer Córdova P.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA MARINA

Teléfono 635151 – 240 –134
Av. Salaverry, Cdra. 24
Lima - Perú

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

ABRIL S.A.

Revista de Marina

Fundada en 1907

Año 81
Segundo Semestre de 1988
Nº 2

ISSN 1012-8247

Volumen Nº 382

SETIEMBRE - OCTUBRE 1988

CONTENIDO

Pág

EDITORIAL

MARINA DE GUERRA: SU CONTRIBUCION AL DESARROLLO NACIONAL 100

ARTICULOS

INFANTERIA DE MARINA COMO FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO 103
Tte. 1ro. Mario Sánchez Debernardi

HISTORIA Y FUTURO DEL AVION TRACKER 109
C. de C. Luis Alfaro Garfias

¡HABIENDO SIDO USTED ENCARGADO DEL MANDO!... 117
C. de N. Fernando Casaretto Alvarado

PRINCIPIOS DE EFICIENCIA PERSONAL 131
C. de F. Hugo Jiménez Román

LA MARINA FRENTE A LA CRISIS 145
C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez

PINCELADAS DE UN HEROE 155
C. de N. José García Valdivieso

LA FLOTILLA DE PATRULLERAS DE LOS ESTEROS EN EL CONFLICTO DE 1941 165
C. de F. (r) Salvador Mariátegui Cisneros

CRONICAS

NEGROS EN LA GUERRA CON CHILE 175
C. de N. (r) José Valdizán Gamio

BITACORA

PRESENTACION DE LA **REVISTA DE MARINA** (AÑO 1907) 179

EDITORIAL



MARINA DE GUERRA: SU CONTRIBUCION AL DESARROLLO NACIONAL

Además de defender la integridad territorial y la soberanía, otras formas de velar por la seguridad de la Nación están dadas por la observancia del necesario clima de paz y unión que hagan factible la consciente determinación y los esfuerzos del país orientados al desarrollo. Es decir, el orden social y el trabajo en la paz como premisa y consecuencia, respectivamente, para una armónica vida comunitaria.

El orden social implica el reconocimiento y el acatamiento pleno del orden legal establecido. En otras palabras, el respeto y la obediencia a los mandatos de la Constitución Política del Estado, así como el respeto de las leyes y normas de obligado cumplimiento en el seno de la colectividad. El orden social, desde otra consideración y valoración, es el supuesto primero de la actividad comunitaria racional y diligentemente orientada al mejoramiento y la prosperidad nacional. Es decir, el esfuerzo positivo que entraña el trabajo promotor y coherente de corto y largo plazo para coadyuvar al desarrollo del bien común y, por ende, del desarrollo nacional.

La comunidad política que anhelamos, para nuestros hijos y para las futuras generaciones del Perú, requiere del esfuerzo social reflexivo y definido espíritu patriótico, además del trabajo responsable y de proyección. Esfuerzo y trabajo que sólo pueden alcanzar efectiva y laudable cristalización en el seno de las colectividades cuyos miembros integrantes vivan y coexistan en real armonía, es decir, sin perturbaciones ni contradicciones negativas.



Pleno imperio de la ley en aras del estado social deseable , de orden, de convivencia pacífica y creadora, para que pueda hacerse factible y lograrse el trabajo consciente y encausado hacia el progreso de la comunidad nacional. En correspondencia a estos imperativos, la Marina de Guerra cumple, merced a sus políticas de acción emanadas de sus Mandos y con el actuar de su personal, un rol protagónico en la dinámica del país. Nos referimos, dentro de este aspecto a sus realizaciones en el área de Acción Cívica. En cumplimiento de este imperativo, sus unidades, sus dotaciones y sus equipos llegan a los poblados del litoral, del altiplano y a los caseríos aledaños a los ríos de la amazonía, a las comunidades y asentamientos humanos de otras regiones del país, llevando ayuda médica y apoyo tecnológico en diversas formas y expresiones de asistencia social.

De allí que la celebración del día institucional de esta Fuerza tutelar de la patria --8 de octubre— nos dé motivo, una vez más, para reflexionar en el quehacer permanente de la institución, cuando estamos acercándonos al umbral del tercer milenio.

Semana de la Marina, Octubre de 1988



ARTICULOS



INFANTERIA DE MARINA COMO FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO

Teniente Primero
MARIO SANCHEZ DEBERNARDI

Desde la creación de nuestra Infantería de Marina, el esfuerzo de entrenamiento y equipamiento de ésta se ha orientado principalmente hacia la preparación del personal y material para un desembarco anfibio, además de la Defensa de Costa y, en los últimos años, para la defensa interna del territorio, debido al fenómeno de la subversión que se ha presentado en el país en esta última década, contándose actualmente con una Fuerza altamente capacitada, eficaz y preparada para afrontar cualquier misión o contingencia.

Pero hagámonos las siguientes preguntas: ¿Tenemos la capacidad de distraer parte de nuestras Unidades Navales con el fin de escoltar a una Fuerza de Desembarco Anfibio hacia las costas de un probable enemigo y realizar un Asalto Anfibio?, ¿Tenemos capacidad y movilidad suficiente para reaccionar rápidamente y sofocar cualquier intento de incursión por nuestras

fronteras o a puntos vitales del país? Desde el punto de vista subversivo, ¿podemos neutralizar, empleando un tiempo mínimo, el accionar de delincuentes terroristas (DDTT) en cualquier punto del territorio?

Aparentemente, debido a los medios existentes, las respuestas a todas estas preguntas no serían del todo positivas. Pero, ¿necesitamos acaso otra Fuerza dentro de la estructura actual? Nuestra realidad como país pobre nos debe hacer reflexionar y obligarnos a buscar soluciones viables, empleando los escasos recursos, de personal y económicos con los que contamos.

El presente artículo examina someramente un cambio que podría adaptarse a nuestra realidad, esperando que los lectores tomen estas ideas de una manera positiva y profesional.

Las acciones de los Estados Unidos en Granada, las operaciones israelíes en el Líbano e inclusive las acciones británicas en las Malvinas, han demostrado la eficacia de una Fuerza liviana de despliegue rápido. Todo lo contrario se demostró hace apenas unos meses en la zona del Alto Huallaga, lo cual se hubiera podido evitar si se hubiese contado con una unidad de combate de este tipo.

El concepto se basa en mantener una Fuerza altamente móvil, ya sea aerotransportada o helitransportada, con personal profesionalmente entrenado y disciplinado, capaz de iniciar una operación ofensiva o defensiva en el más breve plazo, con un alto poder de fuego, dentro de las limitaciones de peso y transporte que este tipo de unidad requeriría, asi como el abastecimiento mínimo indispensable para sostener combate hasta la llegada de Unidades de mayor poder y peso.

Basándose en la disciplina, alta moral y profesionalismo a toda prueba que siempre ha caracterizado a nuestros Infantes de Marina, agregando a esto la experiencia de combate obtenida en los últimos años, debido a la situación actual del frente interno, se podría estudiar la factibilidad de asignar este misionamiento a la Fuerza de Infantería de Marina. Esto ocasionaría cambios, tanto en la estructura y doctrina de ésta, así como en algo del equipamiento actual, además de las coordinaciones y planeamiento con otros Institutos de la Fuerza Armada para el desarrollo de este tipo de operaciones.

Llegar a equipar una Unidad del tamaño de una Compañía para esta tarea, tendría un índice costo/efectividad excelente. Es decir que con una inversión relativamente baja, se podría adquirir el material necesario para equiparla. Se debe pensar en que el equipo individual del combatiente debe ser lo más ligero posible, así como el armamento individual y de apoyo que se llevaría a una misión.

Existe actualmente en el mercado, equipo y armamento que reúne características óptimas, tanto de peso como de máxima eficacia para operaciones de este tipo. EL KEVLAR, por ejemplo, es un material flexible, liviano y cinco veces más fuerte que el acero, utilizado para la confección de cascos y chalecos antibalas. El arma orgánica de Infantería de Marina, el FAL 7.26, a



pesar de ser un excelente fusil, es muy pesado para este tipo de operaciones. Una alternativa podría ser el fusil austríaco STEYR AUG (Figura 1), fusil extra ligero calibre 5.56, de 760 mm de largo, el cual utiliza cacerinas plásticas de treinta ó cuarenta proyectiles, con capacidad de adaptarle miras, visores nocturnos o designadores láser. Asimismo se tiene el STEYR HBAR, fusil extraligero con cañon reforzado, cacerina plástica de cuarenta proyectiles y bipie ligero; un excelente reemplazo

para el FAP 7.62. La calidad, tipo y precio de armas y equipo de apoyo existente en el mercado es muy variado, pero en general se podrían utilizar morteros de 60 mm tipo comando, lanza cohetes antipersonales y antitanque descartables, lanza granadas multiples de 40mm, misiles portatiles tierra - aire descartables, etc. Todo esto dependiendo de la misión, enemigo, terreno y tiempo en que se desarrolle la operación.

Para darle movilidad en tierra a esta unidad, se podrían utilizar motocicletas, así como vehículos tipo Jeep o areneros, con la opción de montarles un cañon de 82mm, 106mm o ametralladoras pesadas para apoyo de fuego cercano (Figura 2).

Los helicópteros porta tropa y artillados juegan un papel preponderante en este tipo de operación, por la alta movilidad que le da este tipo de transporte a una Unidad de Combate.

Actualmente la Fuerza Aérea Peruana y la Aviación del Ejército Peruano, cuentan con estos helicópteros, los cuales, mientras la Marina adquiera sus propias aeronaves, podrían transportar a esta unidad hasta la zona de asalto.

Asímismo, para operaciones de largo alcance, donde el aterrizaje de aeronaves de ala fija sea posible, la Fuerza Aérea Peruana cuenta con aviones tipo Hércules, Búfalo y Antonov para transporte de personal y carga. Cabe recalcar que para la adquisición de material pesado, o de gran volumen, como por ejemplo, vehículos, cañones, etc., se deben considerar las características de las aeronaves en que van a ser transportados (dimensiones del compartimento de carga, peso máximo de carga, etc.) con el fin de que al momento de efectuar el planeamiento, para cada tipo de misión se pueda determinar qué tipo de aeronave se debe utilizar y qué material y cantidad de personal puede cargar, evitando asi que, por ejemplo, se adquiera un vehículo blindado y artillado que por sus dimensiones y/o características, no quepa ni en un avion Hércules.

Por otra parte, se debe considerar que por el misionamiento que tendría una unidad de este tipo, debería dársele autoridad suficiente al Comandante de la Unidad o al Comandante de Guardia efectiva mas antiguo en Marina al momento de presentarse una situación de emergencia, para tomar la decisión de activar los Planes y Procedimientos Operativos Vigentes, mientras se realizan paralelamente las gestiones a los mas altos niveles (Comandante General, Ministro de Defensa, Presidente de la República), esto con el fin de que no exista tiempo muerto y que cuando la decisión final sea tomada, el avance en la operación esté bastante adelantada.

La Guerra moderna es muy complicada y todo lo anteriormente expuesto ésta basado sólo en supuestos y en una forma general, ya que un cambio como el aquí planteado, requeriría de un estudio mucho más profundo y al más alto nivel de planeamiento.

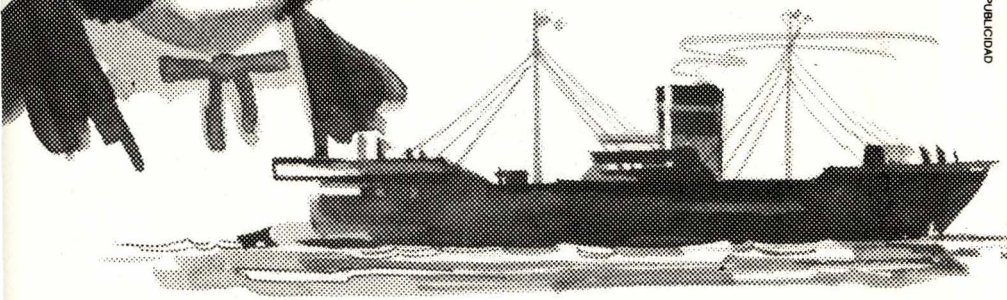
Finalmente diremos que se deben examinar posibles cambios, ser realistas y buscar ideas innovadoras que optimicen los escasos recursos con los que cuenta nuestra institución.

"Nunca tuvo una estela más luminosa un barco, como la estela que dejó tu nave..."

José Gálvez



Es verdad
El sacrificio del Huáscar dejó una gran estela.
Un gran ejemplo que nuestra Marina de Guerra ha sabido recoger.
Por eso, al cumplirse 109 años de la inmolación del Gran Marino y su nave, el Banco de Crédito saluda a la Institución que a través del tiempo hace honor a tan gloriosa tradición.



PROPERU PUBLICIDAD

BANCO DE CREDITO
FINANCIERA DE CREDITO


180

HISTORIA Y FUTURO DEL AVION TRACKER

Capitán de Corbeta
LUIS ALFARO GARFIAS

En agosto de 1976, cuando el Escuadrón Antisubmarino VS–37 tranfirió su último Tracker S–2G al campamento de almacenaje en Davis Monthan, marcó el final de 22 años de servicios de guerra antisubmarina prestados a la flota Norteamericana por el venerable "Stooff".

Al S–2F, incorporado a la Marina de EE.UU. en 1954, se le reconoció como el primer avión antisubmarino con base en porta-aviones, diseñado específicamente para combinar los roles de detección y ataque en un solo avión.

La Marina Norteamericana, cuando preparaba la incorporación del avión S–3A (VIKINGO) en 1974, formuló planes para un avión intermedio y eligió el Tracker S–2G, una versión mejorada del S–2E. Este fue programado para operar por espacio de dos años, después de la introducción del "VIKINGO". La modificación básica fue la instalación del AN/AGA–7 DIFAR, equipo de procesamiento de señales acústicas usado en el P3–C ORION.

El hecho que el Traker haya sido utilizado mucho tiempo dentro de la era del Jet es parte de la historia de su capacidad.

Desde su primer vuelo hasta agosto de 1976, el Tracker había volado más de 6.100,435 horas, alrededor de un billón de millas y había hecho

744,435 aterrizajes en porta-aviones, sirviendo en la Marina de 14 naciones.

Con la adquisición de esta aeronave en 1974, la Aviación Naval peruana ingresó a una nueva etapa de su historia.

El Tracker cuenta con una dotación de 4 personas: Comandante de Aeronave Antisubmarina, Segundo Piloto (que ejecuta también las veces de TACCO), Sensorista Acústico y Sensorista no Acústico. Está equipado con una amplia red de dispositivos electrónicos, sensores y armas capacitadas para la detección, localización, clasificación y destrucción de submarinos.

El modo de operación diseñado para el avión S–2, fue el apoyo lejano en Guerra Antisubmarina y Exploración como piquete de la Fuerza protegida, limpiando su ruta o informando las áreas de peligro, evitando que la flota sea presa de ataques de superficie o submarinos. Actualmente se sigue empleando como fue originalmente concebido. Su capacidad de detectar submarinos en grandes áreas por medios pasivos, le permite no delatar su presencia al submarino, hasta el momento del "SPLASH" del torpedo con el agua y su posterior corrida en busca de éste.

El avión cuenta con capacidad para portar 32 sonoboyas entre pasivas y activas, 8 estaciones universales de 14" (2 encapsuladas), las que permiten combinaciones de portar torpedos buscadores, cohetes, bombas, cañones y misiles. Además porta 26 Marine-Markers y 27 cargas sónicas (SUS).

Para la detección aparte de las sonoboyas utiliza el Radar y el MAGE. Para la localización el Radar y el MAD y para la identificación el Procesador Acústico. Estos sensores, sumados a otros equipos electrónicos, le permiten cumplir su rol con eficacia.

El reto de nuevas generaciones de submarinos más silenciosos, más veloces y más discretos, hacía imprescindible la actualización de sistemas antisubmarinos capaces de contrarrestar con eficacia la amenaza submarina. Debido a este desarrollo, las Marinas usuarias de dicha aeronave se habían hecho la idea de reemplazarlas en la siguiente década, por una aeronave de moderna tecnología que pudiese cumplir los roles de Guerra Antisubmarina y Exploración.

Las fábricas de aviones interesadas en lograr la aeronave de reemplazo, presentaron proyectos y prototipos de toda clase; sin embargo, se trataban de aeronaves diseñadas para pasajeros a las que se les modificaba los fuselajes y se les atiborraba de equipos electrónicos, los cuales causaban una gran reducción de su autonomía original y aumento excesivo de su costo, que hacía imposible la adquisición de un lote suficiente de aviones capaces de reemplazar a los existentes S–2.

Este problema, observado de otro punto de vista, puntualizó que la célula del avión Tracker tenía vida para muchos años más y el fabricante, la compañía GRUMANN, en base a sus cálculos, estableció que la vida útil a la estructura era de 25,000 horas de vuelo, lo cual extendía en varias décadas más, la operación del avión Tracker.

También existía el problema que si bien la célula tenía larga vida, los

motores terminaban su operación indefectiblemente a mediano plazo, motivo preocupante para analizar qué motor podría reemplazar al actual. Los fabricantes de turbinas, revisando su stock de motores no tenían uno capaz de dar 1500 HP y ajustarse a los requerimientos operacionales solicitados.

Después de realizar modificaciones a sus motores originales, se presentaron tres turbinas: las GARRET TPE-331-14, TPE-331-15AW y la PRATT & WHITNEY PT6-67AF, las cuales se encuentran en competencia para dotar a los aviones Tracker. Su elección dependerá de factores como standarización, tecnología, performances y precios. Lo cierto es que cualquiera de estas tres que se elija, tendrá las siguientes ventajas y desventajas sobre el motor actual.

VENTAJAS

- Mayor confiabilidad en su operación.
- Mayor carga disponible debido a un menor peso.
- Mayor radio de acción (mayor velocidad – 50 kts. más).
- Mayor techo de servicio.
- Menor ruido y vibración.
- Standarización de combustible con la Aviación Comercial.
- Menor tiempo de mantenimiento.

El tiempo medio entre fallas aumenta debido básicamente a que la turbina tiene menor número de piezas en movimiento comparativamente con un motor recíproco.

DESVENTAJAS

- El costo de la inversión en la remotorización.
- Reducción de la autonomía (que con tanques adicionales pueden suplirse y aun mejorarse).
- Prototipo no probado en Guerra Antisubmarina.

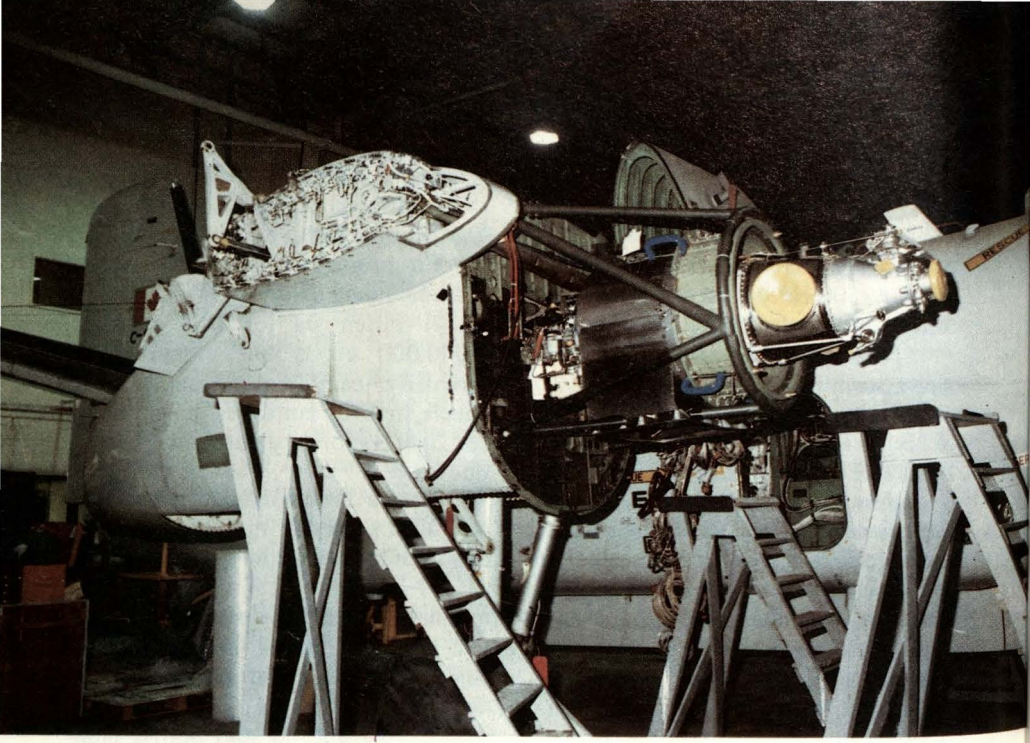
En promedio, la remotorización con cualquiera de estas turbinas estaría en el orden de los US$ (dólares) 2'000,000 en la que comprendería también el cambio aerodinámico de la nacela, nuevos controles e instrumentos, generadores y otros accesorios nuevos.

A esta inversión significativa, habría que sumar la modernización de los sensores para que pueda cumplir su rol eficazmente en las próximas décadas. En la modernización, existen también varias compañías, las cuales varían las ofertas dependiendo de la sofisticación y de la operación deseada, ya que no sólo podría cumplir con el rol para el cual fue originalmente diseñado, sino que también podría cumplir con otras operaciones, tales como:

- Alarma aérea temprana (OTHT): OVER THE HORIZON TARGET.
- Inteligencia electrónica (OTHT): OVER THE HORIZON TARGET.
- Ataque a unidades de superficie con misiles AM–39 o similar.
- Vectoreo a unidades de combate.
- Exploración en profundidad (con tanques adicionales).

El precio de modernización electrónica varía de US$ 4'000,000 a US$ 6'000,000 según las ofertas, dependiendo del número de aeronaves a modificarse.

Lo que se resume que escogiéndose la mejor opción de moderniza-

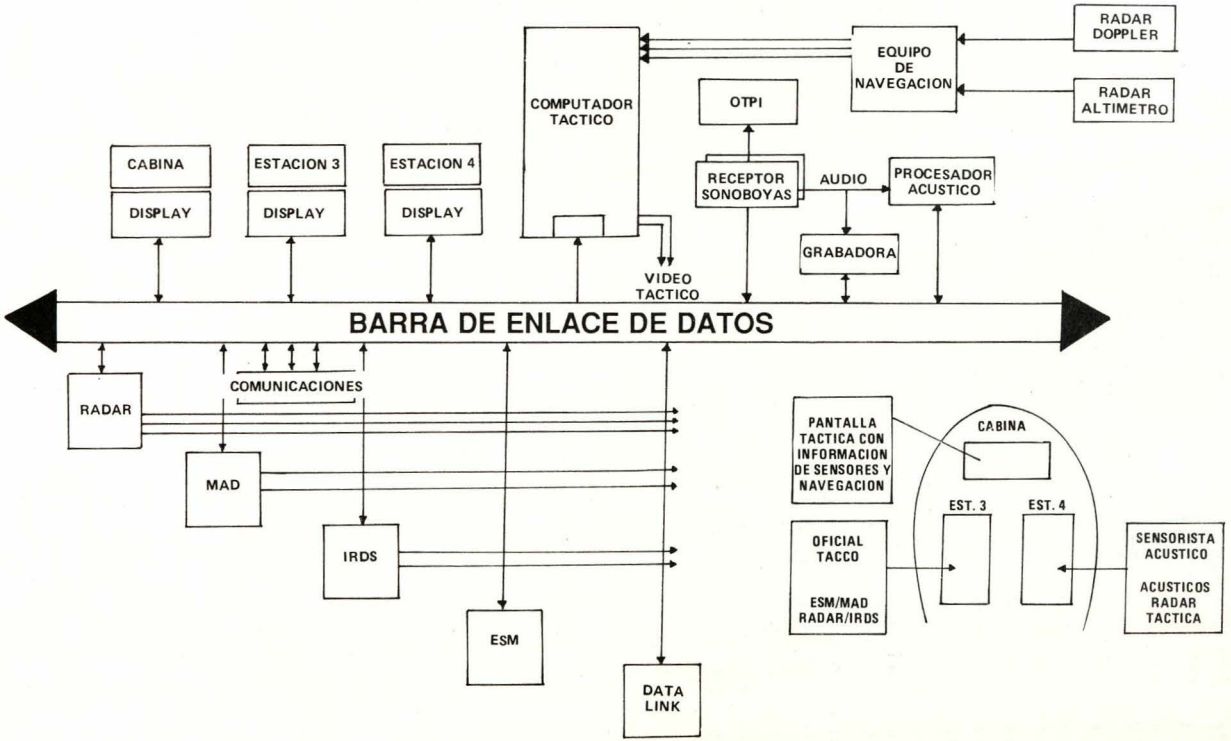


ción y remotorización más integración, sumaría poco más de US$ 8'000,000. Comparativamente con el costo de un avión nuevo, por ejemplo el FOKKER F–50 ENFORCER, de tecnología electrónica como la de menor cotización, está valorizado en US$ 30'000,000.

El factor costo-beneficio sería rentable por el bajo costo relativo de la hora de vuelo, debido a que, efectuándose un análisis comparativo en el caso del avión Tracker, se cuenta con la experiencia de los usuarios en su mantenimiento y reparación, también el consumo de combustible sería menor que otras aeronaves capaces de reemplazarlo. Si lo comparamos con otro tipo de plataforma (de superficie o submarino), su cobertura, flexibilidad, capacidad e inmunidad a ataques submarinos lo hacen muchísimo más rentable.

Muchos creen que el reemplazo ideal del Tracker sería el P3-C ORION, pero debemos recordar que este avión es también de la década del 50, cuya operación en su versión civil (LOCKHEED ELECTRA) de la Aerolínea LANSA, no ha dejado muy buenos recuerdos en nuestro país, y también debemos tener en cuenta que sus motores también deben estar por culminar su vida útil; además, el costo de la hora de vuelo debe superar en cuatro veces y quizas más el costo de opera-

DIAGRAMA RECOMENDABLE DE LA ARQUITECTURA DEL
EQUIPAMIENTO ELECTRONICO DEL TURBO–TRACKER



ción del Turbo-Tracker.

En este momento se encuentran volando aviones S–2 con la turbina PT6-67AF. Cuando se publique el presente artículo se estarán culminando los vuelos de prueba (en Canadá) del primer avión S–2 en versión antisubmarina con la turbina PT6-67AF.

Taiwan inició el año pasado la remotorización y modernización de 32 aviones S–2 con la firma GRUMANN, utilizando la turbina TPE-331-15AW.

De adoptarse cualquiera de las alternativas propuestas, el Turbo-Tracker contaría con equipos probados y en funcionamiento en otras aeronaves antisubmarinas de última generación. El peso y espacio ocupado por los equipos anteriores se reduciría, permitiendo mayor capacidad para otros.

Contará con Radar con un alcance superior a las 100 Millas Náuticas para buques tipo Fragata, Interrogador IFF, TWS traqueo mientras busca, presentación de datos MAD, acústicos y E.S.M.

El E.S.M. con una precisión en Azimuth de 0.5º proveerá información de FRP, ancho de pulso, frecuencia, RPM de antena, tipo de modulación y longitud del lóbulo.

El Procesador Acústico tendrá capacidad para efectuar: LOFAR, DIFAR, CODAR, RANGER Y DOPPLER, analizar 8 sonoboyas simultáneamente, graficar el rayo límite, analizar el ruido ambiente, recepcionar hasta 99 canales de sonoboyas y grabar, para posterior análisis.

El MAD (Detector de Anomalías Magnéticas) capaz de dotar este avión, está basado en la resonancia magnética nuclear con el que se puede obtener contactos sumergidos como mínimo a 2.000 pies.

El IRDS (Sistema de Detección Infrarrojo) posibilita la identificación de contacto en condiciones meteorológicas adversas y/o nocturno.

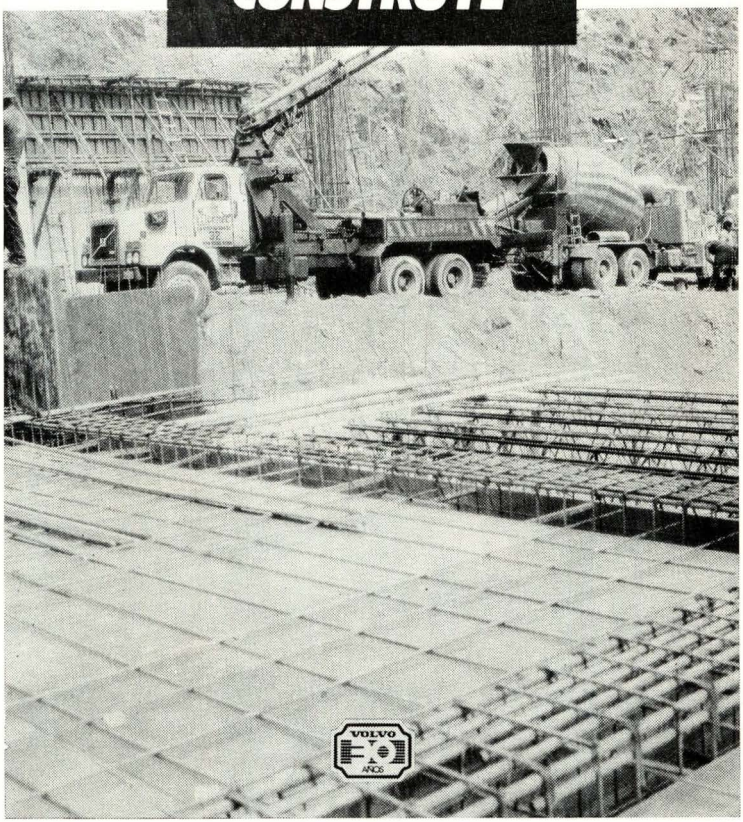
El DATA LINK es capaz de lograr la extensión del C^3 I hasta 300 Millas Náuticas (en tiempo real) posibilitando conocer número de contacto, rumbo, velocidad, posición, localizado, identificación, tipo de seguimiento, ruta del avión, posición del avión, altitud, recepción de órdenes y recepción de blancos de otras unidades.

Estos dos últimos sistemas no estaban considerados en la versión original del avión, pero son de otra utilidad en las aeronaves antisubmarinas modernas, ya que les permiten hacer frente a las actuales amenazas submarinas y de superficie con grandes posibilidades de éxito.

En la adquisición de equipos para la modernización se debe tomar en cuenta para su elección, las posibilidades de operar con una misma barra de enlace de datos, para evitar la necesidad del empleo de interfases o cableado excesivo que ocasionaría aumento de peso y reducción de espacio y por consecuencia mayor probabilidad de falla (ver diagrama arquitectónico).

El futuro del avión TRACKER es ya una realidad; los actuales usuarios deberán reunirse y concertar en el equipamiento y motor más adecuado para modernizar el actual avión con la finalidad de abaratar costos, standarizar empleo, formular nuevos procedimientos y tácticas y asegurar la logística para el futuro.

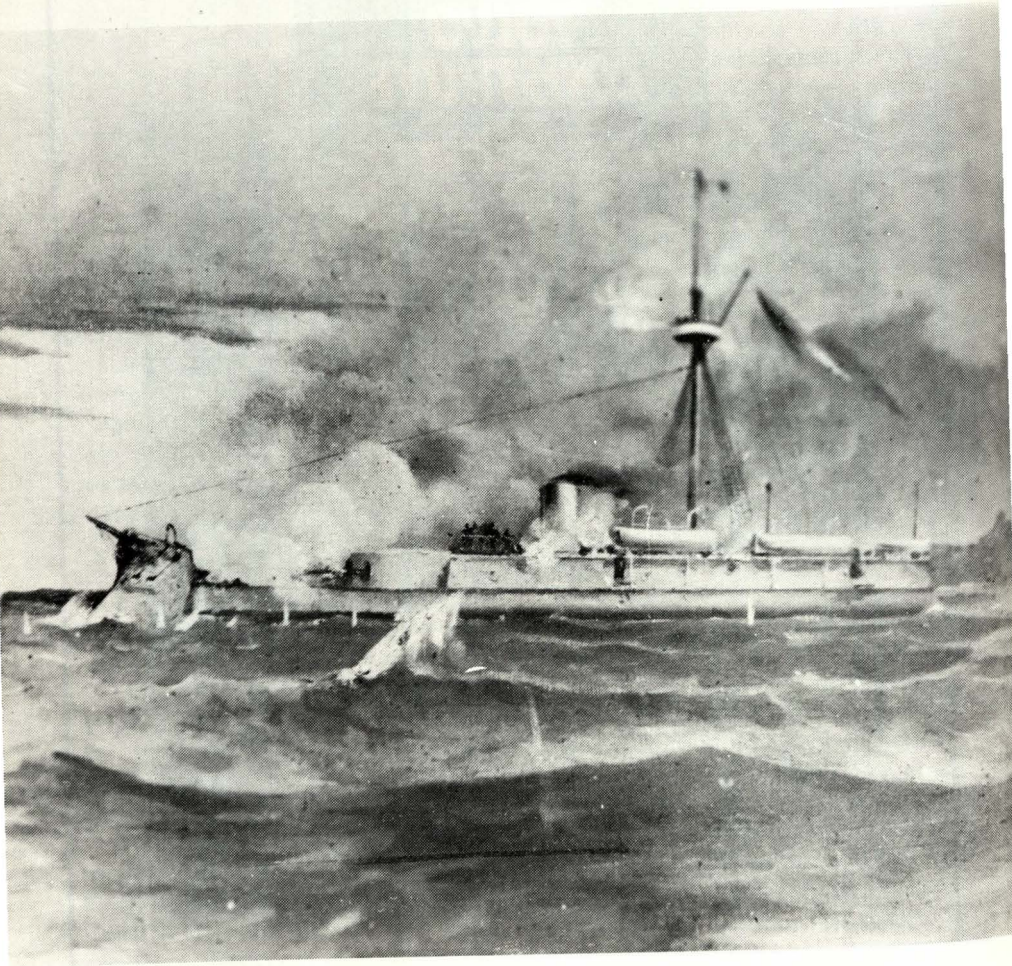
VOLVO CONSTRUYE



Nueva sede principal de importante entidad privada, en el distrito de La Molina. Camiones VOLVO (Foto: J. L. Falla)

EXPERIENCIA QUE CRECE CON EL PERU.

VOLVO



¡HABIENDO SIDO UD. ENCARGADO DEL MANDO!..

LA ORDEN DE OPERACIONES DEL 15 DE MAYO DE 1879 AL CAPITAN DE NAVIO DON MIGUEL GRAU

La Orden de Operaciones que el Capitán de Navío Don Miguel Grau, Comandante de las divisiones peruanas y el monitor "Huáscar", recibiera un 15 de mayo de 1879, se encuentra en su versión original, desde mayo de 1985, en nuestro Museo Naval del Callao.

Hasta entonces el documento era propiedad de un enterado estudioso chileno, descendiente del Comandante Arturo Prat, quien accedió a la oferta de adquisición que a título personal le planteé. Posteriormente hice saber a la Dirección General de Intereses Marítimos del hecho y la conveniencia que tan preciada Orden enriqueciera el archivo del Museo Naval, donde podría ser consultada por quienes lo desearan.

En las páginas siguientes se presenta el documento fotografiado y frente a cada página la correspondiente transcripción. Es del caso acotar que los estudios paleográficos de rigor fueron, en su oportunidad y previamente a la adquisición, realizados en una Universidad de Chile; la investigación de aspectos históricos, que fueron paralelamente realizados, no representó problema y tienen

Capitán de Navío
FERNANDO CASARETTO ALVARADO

asidero en fuentes peruanas y extranjeras. Todo ello confirma la autenticidad del documento. (1)

Una somera mirada a esta Orden de Operaciones, fechada, como ya se mencionó, el 15 de mayo de 1879, en Lima, permite apreciar, entre otros importantes tópicos que tiene necesaria relación; por ejemplo, con las diversas sesiones realizadas en Palacio de Gobierno, especialmente en el mes de mayo, y en donde se trató el zarpe de la escuadra al sur. En tales Juntas, que narra Don Mariano Felipe Paz Soldan, y que tuvieron lugar tanto en la sede de gobierno como en otros lugares, incluyendo buques, participaron el Presidente de la República, ministros, militares y marinos, entre estos últimos: Camilo Carrillo, Aurelio García y García, Miguel Grau y Guillermo More. Es en una de estas laboriosas y prolongadas sesiones que Grau deja en claro las limitaciones de los buques peruanos, especialmente el "Huáscar", frente a las unidades chilenas "Cochrane" y "Blanco Encalada" que él había visto recientemente en Valparaíso. Concluye el Comandante del monitor "Huáscar" sus claros juicios con una frase simple y profunda, reflejo también de su personalidad: "...el Huáscar cumplirá con su deber, aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio".

"... el Huáscar cumplirá con su deber...". El genio de Grau asoma temprano en circunstancias en que la escuadra peruana aún no se ha hecho a la mar. El oficial que ya conoce el comando de un buque frente al fuego enemigo, pues dió fehaciente prueba de ello trece años antes, en Abtao, no está componiendo una frase ni adoptando una postura teatral. Sabe, sí, que cuenta con un bien ganado prestigio institucional y sabe también como hombre fraguado en la dura lucha de la vida que los ejemplos y los gestos son parte del deber y que éste se cumple siempre.

La Orden de Operaciones señala en su punto primero a Grau: "Zarpará Ud. en convoy en la noche de hoy, con la escuadra de su mando y se dirijirá (sic) al puerto de Arica". Se colige de esto que la intención tras las conversaciones habidas, vía las Juntas, fue zarpar el 15 de mayo, fecha del documento. Asimismo y en el preámbulo se consideran dos divisiones navales, una compuesta por el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia" y la otra por los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa".

Los historiadores peruanos Manuel I. Vegas García, en su **Historia de la Marina de Guerra del Perú**, y Capitán de Travesía Rosendo Melo, en su **Historia de la Marina del Perú**, refieren que la escuadra zarpó el 16 de mayo. Detalles de sus versiones se dan más adelante.

El historiador venezolano Don Jacinto López (a quien el Perú sólo ha brindado dudoso homenaje al dar su nombre a una pequeñísima calle

(1) En el despacho del Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante José T. Merino, figura, enmarcada, una copia de la Orden de Operaciones que el suscrito hizo llegar al referido Jefe Naval en su oportunidad.

en el centro de Lima entre las avenidas Uruguay y Bolivia, al lado Este de la avenida Garcilaso de la Vega) expresa, en su **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico en Chile, Bolivia y el Perú**, que editara en homenaje al Libertador Simón Bolívar con motivo del centenario de su muerte, 1930, lo siguiente:

"Al día siguiente (del 14 de mayo en que tuvo lugar una Junta a bordo de la corbeta "Unión", donde estuvo presente el Presidente Prado), en efecto, levaron anclas los blindados "Independencia" y "Huáscar", los dos monitores "Atahualpa" y "Manco Capac" y tres transportes, el "Oroya", el "Chalaco" y el "Limeña, cargados de tropas, cañones, municiones y provisiones para el ejército del sur. El "Oroya" era el buque insignia y en él iban el Presidente Prado, su estado mayor y el señor Serapio Reyes Ortiz, Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de Bolivia en Lima, secretario general además del Presidente de Bolivia en campaña, General Daza. A poco andar, cerca de la isla de San Lorenzo, hubo dificultades con los monitores y la escuadra tuvo que volver a la bahía y posponer la salida para el 16, esta vez sin los monitores".

El comandante Vegas García, en lo que atañe a éstos tópicos, dice lo siguiente:

"...el 16 de mayo se hacía a la mar (Grau) con el presidente General Prado a bordo del "Oroya", la "Independencia", "Huáscar", "Limeña", "Chalaco" y los dos monitores ("Manco Capac" y Atahualpa").

Estos (los monitores) tuvieron que regresar porque sus calderas goteaban excesivamente y el lento andar a que hubiéranse visto obligados, aumentaba el riesgo de encontrarse con la escuadra enemiga; pero con esto se demostró que los planes propuestos en las ... Juntas de Guerra, carecían de base, pues en los tres planes que se discutieron iban incluidos los monitores".

El Capitán de Travesía Rosendo Melo cuando explica el tema en su **Historia de la Marina del Perú**, tomo I, dice, similarmente a lo que el comandante Vegas García, que:

"Para dirigirse a su nuevo puesto (Arica) el Director (Presidente Prado) se embarco en el 'Oroya"; transporte rápido recién adquirido (el 22 de abril de aquel año, según lo anota párrafos antes) en el que salió del Callao para Arica el 16 de mayo de 1879".

Es importante señalar que, a continuación, Melo deslinda:

"Debió salir ese buque ("Oroya") la víspera (el 15 de mayo) con los dos monitores ("Manco Capac" y "Atahualpa"), la "Independencia", el "Huáscar" y los transportes "Limeña" y "Chalaco" pero las calderas de los monitores goteaban mucho y fue preciso regresar al Puerto para dejarlos allí, continuando los otros buques examinamos y con el asidero de los mencionados su viaje el 16 como se

Podríamos entonces coincidir, a la luz de la Orden de Operaciones que dice antes".

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA
PERU
RAMO de GUERRA

Lima, Mayo 15 de 1879

Sor Capitan de Navio
D Miguel Grau

Habiendo sido Ud encargado del mando de las dos divisiones navales, compuestas de los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa", y de los blindados "Huascar" é "Independencia", paso á comunicarle, de orden de S.E. el Presidente, las siguientes instrucciones

1ª Zarpará Ud. del Callao en convoy, en la noche de hoy, con la escuadra de su mando y se dirigirá al puerto de Ilo

2ª En su marcha procurará Ud acercarse lo mas posible á la costa, á fin de no perder las ventajas que esta aproximacion puede ofrecer

3ª Consultará Ud en la marcha el mayor andar, conservando siempre la mejor disposicion para ponerse en combate, si llegare el caso

4ª Si no ocurriese novedad alguna hasta llegar á Ilo, se demorará allí el tiempo suficiente

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA PERU
RAMO DE GUERRA

Lima, Mayo 15 de 1879.

Sr.: Capitán de Navío
Dn. Miguel Grau.

Habiendo sido Ud. encargado del mando de las dos divisiones navales compuestas de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" y de los blindados "Huáscar" é "independencia", pasó a comunicarle, de orden de SE. el Presidente, las siguientes instrucciones.

1a. Zarpará Ud. del Callao en convoy, en la noche de hoy, con la escuadra de su mando y se dirijirá al puerto de Arica.

2a. En su marcha procurará Ud. acercarse lo más posible a la costa, a fin de no perder las ventajas que esta aproximación puede ofrecer.

3a. Consultará Ud. en la marcha el mayor andar, conservando siempre la mejor disposición para ponerse en combate, si llegare el caso.

4a. Si no ocurriese novedad alguna hasta llegar a Islay, se demorará allí el tiempo suficiente

para recibir noticias ó hacer los arreglos y reparaciones que fuesen necesarios, dando aviso por el cable al Gobierno de su llegada y salida de ese puerto.

5ª Si por desgracia ocurriese durante el viaje, en alguno de los monitores, alguna avería de tal manera grave que imposibilitase ó comprometiese el éxito de la espedicion, dispondrá Vd. el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la avería fuese de uno solo, desde luego con sus respectivos remolcadores.

6ª En el caso á que se refiere el artículo anterior, pasará el resto de la Escuadra hasta Arica, para proteger el desembarque del cargamento del "Oroya", si á juicio de Vd. fuese posible hacerlo sin peligro.

7ª Tanto durante la marcha como en Islay y Arica, podrán ser modificadas estas instrucciones, segun las circunstancias, por mandato espreso de S.E. el Presidente, Supremo Director de la guerra, á cuyas órdenes queda sujeta la Escuadra.

8ª Si al llegar á Islay, no se le hubiese reunido el Supremo Director de la guerra ó no recibie-

para recibir noticias ó hacer los arreglos y reparaciones que fuesen necesarios, dando aviso por el cable al Gobierno de su llegada y salida de ese puerto.

5a. Si por desgracia ocurriese durante el viaje, en alguno de los monitores, alguna avería, de tal manera grave que imposibilitase ó comprometiese el éxito de la expedición, dispondrá Ud. el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la avería fuese de uno solo: desde luego con sus respectivos remolcadores.

6a. En el caso á que se refiere el artículo anterior, pasará el resto de la Escuadra hasta Arica, para proteger el desembarque del cargamento del "Oroya", si á juicio de Ud. fuese posible hacerlo sin peligro.

7a. Tanto durante la marcha como en Islay y Arica, podrán ser modificadas estas instrucciones, según las circunstancias, por mandato expreso de SE. el Presidente, supremo director de la guerra, a cuyas órdenes queda sujeta la Escuadra.

8a. Si al llegar a Islay, no se le hubiese reunido el Supremo Director de la guerra ó no recibie-

de allí por el cable, órdenes ulteriores ó del Gobierno, seguirá siempre su marcha hasta Arica con toda la Escuadra.

9ª Si conforme con lo prevenido en el artículo 5º regresasen al Callao los Monitores, seguirá Ud. su marcha con la "Independencia" y el "Huascar" hasta Pacocha, y después de tomar allí todo el carbon que necesiten ambos buques, seguirá su viaje sobre las costas de Chile y de Bolivia, con el fin de apresar ó destruir los buques ó cargamentos chilenos que encontraren, y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar ó en tierra, calculando el gasto del carbon de modo que no pueda faltarle para su regreso al Callao.

10ª Si llegase Ud. con toda la Escuadra á Arica, sin que se hubiese reunido á ella el Supremo Director de la guerra, dispondrá el mas rápido desembarque de todo el cargamento que conducen el "Chalaco" y el "Limeña", inclusa el carbon, y dejando allí á los dos Monitores y ordenando el regreso al Callao de los transportes, pasará con la "Independencia" y el "Huascar" á las costas de Bolivia y Chile á operar las hostilida

se allí por el cable órdenes suyas ó del Gobierno, seguirá siempre su marcha hasta Arica con toda la Escuadra.

9a. Si conforme con lo previsto en el artículo 5º regresasen al Callao los monitores, seguirá Ud. su marcha con la "Independencia" y el "Huáscar" hasta Pacocha, y después de tomar allí todo el carbón que necesiten ambos buques, seguirá su viaje sobre las costas de Chile y de Bolivia, con el fin de apresar ó destruir los buques o cargamentos chilenos que encontraren, y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar ó en tierra, calculando el gasto del carbón de modo que no pueda faltarle para su regreso al Callao.

10a. Si llegase Ud. con toda la Escuadra á Arica, sin que se hubiese reunido a ella el supremo director de la guerra, dispondrá el más rápido desembarque de todo el cargamento que conducen el "Chalaco" y el "Limeña", incluso el carbón, y dejando allí á los dos monitores, y ordenando el regreso al Callao de los transportes, pasará con la "Independencia" y el "Huáscar" á las costas de Bolivia y Chile á operar las hostilida

des de que habla el artº anterior, debiendo en este caso regresar solamente á Arica, de donde volverá á emprender las mismas hostilidades despues de proveerse del carbon necesario

11ª Deberá Ud tomar las precauciones mas esquisitas contra torpedos, tanto en nuestros propios puertos como en los enemigos al entrar ó permanecer en ellos

En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá Ud como mejor convenga al éxito de su comision, confiando el Supremo Gobierno en su reconocida esperiencia y discrecion

Dios guie á Ud

Domingo Santa Cruz

CERTIFICO, que la presente copia fotostática se encuentra conforme con su original que he tenido a la vista.

Stgo - 1 ABR. 1985

MARTIN FUENTES HURTADO
NOTARIO PUBLICO

des de que habla el artº anterior, debiendo en este caso regresar solamente á Arica, de donde volverá á emprender las mismas hostilidades después de proveerse del carbón necesario.

11a. Deberá Ud. tomar las precauciones mas esquisitas contra torpedos, tanto en nuestros propios puertos como en los enemigos al entrar ó permanecer en ellos.

En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá Ud. como mejor convenga al éxito de la comisión, confiando el Supremo Gobierno en su reconocida experiencia y discresión.

Dios guie a Ud.

Dmgo. Del Solar

argumentos históricos expuestos, que hubo la intención de zarpar el 15 pero que de hecho tal salida fue el 16. El retorno de los monitores se habría producido desde la Isla San Lorenzo; no debe extrañar sin embargo la perfomance de estos buques fluviales en lo que (lo transparenta la directiva en sus puntos 5 y 9 especialmente) poco se confiaba.

El punto 3, que especifica: "Consultará Ud. en la marcha el mayor andar, conservando siempre la mejor disposición para ponerse en combate si llegare el caso", tiene también relación con la decisión de deshacerse de los monitores, pues, estos dejaron demostrado que su baja velocidad (aun cuando no hubieran fallado las calderas) comprometía el cumplimiento de la misión.

El párrafo 5 es respecto a estos buques muy específico y premonitorio: "Si por desgracia ocurriese durante el viaje, en algunos de los monitores, alguna avería de tal manera grave que imposibilitase o comprometiese el éxito de la expedición, dispondrá Ud. el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la avería fuese de uno sólo, desde luego con sus respectivos remolcadores".

Abunda el párrafo 6: "En el caso a que se refiere el artículo anterior, pasara el resto de la escuadra hasta Arica, para proteger el desembarque..." Y el párrafo 9: "Si conforme con lo previsto en el artículo 5º regresasen al Callao los monitores, seguirá Ud. su marcha...".

Volviendo atrás se advierte que el punto 2 prescribe un rumbo no alejado de la costa, a fin de no perder las ventajas que esta aproximación puede ofrecer. En relación a esto, sabemos que la flota peruana y la chilena zarparon casi simultáneamente del Callao y Valparaiso, hecho que corrobora el propio Contraalmirante Williams Rebolledo en una carta que dirige a su gobierno el 16 de mayo de 1879 ("Por carta privada fecha 15 del presente comunico al señor Comandante Jeneral (sic) mi inmediata salida de este puerto con el grueso de la escuadra con dirección al Norte. Mi viaje tiene por objeto atacar y, si es posible, batir a la flota peruana surta en la rada del Callao. Para la realización de este plan, salgo con los dos blindados ("Cochrane" y "Blanco Encalada"), las dos corbetas ("Chacabuco" y "O'Higgins"), el "Abtao", la "Magallanes" y "Matias Cousiño".

En la realidad, por lo menos el "Blanco Encalada" y la "Magallanes" zarparon detrás de la escuadra el día 17 a las 10 de la mañana aproximadamente, esto explica que los buques chilenos llegaran al Callao el mismo día que en Iquique tenía lugar el Combate de su nombre entre el monitor "Huáscar" y la corbeta "Esmeralda", esto es el 21 de mayo, pues las naves peruanas arribaron a Arica el 20.

Es también relevante señalar el posible punto de cruce de ambas escuadras en la mar, una cerca a costa y la chilena por mar en demanda de las islas Hormigas de Afuera. El cruce se habría producido el 19 de mayo a las 3 de la mañana cuando los buques peruanos se hallaban entre Punta Atico y Pescadores (latitud 16

grados y 23 minutos sur y longitud 73 grados 30 minutos oeste) y los buques chilenos a 35 millas al oeste de esta posición.

Dice Williams que "... alguien a dicho que una noche se vieron luces en el horizonte". El mismo agrega: "Este dicho carece de fundamento" ¿? (2)

Otro tópico de investigación, entre los muchos que sugiere la Orden de Operaciones, podría ser el referente al viaje de Prado (a Arica) que, según el contenido del documento, no parece estuviera inicialmente considerado en el evento al sur. Efectivamente, el acápite 8 dice: "Si al llegar a Islay no se le hubiese reunido el supremo Director de la Guerra...". Asimismo, el punto 10 precribe: "Si llegase Ud. con toda la escuadra a Arica sin que se hubiese reunido a ella el supremo Director de la Guerra...". ¿Se encubría por razones de secreto, muy lógicas además, el viaje del Presidente al sur?, o ¿tal vez fue decisión de hora undécima, animada posiblemente en la seguridad de una confiable velocidad del convoy tras la vuelta de los monitores y la postergación del zarpe, hecho emergido con nuevas luces entre el 15 y el 26...?

Muchos son, pues, los temas que podriamos abordar respecto a estudios acuciosos de esta Orden de Operaciones que hoy posee el Museo Naval, pero alguna muestra de tal afirmación podría desprenderse de la modesta investigación e interrogantes que el documento sugiere y al que hemos respondido.

Un hecho fundamental sí debe relevarse: el documento, que firma, según se estilaba, el secretario del Presidente Prado, don Domingo Del Solar, es sólido, bien argumentado, preparado con asesoría y conocimiento. Junto con prever contingencias, como el asunto de los monitores, con prudencia permite visualizar acciones de decisión loable, como la que apreciamos en el párrafo 10: allí se ordena, tras el arribo a Arica (y las recaladas prácticamente técnicas en Mollendo el 19 de mayo por ejemplo), el inmediato zarpe de las unidades principales "Huáscar" e "Independencia" al sur, "...a las costas de Bolivia y Chile a operar las hostilidades...", es decir a: "...seguir su viaje sobre las costas de Bolivia y Chile con el fin de apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos que encontraren y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar o en tierra..." (Párrafo 9).

Sabemos lo que la historia tenía reservado al Perú como consecuencia de la decisión de establecer la base de operaciones en Arica y de lo oportuno y eficaz que resultó que la escuadra asentara en ese puerto. Prácticamente al día siguiente del arribo a Arica zarpará la división peruana que comanda Grau.

"Habiendo sido Ud. encargado del mando..." dice la Orden de Opera-

(2) **Guerra del Pacífico.** Operaciones de la Escuadra Chilena mientras estuvo a las órdenes del Contralmirante Williams Rebolledo, 1879. Imprenta del Progreso, Valparaíso, 1882. (Antigua Sección de Obras y Encuadernación de "El Mercurio".- Capítulo XVIII, párrafo tercero, página 52).

ciones en su párrafo preambular. Efectivamente Grau, comandante del "Huáscar" y la división que esta Unidad componía con la "Independencia" se revelará al mundo en Iquique.

Inexplicable Grau y la actuación de la escuadra peruana para quien no sepa de la audacia inteligente, del mando ejercido con la eficiencia profesional y el ejemplo en primera instancia.

Inexplicable también para el enemigo la actuación de las débiles unidades peruanas en la campaña naval y ¡qué lejos todo ello de otros hechos de la misma campaña que son también ejemplo por antítesis! Inexplicable, dice Gonzalo Bulnes historiador chileno en su obra **"Guerra del Pacífico:**

"Disgusto del país: el país, inquieto ya con el curso de la campaña naval, se preguntaba ¿por qué dejaban al enemigo el libre imperio del mar entre el Callao y Arica y entre el Callao y Panamá, que recorrían sin precauciones los transportes peruanos conduciendo víveres, soldados, torpedos, rifles, municiones? Si la escuadra enemiga que era la más débil daba pruebas de actividad subdividiéndose, ¿por qué no lo hacía la nuestra que tenía una potencia ofensiva y defensiva muy superior, sobre todo desde la pérdida de la "Independencia"? Venir la "Pilcomayo" a Tocopilla a destruir lanchas, a las barbas de nuestra escuadra y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica".

El hecho es que con la escueta Orden de Operaciones que tenemos a la vista se abrió formalmente un capítulo vital de la guerra en el mar, que ya habían iniciado el "Chalaco", que llevó a Arica una división del Ejército; el "Talismán", y la "Unión" y la "Pilcomayo", protagonistas del combate de Chipana el 7 de abril de 1879, frente a la nave chilena "Magallanes".

Varios meses "inexplicables" transcurrirían antes de que la invasión al Perú pudiera iniciarse.

Y es que la explicación sencilla y contundente es una: Grau y los hombres de a bordo, en buques débiles pero bien manejados! Las Ordenes acertadas y el acierto en el cumplimiento. El heroismo accesible por la simplicidad a que conduce el ejemplo. Todo ello, años después, cristalizado, para hacerse base, columna, sustento de tradición. Amalgama sin misterio del ayer con el hoy, dado el compromiso con el mañana.

Tradición naval que enorgullece pero que, por ser vital, debemos cultivar con esmero para que otros la reciban impóluta y crecida. **"Habiendo sido Ud. encargado del mando ...".**

Nota.— El "Dominical", suplemento hebdomadario de "El Comercio", publicó el 13 de octubre de 1985 un extenso artículo referente a la Orden de Operaciones y una carta del comandante del barco chileno "Rímac". El artículo se nominaba: "Dos documentos desconocidos de la Guerra del Pacífico".

PRINCIPIOS DE EFICIENCIA PERSONAL QUE SE NECESITA CUMPLIR PARA LLEGAR A SER OFICIALES EFICIENTES

Capitán de Fragata
HUGO JIMENEZ ROMAN

El conocimiento y la aplicación práctica de estos principios de eficiencia y el esfuerzo honrado para desarrollar los rasgos de carácter consiguientes aumentan, de manera material, la capacidad del Oficial. Sin su auxilio, todo entrenamiento y toda instrucción ulterior serían de escaso valor.

Estos principios de eficiencia personal no son nuevos; son tan antiguos como la humanidad. Pero es sólo en la última centuria que los analistas los han aclarado y los han hecho más concretos, siendo únicamente en los últimos cincuenta años que tales principios fueron reunidos en un grupo y que se han explicado la relación que guardan entre sí.

Es muy natural que los hombres de ciencia y los analistas hayan empleado distintos términos para designar aquellos principios.

Lo expuesto en el presente artículo se basa en la obra del señor Harrington Emerson. Ciudadano norteamericano, estudiante, hombre de ciencia y analista, Emerson, durante muchos años, estuvo asociado con el señor Taylor, autor de los estudios de

Tiempo - Movimiento, en la reorganización de los métodos industriales y contribuyó al desarrollo del sistema Taylor de dirección científica, sobre cuya base se levantó la industria de los Estados Unidos de Norteamérica.

El Tema de Emerson es: que para ser personalmente eficiente, debe uno desempeñar sus labores de la mejor manera, la más fácil y la más rápida, y que para lograrlo es necesario conocer y poner en práctica estos principios definidos.

Hay trece de estos principios que nos interesan. Trece es número fatal, pero en lo que toca a estos principios, la mala suerte viene, a menudo, sólo de no observar alguno o varios de ellos.

Los tres primeros de estos principios son de naturaleza moral: son los de el IDEAL SUPERIOR, el del JUEGO LIMPIO y el de las RECOMPENSAS ADECUADAS. Emerson las explica en los siguientes términos generales.

Primer principio:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más rápida y más fácil, debe uno tener IDEALES SUPERIORES".

Evidentemente que toda enunciación completa de altos ideales tendría que incluir mucho de la vida privada y familiar, que no es del caso tocar en este artículo, pero comprendería, asimismo, la honradez, el patriotismo, el honor y la devoción a los deberes, que han sido y serán los rasgos de carácter fundamentales de la oficialidad de las fuerzas armadas de una nación.

Pero, ¿puede uno quedar satisfecho con esas generalidades? Un hombre puede ser honrado, patriota honorable y cumplidor de sus deberes y, sin embargo, ser un pobre Oficial Naval. Para poder traer nuestros ideales superiores al plano de nuestros casos específicos es necesario ampliar el enunciado del ideal superior en los términos generales siguientes: "Deseo ser un Oficial Naval honrado, patriota y honorable; estar preparado, por conocimientos y entrenamiento, para cumplir con los deberes consiguientes en cualquier puesto que se me asigne y para desempeñar mis funciones con inteligencia, energía y devoción". Los hombres de ciencia han demostrado que cada idea que cruza por el cerebro humano deja una huella temporal, por decirlo así, y si la misma idea pasa con la frecuencia debida, la huella se hace prácticamente permanente y la idea se fija en nuestra memoria. De aquí la gran ventaja de expresar claramente y de repetir, con frecuencia, nuestros ideales superiores.

El segundo principio de la eficiencia personal es:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y la más rápida, debe dar uno siempre (en el juego de cartas de la vida) a todo el mundo, una MANO LEGAL".

A square deal, como dicen los norteamericanos. Es posible que esta expresión nortamericana "A square deal" (mano legal) no sea capaz de traducirse exactamente al castellano. Se originó antaño, en la parte Oeste de los Estados Unidos, cuando el poker era el juego de carta favorito y donde con frecuencia, se encontraba uno con jugadores de carta deshonestos. Darle a un

hombre una **mano legal**, quería decir, repartirle las cartas, sin trampa, dando así, a cada jugador, una oportunidad equitativa de ganar.

Trayendo esta idea al campo particular de actividad que se está contemplando, este principio quiere decir que los Oficiales deben ser juzgados por sus méritos; que cada Oficial debe tener la oportunidad de llegar a los puestos más altos y de mayor responsabilidad, siempre que sus conocimientos, su habilidad y su carácter, merezcan aquella recompensa. Es una aplicación de la "Regla de Oro". Un sistema de selección determinado será efectivo únicamente cuando los Oficiales sean juzgados por sus méritos y por oficiales-hermanos. El egoísmo, la envidia, las amistades o los antagonismos personales, son los grandes enemigos de la **mano legal** en la Marina; la honradez y el honor, sus grandes amigos.

El dar siempre una **mano legal** no quiere decir dar excelentes notas de concepto a cada Oficial. Probablemente, esta falta constituye el mayor atentado contra éste principio, porque dar excelentes notas de concepto a uno que no las merece es ser injusto para con los otros Oficiales que están listos para el ascenso en la misma época. El principio de la **mano legal**, significa, únicamente, que cada Oficial debe ser juzgado sin prejuicio alguno y que su hoja de conceptos debe indicar, claramente y con toda exactitud, sus merecimientos. Ni más, ni menos.

El tercer principio de la eficiencia personal es:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y la más rápida, debe uno dar, para así esperar recibir recompensas apropiadas".

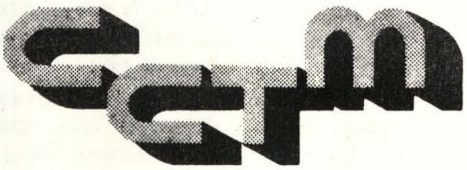
Quizá no haya en la vida nada más difícil de creer que nuestras penas y tribulaciones son el resultado de nuestro propio descuido o deficiencia. En realidad, ninguno de nosotros lo cree absolutamente, porque tenemos la certeza de que la suerte o la casualidad juegan papel decisivo en nuestro destino. Sin embargo, cuántas veces, al ponernos a reflexionar honradamente sobre nuestras dificultades, vemos claramente los errores que hemos cometido, ya sea conciente o inconcientemente.

Con todo, aunque estemos convencidos de que la suerte juega un papel importante en nuestra vida, no podemos determinar su amplitud, mientras que, por otro lado, vemos pruebas definidas de las recompensas otorgadas a aquellos cuyos deberes han sido desempeñados honrada y concienzudamente.

Pero, mientras se espere y cuente con una recompensa apropiada para nosotros, no debemos olvidarnos de dar recompensas apropiadas a aquellos que están asociados con nosotros.

Nunca se debe olvidar que, en la Jerarquía Naval, hay muy pocas personas que no son a la vez superiores e inferiores y los superiores deben estar tan igualmente ansiosos de recompensar a sus inferiores por servicios eficientes, como lo están de recibir recompensas por sus propios servicios eficientes.

A la larga, la vida de un hombre es lo que él hace de ella. La mala suerte



Comisión Controladora del Trabajo Marítimo

LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO COADYUVA PERMANENTEMENTE EN LA DEFENSA Y EL DESARROLLO DEL PAIS

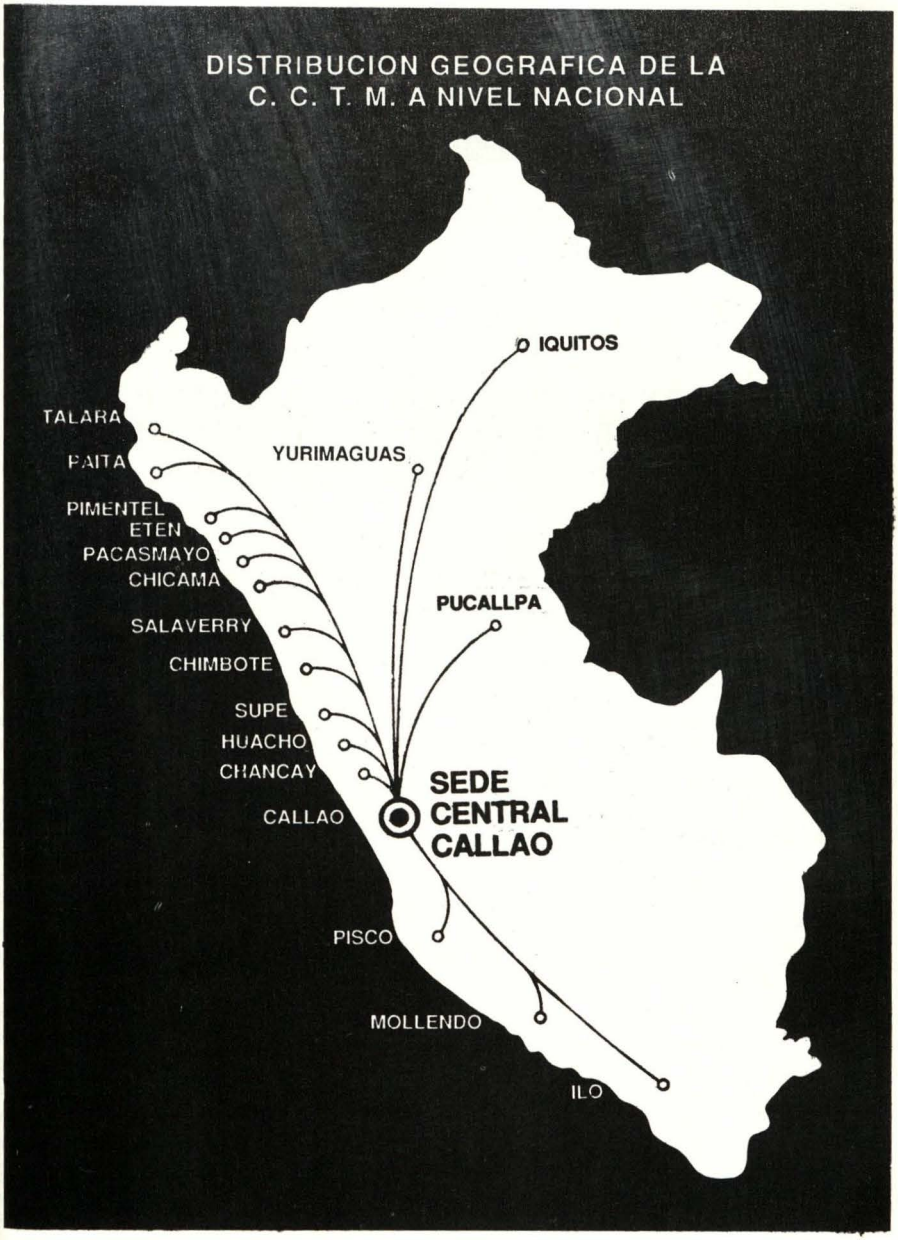
El Decreto Ley del Servicio Militar Obligatorio y su Reglamento, en uno de sus considerandos, como es la clasificación de Reservas y, dentro de éstas la Reserva de Apoyo, incluye al personal de un organismo que, por sus actividades afines a la de un Instituto de las Fuerzas Armadas, pasa a disposición de ésta, para fines de Movilización Militar.

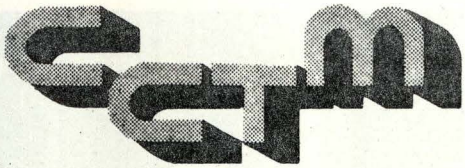
Es, en esta categoría, en la que se encuentran los trabajadores marítimos y fluviales; quienes, debido a la labor que desempeñan: Estiba y Desestiba de buques, están calificados para realizar los trabajos que demanda el esfuerzo logístico durante una Emergencia Nacional.

Corroborando lo anteriormente expuesto, podemos citar la valiosa intervención que le tocó durante la emergencia producida en el año 1970 a consecuencia del terremoto en el Departamento de Ancash. Los trabajadores marítimos del Callao, Puerto de Embarque para la Ayuda y, de Chimbote Puerto de Desembarque, acudieron al llamado en forma voluntaria, inclusive los enfermos, para prestar su servicio en la estiba y la desestiba de los buques y otras misiones que se les encomendaron.

Igualmente valiosa fue la intervención de los trabajadores marítimos del Callao durante el conflicto con el Ecuador en el año 1981, quienes estuvieron presentes en la Base Naval apoyando al refuerzo logístico, manipulando carga militar, en los buques de la C.P.V. y en los transportes de la Marina de Guerra del Perú.

En efecto, es debido a la particularidad de su trabajo, a la organización existente y a su plena identificación con la Marina de Guerra, que el país puede contar en cualquier instante con este imprescindible grupo humano debidamente entrenado, el mismo que está dispuesto a no escatimar esfuerzo alguno al llamado de la Patria cuando ella lo requiera.


DISTRIBUCION GEOGRAFICA DE LA
C. C. T. M. A NIVEL NACIONAL
IQUITOS
TALARA
PAITA
YURIMAGUAS
PIMENTEL
ETEN
PACASMAYO
CHICAMA
PUCALLPA
SALAVERRY
CHIMBOTE
SUPE
HUACHO
CHANCAY
SEDE
CENTRAL
CALLAO
CALLAO
PISCO
MOLLENDO
ILO



POBLACION DE TRABAJADORES MARITIMOS Y FLUVIALES A NIVEL NACIONAL CON MATRICULA VIGENTE AL 31 DE DICIEMBRE 1987

OTM/OTF PUERTO DE:	TARJADORES		ESTIBADORES		MANIOBRIST.		PARIH.-VAG.		RIBERA	LANCHEROS		MUELLANOS		CARREROS		TOTAL		TOTAL		TOTAL TT. MM. Y FF.
	TIT.	SUP.	TIT.	POST.	TIT.	POST.	TIT.	POST.	TIT.	TIT.	POST.	TIT.	POST.	TIT.	POST.	TIT.	POST.	GREM.	AGRU.	
TALARA	1		28	19												29	19	2	1	48
PAITA	6		45		28											79	0	3	0	79
PIMENTEL			39							41	5	14	2			94	7	3	2	101
ETEN			18	18						37	13	11	6			66	37	3	3	103
PACASMAYO			3	15						3	9	2	3			8	27	3	3	35
MALABRIGO	1		18	22												19	22	2	1	41
SALAVERRY	7	3	52	150	48											107	153	3	2	260
CHIMBOTE	26		174	80	63									27	13	290	93	4	1	383
HUARMEY			22													22	0	1	0	22
SUPE	8	3	28	7						24	3	19	5			79	18	4	4	97
HUACHO	4		17	9						12	13	16	1			49	23	4	3	72
CHANCAY			27	20												27	20	1	1	47
CALLAO	93	66	808	470	169	107	87	38	305							1462	681	5	4	2143
TAM/MORA			21													21	0	1	0	21
PISCO	4	5	65	30												69	35	2	2	104
MOLLENDO	19	8	129	64	51	9										199	81	3	3	280
ILO	11	8	66	40	33	22										110	70	3	3	180
IQUITOS	12	5	49	23	12											73	28	3	2	101
PUCALLPA	10		66	19												76	19	2	1	95
YURIMAGUAS			20													20	0	1	0	20
TOTAL	202	98	1,695	986	404	138	87	38	305	117	43	62	17	27	13	2,899	1,333	53	36	4,232

es, en nueve casos de diez que se analicen, el lamento del deficiente o del ocioso.

El cuarto principio de eficiencia personal se refiere a la condición física:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y más rápida, debe uno mantenerse físicamente apto".

Quizá en ninguna profesión como en la militar, especialmente en tiempo de guerra, sea tan necesaria una condición física excelente para el desempeño eficiente de nuestras tareas.

En esta profesión, la Fuerza de Voluntad es una característica esencial y esta fuerza de voluntad se encuentra muy raramente en aquellos que están afectados de alguna enfermedad. Es verdad que ha habido excepciones: el Almirante Nelson tenía una voluntad indómita, a pesar de que raramente estaba bien de salud; pero, hablando en general, la energía, la decisión y la ausencia de taras nerviosas, que son indispensables para la dirección eficiente de las actividades navales, son patrimonio únicamente de aquellos que son físicamente aptos.

En estos días de rápida movilidad de buques y de comunicaciones de radio eficientes, la estrategia naval y la táctica se desarrollarán más rápidamente que en tiempos de Nelson y se podría dudar, con mucha razón, que el mismo Nelson hubiera podido soportar las tareas de la guerra moderna.

Es con esta idea en la mente que la Marina de Guerra del Perú fomenta los deportes en la Escuela Naval y en la Escuadra, estableciendo a su vez los exámenes físicos anuales.

El establecimiento del método de promoción por selección, si se hace ley, acentúa el valor de la buena salud. Todos nosotros obraremos con mucho tino, cuidando de nuestra salud como si fuera una gran fortuna, porque nada poseemos más valioso.

Del estado de salud depende, en gran parte, la energía personal, la capacidad de concentración, de pensamiento y de estudio, y la inmutabilidad de temperamento.

En realidad, muy pocos de los hombres que llegan a la cúspide del Escalafón de la Marina de Guerra son los que no lamentan su pasado descuido, en lo que respecta a su preparación física. Ningún principio de eficiencia personal es de mayor valor y quizá no exista ninguno otro que sea más fácil de someter al análisis propio y a la aplicación de los correctivos necesarios.

Los principios restantes de eficiencia personal son de carácter más específico, siendo quizá, algunos de ellos, menos conocidos.

En la manifestación de eficiencia personal todos estamos de acuerdo en que lo que llamamos **criterio sano** es un factor importante.

El criterio sano se desarrolla mediante el conocimiento y la experiencia práctica, de manera que el señor Emerson ha analizado, en beneficio nuestro, los medios de obtener, registrar y utilizar este conocimiento y experiencia, para asegurar el desarrollo del criterio sano. Estos principios son cinco y, según la numeración que estamos llevando, les corresponden los números de cinco a nueve.

El quinto principio de eficiencia personal es el siguiente:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y más rápida, debe uno ir hacia el conocimiento, echando por el atajo, o sea empleando caminos abreviados".

Muchos de estos cortes o atajos están llenos de fosas y se convierten a la larga en demoras; pero el señor Emerson, en la exposición que hace de estos principios, demuestra que los cortes por los que aboga, es decir los caminos abreviados hacia el conocimiento, son esenciales para el éxito de la vida moderna.

Al respecto, uno puede comprar con poco dinero un libro de Ciencias Naturales que encierre, entre pasta y pasta, más conocimientos sobre la materia que lo que sabía el hombre docto más caracterizado del mundo, de hace unas centurias.

En la peregrinación hacia el conocimiento, muchos hombres se empeñan en comprobar, por sí mismos, leyes y principios de cuya veracidad nadie duda. Este procedimiento no es económico, ni en tiempo ni en energía. Las leyes, los principios y los hechos, cuya corrección no está sujeta a duda, deben ser aceptadas de plano y dedicar nuestras energías a una investigación ulterior de puntos aún en conflicto.

Sin embargo, debemos aprender las enseñanzas de aquellos que se han dedicado a estudiar diligentemente los textos y tratados de la materia; de aquellos que se ocupen, de la manera más auténtica, de la clase de conocimiento que deseamos alcanzar y aquí es donde se hace efectivo el próximo principio de eficiencia personal.

El sexto principio de eficiencia personal es:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y la más rápida, debe uno buscar un consejo competente".

El consejo es barato de adquirir pero caro en sus últimas consecuencias, siempre que no sea competente. Los diarios están llenos de consejos bajo la forma de avisos, consejos que pueden ser muy buenos para anunciar gangas y remates, pero que no deben considerarse competentes en otras materias, como por ejemplo en la cura de enfermedades serias.

Cuando nos sentimos enfermos, buscamos el consejo de un médico competente; si estamos en dificultades legales, buscamos un abogado competente, de manera que, inconcientemente, aplicamos este principio a muchas actividades de nuestra vida diaria. Cuán extraño resulta, entonces, el hecho de que en muchas otras actividades importantes, dejemos de establecer si existe o no consejo competente con respecto a ellas.

El Consejo competente dirije nuestras actividades hacia el conocimiento, por sendas provechosas; enuncia principios y propone normas basadas en la experiencia práctica, ayudando así a la aplicación del principio de los caminos abreviados para llegar al conocimiento.

Hay un adagio antiguo que dice que dos cabezas valen más que una. Pero, actualmente, está del todo reconocido por los técnicos que ese adagio está equivocado.

Hoy, la responsabilidad de una decisión está centralizada en una sola persona, asesorada no por un hombre de conocimientos similares y características parecidas sino por muchas personas, cada una de las cuales tiene un campo especial de conocimientos o experiencia. Tales asesores vienen a constituir su Estado Mayor.

El Estado Mayor General de la Marina es de este tipo. Está compuesto de un grupo de expertos navales, capaces de presentar al comando los conocimientos más modernos y los métodos de operaciones más aceptados para resolver cualquier situación que pueda presentarse.

Vayamos en busca del conocimiento, pero que no sea éste sino el conocimiento más reciente. Debemos pedir consejo para tomar decisiones, pero asegurémonos que el consejo sea competente. Sin embargo, no olvidemos que ninguna deficiencia de conocimientos, o de competencia de los asesores, pueda relevar a un Comandante de la responsabilidad de la decisión que haya tomado.

El segundo factor de un criterio sano es la experiencia. La experiencia es un registro, quizá un registro no escrito, de actuaciones pasadas.

Es lamentable que la mayoría de las experiencias pasadas se pierdan. ¿Por qué? Porque no se ha conservado registro de ellas y toda experiencia no registrada es imposible de analizarse cuidadosamente, cayendo, muy a menudo, en el olvido. Cuando más, la experiencia no registrada podrá beneficiar a aquellos que participaron en el evento, mientras que la experiencia registrada, tomada como base de análisis, puede beneficiar a millares sin cuento.

Fue esta circunstancia la que condujo al señor Emerson a formular su sétimo principio de eficiencia, que es el siguiente:

"Para poder obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y la rápida, debe uno hacer uso de registros adecuados y dignos de confianza".

No es necesario repetir a un Oficial la gran importancia de los registros adecuados y dignos de confianza. Las cartas, gracias a las cuales navegamos, son registros. El Almanaque Náutico, mediante el cual determinamos los datos de nuestras observaciones a los cuerpos celestes, no son sino una serie de predicciones basadas en el movimiento pasado, exactamente registrado, de esos cuerpos celestes.

Cada lectura de la corredora de patente, o del contador de revoluciones de las máquinas, constituye un registro adecuado y digno de confianza. Con todo, a pesar de los muchos ejemplos que demuestran el valor de dichos registros es, en realidad, difícil seguir este principio en todos los asuntos de nuestra vida cotidiana. Naturalmente, que podemos llevar esta idea hasta el absurdo; es por esta razón que el señor Emerson emplea el calificativo "adecuado", al enunciar su principio. Sería ir manifiestamente contra la eficiencia misma, si se llevaran registros que no fueran de utilidad.

Un registro será de valor, únicamente, si se va a hacer uso de él. Es muy fácil expedir una orden para lle-

var un registro determinado, pero lo que es verdaderamente difícil es llevar registros exactos, y más difícil aún, hacer con ellos análisis dignos de confianza.

Las palabras del señor Emerson están bien elegidas: "Registros adecuados y dignos de confianza". Por adecuados se quiere decir solamente aquellos de los cuales pueden derivarse beneficios proporcionados al tiempo y la molestia de tomar dichos registros y, naturalmente, que sean exactos, si se quiere que las deduciones que se basan en ellos sean de algún valor.

Los registros llevados incorrectamente y analizados a la ligera raramente valen el esfuerzo que se haga en colectarlos, pero los registros adecuados y dignos de confianza constituyen las marcas del progreso o de la falta de progreso en el entrenamiento; y bajo la forma de notas de concepto, constituyen un medio de comparación de las aptitudes de los Oficiales.

Los registros, como se ha indicado ya, son también sumamente valiosos como exponentes de la experiencia pasada y, mediante el análisis, suministran verdades fundamentales derivadas de las mismas. La verdadera eficiencia depende de la exactitud de tal análisis y de la correcta aplicación de las verdades derivadas. Estas verdades derivadas constituyen guías, mediante las cuales puede regularse de la manera más eficiente cada tipo de operación así analizado, y este modo, ya aprobado, de realizar tal operación viene a ser el procedimiento–modelo para tal operación.

Estas ideas se expresan en el octavo principio de eficiencia personal, que es el siguiente:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y la más rápida, se debe establecer un procedimiento–modelo y seguirlo".

Para el personal naval, los procedimientos–modelo son tan comunes que es muy fácil apreciar su importancia en la obtención del máximo de eficiencia. Nuestros ejercicios de artillería, los de infantería, los procedimientos de las salas de máquinas, etc., no son otra cosa que procedimientos–modelo. Cada orden lleva un sentido definido, para ser cumplida de una manera definida. Esta manera definida, es un modelo de procedimiento que se deriva del análisis de los registros y de las experiencias pasadas y que se ha aceptado como la manera más eficiente de lograr el fin definido que con tal orden se persigue.

El análisis y la decisión sobre la manera más eficiente de realizar un acto determinado, si éste ha de ser de utilidad para muchas personas, o si ha de ser aplicable a muchas actividades, debe procederse a registrarlo y el registro resultante constituye las instrucciones para el procedimiento–modelo, de las cuales otros aprenderán un método efectivo, sin necesidad de recurrir a tediosos análisis de registros y experiencias pasadas.

Esta idea llevó a Emerson a formular su noveno principio, que es:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y más rápida, debe uno formular instrucciones para los procedimientos –modelo y seguirlas".

Muchos de nosotros, a veces en nuestras casas, nos pasamos minutos y hasta horas en resolver algún problema infantil. Si lo resolvemos correctamente, nos sentaremos a escribir tal como lo hicimos. Si el método que se deduce constituye la mejor manera, la más fácil y más rápida de resolver el problema, semejante descripción constituiría las instrucciones para el procedimiento modelo en la resolución del problema. Pero, ¿de qué valor sería aquello? No de gran valor que digamos.

Por otro lado, si mediante el estudio y el análisis de las experiencias hechas al quemar petróleo pudiéramos formular un procedimiento-modelo, que redujera su consumo, aunque no fuera sino en un cinco por ciento, consideraríamos que habíamos logrado algo que vale la pena, pero, para ahorrar este cinco por ciento, es necesario, además, formular las instrucciones del procedimiento-modelo del caso y hacer que los encargados de encender los quemadores, cumplan con esas instrucciones.

Aquí se verá de nuevo, que la Marina de Guerra del Perú, sin enunciado previo de este principio, en sus instrucciones de artillería, libro de señales, instrucciones de comunicaciones, etc., viene cumpliendo diariamente con atenerse a las instrucciones de los procedimientos-modelo.

Los nueve principios anteriormente enunciados, son de carácter físico-moral y, por decirlo así, preparatorios. Los cuatro principios restantes, aunque en realidad son esenciales para el cumplimiento de la mayoría de los previamente enumerados, se refieren principalmente a la acción misma, al proceso mediante el cual se hacen las diferentes labores.

El primero de ellos, que viene a ser el décimo principio de eficiencia personal, es el siguiente:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y la más rápida, debe uno tener una mirada definida".

Ninguna pieza de artillería marca un blanco, a no ser que se le dispare con un alza definida. Ningún esfuerzo puede desplegarse de la manera más efectiva, a no ser que tienda al cumplimiento de una labor definida, porque sin un objetivo definido, sin una fijeza de propósito, son imposibles la unidad de idea y el máximo esfuerzo. Es obvio decir que cualquier mira definida debe ser consecuente con los principios normales, previamente enunciados.

En todos los problemas de la guerra o de la paz, el primer deber de uno es decidirse sobre un objetivo definido. Si el objetivo fuera considerable, puede resultar que el logro de él envuelva la consecución previa de varios objetivos definidos, que varían en importancia y en la sucesión en que deben obtenerse.

Esta idea nos lleva al undécimo principio de eficiencia:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y más rápida, debe uno preparar y seguir planes definidos".

Un plan determinado puede definirse como el enunciado del objetivo mayor y de los objetivos menores correlativos, indicando el orden de sucesión en la consecusión de esos objeti-

vos y el método para lograr el primer objetivo, según las condiciones existentes.

Las actividades más complejas de la vida, tales como la dirección de una guerra, requieren planes acabados, pero la formulación de planes puede simplificarse grandemente, por la preparación antelada de instrucciones para el procedimiento–modelo.

Nuestra vida cotidiana requiere formulación constante de planes; pero, en semejantes planes, como generalmente son de carácter simple, nuestras decisiones se hacen mentalmente y sin registrarlas por escrito.

Aun en asunto tan trivial como llegar a la oficina o al buque a la hora debida, por la mañana, se requiere la formulación de planes. Debemos planear levantarnos a la hora conveniente, bañarnos, afeitarnos, desayunar y tomar nuestro automóvil o el ómnibus. La formulación de los planes necesarios para el logro de este objetivo definido es sencillamente llegar a nuestro centro de trabajo a tiempo, pero, permítanme decirles la razón por la cual las actividades necesarias están arregladas y reguladas por el procedimiento–modelo antes mencionado.

Estamos habituados a ir al trabajo a la misma hora todos los días; nuestra mente se ha acostumbrado a ejecutar ciertos actos a una hora determinada, como el bañarse y afeitarse es faena diaria, el disponer que se encuentre lista el agua caliente necesaria, que nuestras navajas y otros utensilios estén a la mano, etc.

Consideren la cantidad de planes que sería necesario formular para cumplir esta simple tarea de llegar a la oficina a tiempo, si hubiéramos llegado a un lugar extraño, sin combustible, sin navaja, sin automóvil o sin conocer la línea de omnibuses. Qué buena diferencia habría.

Ahora bien, la misma diferencia se ha presentado siempre en los esfuerzos encaminados a la formulación de planes, aunque con mayor amplitud a medida que la importancia y la complejidad de las labores aumenta. Solamente por medio de procedimientos–modelo e instrucciones para estos procedimientos es que pueden hacerse efectivos los planes para las grandes empresas. Ninguna empresa de importancia puede cumplirse si el autor del plan principal tiene que dirigir, al mismo tiempo, el cumplimiento en detalle de todas las tareas subordinadas y correlativas.

Una de las grandes dificultades que se presentan en cualquier plan, es la de asegurarse que las labores correlativas se cumplen en la debida sucesión. Y aquí, una vez más, asume mayor importancia el procedimiento–modelo y se hace de gran ayuda para el estratega. Supongamos que el estratega desea conocer con qué rapidez puede aprovisionarse de combustible y salir del puerto un buque determinado. Para el Comandante del buque, su procedimiento–modelo, derivado de sus registros adecuados y exactos, le indica con un porcentaje pequeño de error, el tiempo probable que se requiere. El resolvería su problema tabulando sus operaciones de la manera siguiente:

Tantas: horas para levantar vapor y alistarse para hacerse a la mar.

Tantos: minutos para acoderarse al

muelle,
Tantos: minutos para conectar la tubería de combustible,
Tantas: horas para embarcar la cantidad requerida de combustible,
Tantos: minutos para desconectar la tubería de combustible,
Tantos: minutos para abrirse del muelle y salir de la bahía.

De faltarle registros anteriores que lo guíen, su apreciación del tiempo requerido quedaría, sin duda alguna, sujeta a errores considerables, mientras que con el auxilio de registros adecuados y dignos de confianza esa apreciación sería casi exacta.

Para que los planes se hagan efectivos, sus respectivas partes deben coordinarse en lo que toca al tiempo, y esa coordinación nos lleva al duodécimo principio de la eficiencia personal, que es el siguiente:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y más rápida, debe uno someter sus acciones a horario".

Los horarios son parte de nuestra vida cotidiana. Los omnibuses, teatros, comidas, trabajos y deportes, se llevan a cabo siguiendo horarios más o menos definidos y todos nos damos cuenta de lo difícil que se nos haría la vida, el día en que se nos cambiara dichos horarios. Cuánto mayor será el disturbio, al tratarse de complicados planes de operaciones bélicas, si los horarios de los procedimientos–modelo, que forman parte del plan, no se cumplen.

Llegamos al último principio de eficiencia personal, quizá el más difícil de seguirse:

"Para obtener las cosas deseables de la vida, de la mejor manera, la más fácil y más rápida, debe uno resolver sus asuntos, de acuerdo con horarios definidos".

Este principio se puede enunciar, de manera más simple, en los términos siguientes: cada labor debe ser cumplida en la sucesión indicada y en el tiempo que se le haya asignado.

Las demoras, los retardos y las excusas, son los enemigos de este principio de la eficiencia personal. Los procedimientos–modelo, las instrucciones para estos procedimientos–modelo, son la base de la exactitud de los horarios y de la resolución efectiva de los planes.

Son estos, pues, los trece principios de eficiencia personal que, siguiéndolos cada día, nos ayudarán a mejorar en nuestras labores profesionales y personales.

Con Mutual Puerto Pueblo

AHORRANDO Y RASPANDO ...SALES GANANDO!



Por cada 3,000 Intis de depósito recibes una tarjeta.

LA RASPAS Y TIENES LA OPCION DE GANAR: Una casa en Ventanilla, 3 premios de 1 millón de Intis y pasajes a Santiago y Panamá vía EASTERN !! Raspas tu tarjeta, encuentras la frase y participas en los fabulosos sorteos, que se llevarán a cabo en el programa de televisión "Triki Trak".

FRASE:	FECHA DE SORTEO:
Sorteo Casa	25 de febrero de 1989
1er.Sorteo 1'000,000	31 de diciembre de 1988
2do.Sorteo 1'000,000	28 de enero de 1989
3er.Sorteo 1'000,000	25 de febrero de 1989
Sorteo pasajes Vía EASTERN	25 de febrero de 1989

Los ahorristas favorecidos deben presentarse en el lugar y fechas indicadas. Si no lo hacen perderán su opción sin lugar a reclamo.

Además, puedes ganar al instante:

5 premios de 100 mil	10 premios de 50 mil
500 premios de 1,000	1,000 premios de 500

y muchos premios más!! SON MAS DE 5,000 PREMIOS!

Mutual
PUERTO PUEBLO
La Super Mutual



LA MARINA FRENTE A LA CRISIS

Capitán de Fragata (r)
LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

Pareciera que en el devenir histórico de la humanidad ocurriese una especie de ciclo en lo relativo a las contingencias de conflicto de alternancias entre las sociedades extranacionales y entre aquellas de una misma nación. Por ejemplo, en lo que concierne al Perú, refiriéndome a lo acontecido en el siglo XX, y muy especialmente en el tramo hasta los años ochenta, el país, a comparación de lo que hoy observamos, transcurrió en una vida política interna bastante menos tumultosa que en la internacional. Un conflicto con Colombia y dos con Ecuador y un período tenso con Chile tuvieron mucha gravitación en nuestra vida no sólo socio–política sino, muy principalmente, económica.

Al iniciarse los años sesenta, diría yo, que aparece, entre éstos y los setenta, una especie de sobreposición en el dominio del panorama político nacional en el que el contorno externo y vecino al Perú comienza, no a perder importancia, sino a ser equilibrado por los movimientos efervescentes político –económico y sociales internos con una fisonomía cada vez más emergente en el panorama nacional y que culmina con la aparición del nefasto terrorismo coludido con una actividad igual o peormente maligna, cual es el narcotráfico, cuyas dimensiones venían pasando relativamente desapercibidas desde muchos años atrás en el Perú.

Todo este trastoque en la vida nacional, indudablemente inserto dentro

de un escenario mundial sumamente complicado, no sólo por las relaciones internacionales Occidente–Oriente en el aspecto ideológico y por las de Norte–Sur en lo económico, sumado a los desaciertos, desaprensiones y defectos de conducción de la política nacional desde que el Perú fue república y, últimamente, quizás con marcado énfasis, en experimentaciones poco felices de modelos societales ocurridos en los últimos 25 años, nos ha hecho derivar hacia peligrosos arrecifes de inflación, desorden en delicados campos como lo es la justa distribución de la riqueza nacional, falta de prevenciones para atender la urgencia de necesidades básicas de las poblaciones no costeñas, etc., que vienen siendo explotadas justamente por las huestes terroristas que amenazan quebrar nuestra débil economía y, consecuentemente, lo que sería desastroso: nuestro modelo societal democrático, también desgraciadamente tenue por razones hartamente conocidas.

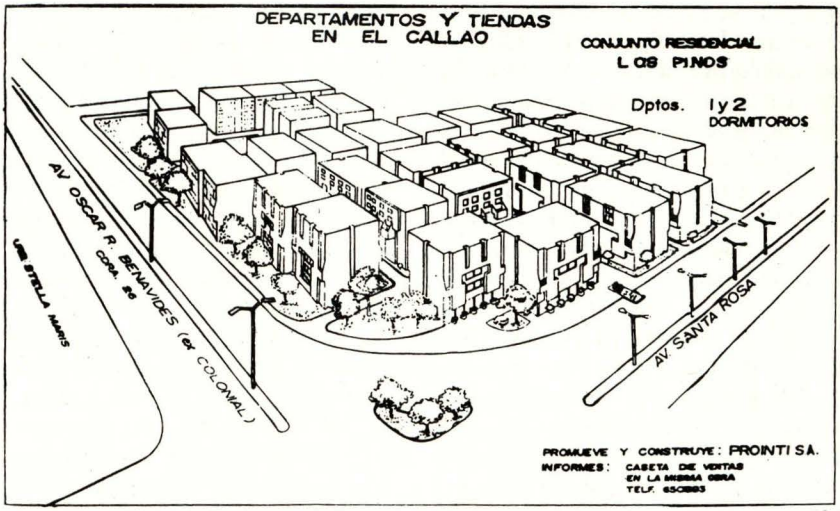
Dentro de estas circunstancias estimo que conviene relacionar las épocas más recientes de nuestro acontecer nacional con lo que hoy día ocurre. Y quiero hacerlo, modestamente desde luego, situándome no tanto dentro del contexto nacional sino desde el seno de las instituciones castrenses y, concretamente, de nuestra Marina de Guerra.

Es así como debo recordar mis primeros años como oficial en la década de los años cuarenta en que, a pesar de que lamentablemente los nuevos oficiales no traíamos muchos conocimientos sobre conducción de hombres puesto que, yo sepa, jamás se consideró colocar esa importante materia a la altura de asignatura en las aulas de la Escuela Naval (y mucho menos se continuaba cultivándola técnica y orgánicamente durante la vida del oficial), sí debo señalar que, aunque en forma empírica, y con bastante efectividad, la realizábamos con nuestros subalternos. Los oficiales, y los Jefes también, cultivábamos con bastante fidelidad la atención de nuestros tripulantes vigilando sus horas de alimentos, sus vestuarios, sus alojamientos, la atención de sus necesidades no sólo del servicio naval sino también, hasta donde era humanamente posible, sus problemas personales sin caer en paternalismos. La sinceridad en la mutua amistad que se creaba entre superior y subalterno encontraba sus mejores testimonios, y muy frecuentes, en los actos de matrimonios, bautizos, etc, de los miembros de la plana menor, en los que los oficiales éramos cordialmente invitados para oficiar de testigos, padrinos, etc. No hay duda que el ámbito más integrado, no sólo en el espíritu de camaradería oficial–tripulante (desde luego, sin el menor ápice de desmedro de las relaciones de respeto y disciplina) se produjo, y con seguridad continúa aún en la fuerza de submarinos, y no sólo por consideraciones derivadas del breve espacio en el que se desenvuelve la vida y las actividades de esas naves sumergibles.

Pero era indudable, como lo es hoy también, que la Marina de Guerra, extraordinaria institución nacional por su nivel profesional y espíritu de cuerpo no era, y nunca podrá ser, una "is-

Promotora de Inmuebles

INTI S.R.L. PROINTI



PROXIMA INAUGURACION DE 34 EDIFICIOS PARA LOS TRABAJADORES MARITIMOS AUSPICIADO POR LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO.

* **Declaratoria de Fábrica**
* **Saneamiento Legal de Títulos**
* **Desarrollo y Ejecuciones de Proyectos de Interés Social**
* **Recepción de Obras**

Chiclayo No. 185 - Santa Marina - CALLAO
Teléfono 650393 656236

la" en el panorama nacional. Y es así como, a pesar de las continuas prácticas de liderazgo de su oficialidad ocurrieron ciertas negligencias que facilitaron infiltraciones de tipo político que dieron pábulo para transgresiones disciplinarias que se expresaron en el funesto levantamiento de algunas unidades de la flota el 3 de octubre de 1948, más o menos parecido a lo que había ocurrido en el año 1930 a cargo de un grupo de tripulantes. Debelado ese repugnante pronunciamiento, liderado por un puñado de oficiales que arrastraron a un limitado grupo de subalternos, quedó por muchos años en la Marina el sabor de que ese tristemente célebre acto de la quiebra institucional en la Armada se debió, fundamentalmente, a deficiencias en el liderazgo. Y no sólo en el sentido de que el liderazgo hubiese servido al Oficial para que, a base del diálogo permanente con sus subalternos, éste hubiese estado en disposición de "olfatear" lo que se venía sino que flotó en el ambiente una especie de frustración en el sentido de que indudablemente habían tenido que ocurrir algunas defecciones en el arte y ciencia de conducción de hombres que traicionaba los principios básicos que un oficial debe conservar durante toda su carrera naval por más alta que sea su jerarquía: que el hombre es más importante que cualquier pieza o mecanismo de la nave y que por eso es que decimos que los buques serán tan buenos como lo sean sus hombres, pero nunca mejores.

A partir de los años cincuenta se inicia en la Armada un surgimiento técnico–profesional sumamente importante y que se prolonga consistente y sólidamente durante más de 30 años, sufriendo un marcado decrecimiento, si no una detención, a raíz de la crisis de todo tipo que hoy azota al mundo, pero muy gravemente a nuestro país. La curva de crecimiento técnico, francamente empinada, que ha comprometido tantas horas de atención y de trabajo de nuestros oficiales y miembros de la plana menor ¿ha sido un factor indiscutible de cierta pérdida de liderazgo más o menos grave, en el que el tiempo de dedicación a las relaciones humanas entre dirigentes y dirigidos ha sido reemplazado por el que se le ha dispensado a las máquinas sofisticadas y a las admirables computadoras? Creo que sí ... y en eso estamos ahora en pleno año 1988. Confrontamos, pues, un reto: sumidos hoy en una seria crisis socio–económico–política pareciéramos presionados a regresar a la relación hombre a hombre en forma mucho más urgente que al vínculo hombre–máquina, porque dentro de un ambiente que, día a día, se deshumaniza más por las carencias económicas hay una presencia terrorista que pretende "echar más gasolina a la fogata".

Pero como creo que Dios pone, en cada adversidad, ciertos secretos positivos que la persona humana con fe debe descubrir utilizando las facultades que El nos dio, o sea, inteligencia, voluntad y libertad, pues debemos explotar esos aspectos constructivos, para lo cual quiero permitirme sugerir algunos.

Primeramente, debo señalar, con toda franqueza (lo que, además, no es secreto para nadie) que cualquier otro

país que transite por una crisis como la nuestra ahora sufre muchas limitaciones para mantener sus niveles óptimos de entrenamiento militar. Las restricciones de combustibles y las cortapisas para mantener un flujo adecuado de repuestos o de municiones, por mencionar algunos, obliga a fijar la atención en cómo emplear el tiempo que antes se insumía en esas actividades (ahora reducidas aunque no suprimidas) para efectuar otras en que antes no se había pensado o no se encontraba nunca la ocasión, o la decisión, de llevarlas adelante, máxime cuando a veces, paradójicamente, nunca hubo tiempo para realizarlas en épocas de bonanza. Diría yo, por ejemplo, que ahora, y durante este trance que estamos sufriendo, la Marina debería organizar sus grandes centros bibliotecarios, comenzando por dos o tres zonas navales, y crear a la vez un sistema de promoción cada vez más profesional en el que el oficial esté sometido a cierta orientación bibliográfica, apoyado en esos centros bibliotecarios (más en tierra que a flote) y en la biblioteca del oficial de Marina que él debe ir formando a base justamente de esa orientación coordinada por la Dirección de Instrucción con otras direcciones generales y con el Estado Mayor General de Marina. Se trataría de lecturas libres del oficial pero con ciertos períodos de control suficientemente especiales como para no interferir con sus estudios de calificación o de escuelas de altos centros de instrucción o de ascenso. Dentro de tales programas de lectura podrían programarse para el oficial materias tales como conducción de hombres (cuya necesidad ya he mencionado), asuntos de tipo histórico, naval y marítimo; temas referidos al desarrollo nacional a mérito del mejor conocimiento de nuestros intereses marítimos; materias atingentes a planes de desarrollo del sistema de transportes integral del país; ideas fundamentales sobre proyectos energéticos, algunos asuntos industriales previamente seleccionados, etc.

Pretendo que no se piense en que esto constituiría una duplicidad con los estudios en la Escuela Superior de Guerra Naval o en el Centro de Altos Estudios Militares, por ejemplo, pues lo que intento sugerir es que durante toda la vida del oficial, desde alférez de fragata hasta el último día de permanencia en la Armada como almirante, todo miembro de la Plana Mayor (y en alguna medida también de la plana menor) debe estar sometido, en forma ágil, agradable, con la máxima libertad pero con un mínimo control, al estudio de aquellos temas que sin ser netamente navales y marítimos constituyen algo muy importante que le falta, en general, al castrense peruano: una complementación profesional humanística, histórica, filosófica, socioeconómica, política de "P" mayúscula. Esta complementación, además, lo prepara mejor para su desempeño en la vida civil cuando tenga que abandonar las filas por cualquier razón, máxime cuando ocurren aquí dos circunstancias, en mi opinión, igualmente desfavorables. la carrera naval debería comenzar desde los 14 años de edad para egresar como oficial a los 21 a fin de comenzar a abordar temas de ciencias sociales y humanidades desde la Escue-

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

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

- Agenciamiento de naves.
- Estiba y desestiba.
- Desaduanamiento de mercadería.
- Transportes y Trámites Documentarios.
- Comunicación interpuertos.

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.

CIE

cía. internacional de embarques s.a.

Oficina Principal:

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

la Naval, y, luego, porque inconvenientemente el militar en el Perú, por ley, se retira muy temprano, entre 52 y 55 años, pudiendo y debiendo hacerlo por lo menos a los 62 y va a engrosar listas pasivas, no solamente a veces poco preparado para desempeñarse en la vida civil sino que, a mayor abundamiento, tropieza, por ejemplo ahora, con un gravísimo inconveniente dentro de una crisis que ya lleva un decenio y cuya severidad, quizás creciente, se prolongue por dos decenios más en los que le será muy difícil, salvo varias excepciones, conseguir fácilmente una ocupación rentada (y a veces ni siquiera eso) en importantes tareas ad-honorem en la vida civil. Además, hay que tener en cuenta que si el Oficial de Marina descuida esa formación integral naval-cívica cada vez más encontrará gran competitividad cuando deje la Armada.

Me atrevería a expresar que la financiación de un sistema tal, comparado con cualquier otro logístico naval militar, no resultaría costoso y tendría la especial virtud de sembrar mucha semilla para el presente y para el futuro y, sobre todo, haber, no solamente aprovechado de una época en la que mucha gente considera que no se puede hacer cosas, sino, con mayor importancia, se trata de preparar mucho mejor a nuestro personal no sólo para soportar las futuras vicisitudes que, sin dejar de ser optimistas, pueden todavía ocurrir, a la vez que crearse así un ámbito de optimismo a pesar del drama que transitamos, divulgándose así, por lo menos en nuestra Marina de Guerra, aquel pensamiento de los Cristóforos que dice que es mejor que cada uno prenda su chispa en la penumbra que todos, a coro, se limiten solamente a maldecir la oscuridad.

Si esto se hace así y si es más, lo hiciesen todas las Fuerzas Armadas podríamos asegurar más tarde que todas ellas cumplieron con el país tanto en la prosperidad como en la adversidad, porque el militar que considera que sólo debe estar preparado para entrar en combate con todos sus efectivos humanos y materiales en las mejores condiciones ignora la historia porque no sabe que han habido capitanes quienes con sus naves diezmadas en hombres y en cañones al exigírseles la rendición por parte del adversario expresaron que "todavía no habían comenzado a luchar" y ganaron la batalla, o aquel otro general de la historia que increpó a su mensajero, quien al regresar de espiar a las fuerzas enemigas, le transmitía con gran temor, que el enemigo era muy numeroso y bien armado, pero su líder le dijo: "Yo no lo envié a usted para que me diga cuántos son sino solamente en donde están". Y los venció.

¿Estoy hablando de ideales? Sí. Y si no creemos en ellos mejor será que pensemos que los buques pueden ser mejores que los hombres y después no nos extrañemos de sus tristes resultados. Ideales que serán la mejor herramienta para frontar los resultados de mucho sudor y lágrimas, y quizás también mucha sangre, que nos espera para superar las severas dificultades que atraviesa este hermoso y maltratado país lleno de posibilidades humanas y materiales no aprovechadas y que, por

tantas desaprensiones de tantos años atrás, desde que nos iniciamos como república, se han ido acumulando hasta dar pábulo a la aparición de un siniestro movimiento subversivo que se alimenta de la malhadada filosofía de odio y resentimiento de clases sociales que hace casi 70 años creó el comunismo ateo en el orbe. Y aunque parezca extraño, ante el empuje de esos subversivos que intentan capturar las mentes de nuestro campesinado empobrecido y postergado para arremeter luego contra nuestras ciudades y subvertir a la nación toda, nuestra Marina de Guerra, no sólo vigilante desde nuestro litoral hacia todo nuestro espacio marítimo, en alguna forma tendrá, a la vez, que apoyar esfuerzos de desarrollo nacional, no sólo desde el campo de nuestros intereses marítimos sino también ahora en aquellos que le sea posible dentro de los confines de nuestro campesinado, población mayoritaria y prioritaria de ser atendida, para restituir en esta patria las escalas de valores espirituales, morales y económicos que, aunque nunca fueron plenas en este país, por lo menos jamás asumieron los bajos niveles de frustración en los que estamos ahora.

Si bien la Marina estará siempre presente fundamentalmente en el mar, en los ríos y en sus lagos, hoy, tomando ventaja de su standard profesional y moral necesita también compartir e irradiar sus valores en otras regiones naturales del territorio patrio. Y así como ya lo hizo, y lo está haciendo en Ayacucho enfrentando al solapado senderismo, al recordar a sus miembros que cayeron ante el ataque artero de los subversivos, caigamos en cuenta que la sangre inocente de quienes tiñeron esas tierras ayacuchanas, y también en nuestras ciudades, claman por la presencia, distante o cercana, de nuestra Marina en otras áreas agrestes, selváticas o rocosas, en donde otros debieron llegar antes que nosotros pero que, fuese como fuese, se necesita el apoyo de la asistencia de una institución que, como la nuestra, puede y debe aportar conocimientos y experiencias para ayudar al Perú para salir del atolladero.

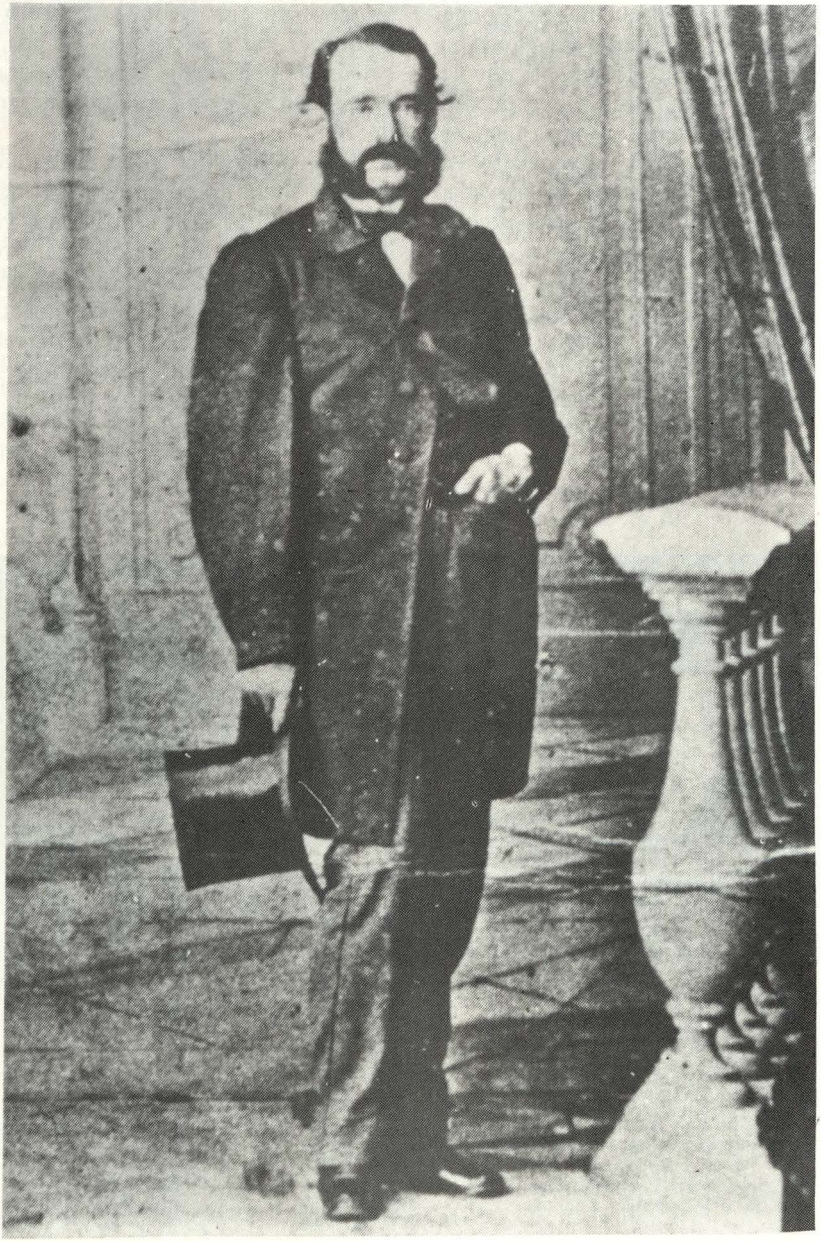
Y es que la imponente sombra de nuesro macizo Almirante Miguel Grau no sólo se proyecta sobre nuestro mar sino que hoy, más que nunca, parece querer cobijar también a sus herederos, aunque transitoriamente, en otros lugares en donde no se respira el aire fresco, húmedo e inconfundible de nuestro amado mar sino aquel otro, seco y a veces tan rudo, de nuestras serranías, en aquellas en donde se esconden los secretos más recónditos de nuestra historia. Así, la Marina de Guerra, si en Angamos salvó la dignidad nacional ahora, conociendo, penetrando y estudiando mejor todo el territorio nacional, contribuirá a que prevalezcan en este país las libertades que le dan dignidad a cada ciudadano y las demás condiciones que le garanticen la recuperación de los caminos que conducen al país al glorioso destino al que está llamado a ocupar en el consenso de la sociedad de las naciones.

Tomemos pues, esta vez, experiencia del giro que ha dado nuestra pro-

blemática nacional que nos hace poner más atención a nuestras cuestiones internas en relación con aquella que dedicamos a las amenazas extraterritoriales, especialmente vecinas, que, naturalmente, no serán descuidadas y encontremos así el centro de gravedad adecuado entre unas y otras preocupaciones porque, a la postre, habremos de convencernos que la mejor defensa y la mejor preparación para una confrontación bélica es el desarrollo de la nación y, por lo tanto, todo castrense debe capacitarse para actuar con seguridad sabiendo que ha sabido encontrar siempre el punto de equilibrio entre el empleo de los recursos económicos y humanos para la defensa en relación con los del desarrollo.

No perdamos, pues, esta nueva ocasión en la que, contra toda lógica humana quizás, Dios nos hace vivir la adversidad para, sobre ella, construir la sociedad auténticamente libre, próspera y feliz que no sólo nosotros sino, sobretodo, con todo derecho, nuestros hijos y sus descendientes y los descendientes de estos últimos, estamos y estarán esperando.





Julio de 1821, en auténtica demostración de la libre determinación de los pueblos.

Tercero de cuatro hermanos enteros, tiene además tres hermanos maternos fruto de la primera y legítima unión de Doña Luisa con el capitán Pío Díaz, oriundo de tierras neogranadinas, así como a Don Juan Manuel Grau y Pradas único vastago de la también primera y legítima unión de su padre.

Muy poco o casi nada se conoce de sus primeros años, más se supone que transcurrieron apaciblemente en la solariega casona donde nació, excepto, entre otros, de la anecdótica circunstancia que permite su bautizo "In Extremis", realizado a los 38 días de su nacimiento, por haber contraido el sarampión, enfermedad que en la época de que hablamos era normalmente de fatal desenlace. Sin embargo, por circunstancias largas de narrar, viene en su auxilio la providencia en la persona del ama que estaba al cuidado del infante, la "china" piurana Tadea Orejuela, quien, al no poderse localizar al médico de la familia, hace uso de sus conocimientos de medicina folklórica, preparando una infusión de yerbas proporcionadas por sus proveedores "montubius" de Tambogrande y Morropón, y administrándosela al párvulo, logróse dominar la fiebre superándose la etapa crítica de la enfermedad, siendo bautizado posteriormente como Miguel María Grau Seminario. Sus padrinos, Dn. Manuel Ansoátegui, administrador de la Aduana de Paita, y Rafaela Angeldonis, posiblemente hermana del Presbitero Santiago Angeldonis, quien le administró las aguas bautismales. Sus primeros pasos y primeras lecciones transcurren en Piura, para posteriormente, cuando contaba con 8 años de edad, acompañar a su familia que se traslada al puerto de San Francisco de la Buena Esperanza de Paita, donde su padre había sido nombrado Vista de Aduana. Y es aquí, en esta hermosa bahía de tranquilas y azules aguas, donde se asienta el puerto del mismo nombre. Puerto que gozaba de una intensa actividad comercial, razón por la que en época no lejana había recibido el ataque de corsarios y piratas; puerto en donde empiezan a forjarse para el niño los primeros sueños e inquietudes marineras, haciéndose a la mar, con la anuencia de sus padres, a la edad en que otros niños gozan de los juegos propios de sus días y del calor del hogar.

El futuro marino se embarca en el "Tescua", bergantín granadino al mando del capitán Dn. Manuel Herrera, amigo de sus padres. Edad, 9 años. Itinerario, Paita, Huanchaco, Buenaventura, sin embargo, la primera travesía no tiene feliz desenlace, pues la nave naufraga en la Isla colombiana de Gorgona y el aprendiz de Grumete tiene que ser devuelto a su hogar.

Luego de esta primera aventura marinera, nutre sus sueños con las historias que le son contadas por los viejos lobos de mar que recalan con sus naves en el tranquilo puerto paiteño, hasta que, nuevamente y a consecuencia del imperativo llamado de la mar, se hace a ella, el año 1844 en la goleta "Florita", bajo el mando otra vez del capitán Dn. Manuel Hernández. Itine-

rario, Callao, Buenaventura, Panamá, Paita, empezando a desempeñarse como aspirante a Grumete, siguiendo luego una larga lista de embarcos, plenos de intensas correrías y aventuras, los cuales fueron realizados a bordo de buques tan disímiles como goletas, bergantines y fragatas, en su mayoría británicos y estadounidenses.

En estos embarcos visitó en más de una oportunidad los puertos de Paita, Callao; Macao, colonia portuguesa en territorio chino centro del tráfico de coolíes; San Francisco, que en la época nucleaba el intenso comercio entre EE.UU. y Oriente; Hong Kong, importante enclave británico en China, punto álgido del movimiento mercantil del Imperio; las Islas Marquesas, las Sandwich, la Sociedad, Shangai, Singapur, Londres, Burdeos, Baltimore, Boston, New York y Río de Janeiro. Esta, en apretada síntesis, es la relación escrita de puño y letra de Miguel Grau, fechada el 10 de Agosto de 1853, que cubre el lapso transcurrido desde 1843, siendo así, que a los 19 años de edad, el precoz grumete de hace una década se ha convertido en un viejo y experimentado lobo de mar, como aquellos de sus mocedades que nutrían su imaginación al trasmitirles sus aventuras. Dura y bravía escuela la del mar, que ha dejado honda huella en el sereno marino confiándole todos y cada uno de los secretos del arte–ciencia: La Navegación, proveyéndole del dominio de la maniobra, consecuencia ambos de la sólida formación práctica adquirida y del conocimiento que de hombres y mares ha hecho, habiendo aprendido a obedecer y a ser obedecido.

Ingresa a la Escuela Naval, como guardiamarina, a los 19 años de edad, el 14 de Marzo de 1854, y, como tal, destaca nítidamente desempeñando eficientemente sus obligaciones, sirviendo primero por espacio de 6 meses en el "Rímac", pasando el 2 de Octubre del mismo año al pailebot "Vigilante", donde permanece más de 10 meses, siendo porteriormente cambiado al vapor de ruedas "Ucayali", y así, el 11 de Marzo de 1856, recibe su primer ascenso al grado de alférez de fragata después de un año 11 meses y 20 días de servicio como Guardiamarina, posteriormente es destinado al "Apurímac", a la fecha el mejor buque de la Escuadra adquirido a Inglaterra. Tratábase de una fragata mixta de 1,600 toneladas armada con 34 cañones, comandada por el experimentado capitán de navío Dn. José María Salcedo, siendo aquí, donde se encuentra con su amigo y paisano, el teniente segundo ayabaquino Lizardo Montero, fundiéndose en un sólo crisol de peruanidad el alma inquieta y borrascosa de Montero, único marino que ha llegado a Presidente de la República, y la fría calma, estoica serenidad y práctico espíritu de Grau.

El 16 de Noviembre de 1852 toma partido, junto con su paisano Montero, en la sublevación de Manuel Ignacio de Vivanco, líder conservador que se opone al liberalismo excesivo de Castilla durante su segundo período de gobierno. Este movimiento fracasa y los buques son entregados a la Escuadra, siendo Miguel Grau separado de la Marina junto con otros oficiales que parti-

ciparon en el mismo. Poco tiempo después se enrola en la Marina Mercante como capitán de una barca inglesa viajando a América del Norte, la India y Asia, viajes que enriquecen sus amplios conocimientos náuticos.

Durante este lapso, Castilla ha evolucionado del Liberalismo de 1856 al Conservadorismo del 60, cuando se da la nueva Constitución que va ha regir el país hasta 1920. Carta Magna que justificaba la sublevación de Vivanco y por ende la de los marinos que como Grau se plegaron al movimiento regenerador.

Gracias a la Ley de Reparación dada por el Congreso Nacional el 11 de Abril de 1861 y a la ampliatoria del 25 de Mayo del mismo año, Grau solicita ampararse a lo legislado, siendo resuelta su solicitud favorablemente en Mayo del año siguiente, en mérito de lo cual se le reconocen servicios prestados a la Armada de 7 años y 27 días, concediéndosele una pensión de 12 pesos y 6 1/2 reales, expediéndosele cédula de Licencia Indefinida, continuando en la Marina Mercante durante el tiempo que dura la Segunda Administración de Castilla; paradójicamente el hombre que signó sus gobiernos bajo el principio "si Chile compra un buque, el Perú debe comprar dos". Posteriormente durante el gobierno de Pezet es llamado al servicio activo con fecha 13 de Setiembre de 1863, expidiéndose en la fecha su despacho de teniente segundo, siendo destinado a "Lerzundi", buque comandado por el capitán de corbeta Aurelio García y García donde al cabo de 4 meses es ascendido a teniente primero graduado.

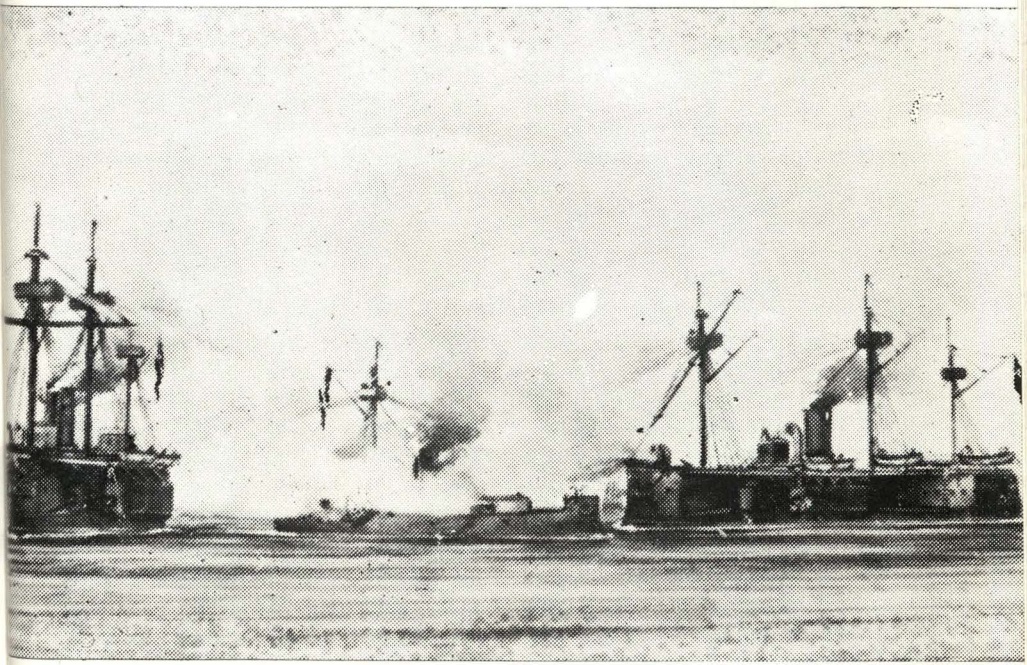
En el mes de Enero de 1864 es enviado junto con García y García y otros marinos a Europa, con el encargo de supervisar la construcción y adquisición de modernas unidades navales que permitiesen reforzar la Escuadra a fin de hacer frente a cualquier agresión.

Días antes de este viaje se concede a Grau la efectividad en el grado de teniente segundo.

Posteriormente el teniente primero Miguel Grau, es nombrado Comandante de la "Unión", dirigiéndose a Saint–Nazaire, donde se hace cargo de la citada corbeta el 15 de Diciembre de 1864, firmándose al día siguiente por feliz coincidencia el contrato para la construcción de un blindado con la firma Laid Hnos, de Birkenhead. Este blindado, sería el "Huáscar", el glorioso Monitor, honra, fama y tumba de Miguel Grau, su glorioso Comandante, con quien se convertiría con el transcurrir del tiempo en leyenda, donde se hace imposible pensar en el uno sin el otro ya que son un todo inseparable.

En el interín y desde el incidente de la hacienda Talambo de Pacasmayo en 1863 se vienen dando las condiciones que desembocan en la firma del controvertido Tratado Vivanco–Pareja, del 27 de Enero de 1865, entre Perú y España, que pretendía la reivindicación de sus antiguas colonias.

El 6 de Julio de 1865 la "Unión" fondea en Valparaíso. Pezet, que se enfrentaba a la sublevación de Prado en Arequipa, a fin de evitar que los buques próximos a llegar se plieguen a Prado, envía como emisario suyo para evitar tal acción a Dn. Juan Manuel Grau, padre del Comandante de la



Combate Naval de Angamos

"Unión", más éste, a pesar del pedido hecho, no lo acepta por ir en contra de sus propias convicciones.

En Febrero del 65 Prado asume la Presidencia de la República, celebrándose un tratado de Alianza con Chile, para rechazar al invasor hispano, al cual se adhieren Ecuador y Bolivia.

La escuadra Peruana estaba compuesta por la "Apurímac", la "América", la "Unión" y la "Amazonas" al mando del capitán de navío Manuel Villar, a la que se unió la "Covadonga" librándose el combate de Abtao el 7 de Febrero de 1866, donde se venció a la Escuadra Española, recibiendo en esta acción Grau y la corbeta "Unión" su bautizo de sangre, al alcanzar en el combate el mayor porcentaje de muertos en la violenta acción.

Después del 2 de Mayo y con el incremento del poderío naval por el arribo del "Huáscar" y la "Independencia", decide Prado llevar a cabo la guerra de liberación de las colonias Filipinas contra España, tomando la inesperada decisión de contratar al Contralmirante retirado de la Marina Nor-

teamericana John Tucker, nombrándole Comandante de la Escuadra y encargándole dirigir la expedición Libertadora.

Este insólito hecho, motivó la justa reacción de nuestros marinos que habían demostrado su capacidad profesional y su profundo amor a la patria en las aguas de Abtao contra la escuadra española, marinos que al sentirse heridos y atropellados en su dignidad, renunciaron a sus puestos. Al considerar el Gobierno esta actitud como de rebeldía, enjuició a los marinos renunciantes y embarcándolos primeramente en el "Chalaco", fueron posteriormente confinados en la isla San Lorenzo, donde permanecieron los seis meses que duró el proceso judicial, al término del cual, Grau, incólume su honor, después de la brillante defensa de su abogado doctor Luciano Benjamín Cisneros, sale en libertad, solicitando licencia en la Comandancia General y alejándose de la Marina por segunda vez. Corre el año 1867 y Grau obtiene el mando del vapor mercante "Puno" de la Compañía Inglesa, siendo conveniente acotar que en esta época, los capitanes ingleses se tenían por los mejores del mundo siendo su logia muy exclusiva y cerrada, razón, que en este caso, no impidió que aceptaran a Grau, ya que eran sabedores de sus excepcionales conocimientos náuticos.

Antes de embarcarse contrae nupcias, en la Iglesia del Sagrario, el 12 de Abril de 1867 con la dulce y hermosa Dolores Cabero y Núñez Lama, trujillana de nacimiento perteneciente a la sociedad limeña y que contaba en la fecha 22 años de edad, siendo testigos, por parte del novio, Montero, García y García y Ferreyros a quienes junto con Grau se les conocía como los 4 Ases de la Marina y que con excepción de Ferreyros, que muere prematuramente en 1876, tendrían relevante actuación en la Guerra del Pacífico.

El 27 de Febrero de 1868 regresa Grau al servicio activo como Comandante del "Huáscar", siendo ascendido ese mismo año a Capitán de Navío graduado. Corre el año de 1872 y el 21 de Julio se produce el motín de los Gutiérrez sin más motivo que sus ambiciones personales transgrediendo el mandato constitucional. Como consecuencia de ello, Balta es tomado prisionero y posteriormente fusilado por orden de Tomás Gutiérrez, la escuadra zarpa en defensa de la Constitución y del orden legalmente establecido.

En Abril de 1873 Grau es ascendido a Capitán de Navío efectivo y durante seis meses, de Junio del 74 a Enero del 75, es Comandante de la Escuadra de Evoluciones a bordo ya sea del "Huáscar" o de la "Independencia".

El país se debate en una grave crisis económica, la Marina pasa por un período de estancamiento, muchos Jefes y Oficiales se retiran del servicio, las naves son apontonadas, la inactividad perjudica las calderas y máquinas de los buques, no se efectúan ejercicios, cañones y repuestos vitales se oxidan y se pierden, el gobierno encabezado por Manuel Pardo y Lavalle confía ciegamente en el Tratado de Paz y Amistad, el cual no está sustentado en el potencial bélico que garantice los derechos sagrados de la Nación.

Mientras esto ocurre, Chile prosigue un planeado proceso armamentista, el cual ha podido ser observado por Grau cuando viaja a Valparaíso para repatriar los restos de su padre.

En 1875, Grau es requerido por el pueblo de Paita, donde pasó su niñez, para que lo represente en el Parlamento, el distinguido Marino acepta esta distinción confiando en que podrá servir igualmente a su patria en el recinto de las leyes como lo ha hecho en la cubierta de los buques, y es en Junio de 1876, en que tras 8 largos años deja el Comando del "Huáscar" para ir al Parlamento, donde es recibido con la aprobación de todos los grupos políticos de la época, siendo reconocido y calificado por la comisión de poderes como Diputado por Paita, prestando juramento de ley en la Cámara pasando a formar parte de la Comisión de Marina.

Su actividad en el parlamento es proficua y eficaz; presentando interesantes proyectos que son aprobados por su Cámara, entre ellos, el de ascensos en la Armada que hace justicia al mérito de los jefes y oficiales en razón a su eficiencia. Entre legislatura, cumple todo tipo de actividades en la Marina, entre otras; Vocal de la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales y Comandante general de la Marina, hasta que el 28 de Marzo de 1879 se hace cargo nuevamente del comando del Monitor "Huáscar".

Su hogar constituía el refugio cual remanso de paz, donde acudía al término de agotadoras jornadas, donde con gran consideración y tacto Dolores intervenía para alejarlo del acoso de sus 10 bulliciosos vástagos, que deseaban compartir los breves momentos en que el serio, exigente, noble y leal marino, se convertía en el cariñoso y protector padre de familia.

05 de Abril de 1879, Chile declara la guerra al Perú y empiezan los seis gloriosos meses, en los cuales el "Huáscar", solo desde la pérdida de la "Independencia" en Iquique, mantuvo en jaque al más grande ejército de invasión y a su poderosa escuadra, cumpliendo, entre otras, tareas tales como: Transportar tropas, atacar convoys, cortar el cable, capturar buques, bombardear baterías de costa y destruir lanchas enemigas, pero siempre respetando las poblaciones indefensas y los enemigos vencidos, que en su agradecimiento llegan a proferir un "Viva el Perú Generoso" o, como en el caso del poco conocido episodio que nos relata Don Carlos F. Beleván Mesinas y que llega a él desde un testigo presencial del suceso, el teniente primero Diego Ferré Sosa, a través de su abuelo el Capitán de Fragata asimilado (r) Don Rubén Beleván Ruiz de Castilla. Cuenta el episodio que al salir de misa y como consecuencia de la pregunta "¿Cómo era Grau, abuelo?", este respondió:

—Después del hundimiento de la "Esmeralda" y el rescate de 62 de los náufragos, los que se encontraban a bordo del "Huáscar" Grau y algunos oficiales entre los que se encontraba Diego Ferré recorrieron el buque para conocer los daños sufridos en el combate. Al regreso de la toldilla, Grau observó a un marinero chileno de unos 50 años, que por las manchas de carbón debía de ser fogonero, que lloraba

quedamente. Grau se acercó y trató de calmar y consolar al hombre por la pérdida de su buque y compañeros con animosas palabras a lo que el chileno respondió: "que no lloraba por la pérdida de sus compañeros y su nave, sino por la pérdida de todas sus pertenencias entre las que se hallaban los ahorros de dos años de trabajo con los que iba a costear los estudios de su única nieta huérfana de padres". Grau lo mira, le palmotea el hombro y continúa su inspección, ordenándole a su ayudante al que apartó a un lado que llevase al lloroso prisionero a su cámara.

Hízolo así Ferré, y ya en la cámara, Grau sacó de una cajita de madera de su cómoda 20 soles de plata y entregándoselos al marinero chileno le dijo: "Lamento en el alma el daño que le he causado, le ruego me disculpe y acepte este dinero esperando que el contribuya a la educación de su nieta".

El chileno mirando a Grau recibió el dinero y le contestó: "Gracias Señor, no me explico como en el Perú pueden enviar a la guerra a hombres como Ud." y salió a cubierta.

Ferré vió enrrojecer a Grau, y cuando volteó la cara hacia él, éste le dijo: "Señor Ferré, le prohibo terminantemente que divulge o comente lo que acabe de ver y oir acá".

– Ahora, hijo, ya sabes como era Grau.

Así llegamos al 8 de Octubre de 1879 en Punta Angamos, a la inmolación de Grau y su corte de bravos en defensa de la patria alevemente atacada. Patria que se encontraba postrada por la desidia de sus propios hijos; patria, que necesitó del sacrificio de sus mejores hombres para cubrir con gloria la nefasta generación que la dirigió.

Perdido el mar, la guerra estaba perdida, sólo una flota poderosa puede contrarrestar el peligro que viene del mar. Lección que nos enseñó la historia y que nunca debemos olvidar.

En esta breve reseña –pinceladas como la he titulado– he tratado de abarcar ambiciosamente la gama de matices de Grau considerando sus 25 años de servicio activo en la marina, más una década de viajes juveniles a bordo de buques mercantes que lo forjan en el temple bravío de la vida marinera.

En total, 45 años de vida terrena, durante los cuales mostró y dio lo mejor de sí mismo en todas y cada una de las actividades en que transcurre su existencia.

Como navegante precoz a juvenil edad; como Guardiamarina que encauza aptitudes y canaliza experiencias para servir a la patria; como Oficial de principios inconmovibles consecuentes con sus ideales negándose a toda concesión consigo mismo; como acérrimo defensor de la Constitución y de las Leyes; como político, diputado por Paita, convencido de que el buen ejemplo es otra de las formas de servir a la Patria; como Jefe de Familia que hace de su hogar un altar; esposo devoto y respetuoso; padre cariñoso, ejemplar, preocupado de sus hijos y católico ferviente. Grau: hombre, marino y peruano genial, a su patria lega, esculpida en gloria y sangre para la posteridad, la más acrisolada lección de amor, servicio y sacrificio por la tierra que lo vio nacer.

Equipos y Transportes Militares S.A.

ETRAMSA

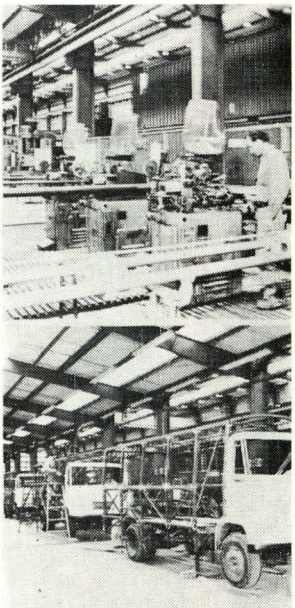
Una empresa en desarrollo, para el desarrollo nacional.

La Empresa de Equipos y Transportes Militares S. A. además de incrementar la capacidad metalmecánica de la industria militar impulsa el desarrollo del Perú.

Porque paralelamente, ensambla vehículos pesados para diversos usos y fabrica carrocerías, autopartes para la actividad automotriz, fibra de vidrio con o sin refuerzo metálico, moldes y matrices, balones de gas, etc.

Además, ofrece servicios de habilitamiento metálico, matricería, soldadura, galvanoplastía, inyección zamac, tratamiento de superficie, pintura, carpintería, etc.

De esta manera ETRAMSA trabaja para el progreso y desarrollo del país.



ETRAMSA

EQUIPOS Y TRANSPORTES MILITARES S. A.
Av. Elmer Faucett s/n Cda. 39 (Frente al Grupo Aéreo Nº 8)
Teléfonos: 525118 – 528920 – 529212 –524907









LA FLOTILLA DE PATRULLERAS DE LOS ESTEROS EN EL CONFLICTO DE 1941

Capitán de Fragata (r)
LVADOR MARIATEGUI Y CISNEROS

En la tarde del 27 de julio de 1941, las patrulleras de la flotilla peruana se encontraban fondeadas en aquella extensión de aguas que, en Los Esteros, es conocida con el nombre de Pampa Cebollas. La **Hualtaco**, la patrullera ecuatoriana con la que la P-101 y la P-98 combatieran el 23 de julio y fuera tomada a consecuencia de ello, se hallaba abarlovada al P-99, mandada por el aférez Bellina.

En la cámara del P-101, bajo mi mando, estábamos el Comandante Pedro de la Torre Ugarte y yo. La cámara era un recinto alargado. Hacia proa había una puerta que comunicaba con la despensa. A ambos lados de ésta, dos closets y, seguidamente y a cada banda, dos sofás que se convertían en camas, y que podían hacerse cuatro si se levantaban los espaldares colgándose éstos en el cielo de la cámara. A babor, a continuación del sofá de esa banda, un escritorio y la estación de radios, y frente a esto, el baño. Entre los dos sofás, una mesa. Tanto los muebles como los mamparos y cielo eran de caoba y la cubierta estaba forrada con linóleum.

El comandante me daba las directivas para la acción del día siguiente sobre Matapalo. Según ellas, el alfé-

rez Bellina debía regresar en la tarde de ese día, remolcando a la **Hualtaco**, y debía llevar a El Salto al comandante Torre Ugarte, quien tenía que regresar a Puerto Pizarro. Cumplido esto, el alférez Bellina, con la P–99, debía retornar a las 0500 trayendo a remolque una embarcación con tropas del B.I. 5. En el curso de esta explicación, el alférez Bellina ingresó a la cámara, repitiendo, entonces, el comandante lo concerniente a él. Prosiguió: reunidas todas las unidades y la embarcación con tropas, se debía esperar a que la Aviación actuara sobre el fortín de Matapalo; producido esto, inmediatamente, el alférez debía apersonarse, con bandera de parlamento, al fuerte ecuatoriano, con un documento previamente redactado por el comandante Torre Ugarte, por el cual se exigiría la rendición inmediata de la plaza para evitar innecesario derramamiento de sangre.

- Perdón, mi comandante -le dije en este momento-. Sería de mucho riesgo el enviar un oficial. Por cuanto se nos hizo de conocimiento por los del B.I. 5, en otras ocasiones los ecuatorianos no han respetado la bandera de parlamento. Y en este caso el oficial correría innecesario riesgo, y con él la dotación del P-99.

- ¡Debe ir un parlamentario! - expresó con acritud.

- En ese caso seré yo quien vaya -le repliqué-. No deseo que un oficial sea sacrificado.

- ¡Ud. no puede ir! . . . ¿Quién mandaría la Operación?

- Ud., señor.

- Yo debo estar en el Estado Mayor del agrupamiento -dijo, y continuó: - De todos modos irá un parlamentario.

Bellina permanecía mudo. Yo lo notaba nervioso.

Torre Ugarte, encarándose con él, le dijo:

- ¿O Ud. no quiere ir?

Bellina, un oficial recién salido de la Escuela Naval hacía cinco meses, muy jovencito, le dijo con resolución:

–Si Ud. me lo ordena, voy.

En ese momento entró a la cámara el alférez Castillo, comandante del P-98. Naturalmente, no estaba enterado de nada de lo hablado. Torre Ugarte lo mira y le pregunta:

- ¿Iría Ud. de parlamentario?

Su respuesta fue firme y de tono convencido:

- Sí -dijo-.

Torre Ugarte se puso a redactar un documento. Concluído, lo dejó sobre la mesa, y continuó:

- Cuando la aviación haya bombardeado Payana -expresó dirigiéndose a mí-, envía Ud. a Castillo como parlamentario. Si se rinden, efectúa la ocupación; si no aceptan, bombardea el puesto y después desembarcará la tropa del B.I. 5.

Habiendo dispuesto así el comandante Torre Ugarte, éste se retiró con el alférez Bellina. Poco después se retiró Castillo. Recién entonces, el alférez Manuel Vegas, que había oído todo desde la puerta de la despensa, me dijo al momento de ingresar a la cámara:

- Don Salvador, mantuvo Ud. sus ideas ante el comandante. ¿Irá Casti-

llo de parlamentario?

- No -le contesté-. No habrá parlamentario.

Y cogiendo el documento, sin leerlo, procedí a romperlo, arrojando después sus pedazos por la ventanilla al agua.

Pasadas las horas, a las 20.00 convoqué a una reunión de comandates y les expliqué el Plan para la Operación sobre Matapalo. En nada me referí al asunto del parlamentario.

Nos quedamos en el lago Pampa Cebollas, para proteger el flanco izquierdo de nuestras fuerzas, en previsión de cualquier ataque. Tomamos, como siempre, un rancho de campaña, de hambre. La noche nos era del todo tensa.

COMBATE DE MATAPALO

Ya en el transcurso los primeros minutos del día 28 de Julio (con mayúscula; es el Día de la Patria), se escucharon, provenientes de Hualtaco, ráfagas de ametralladoras. La noche era muy oscura y los buques no se distinguían; tan negros hallábanse los espacios del mangle, del cielo y de la superficie del lago. De rato en rato, escuchábamos, semejantes a machetazos, el respirar de las conchas. En los comienzos de la campaña, en Matanzas, desconociendo estas manifestaciones, había pasado una noche con no poco de inquietud.

La tensión de esta noche tampoco me permitía dormir. Pero de rato en rato bajaba a mi cámara y me tendía en la litera. Al menos esto me hacía posible descansar, en lo mucho que lo necesitaba. Oía el paso de los vigilantes, a veces dirigiéndose a proa, o yendo de ésta a popa, en el curso de la guardia. En los ratos de cruzarse podía oirlos dialogar brevemente. Así, en determinado momento, escuché este intercambio de frases que, sinceramente, me causó íntima satisfacción:

- Da gusto servir con el jefe, ¿no?

- Así es . . .

En el siguiente encuentro:

- Es bien macho, ¿no?

- ¡Claro!, ni vuelta. . .

Lo recibí como un premio. Era el reconocimiento, expresado sin testigos, de mis subalternos. En la noche oscura, en horas de descanso la dotación, se sabían solos y hablaban con total libertad. . . Me sentí estimulado. Al día siguiente iba a producirse un combate y nadie sabía lo que iría a pasar. Por ello sin duda el diálogo me supo a confesión antes de la hora decisiva.

A las 0115, sordos disparos de cañón volvieron a romper la quietud de la noche; después, el silencio pobló nuevamente las tinieblas. No podía dormir; los acontecimientos que se avecinaban llenaban mis pensamientos. Y además de ello, mi discrepancia respecto a la orden de Torre Ugarte aumentaba la tensión en que me hallaba. Yo, es cierto, había procedido de acuerdo a mis convicciones. Estimaba innecesario exponer a un oficial en las circunstancias explicadas. Mas mi estado de tensión también tenía su causa en el momento a venir, en los días vecinos. Aun si la acción que debía llevar a ejecución, el ataque a Matapalo, tuviese el éxito deseado, yo tendría que afrontar los cargos por no haberse enviado el parlamentario.

Al Almirante Grau y a los herederos de su estirpe naval, saludamos en esta memorable fecha del 109 aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos y de la inmolación del Caballero de los Mares y renovamos nuestra fe en la Marina de Guerra del Perú y en su alto nivel de eficiencia así como por su contribución en el desarrollo del país.

1879–1988

EL DIRECTORIO

MIRAFLORES

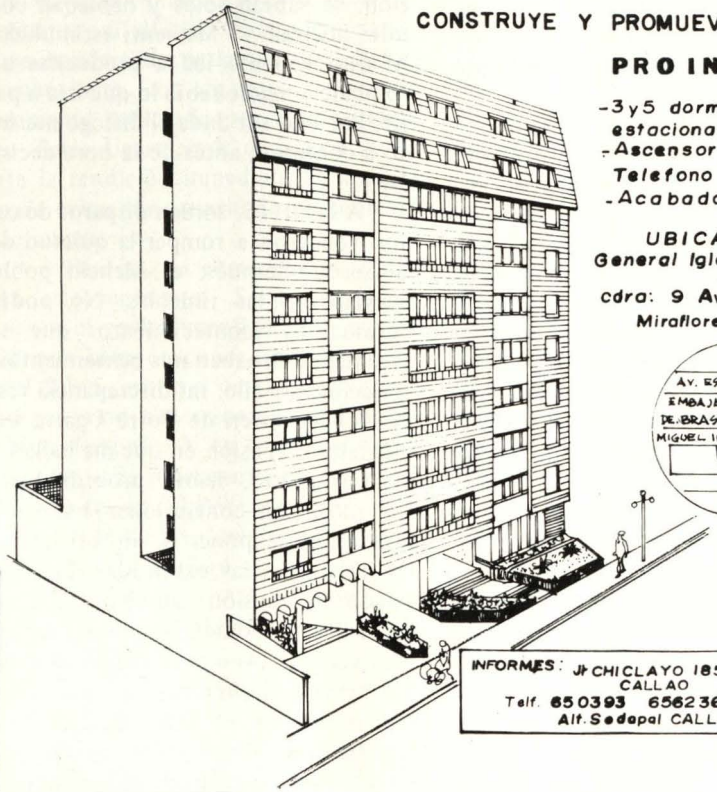
CONSTRUYE Y PROMUEVE

PROINTI S.A

-3 y 5 dormitorios
estacionamiento
-Ascensor, Intercom.
Telefono
-Acabados de lujo

UBICACION
General Iglesias 141
145
cdra: 9 Av. Pardo
Miraflores





INFORMES: Jr. CHICLAYO 185
CALLAO
Telf. 650393 656236
Alt. Sodepal CALLAO

Menos exigente y libre de conflictos me hubiese sido la situación si el jefe se hallase embarcado; no siendo así, las decisiones tácticas debía tomarselas y asumirlas yo. Y, fiel a mis convicciones, así lo estaba haciendo, y así lo continuaría haciendo.

A las 0500 empezó a aclarar. El cielo asumía una tonalidad lechosa y el perfil de los manglares se silueteaban ya definidamente. A las 0540 el día era ya del todo claro y, desde la patrullera, las negras entradas de los esteros Huaquillas y Hualtaco. A las 0600 zarpó la P-101 en vías de hacer un reconocimiento por las bocas del lago. Las otras patrulleras se mantenían en su fondeadero. La tropa de incursión ya debería estar en Pampa Cebollas, pero en toda la amplia extensión de las aguas no se la veía. Y, por más que aguzaba el oído, tampoco escuchaba, en ningún lado, el ruido de motor de la P-99. Todo, en la mañana, se hallaba en el mayor silencio. Decidí, entonces, incursionar un trecho por Huaquillas, en la idea de avistar de este modo a las fuerzas que esperaba.

En este empeño actuaba, cuando, a las 0620, se oyó, primero, el clásico zumbido de un avión y, poco después, fue posible avistarlo. Era un bombardero que, luego de evolucionar, picó sobre la isla y dejó caer sus bombas, produciéndose, tras el ruido de la explosión, dos columnas de humo negro que señalaban el lugar exacto en que se hallaba el fortín enemigo.

El hecho me llevó, tras una apreciación rápida de la situación generada, no obstante no haber llegado aún las tropas del B.I. 5, a actuar. Decidí que no podía desperdiciarse el efecto moral que sin duda había creado en las fuerzas adversarias la incursión y el ataque de nuestro bombardero, que después supimos se hallaba conducido por el capitán CAP García Romero. Resolví, pues, atacar Matapalo con las fuerzas de que disponía.

Reunido con los comandantes de las otras tres patrulleras, dispuse se invirtiese el orden de formación de los buque, porque doblar la columna primigenia llevaría necesariamente a perder valioso tiempo. De esta forma, ahora, a la cabeza iría la P-98, tras de ella la P-103, a continuación la P-102 y, cerrando la columna, la P-101, a mi mando. Así, tomamos rumbo a la zona que sería de las acciones.

No habría parlamentario. Esto, lo he manifestado ya, había sido objeto de mi rechazo desde el momento de haber sido expresada tal decisión. Las Unidades debían abrir fuego apenas fuese avistado el objetivo; no debían concentrar su acción a un punto, sino que toda la línea enemiga debía ser objeto de nuestra metralla. Y, de acuerdo a la reacción que se produjese, ordenaría a los comandos, en el momento indicado, la aproximación a tierra y lanzar las dotaciones al asalto.

A las 0648, al doblar el recodo del estero, fue avistado el muelle y, poco más adentro, las obras de defensa y casamatas; al fondo, un poco más distante, el campamento de la guarnición.

De inmediato, y en forma sucesiva, las patrulleras iniciaron los fuegos, produciéndose, también, la inmediata respuesta de los adversarios.

Las patrulleras avanzaban en co-

lumna, a una distancia de veinte metros las unas de las otras. Llegando frente a la posición enemiga, se fue también reduciendo la velocidad de las naves. En estos momentos, por la parte nuestra se hizo muy activo el fuego sobre las trincheras ecuatorianas; contrariamente, notamos que el de nuestros opositores decrecía.

A las 0700 fue ostensible un movimiento de repliegue de nuestros adversarios, pues desalojaron las trincheras batidas por la P-98 y la P-103; igualmente, pocos minutos después también eran evacuadas las posiciones bajo el fuego de la P-102 y P-101. Las fuerzas enemigas primeramente atacadas se habían internado, por una trocha abierta, en procura del flanco izquierdo ecuatoriano, precisamente ahora bajo nuestra acción.

Con estos resultados, ordené caer 90º a babor y tomar aproximación a la playa para procederse al desembarco, tomando tierra en este orden: Por la izquierda, las dotaciones de la P-98 y P-103 que se lanzaron al asalto con bayoneta calada. A la cabeza iba el alférez Castillo, quien llevaba, no una bandera de parlamento, sino el pabellón de su buque. Este flanco lo mandaba el teniente Barreto, que ocupó las trincheras desocupadas por el enemigo. Al mismo tiempo, las dotaciones de la P-101 y P-102 tomaban también tierra; dirigidos por sus comandantes -el autor de estas líneas y el teniente Barreto-, fusiles en mano y a bayoneta calada, lanzando sus gritos de guerra, nuestras dotaciones desalojaron con ímpetu las trincheras del sector que se les asignara.

Ocupando ya las zonas de defensa adversarias, los gritos de guerra fueron sustituidos por emotivos "¡Viva el Perú!!"... Y, de inmediato, el pabellón del P-98 fue izado en el mástil que hasta entonces ocupara el de los adversarios.

Todo parecía terminado. Pero me preguntaba yo, ¿Qué haría la tropa desalojada? Sin recursos, no podía mantenerse por días; sin alimentos, no podría subsistir. ¿O es que podrían tener, en el interior de la isla, una Base bastante grande como para atender a estas necesidades? Más lógico era pensar que podían tener prevista esta retirada aprovechando de los canales y gracias a la tenencia de canoas para estos efectos. O, desde otra probabilidad, ¿atacarían las guarniciones de la Guardia Civil de El Salto o de El Algarrobo? Pero eran deshechables estas posibilidades. Mas bien era de creerse que se dirigirían a reforzar Payana. Y, en este caso, reagrupadas estas fuerzas, y bien dirigidas, aprovechando de encontrarse nuestra flotilla cumpliendo misiones lejos de Capones o El Salto, podrían intentar un golpe de mano a Puerto Pizarro, a través de Capones.

En previsión de esta contingencia, y deseando enervarla, decidí ir tras las tropas en retirada. Debía impedir a toda costa su llegada a Payana y su incorporación a las fuerzas establecidas allí.

Dispuse, en cumplimiento del plan que de inmediato se me ocurrió forjar, que el teniente Barreto y el alférez Castillo permanecieran en Matapalo en custodia de la base conquistada; que el alférez Vegas quedara al mando de



las P-101 y P-102, y que yo y el teniente Díaz Zumaeta, con las ametralladoras Madsen de 7.65 mm. en afuste terrestre, conduciríamos a las dotaciones de nuestros buques por la trocha utilizada por los ecuatorianos en su huída.

Seguidamente constituí un servicio de seguridad a vanguardia y los flancos, para evitar sorpresas, y, así, iniciamos nuestra marcha. A poco, en el curso de nuestra progresión encontramos, abandonada, a un lado del estrecho sendero, una maleta. Pertenecía a un oficial adversario, al capitán Carlos Bravo Malo, jefe de la guarnición evacuada. Contenía ropas y documentos de dicho oficial, también su espa-

da. Una carta de su hijo que concluía con esta frase: "Valor, papá; valor y más valor". Las circunstancias y los dramas de la guerra. Más allá encontramos otras pertenencias y enseres de la gente de la guarnición en fuga.

De este modo, avanzando sin oposiciones, llegamos hasta un extenso claro entre la especísima vegetanción. Parecía ser un enorme campo de fútbol; de otro modo, podría tratarse tal vez de un campo de aviación.

Al aparecer nuestra tropa por los linderos recibió, de tiradores emboscados al otro extremo del campo, el fuego de armas automáticas. Fue necesario enmascararse y emplazar nuestras ametralladoras para tener una base de fuego de protección que nos permitiera progresar hacia el enemigo. Tuve cuidado de ordenar el cambio de emplazamientos para negar información respecto al número de ellos. El plan que concebí era avanzar, ocultos del enemigo, por los flancos.

Ya habíamos iniciado esta maniobra, cuando se presentó a la acción el capitán Dn. Víctor Mantilla con tropas del B.I. 5. Eran las 10.00. Le informé al capitán respecto a las posiciones del enemigo, luego de lo cual fui relevado de la misión.

Al poco rato los morteros empezaron a actuar y las tripulaciones de las patrulleras P-101 y P-102 se retiraron del campo táctico.

El alférez Bellina había llegado de El Salto, remolcando una embarcación con las tropas del B.I. 5 y trayendo a bordo al comandante Torre Ugarte.

Concluida, pues, por nuestra parte, la acción sobre Matapalo, enrumbamos a El Salto. En el trayecto, no dejaba de intranquilizarme el encuentro que tendría con el comandante de la Torre Ugarte. Era mi jefe inmediato y estaba demás pensar que sería objeto de sus recriminaciones.

Y así fue. Cuando llegamos a El Salto, desde mi buque lo divisé en tierra. Estaban con él el teniente primero Jorge Barreto y el alférez de fragata Germán Castillo. Vestía de kaki, el pantalón de tono más oscuro que la camisa; polainas de loneta verde, del mismo tipo que el que nos dieran a todos. En vez del clásico casco de corcho, lucía el de acero, de combate.

- ¿Por qué no esperó a la tropa para atacar? -me preguntó sin esperar a que lo saludara.

- Señor -le contesté-, Ud. me ordenó que actuara inmediatamente que terminara de atacar la aviación. Yo no sabía los motivos que retrasaron a la tropa. Por ello tuve que actuar con nuestros propios medios, y, ya ve, logramos lo que era de desear.

- ¿Y por qué no envió al parlamentario?

- Las circunstancias me lo impidieron, comandante -le repliqué.

Se mostró adusto conmigo y con el teniente Díaz Zumaeta; contrariamente, muy afable con el teniente Barreto, quien, antes de que llegara yo, le había informado de todo lo relativo al combate librado en Matapalo. Ni a mí ni a Díaz Zumaeta se nos pidió informes.

Luego, pasados unos momentos,

mutual naval

LA AMCV Y CAPV "NAVAL", se aúna al homenaje que el país rinde a su máximo héroe el Gran Almirante Grau, en el 109 Aniversario del Glorioso Combate de Angamos y saluda a la Marina de Guerra del Perú, depositaria del legado de su gloria, heroísmo y coraje.

Octubre 1988



AV. RAFAEL ESCARDO Nº 665
MARANGA - SAN MIGUEL

volvió a expresarse:

- Vayan a Capones -nos dijo- y sacrifiquen unos cabritos para celebrar el 28 y la toma de Matapalo.

Manifesté antes la posibilidad de que la guarnición enemiga de Payana recibiera los refuerzos de los soldados que desalojáramos en Matapalo.

- Mi comandante -le dije entonces-, la tropa que abandonó el fuerte de Matapalo sin duda ha de integrarse al de Payana; sería conveniente atacar ahora a esta guarnición, evitando su reforzamiento, que de otro modo nos podría ser más difícil tomarla y, por otra parte, con más fuerzas, limitaría nuestra libertad de acción.

- ¡Eso no le he preguntado! -me contestó.

El tono y la expresión me recordaron la frase de desplante usado por algunos cadetes cuando en la Escuela Naval y por mi año de estudios en este centro formativo era "Perro".

Insistí aún en mi punto de vista, pero recibí la misma respuesta.

- Preparen almuerzo en Capones -dijo finalmente.

Se quedó en Matapalo esperando a las tropas del B.I. 5, quedándose también allí la P-98 y las P-99. De acuerdo también a su orden zarparon rumbo a Capones las P-101, P-102 y P-103.

Era de mi firme convicción la necesidad de atacar Payana. Por ello, a poco de navegar, en la primera vuelta del estero y a la vista de la isla Chalaquera ordené se abordaran los buques para hablar con los comandantes, tenientes Díaz Zumaeta y Barreto. Reunidos, les expliqué la urgencia de actuar sobre Payana antes de que esta guarnición pudiese ser reforzada.

El teniente Barreto expresó que el comandante había ordenado ir a Capones; Díaz Zumaeta, en cambio, estaba de acuerdo con mi punto de vista respecto a atacar Payana. Barreto insistió en que esto constituiría desobedecer una orden, ya que el jefe había dispuesto ir a Capones y preparar allí un almuerzo para celebrar el 28 de Julio.

- Comandante Mariátegui -me dijo Díaz Zumaeta-, si Barreto no quiere ir, relévelo.

Ante esto, el comandante de la P-103 adujo:

- Si la orden me la das por escrito, iré.

Tomé papel y lápiz, y redacté la orden.

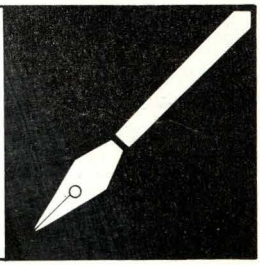
- Como tú bien dices, **el jefe dijo**; bien, ahora el jefe soy yo y esto **lo ordeno**. Además, mejor celebramos el aniversario patrio con otra victoria nuestra que comiendo cabritos.

Así es como, gracias al apoyo del teniente Díaz Zumaeta, dispuse la toma de Payana. Pero esto es ya materia de otro artículo.

---

* El presente artículo constituye la cuarta entrega que nos hace el autor sobre este tema. Las precedentes colaboraciones fueron publicadas en las ediciones Julio-Agosto (1986), Setiembre-Octubre (1987) y Marzo Abril (1988). N. del E.

CRONICAS



NEGROS EN LA GUERRA CON CHILE

El negro está presente en todo hecho de armas, sin embargo, los historiadores apenas consignan uno que otro nombre como simple caso anecdótico (Oblitas, en la rebelión de Túpac Amaru; Falucho, en la gesta emancipatoria de San Martín), olvidando a la masa uniformada en "regimiento de pardos", "partidos de guerrillas", "regimiento de morenos" y "negros montoneros": carne de cañón, inmolada en los Andes, en las llanuras del Chaco, o en los arenales de la costa.

Siguiendo la tradicional costumbre, la presencia del negro en la guerra del Pacífico está singularizada por el heroico valor del marinero del **Huáscar** Pedro Pablo Unanue, muchacho cañetano de apenas veinte años, quien muere casi en los brazos del teniente primero Pedro Gárezon en el combate de Angamos; por lo menos, así figura en algunos textos escolares entre la bibliografía editada con motivo del centenario del 8 de octubre.

Capitán de Navío (r)
JOSE VALDIZAN GAMIO

En 1966, el poeta y tradicionista naval, capitán de navío (r) José Valdizán Gamio, dedica su tradición "El viejo abanderado" del **Huáscar** a otro glorioso negro tripulante del legendario monitor: el grumete Alberto Medina Cecilia; citando además a otros cinco de sus compañeros (quizá tan negros como él) que también se enrolaran a órdenes de don Miguel Grau.

Hijo de Juan Medina de Rafaela Cecilia, había nacido en el barrio del Señor de la Caída y de los múltiples callejones típicos de nuestra Lima antañera: Malambo. Su primer vagido dióIo allá por el año del Señor de 1862 (...). Tenía quince años recién cumplidos cuando se alistó en la fragata **Apurímac**. Tiempo después, el comandante Miguel Grau, quien aprendió a conocerle y estimarle, escogióle junto con otros cinco de sus compañeros para servir en la dotación del **Huáscar** (...). Y Medina se quedó, combatiendo valientemente durante todas las campañas del heroico monitor, en calidad de "pasacartuchos". Después del combate naval de Angamos, fue hecho prisionero y trasladado a Valparaíso y Santiago, hasta que sobrevino el canje y pudo regresar a la patria siendo cambiado al **Chalaco**, buque en el que sirvió hasta el fin de la contienda ...nuestro buen grumete era más bien bajo de estatura, de rostro barbilampiño, color canela oscura, algo jibado por el peso de los años... (Valdizán Gamio, José: "Tradiciones navales peruanas", Lima, 1966, tomo I, pp. 96-97.)

Obviamente, estuvo en primera línea defendiendo el suelo de su patria peruana en esta aciaga guerra, pero ya no como miembro de irregulares montoneros o partidas de guerrillas sino como soldado de un ejército regular. Y así tiene que admitirlo Markham, pese al racismo antinegrista que destilan sus escritos:

Al estallar la guerra, el ejército peruano estaba, en cambio, considerablemente reducido (...). Así es que en 1879 su cifra nominal era solo de 4,500: cinco batallones de infantería de 500 plazas cada uno, entre oficiales y soldados; tres regimientos de artillería de 1,000, entre soldados y oficiales; dos brigadas de caballería de 780, entre oficiales y hombres, fuera de 5,400 gendarmes. Esas fuerzas no podían ser homogéneas, ya que la infantería se componía principalmente de indios de pura raza, de lengua quechua, y la caballería y artillería de negros y mestizos (...). La escasa caballería estaba pobremente montada; pero los jinetes negros son a menudo individuos musculosos, habituados al manejo de mulas y caballos. Estaban provistos con rifles Winchester de repetición. (Markham, Clements R., La guerra entre el Perú y Chile, pp. 89-90.)

A raíz de la declaratoria de guerra, el gobierno elevó el efectivo nominal del ejército peruano a 40,000 hombres. Ya a fines de 1880, preparando la desesperada defensa de Lima, el gobierno expidió un decreto ordenando que "todo varón residente en Lima, de 16 a 60 años se enrolase, sin distinción de nombre, oficio o profesión". Y la Lima de 1880 tenía una población de 100,156 habitantes, entre los que había más de 30,000 negros, zambos y mulatos.

Defendiendo el último reducto de Miraflores, allí cayeron democráticamente unidos por vez primera en nuestra historia: hermanados por la heroica muerte, hacinados al fondo de la trinchera: blancos y negros, indios y zambos (al fin sin castas ni clases sociales) vertiendo de las múltiples heridas una misma sangre peruana, que teñía el blanco arenal con los mismos colores de la patria en llamas... (Nicomedes Santa Cruz).

Valdizán Gamio finaliza su tradición recordando el fallecimiento de Alberto Medina Cecilia, ocurrido en 1948, y cómo él, que a la sazón era ayudante del comandante general de la marina, tuvo a su cargo la oración fúnebre a nombre de la oficialidad de guerra al inhumarse sus restos mortales en el cementerio de Bellavista:

"Grumete, Alberto Medina:

...Combatiste al lado del Caballero de los Mares, almirante Miguel Grau, cumpliendo tu deber de marino y patriota. A su lado navegaste por los mares enemigos en alarde sublime de osadía no igualada, y a su vera y contagiado por su ejemplo, fuiste partícipe y testigo de la epopeya más gloriosa que registran los anales de nuestra historia: Angamos".

Pero más que indagar la presencia del negro en la llamada "Guerra del Guano y el Salitre" quisiéramos dejar aquí nuestro renovado homenaje al pueblo trabajador (artesano, campesino y obrero) que se vio envuelto en una guerra que no podía desear, ya que los únicos intereses inconfesables venían del otro lado de la frontera sur: de la crítica economía de la angustiada burguesía chilena, acicateada por el imperialismo inglés (este último fue, a la postre, el principal beneficiario).

Cuando Chile declaraba la guerra al Perú (5 de abril de 1879) habían transcurrido apenas 25 años desde la abolición de la esclavitud negra, decretada en Huancayo por Ramón Castilla (5 de diciembre de 1854). Por la indemnización que el gobierno de Castilla pagara a los "damnificados" esclavistas (7,650,500 pesos, a razón de 300 pesos por esclavo) deducimos un total de 25,505 seres liberados de la oprobiosa karimba.

Esclavo u horro, el negro siempre estuvo presente en toda acción de armas librada en esta tierra, siempre en primera línea y casi siempre en los dos bandos antagónicos: al lado de los conquistadores (como negros "aliados") y al lado de los indios, desde el palenque de cimarrones; al lado de Túpac Amaru y de los corregidores; en el ejército realista y en el ejército patriota de San Martín y Bolivar (en el caso que nos atañe, no descartemos la presencia de negros en el ejército de Chile; negros chilenos, desde luego).

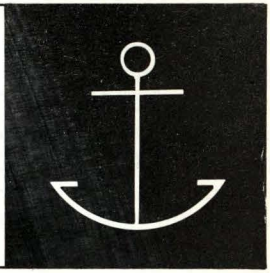
* Transcrito, con la debida autorización, del DICCIONARIO HISTORICO Y BIOGRAFICO DEL PERU, editado por Milla Batres, Lima, 1986, Tomo VI, págs. 281/282.



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

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

BITACORA



REVISANDO NUESTRA HISTORIA... (1907)

PRESENTACION DE LA REVISTA DE MARINA*

Dando cumplimiento a lo dispuesto en los Estatutos del Centro Naval, a la vez que satisfaciendo una necesidad que desde hace tiempo se dejaba sentir en el seno de nuestro personal, aparece esta Revista en la que los oficiales de marina, así como todos los dedicados a las cosas del mar, encontrarán informaciones extractadas de revistas extranjeras y publicaciones de todos los que, perteneciendo al Centro, deseen colaborar en ella.

Para que la existencia de esta Revista quede asegurada, debemos aunar nuestros esfuerzos; porque sólo de esa manera se podrá sostener en la práctica lo que sería irrealizable con sólo el esfuerzo aislado. Verdad es que al principio se presentarán inconvenientes; pero nada significarán, si los llamados a sostenerla, dejan a un lado

todo aquello que, en último análisis, no se traduzca en algo positivo, y piensan que a la par del resurgimiento de nuestro poder naval, se impone la existencia de publicaciones como la presente, que, exteriorizando el pensamiento, revelen el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar.

Como en la actualidad las invenciones navales se multiplican de manera asombrosa, haciéndose, por esto, el campo de los conocimientos del marino más y más vasto, se requiere, de manera imperiosa, que el oficial de marina, si no quiere abdicar su honroso puesto, quedando rezagado en sus conocimientos, siga con atención esas rpidas evoluciones, lo que sólo conseguirá leyendo el sin número de revistas que en el día se publican en todos los idiomas; pero como esto presenta graves dificultades, porque no todos están en condiciones de hacer frente al desembolso que ocasionan esas suscripciones, ni todo lo contenido en ellas les interesa directamente, aparte de que no podrán salvarse los inconvenientes que presentan las traducciones, es que cada cual, dentro de la esfera de sus aptitudes, debe coadyuvar a esta obra, y si llegamos a realizarla, habremos dado una prueba de cohesión en nuestro modo de pensar.

Es en el período de paz, en el que el oficial de marina debe preocuparse en almacenar el mayor caudal de conocimientos, a fin de penetrarse con calma del espíritu de ellos, a la vez que de sus aplicaciones en los momentos supremos, porque no es la guerra misma la que puede dar la educación militar; ella no hace sino perfeccionarla; y por lo mismo, su estudio debe practicarse antes de pensar en hacerla. No es, pues en los momentos críticos cuando debe recurrirse a conocer los procedimientos que deben emplearse: no es la guerra un campo de ensayo; es en ella donde van a aplicarse los conocimientos adquiridos y adaptados, de antemano, al medio en que se va a actuar. No basta tener elementos de defensa; necesario es saberlos emplear y sacar de ellos su rendimiento máximo en la acción; pues no siempre la fuerza bruta es la que vence en las luchas materiales por la vida de las naciones y muchos ejemplos hemos tenido últimamente que confirman este aserto, mostrándonos que la solución favorable no es del que sólo esgrime el acero, sino del que llama, además, en su ayuda, al cerebro preparado por el estudio para la guerra.

Pero, al mismo tiempo, se hace necesario tener la convicción de que todo lo estudiado ha sido asimilado; pues sucede muchas veces que, debido a un fenómeno de autosugestión, se cree poseer muchos conocimientos después de haber leído mucho, cuando en realidad éstos no existen sino en un estado embrionario y débil para resistir las conmociones de la crítica. Si, convencidos de esto, procuramos revestir la acción, exteriorizándolos, haciendo, por medio de la discusión metódica y razonada, esa gimnasia intelectual que dilata y fija lo absorbido en la lectura, llegaremos a adquirir la certeza de no haber perdido el tiempo y de poseer

aptitudes, ante el criterio de los extraños, y no ante el nuestro solamente.

Guiados por ese pensamiento y teniendo en cuenta que, así como el país se esfuerza en poner en nuestras manos todo ese material de guerra que traerá consigo nuestro futuro engrandecimiento, así debemos esforzarnos en corresponderle con la acumulación de conocimientos que nos pongan en condiciones de hacer frente, sin vacilación, a cualquier transición por ruda que ella sea.

Esta Revista, por ser el órgano de una corporación formada por miembros no sólo de la marina, sino también del elemento civil, tiende a otro objetivo, muy importante por cierto: conseguir el valioso concurso de éstos, despertando la afición por todo lo que se relacione con la marina de una manera general.

En un país como el nuestro, cuyo progreso está intimamente ligado con el desarrollo de su poder marítimo, se hace necesario que el anhelo de todos se incline hacia la realización de una de las obras más positivas y a la que todo pueblo que vela por el porvenir y seguridad de sus instituciones, aspira sin desfallecer un solo instante: el desarrollo de su poder marítimo que le garantice la supremacia en el mar. Al interés de los profesionales debe unirse el entusiasmo siempre creciente de los civiles en la consecusión de este ideal; y, si llega a realizarse, se obtendrá en cambio la tranquilidad de nuestros hogares, porque desgraciadamente, como nos lo muestra la historia de los ultimos tiempos, no se ha podido evitar, a pesar de la existencia de fórmulas altruistas y desprovistas de todo espíritu guerrero, las soluciones por las vías bélicas.

Esta Dirección no duda que, venciendo escrúpulos y desoyendo teorías exageradas, todos los socios del Centro concurrirán a este llamamiento, llenando las páginas de esta Revista con todo aquello que propenda a darle larga vida y crédito merecido.

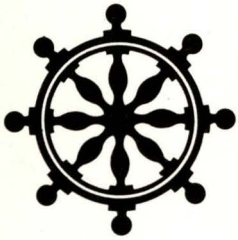
Si esto se realiza habremos dado un paso más en beneficio de nuestra institución y, a no dudarlo, en provecho de cada socio en particular y de todos en general.

LA DIRECCION

De **Revista de Marina**, Año I, Nº 1, Lima, 15 de Abril de 1907, **Editorial.**

(*) El Editorial aparece, en la Revista, sin título. El que se consigna en la presente sección ha sido puesto por nosotros en interés de orientar respecto a la presentación de que se trata. (N. del E.).

DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU



DIRECTOR
Capitán de Navío
Oscar Ramos Montoya

SUB DIRECTOR
Capitán de Fragata
Eduardo Cavassa Arenas

JEFE DE EDICION
Capitán de Corbeta
José Castro Bracamonte

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

Dirección y Administración:

Dirección de Información
de la
Marina

Jefe de Redacción
Dr. Hugo Cárdenas M.

Coordinación de Edición
y Diagramación
T2. Gra. Elmer Córdova P.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA MARINA

Teléfono 635151 – 240 –134
Av. Salaverry, Cdra. 24
Lima - Perú

ABRIL S.A.

Revista de Marina

Fundada en 1907

Año 81
Segundo Semestre de 1988
Nº 3
Volumen Nº 382

ISSN 1012-8247

Noviembre — Diciembre 1988

CONTENIDO

EDITORIAL
SIMA – CEFAR: Area de fabricación de armas en SIMA-PERU 188

ARTICULOS:
EL CENTRO DE FABRICACION DE ARMAS SIMA-CEFAR
C. de N. Luis Cabrejo Gutierrez 191
EL MEDICO AERONAUTICO EN LA FUERZA DE AVIACION NAVAL
C. de C. SN (MC) Oscar Butler Blacker 199
LOS SUMERGIBLES *FERRE Y PALACIOS*
C. de C. Jorge Ortiz Sotelo 205
TESTIMONIO NAVAL NORTEAMERICANO EN LA INDEPENDENCIA DEL PERU
Dr. Manuel S. Reina Loli 223
REFLEXIONES SOBRE GEOPOLITICA Y ESTADO
C. de N. Hugo Arévalo Escaró 229
OTROS PUNTOS DE VISTA SOBRE EL TERRORISMO
Calm. Raúl Parra Maza 239
A UN AÑO DEL RESCATE
C. de N. Erasmo Zorrilla Trisano 251

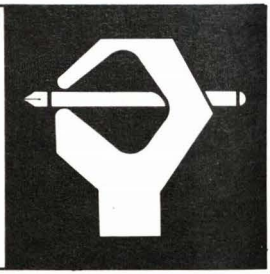
ACTUALIDAD
BUQUES-ESCUELA: ¿BUQUES VELEROS O BUQUES DE GUERRA?
S. Fernández La Madrid 255
VICEALMIRANTE: MARTIN JORGE GUISE
C. de C. Jorge Ortiz Sotelo 259

CRONICAS:
MI ASISTENTE CANCHAYA
C. de F. (r) Salvador Mariátegui y Cisneros

LIBROS Y REVISTAS: 267

BITACORA: 271

EDITORIAL



SIMA–CEFAR: Area de fabricación de armas en SIMA–PERU

Con el desarrollo de la industria referida a la fabricación de armas, Sudamérica ha logrado un vertiginoso avance en este campo. Sustentan este juicio, en el lado oriental del subcontinente, el caso de Brasil y Argentina y, en la parte occidental, en los espacios del Pacífico Sur, Chile y Perú.

Sin duda, que son varias y diversas las causas e incentivos que orientan a las naciones en este afán. Uno de ellos podría estar determinado por el interés hacia medidas de seguridad, o el afianzamiento de éstas, de un país en relación a los otros países con los que es colindante. Otro podría ser la consecuencia de esfuerzos de la Administración Pùblica —en las comunidades políticas de que se trate— respecto a liberarse de dependencias ominosas en una actividad económica—transformativa de suyo necesario e importante; podría explicárselo también por el móvil del prestigio.

Aparte de estas consideraciones, resulta imperativo pensar en el hecho económico en sí, dadas las implicancias y las derivaciones que de este hecho económico se originan. Porque, en exacto juicio, una actividad transformativa como la de la fabricación de armas lleva a la necesaria consideración de la participación de personal especializado en las realizaciones de esta calificada industria; a la de la utilización de insumos y recursos aprovechables del mercado interno; a la del ahorro de divisas; a la independencia tecnológica respecto a otros países y, finalmente, a las reflexiones respecto al aprovechamiento por la nación del producto o a la de su exportación a mercados internacionales.

Todo país en vías de desarrollo —y este es el caso del Perú— necesita crear y diversificar las actividades que concurran a la trans-

formación industrial y, por ende, a la difusión tecnológica y la creación de riqueza. En relación a este concepto no podemos dejar de reiterar que la industria naviera tiene en el país, con las importantes realizaciones de las que ha dado muestras, un auspicioso porvenir. Esta es, efectivamente, una realidad que en el ámbito de construcción de naves —mercantes y de guerra— ha logrado un objetivo estratégico nuestra Marina de Guerra. Al lado de estos logros, y como esfuerzo proyectado también a tener estimulantes connotaciones, la Marina de Guerra, por intermedio del SIMA, utilizando su capacidad instalada, desde hace pocos años atrás, y merced a la investigación aplicada y la elaboración de programas de ambiciosas perspectivas, se ha abocado a la consecución de metas de gran repercusión nacional por su decidida toma de acciones en la industria de fabricación de armas. Estamos refiriéndonos a las proyecciones y perspectivas del **Sima–Cefar.**

Las industrias atendidas por la Marina de Guerra del Perú representan, de modo general en el país, una suma de actividades transformativas cuyo impulso y obtenciones habrá de incidir necesariamente en cambio y promociones de importantes estamentos humanos – los trabajadores del SIMA– vinculados a ellas por razones de ejercicio operacional y de trabajo. Y concecuentemente, por gravitación lógica, en el avance tecnológico e industrial del país.

Concluyendo, la industria de fabricación de armas en el país, actualmente en una fase inicial, si bien decidida, puede ser orientada a un mayor y vigoroso desarrollo merced a la participación de capitales y colaboración tecnológica y administrativa del sector privado.



[*Foto oficial SIMA-CEFAR*]

ARTICULOS



EL CENTRO DE FABRICACION DE ARMAS SIMA - CEFAR

Este artículo está dedicado, en forma especial, a los señores Almirantes, personal superior, subalterno y civil que participaron en el proceso de Concepción–Ejecución de la creación del Centro de Fabricación de Armas de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA–CEFAR), así como a aquellos que han contribuido en el desarrollo de este Centro de Operaciones. Es importante resaltar los resultados obtenidos, producto del esfuerzo y dedicación de ingenieros, técnicos y personal altamente calificado como torneros, fresadores, matriceros, etc., que constituyen la mano de obra peruana que produce las armas y accesorios de la más alta calidad a nivel mundial. Como muestra de ello, y como fuente de inspiración del presente tema, estimamos conveniente publicar un pensamiento que es el aporte de un trabajador profesional del SIMA–CEFAR:

Capitán de Navío
Luis Cabrejo Gutiérrez

"Estamos aquí, reunidos, un grupo humano dispuesto a apoyar la na-

ciente industria de armas menores en el Perú; grupo en el que todos conocen su trabajo y todos pueden aportar en muchos campos. Sin embargo, hay limitaciones; nuestra capacidad de producción es limitada, nuestros medios materiales y económicos también lo son. No obstante, más allá de la realidad inmediata estará siempre la visión, la idea, que hizo que surgiera el CEFAR y de lo que deberá ser en 10 ó 20 años, para el SIMA, para el Perú, para los peruanos; para el mundo de las armas".

Ing. Jorge Cosio C.

Lo expuesto, complementado con la siguiente expresión: "Cada país será más libre, en la medida que utilice sus propios recursos y tecnología para lograr su desarrollo y auto abastecimiento". Esta será una de las motivaciones que impulse la creciente industria de las armas en nuestra Patria.

¿QUE ES EL SIMA CEFAR?

Actualmente, como es de conocimiento de todos, SIMA–PERU cuenta con cuatro Centros de Operaciones, a nivel nacional.

CREACION:

El SIMA CEFAR, es el Centro de Operaciones No. 4 de la Empresa Estatal Servicios Industriales de la Marina (SIMA–PERU S.A.), creado mediante Resolución Ministerial No. 1140–78–MA/CDL, por la que se autoriza en el año 1978 la producción de armas, siendo el 22 de febrero de 1979 que se aprueba en Directorio de SIMA–PERU la creación del Centro de Operaciones No. 4 SIMA–CEFAR, destinado a la fabricación de armas. Lográndose, así, implementar una tecnología nacional propia, al incursionarse satisfactoriamente en la producción de armas individuales y colectivas en el país.

A continuación, la estructura orgánica de la empresa:

SIMA–PERU S.A.

SIMA CALLAO (No. 1)
SIMA IQUITOS (No. 2)
SIMA CHIMBOTE (No. 3)
SIMA CEFAR (No. 4)

UBICACION:

Sus oficinas y talleres se encuentran ubicadas en el área de la Base Naval del Callao.

¿COMO ESTA ORGANIZADO EL SIMA–CEFAR?

La organización propia es sumamente simple. Su estructura orgánica vigente es la siguiente:

JEFATURA SIMA–CEFAR
C.O. No. 4

OFICINA LOGISTICA Y COMERCIAL
OFICINA DE CONTABILIDAD
OFICINA PROYECTOS Y DISEÑOS
OFICINA CONTROL DE CALIDAD
DIVISION DE PRODUCCION

TALLER MATRICERIA
TALLER FABRICACION
TALLER REPARACION DE ARMAS



Sub-ametralladora MGP-84 "MINI" con cacerina para 20 y 32 proyectiles
[Foto oficial SIMA - CEFAR]

ACTIVIDADES:

Las actividades que realiza este Centro de Operaciones se centran en el campo de la Industria Metal–Mecánica y específicamente en la de fabricación de armamento menor y demás accesorios y derivados, como elementos requeridos para la Seguridad y la Defensa Nacional.

CAPACIDAD INSTALADA:

- Cuenta con un taller de fabricación de armas portátiles.
- Su tecnología alcanzada, así como las máquinas existentes, permite la fabricación de partes y piezas por:
  - Corte
  - Forjado en caliente
  - Forjado en frío
  - Embutido
  - Fresado en todas sus formas
  - Torneado en todas sus formas

De igual forma, el Taller de Matricería está capacitado para fabricar matrices y utilaje para:

- Corte
- Embutido
- Inyección en aluminio
- Forja en frío y caliente
- Inyección en plástico
- Inyección en SAMAX

Utilaje para:

- Maquinado en piezas en alta producción tanto para fresas como para tornos.
- Dispositivos de control de calidad
- Utilaje de banco
- Utilaje para soldadura

PERSONAL:

Desde el punto de vista del personal empleado, el CEFAR está considerado

como un Centro de Operaciones mixto, porque el personal que lo compone está integrado por:

Personal Naval : 33 o/o
Personal Civil : 67 o/o

Durante el tiempo que lleva de constituido el CEFAR ha dado muestras de que es una organización sólida, caracterizada por ser eficiente y eficaz; su trabajo está bien planificado, racionalizado y muy raras veces se puede apreciar hombres o máquinas ociosas.

TIPOS DE TRABAJADORES:

a) CIVIL – La relación de mano de obra directa y mano de obra indirecta es de aproximadamente 4 a 1 entre:
   - Torneros
   - Fresadores
   - Matriceros
   - Diseñadores
   - Control de Calidad
   - Soldadores

b) NAVAL
   - Artilleros que hacen funciones de torneros, matriceros, soldadores, control de calidad y seguridad de planta.
   - Mecánicos
   - Mecánicos de taller
   - Mecánicos navales
   - Artilleros: Reparadores de armas, pañoleros de armas, compradores, pavonadores, abastecedores y pañoleros en general.

INSUMOS:

Esta industria, esencialmente de transformación, utiliza un gran porcentaje de materiales nacionales.

PROYECTOS REALIZADOS:

Actualmente se encuentran en proceso de fabricación y a la venta las siguientes armas
- Sub–ametralladora MGP–87 Cal. 9 mm. PARABELLUM
- Sub–ametralladora MGP–84 "MINI" Cal. 9 m.. PARABELLUM
- Pistola de señales MGP–S–2 Cal. 12 G.A.
- Ensamblaje de fusiles y pistolas diversas.

ACCESORIOS:

Asimismo, se producen toda clase de accesorios de armas como:
- Silenciadores
- Cacerinas
- Partes y repuestos

PROYECTOS FUTUROS:

DESARROLLO DE LA ESCOPETA DE CAZA CALIBRE 12 ó 16 GA DE UN TIRO

Las limitaciones existentes a la obtención de divisas para la importación de armas de uso civil, dio como origen el desarrollo, por parte del SIMA–CEFAR, de una escopeta de caza, calibre 12 ó 16 GA. de un tiro, orientada a un mercado de las zonas rurales en la Costa, Sierra y Selva.

En el mes de Febrero se concluyó la fabricación de un prototipo de una escopeta de este tipo basado en módulos existentes y respetando el estilo clásico, muy importante para su comercialización.

En la actualidad se están ejecutando los estudios necesarios para poder implantar la línea de fabricación en el país, estimándose que las pruebas de

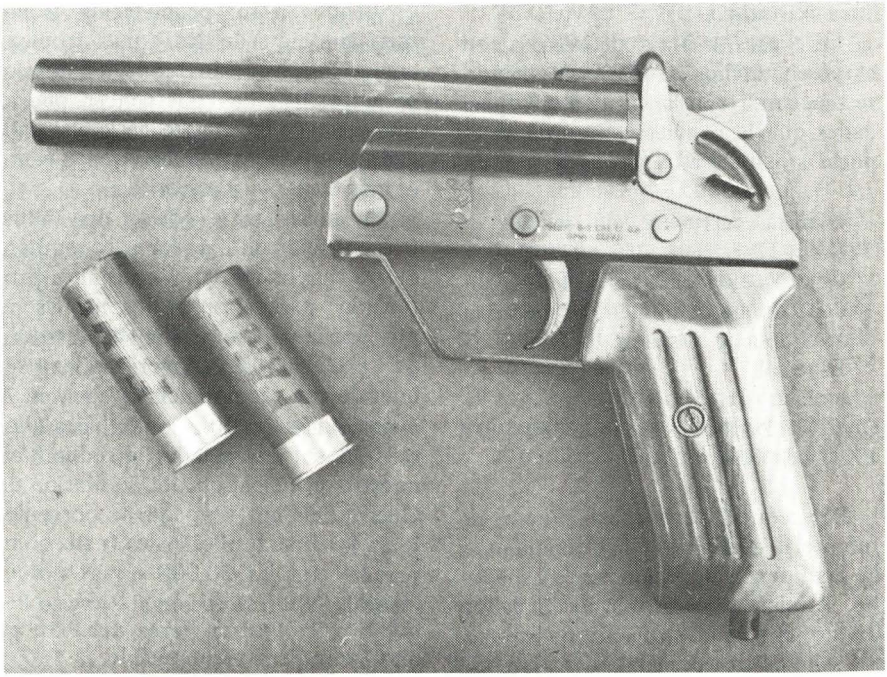
prototipos concluyan en Julio del presente año.

DESARROLLO DE LA PISTOLA 9 mm. PARABELLUM

Ante la falta de una pistola de guerra para cubrir la demanda de nuestras Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, en el año 1987 se inició el desarrollo de una Pistola de 9 mm. PARABELLUM, la cual se encuentra a nivel prototipo; asimismo, se están determinando estudios para que sean de doble acción.

DESARROLLO DE LA PISTOLA SEMI–AUTOMATICA MGP–84 "MINI" TIRO POR TIRO CON CULATA PLEGABLE

Ante la necesidad de cumplir el encargo de venta de las armas producidas por SIMA–CEFAR en otros medios como es el de uso particular, en Octubre de 1987 se inició el desarrollo de la PISTOLA SEMI–AUTOMATICA MGP –84 "MINI", CAL. 9 mm. PARABELLUM en versión Tiro por Tiro con culatín plegable, partiéndose de la Sub–



Pistola de señales MGP – S–2 calibre 12 GA [Foto oficial SIMA-CEFAR]

Ametralladora MGP–84 "MINI". Los prototipos han sido terminados y probados con buenos resultados.

Actualmente se están terminando la fabricación de las matrices y dispositivos necesarios para su producción en serie, habiéndose lanzado la producción de una pre serie de 250 armas de las cuales se está a un 70o/o de avance.

DESARROLLO DE LA PISTOLA DE SEÑALES Y SUPERVIVENCIA

En el año 1986, se inició el estudio para convertir la Pistola de Señales S–2, fabricada por el SIMA CEFAR, en una pistola de supervivencia basada en una línea existente.

En el mes de Mayo de 1987 se concluyó con dichos estudios, obteniéndose una arma con las siguientes capacidades que la convierten en una de las pocas armas de este género en el mundo:

- Dispara cartuchos de señales de CAL. 12
- Con la colocación rápida (15 segundos) de un aditamento especial el arma puede disparar balas Cal. 30 Especial.

CAÑON PARA DESTRUCCION DE EXPLOSIVOS

Por requerimiento de la Fuerza de Infantería de Marina y la Comandancia de las Fuerzas de Operaciones Especiales, se inició el desarrollo de un cañón de arena, para destrucción de artefactos explosivos de cualquier tipo. Se efectuaron las pruebas con buenos resultados, encontrándose en la actualidad en uso por personal de las indicadas dependencias, así como por las Fuerzas Policiales.

PROBLEMATICA DE LA COMERCIALIZACION

Partiendo del hecho que vender armas no es lo mismo que vender productos de fácil salida, como alimentos o –dicho de otra manera– que la industria bélica no es lo mismo que la industria de comida al paso "fast food Industry", como Kentucky Fried Chicken, o Mc Donalds, o Wong S.A., que están de moda y dan muy buenos dividendos a sus propietarios, la comercialización de las armas tropieza con serios obstáculos, considerados como retos que hay que vencer, puesto que depende en mucho de la alta calidad del producto debido a que la venta es más técnica y competitiva.

En nuestro país, por ser una industria en desarrollo, todavía se requiere de un mayor apoyo y constante promoción para alcanzar los niveles de producción y la buena imagen deseada de "excelencia e innovación", tan requerido por los potenciales clientes. A nivel doméstico o nacional, hasta ahora sólo se ha logrado introducir en nuestro principal cliente, la Marina de Guerra del Perú, un pequeño porcentaje en las Fuerzas Policiales (nada comparado con las 30,000 armas norcoreanas). Su introducción al Ejército Peruano y la Fuerza Aérea del Perú es muy lento pero no imposible.

Hasta el momento, sólo están con-

vencidas con la idea de tener una fábrica de armas nacionales la Marina de Guerra del Perú y, en parte, las Fuerzas Policiales; para lograr un mayor éxito en el comercio exterior es necesario contar con el aval de toda la Fuerza Armada y Fuerza Policial, esperando que en un futuro muy próximo esto se produzca.

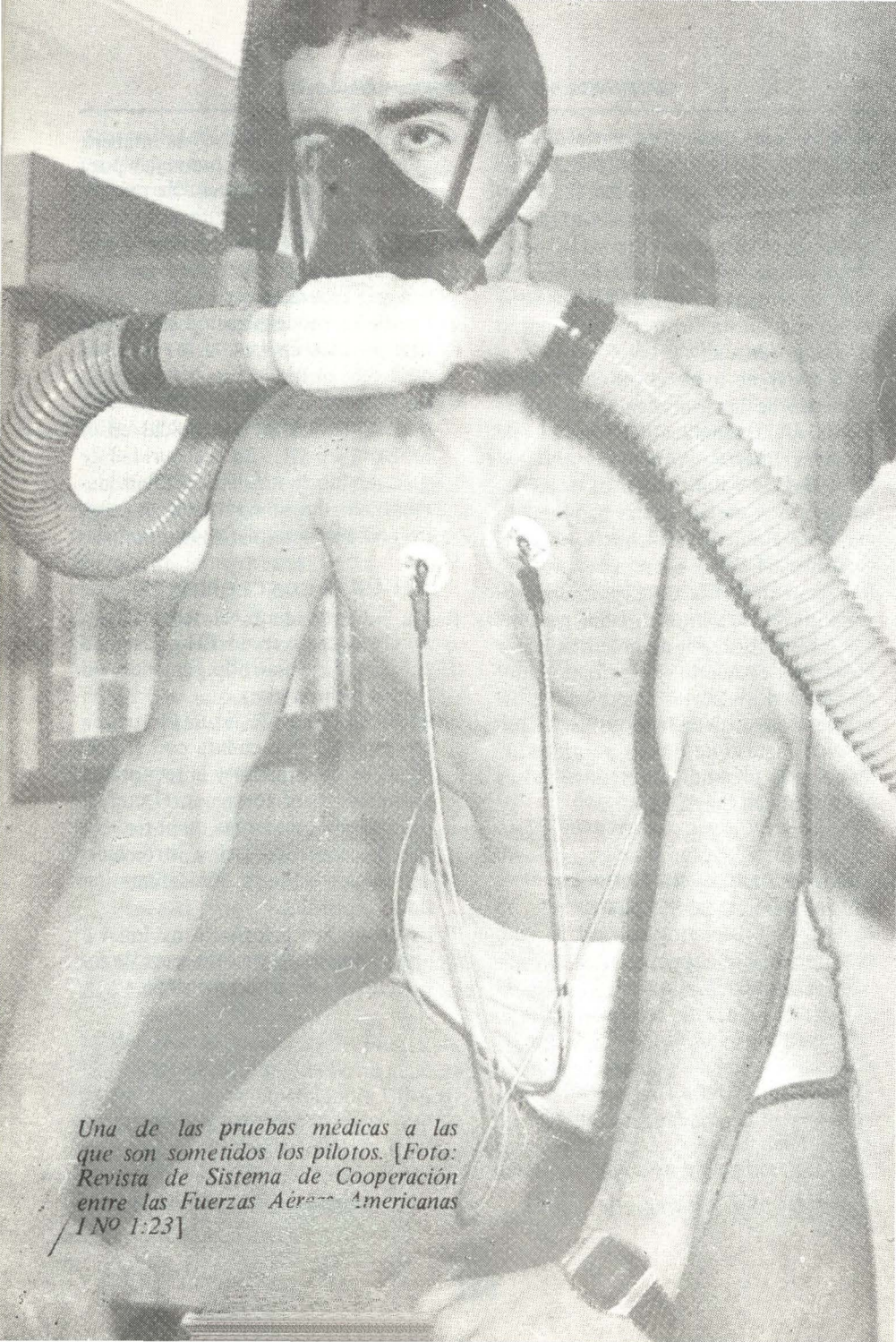
A pesar de todo, el potencial de la industria de las armas menores puede fácilmente trascender del contexto de nuestras Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, al igual que en otros países en Latino América que ya han logrado esa meta como Brasil, Chile y, en algo, Argentina. Podría llegar a concretarse una gran industria de exportación ya sea a través de ventas directas a países con este tipo de requerimientos o por medio del comercio compensado, muy en boga en los países de escasos recursos económicos, lográndose así el tan ansiado ingreso de divisas para el país. Ya se está logrando interesar a países como Bolivia, Corea y China.

¿QUE SE REQUIERE PARA EL DESARROLLO SOSTENIDO?

a) Aumentar y modernizar la capacidad instalada, automatizando la planta de producción de manera que varias funciones manuales puedan ser hechas por una sola máquina.
b) Utilización de una mínima cantidad de personal de países con tecnología avanzada.
c) Continua modernización de las armas en uso, en base a los reportes de fallas emitidos por los usuarios.
d) La difusión a todo nivel de la bondad de las armas producidas en el SIMA–CEFAR, con la seguridad de que son de la más alta calidad, demostradas en competencia de campo con armas similares de otros países.

ALGUNAS CONCLUSIONES:

1) La industria de fabricación de armas menores, en el Perú, está en proceso de desarrollo teniendo un futuro promisorio.
2) El SIMA–CEFAR es un Centro de Operaciones que cuenta con el personal, la maquinaria y la tecnología apropiada para abastecer, el mercado nacional, de armas menores. No será necesario recurrir a otros mercados para adquirir sub–ametralladoras y pistolas.
3) Es de interés prioritario nacional e institucional apoyar el desarrollo de la Industria de armas menores.



Una de las pruebas médicas a las que son sometidos los pilotos. [Foto: Revista de Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas 1 No 1:23]

EL MEDICO AERONAUTICO EN LA FUERZA DE AVIACION NAVAL

*Capitán de Corbeta SN (MC)**
Médico Aeronáutico
Oscar Butler Blacker

Una nueva elite en la medicina de guerra del Perú, muy importante dentro de las especialidades médicas, es el de tener actualmente profesionales graduados en **medicina aeronaútica**, que, más propiamente, en nuestro medio son denominados Médicos Aeronavales, Médicos Navales Especialistas en Medicina Aeroespecial o Cirujanos de Vuelo.

Esta especialidad ha nacido especialmente debido al gran desarrollo impulsado a las máquinas voladoras, las que han evolucionado notablemente hasta el tipo de nave que se dirige al espacio interestelar; los cuales han variado sustantivamente el ambiente en el que se desenvuelven los pilotos, llevándolos a la obtención de sensaciones insospechadas como es la **Desorientación Espacial, el Stress,** etc.

Siendo éstas las preocupaciones fundamentales es que las ciencias médicas han abierto una nueva ruta para la investigación de este tipo de acontecimientos para su entendimiento y divulgación con el fin de que los pilotos y tripulantes aéreos se acomoden a las nuevas sensaciones pudiendo así racionalizarlas y contrarrestarlas.

Como se comprenderá, el médico aeronaval no es sólo una ala dorada más dentro de las que existen, sino que, ante todo, es un médico que

(*) — Graduado como Especialista en Medicina Aeronaútica en la República de Argentina.
— Jefe de la Oficina de Medicina Aeronaútica de la Fuerza de Aviación Naval.

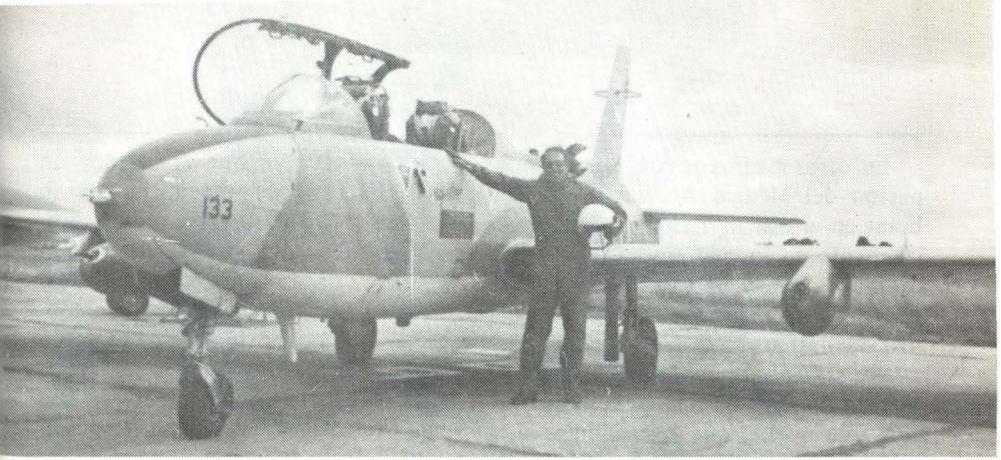
deberá velar por la salud integral de los componentes de una base o fuerza aeronaval, ya que las experiencias por las que ha pasado personalmente en su entrenamiento básico de pilotaje y como médico observador puede detectar en determinado momento los signos clínicos de un piloto sobrecargado de esfuerzo conducente a un stress, que deberá ser evitado y controlado para que no suceda ningún percance. Es con este aporte que el médico especialista también encuentra su lugar en la medicina netamente operacional, más aún si se tiene en cuenta que son miembros componentes del Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza Aeronaval, como oficiales de Estado Mayor Especial u oficiales de Enlace.

Tomando en cuenta todo lo explicado anteriormente, podemos decir que una de las principales responsabilidades del Médico Aeronaval es la selección de los futuros pilotos aeronavales (FLIGHT SURGEON MANUAL U.S.A.); esto quiere decir que es responsabilidad de éste el que ingresen a la Fuerza Aeronaval oficiales y tripulantes aéreos aptos para la gran labor a que se han comprometido como miembros componentes de los diferentes Escuadrones de una Fuerza Aeronaval.

Posteriormente, el Médico Aeronautico especialista en estos quehaceres, deberá mantener en estado óptimo, o sea en buenas condiciones psicofísicas, a todo el personal de la Fuerza a su cargo; es decir, que deberá conocer las condiciones psíquicas y el estado de salud corporal de todo piloto o copiloto que sale en misión de vuelo. Existen para tales fines diferentes pruebas por la que deberá pasar tanto el personal de pilotos como el de tripulantes aéreos. El examen clínico, el estudio detallado de sus antecedentes y las pruebas psicotécnicas revelan, muchas veces, cosas que el examinado nunca sospechó poseer.

Mucho es lo que aprende el médico aeronáutico sobre la línea de vuelo en la pista, volando en doble comando con alumnos o instructores, en las conversaciones de cámara, en las situaciones que se presentan entre oficiales del mismo grado o relación entre Jefes y colaboradores, etc. El comportamiento en la vida social, en las actividades deportivas en las reuniones particulares e institucionales, deja entrever rasgos de la personalidad del individuo en estudio, que es lo que lleva al médico aeronaval a hacer un análisis de la vida diaria de todos los pilotos y tripulantes que conforman nuestra Fuerza Aeronaval.

El Médico Aeronáutico es el indicado para que el trabajo del piloto sea del todo favorable, ya que, con sus conocimientos de fisiopatología aeronáutica, deberá instruirlo para que se proteja de los factores del medio ambiente y de los riesgos a que lo impone la máquina voladora que pilotea. Es muy importante cómo se eleva la moral del aviador cuando éste siente íntimamente que su seguridad se encuentra respaldada por el médico aenáutico, que es el responsable de su salud; sin ella se le agregaría una preocupación más, que forzosamente lo dis-



El autor junto a un avión Pucará de la Armada Argentina. [*Foto del autor del artículo*]

traerá de la función que desempeña.

El control que tiene el médico aeronaval sobre sus pilotos en todo lo que realicen, aparte de volar, no significa que se inmiscuya en la vida privada, sino que él puede juntar los elementos de juicio que serán útiles en el momento oportuno en que el piloto acuda al médico en busca de consejo y alivio de un mal cualquiera, ya sea psíquico o físico.

El médico aeronáutico por su preparación tanto en psicología como en psiquiatría aplicada a la aeronáutica podrá estudiar la personalidad de cada uno de los hombres que están bajo su control, para poder descubrir a tiempo cualquier tipo de anormalidad que pueda ser controlado antes de que suceda cualquier accidente.

Sabido es que, por el desarrollo en ellas alcanzado, las máquinas voladoras son mucho mas resistentes que el organismo que tiene que soportarlas, ya que pueden alcanzar grandes velocidades y alturas, descensos en picada y rápidos virajes, pero no pudiendo llegar a su rendimiento máximo ya que la resistencia del organismo humano no se lo permite; dado esto es que el médico aeronaval tendrá que desempeñar el rol de instructor en fisiología aeronáutica con la finalidad de que pilotos y tripulantes sepan las reacciones que pudiera tener el ser humano y la forma de prevenir algunas de estas reacciones.

Otra función en la que debe intervenir también el Médico Aeronaútico es el de clasificar a los pilotos, para los diferentes tipos de aeronaves, y para tal fin deberá estudiar a cada uno de ellos haciéndolos experimentar los efectos de las grandes alturas, bajas temperaturas, la anoxia, la aceleración y la fatiga; para analizar su adaptación a estas máquinas, pasándolas por diferentes pruebas en la **cámara hipobárica.**

Por lo tanto es nuestro deber ayudarlos con los conocimientos actuales de las ciencias médicas, realizando, como hemos visto, la selección psicofísica de los candidatos y los exámenes anuales de aptitud de los Oficiales Pilotos, mediante los exámenes correspondientes.

En otros medios es también preocupación del Médico Aeronaútico colaborar en el diseño de los aviones especialmente en lo que corresponde a la cabina donde se encuentra alojado el piloto, ideando dispositivos que hagan más fáciles sus movimientos, que los asientos sean cómodos y seguros, que el instrumental sea visible tanto de día como de noche, que se encuentre aislado de las vibraciones y que tenga manera de compensar la aceleración por los virajes del aparato.

Con el personal a su cargo inspeccionará y controlará tanto la ropa de vuelo, equipo de oxígeno, así como la alimentación, higiene y la manera de evitar los efectos tóxicos de los gases de descarga del avión.

El Médico Aeronaútico también integrará el equipo de oficiales que dictan el curso de supervivencia, brindando clases teórico-prácticas referentes a la vida en el mar y zonas tropicales, así como también el curso de fisiología aeronaútica.

El Médico Aeronaútico asignado a la Fuerza Aeronaval tiene la obligación de acompañar en todos los vuelos que el Comandante considere necesario.

El Médico Aeronaútico será integrante de la Junta de Selección de Oficiales Pilotos y no Pilotos así como integrante de otras juntas, como la de investigación de accidentes y juntas administrativas.

El Médico Aeronaútico debe ser un poco sacerdote, un poco economista, un poco más médico y otro poco trabajador social, ya que el aviador no siempre cuenta sus preocupaciones, no confiesa que tiene realmente un problema, hasta que éste es demasiado grande y casi sin solución; es por esto que el médico de aviación debe sondearlo con mucho tacto y obtener de él lo que le preocupa, para poder así dirigir y convencer al paciente de que sus problemas pueden resolverse y/o en su defecto indicarle fuentes de información y ayuda.

El Médico Aeronaútico, pues, tiene que insistir con los pilotos en el reforzamiento de las siguientes ideas: "No deberá desarrollar ninguna actividad mental ajena al vuelo que va a realizar"; "Deberá dejar de lado cualquier problema personal o preocupación cuando va a volar; y si no lo hace, ponerse a disposición del médico aeronaútico"; "Cuando éste, aviador, sienta que no se encuentra en la plenitud de sus condiciones psicofísicas y va a realizar su adiestramiento de vuelo, cometerá una grave falta si no se presenta al médico aeronaútico para que le examine y éste tome las acciones correspondientes para que sea exonerado de vuelos".

Siendo así la función del Médico Aeronaútico y cumpliéndose a cabalidad en una Fuerza Aeronaval como la muestra tendremos la seguridad que nuestros Oficiales Pilotos estarán seguros en el aire y que el error humano en accidentes de aviación, principal factor por el cual suceden, disminuirá en forma notable.



Sus cuentas en moneda extranjera: una cuestión de confianza.

Su gente de confianza le ofrece, a usted y a su empresa, máximas ventajas:

TOTAL DISPONIBILIDAD
Disponibilidad inmediata de sus depósitos en la misma moneda y en las denominaciones que más le convienen.

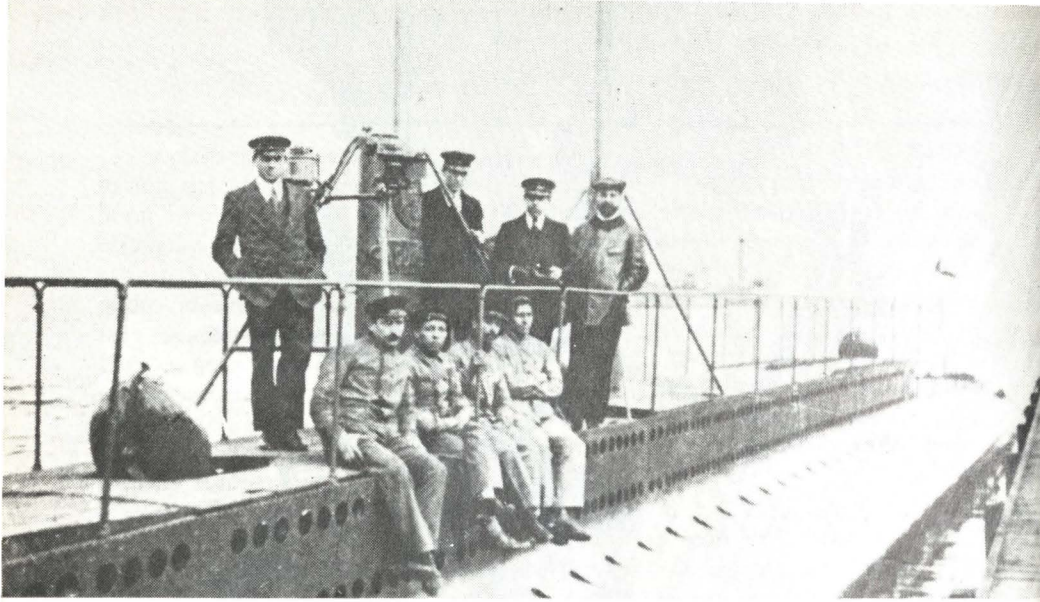
MAXIMA SEGURIDAD
La solidez del Banco de Crédito y la experiencia de su gente de confianza le garantizan la seguridad que usted busca.

TRATO CONFIDENCIAL
Su gente de confianza le asegura total confidencialidad en todas sus operaciones en moneda extranjera.

MAXIMA RENTABILIDAD
Sus cuentas a plazo ganan siempre las mejores tasas del mercado.

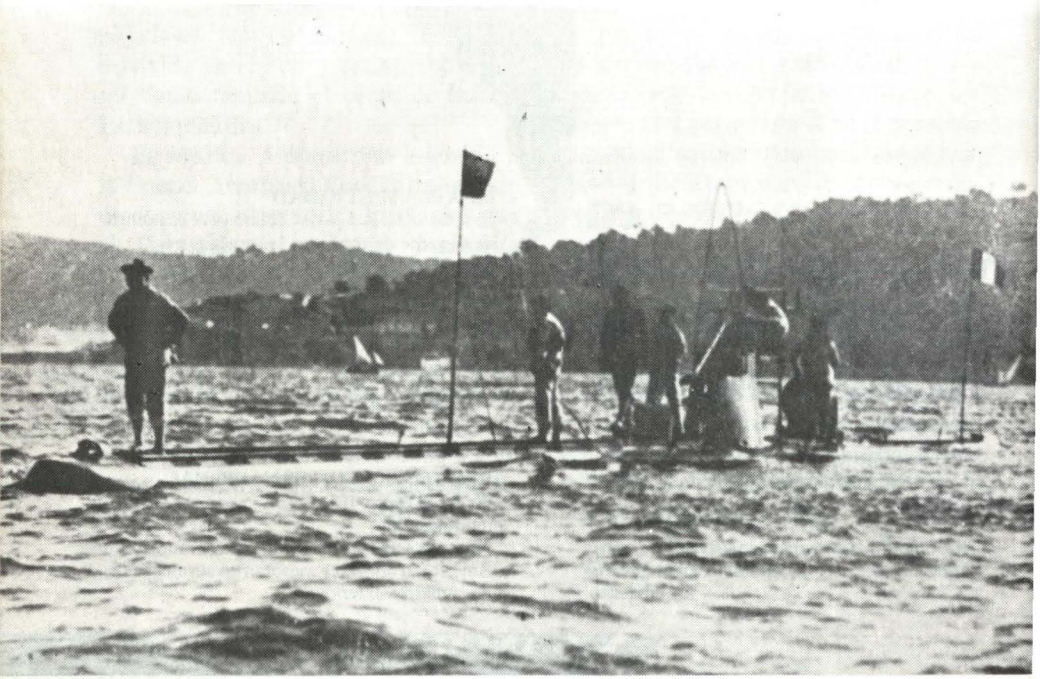
PROYECCION INTERNACIONAL
Somos el único Banco con presencia internacional.
Nuestras oficinas en las principales ciudades de América lo apoyan y asesoran en sus negocios de comercio exterior.

BANCO DE CREDITO
Una empresa del Grupo Crédito.



Oficiales y tripulantes del Ferré. *Nótese que ún lleva el nombre* Aguirre *en el "kiosko"*, [Variedades 1912 pág. 962].

Sumergible Gustave Zede, navegando en superficie, junio de 1899 [*La Revvé Maritimo junio 1966 P. 837*]



HISTORIA DE LOS SUBMARINOS PERUANOS

(Apuntes para su historia II entrega):

LOS SUBMARINOS FERRE Y PALACIOS

Capitán de Corbeta
Jorge Ortiz Sotelo

MOTIVACIONES PARA LA ADQUISICION DE SUMERGIBLES

El Perú de principios del siglo XX, como la mayoría de las naciones sudamericanas, no había definido aún sus fronteras con los países vecinos; sosteniendo un serio conflicto con Chile por la situación de las provincias de Tacna y Arica. El primer gobierno de Leguía (1908–1912), atendiendo la agresiva política internacional desplegada por la cancillería chilena con Ecuador y Colombia, trató de liquidar las cuestiones de límites por las vías más expeditivas, logrando algunos avances con Brasil. Con el Ecuador, en cambio, las cosas fueron empeorando a medida que se conocían los resultados del laudo arbitral español sobre el asunto de Jaén y Maynas, llevando a ambos países a una situación prebélica entre marzo y abril de 1910. Para terminar de complicar las cosas en el campo internacional, nuestras relaciones con Bolivia se vieron enturbiadas con un serio incidente fronterizo; y en forma similar, la situación en Colombia se deterioró al punto de que tuvimos que ir a la guerra en 1911 (1).

La situación económica y financiera peruana era, si se quiere, más desesperante que la internacional; llevando al gobierno a suscribir empréstitos con diversas entidades financieras extranje-

ras (diciembre de 1909, un préstamo francés; en junio de 1910, uno alemán; y en octubre otro inglés). El destino de estos recursos fue distinto en cada caso; pero todos, dada la situación internacional que vivía el país, dejaron una parte a los gastos de defensa (2).

Las tensiones limítrofes encontraban a las fuerzas armadas peruanas en condiciones sumamente modestas, pese al apoyo que en su resurgimiento les brindaban las misiones francesas. La Marina, sin unidades de combate después de la guerra, había logrado elevar su casi nulo poder combativo merced al apoyo de determinados sectores de la ciudadanía. Fue así como la adquisición de los cruceros **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi** dio nueva vitalidad a la Armada e impulso a los entusiastas a pensar en un segundo gran esfuerzo nacional para adquirir, esta vez, un buque escuela a vela. La propuesta que nació en el seno de la sociedad de artesanos de Mollendo a iniciativa del señor Koster, fue presentada por el ingeniero Elmore a la Asociación Nacional Pro-Marina, entidad que había propiciado la colecta para la compra de los cruceros (3).

Ni este proyecto ni la adquisición de los cruceros, respondían en realidad a un plan bien estudiado que permitiera, en un plazo razonable, dotar al Perú de una flota pequeña pero balanceada y en condiciones de poder oponerse exitosamente a las potenciales amenazas de entonces. La doctrina de la guerra naval francesa, que tuviera enorme influencia en la Armada de entonces, había venido variando desde el conflicto franco–prusiano, dando cada vez más importancia a unidades como los torpederos y luego a los sumergibles. La defensa de los puertos y los ataques en descubierta de una flota eran así confiados a ese "polvillo naval", aprovechando su alta velocidad en superficie y su nula, o casi nula, obra muerta. Fue por tales razones que desde las páginas de la **Revista de Marina,** con el seudónimo de Armand Lufeau, un interesado en la materia naval inició una solitaria campaña para elaborar un programa naval, que "comprendiera no sólo la adquisición de barcos, sinó también la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras dependencias indispensables para una marina de guerra" (4)

Las voces en contra de la idea del velero se dejaron sentir tanto dentro como fuera de Pro–Marina, propiciando un debate en torno a la conveniencia de invertir los fondos recaudados en tal tipo de buque o encontrarle un mejor destino. Finalmente, a pedido de la referida Asociación, se sometió el asunto a una comisión conformada por tres jefes navales: J. Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y A. Ricardo Pimentel. Tras escuchar las diversas opiniones que al respecto se tenía, esta comisión emitió dictamen el 3 de marzo de 1910, recomendando emplear los fondos recaudados en un sumergible, única manera de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo, o al menos disuadiendo, su aproximación a nuestros puertos. Como si previese lo que habría de ser una decisión guberna-

mental, agregaron: "M. Laubeuf, creador del mejor tipo de sumergibles, dice que el mayor timbre de gloria de ellos consiste en haber sido proclamado como el arma del débil, el arma del pobre (en cursiva en el original, la frase corresponde a Lord Goschen, primero del Almirantazgo Británico, pronunciada en la Cámara de los Comunes el 18 de mayo de 1900 al comentar los experimentos franceses y norteamericanos)" (5).

Lo propuesto por la comisión fue favorablemente acogido tanto por los oficiales de marina como por Pro–Marina, iniciando de inmediato las acciones tendentes a la adquisición de un sumergible. La tensa situación internacional, que convertía en obligada una inversión razonable en medios de defensa, apresuró los trámites y despejó cualquier duda en el gobierno. Sin previa consulta a las cámaras legislativas, se decidió la adquisición de dos sumergibles franceses, del modelo preparado por Maxime Laubeuf para la casa Schneider.

La versión de Maxime Laubeuf para la casa Schneider

Las prisas derivadas de la situación con el Ecuador dejaron muy poco margen a las dudas de carácter técnico, referidas, básicamente, a la clase de sumergible que era necesario adquirir. Las opiniones, a tenor de lo que publicara la **Revista de Marina**, giraban en torno a los modelos de Lubeuf y Laurenti. Hemos de exponer ahora las razones que llevaron a tomar una determinación en favor del primero.

El diseñador francés Maxime Laubeuf, conforme señaláramos en el capítulo anterior, había sido el ganador de un concurso convocado por el ministerio de marina francés con su sumergible **Narval**. Desde el momento en que este buque fue lanzado, en octubre de 1899, nuevos modelos fueron apareciendo rápidamente, entre los que podemos mencionar los tipos **Pluviose, Brumaire** y **Aigrette**. De esta manera, hacia 1906, de 43 sumergibles que tenía en servicio la marina francesa, 34 eran del diseño Laubeuf. (6).

El inventor, a juicio de uno de sus contemporáneos, "se aferraba a lo importante y descuidaba lo secundario", de este modo sus primeros modelos fueron concebidos dando poca importancia a la velocidad. Sin embargo, las experiencias de otro ingeniero igualmente reputado, Simonet, lo llevaron a tener una verdadera obsesión por este último factor. De esta manera, sus diseños variaron, suprimiendo todo aquello que pudiera implicar resistencia hidrodinámica; considerando innecesaria, entre otras cosas, la presencia del llamado "kiosko" o superestructura que cumplía las funciones que hoy tiene la torre de un submarino. LLegado el momento de ingresar al mercado ultramarino con estos nuevos conceptos, lo hizo vendiendo submarinos a Inglaterra, Perú, Grecia, Japón, Turquía y Rumanía. El modelo que vendió al Perú a principios de 1910 sólo pudo aportar esas variaciones cuando ya estaba en construcción, y a Laubeuf "no le costó mucho trabajo convencer a los oficiales peruanos que supervisaban la construcción de los sumergibles" debido a que el criterio de empleo de los mis-

mos estaba enfocado en la defensa de puertos. A decir verdad, la presencia de una escotilla a raz de la cubierta no presentó mayores complicaciones en las aguas en que estos sumergibles sirvieron. No sucedió lo mismo con las mesas retráctiles portadoras de torpedos, ya que su propia complejidad causó más de un accidente con estas armas.

Otras innovaciones fueron propuestas para los modelos peruanos; entre ellas la instalación de "aparatos que hacen percibir los sonidos que se producen en el agua, y que pueden servir para transmitir y recibir señales", que para entonces estaban siendo probados por la marina francesa. De otro lado, también se pensó en instalarles cañones en cubierta (7).

El 27 de mayo de 1910 se emitió una resolución suprema creando "una comisión especial para la vigilancia y recepción de las construcciones navales que se han mandado hacer en Europa, que será compuesta por un jefe y un oficial de marina. Los oficiales que componen esta comisión serán considerados como embarcados y disfrutarán del doble haber de su clase" (8). El capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el teniente primero Juan Althaus fueron los oficiales nombrados para viajar a Francia conformando la comisión indicada. El primero dejó el mando del transporte **Iquitos** el 28 de mayo; y el segundo arribó al Callao, procedente de Paita, dos días después. Los comisionados, zarparon rumbo a Europa el 6 de junio a bordo del vapor **Chile** , entrando en ejercicio de sus funciones en los astilleros de Messieurs Schneider & Cía, en Chalons Sur Saone, a partir del 11 de julio (9).

Otros integrantes de la comisión eran el teniente segundo César A. Valdivieso Castro, nombrado en marzo siguiente; el capitán de corbeta Edilberto Perales, como ingeniero de máquinas adjunto, arribado en octubre de 1910; el de igual grado José R. Gálvez, el 3 de enero de 1911 y el teniente segundo Enrique Monge, en octubre de ese mismo año. Asimismo, en agosto habían sido adscritos a la comisión los ex–alumnos del pensionado de maquinistas en la Gran Bretaña Adrián Galloso y Carlos F. Dávila, y en octubre, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda (10).

No puede dejarse de mencionar la valiosa ayuda que proporcionó a los comisionados peruanos el teniente de navío H. Caré, retirado de la marina francesa para prestar sus servicios en la casa Schneider. Su colaboración fue especial en lo relacionado a la contratación del personal que serviría como instructores o conformaría la dotación inicial. Caré contaba en su haber con mil docientas inmersiones, cifra considerable desde todo punto de vista. El personal a ser contratado percibiría un sueldo de 250 a 300 francos durante la permanencia en Francia; y 500 francos y el derecho al retorno en 2a. clase luego de vencido el contrato de dos años (11).

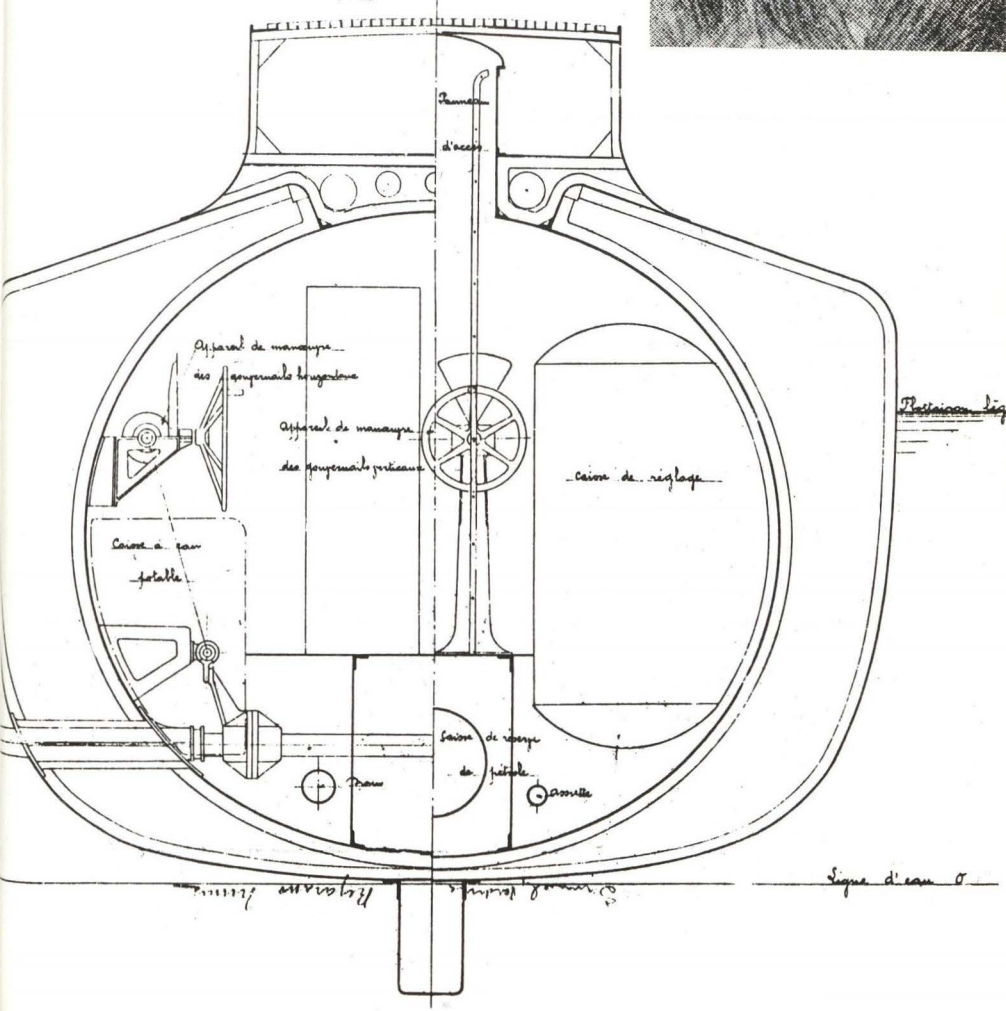
El día 7 de setiembre de 1910 se les comunicó a los comisionados que el gobierno peruano había determinado que los sumergibles que se estaban construyendo pasarían a llamarse **Ferré** el s.c. 1, y **Palacios** el s.c. 2 (12).



M. Laubecif diseñador de los sumergibles peruanos [La Revve Maritime, julio 1966 P. 837]

Corte transversal de los sumergibles peruanos entre las cuadernas 11 y 12 a la derecha cuaderna 12.

$\frac{1}{2}$ Coupe entre 11 & 12 $\frac{1}{2}$ Coupe au 11



Conocemos que en enero de 1911 las baterías del **Ferré** recibieron su carga inicial y que en abril se hizo lo propio con el **Palacios**, lanzado el sábado 24 de junio "sin manifestación de ninguna especie" (13). Ambos lanzamientos se llevaron a cabo en el río Saone, transportándose cada sumergible en una barcaza hasta la desembocadura del Ródano, para pasar a la caleta de Saint Madrier, en la rada de Tolón. En este lugar la firma Schneider tenía una estación para submarinos y prueba de torpedos. En 1912 las pruebas del **Ferré** se llevan a efecto en la rada de Vignettes, desde donde llegan algunas fotos para ser publicadas en **Variedades**. Para entonces aún lucía el nombre de **Aguirre**. (14).

La entrega del **Ferré** demoró excesivamente, e igual cosa ocurriría con el **Palacios**. Contractualmente sus pruebas debieron iniciarse el 27 de setiembre de 1910 y el 27 de mayo de 1911, respectivamente. Esto motivó que los fabricantes y la comisión intercambiaran notas dejando entrever que la causa real de esta demora bien podía estar en la prioridad dada a la construcción del S.C.3, llamado luego **Delphin**, para la marina griega. En el lapso de tiempo en que los miembros de la comisión permanecieron en Francia tuvieron oportunidad de practicar en los sumergibles de la marina francesa, asistiendo a diversas pruebas de material para ella (15).

En febrero de 1912, pese a las medidas tomadas, la prensa internacional logró conocer de la construcción de nuestros sumergibles, motivando reacciones poco favorables en Santiago de Chile. En esa capital se comentaba que estas unidades, unidas al acorazado **Elías Aguirre** y al cazatorpedero **Teniente Rodríguez**, igualmente adquiridos en Francia, eran una fuerza excesiva para nuestras diferencias con Ecuador, pasando a constituir, más bien, elementos disuasivos para negociar lo relativo a las provincias cautivas. Tal noticia pudo haberse originado en la visita de un grupo de oficiales bolivianos a los astilleros fabricantes, en diciembre de 1911, cuando aún no concluían los trabajos del **Palacios** en dicha localidad (16).

El Kangourou y los viajes hacia el Callao

Uno de los problemas que iba unido a la construcción de submarinos y sumergibles era la manera de entregarlos a los clientes de ultramar. En nuestro caso, inicialmente se pensó en remolcarlos hasta el Callao, quedando como opción alternativa la construcción de un buque–dique que albergándolos en su interior facilitara a la travesía. Nuestros comisionados ante la firma constructora, viendo las enormes dificultades que demandaría tan largo remolque, insistieron ante la casa Schneider para que adoptara la segunda posibilidad, insinuando al gobierno peruano la compra del referido buque con el propósito ulterior de emplearlo como estación de sumergibles. Finalmente, en diciembre de 1910, la casa Schneider decidió construir el buque–dique **Kangourou** en sus astilleros en la Gironda (17).

El viaje inaugural de la flamante embarcación habría de llevarse a cabo para entregar el **Ferré**. El 12 de junio de 1912, el mencionado buque arribó

a Tolón dando de inmediato inicio a las labores para el ingreso del sumergible peruano. Los trabajos duraron aproximadamente un mes, ya que demandaban retirar varias planchas de la proa, dejando abierta la cala, tal como hoy lo hacen los buques de desembarco dique. La travesía se inició el 26 de julio, haciendo escalas en San Vicente, el 10 de agosto, Buenos Aires, el 16 de setiembre, y por mal tiempo en la zona magallánica, en Bahía Real. En todos estos puertos despertó la natural curiosidad de propios y extraños. El arribo al Callao se produjo el 19 de octubre, y diez días después, a las seis de la tarde, tras tres horas y media de espera mientras el **Kangourou** llenaba sus tanques de lastre, el **Ferré** dejó su buque nodriza y navegó por la bahía chalaca para fondear entre el **Lima** y el **Almirante Grau**. El corresponsal de **El Comercio** nos ha dejado esta descripción del acto. "Libre el **Ferré** y gobernándose a sí mismo, enderezó su rumbo al centro de la rada, seguido por todas las embarcaciones oficiales y, cortando velozmente las aguas con su aguda proa, cruzó la bahía, batiendo al aire la bandera peruana, en dirección al fondeadero de la escuadra, hasta llegar a una boya cerca del crucero **Grau** donde se amarró". De este crucero recibiría energía eléctrica y aire comprimido (18).

En noviembre de ese mismo año, **El Comercio** nos da noticia que se ofrecen unas magníficas postales en venta en la cigarrería del Portal de Escribanos y en la Habanera, esquina de Mercaderes (19).

El **Kangourou** zarpó de regreso a los pocos días, embarcando al sumergible **Palacios** y volviendo a cruzar el Atlántico para llegar a la bahía chalaca a mediados de octubre de 1913. El lanzamiento de este nuevo sumergible se llevó a cabo el lunes 5 de noviembre (20).

Ambos sumergibles habían venido de Francia con dotaciones reducidas, debiendo completarlas a los pocos días de su arribo al Callao, hasta alcanzar los veinte hombres de capitán a paje que inicialmente la constituyeron. Con relación a la planta de oficiales, en 1914 se les aumentó en un teniente segundo, nombrando a Daniel Caballero y Lastres para el **Palacios** y a J. Gutiérrez para el **Ferré**, ya que ambos oficiales venían instruyéndose en este tipo de unidades desde el momento del arribo (21).

Tras el arribo del segundo sumergible quedó conformada la escuadrilla submarina peruana; la misma que mantendría su adiestramiento efectuando ejercicios semanales de inmersión y mensuales de navegación hasta Ancón (22). Tales prácticas fueron elaboradas en base a manuales franceses y otros elaborados por los oficiales de dotación. Entre estos últimos merecen citarse dons preparados por el teniente Valdivieso: uno descriptivo y otro sobre las señales para cuando los submarinos "navegan en inmersión y en superficie".

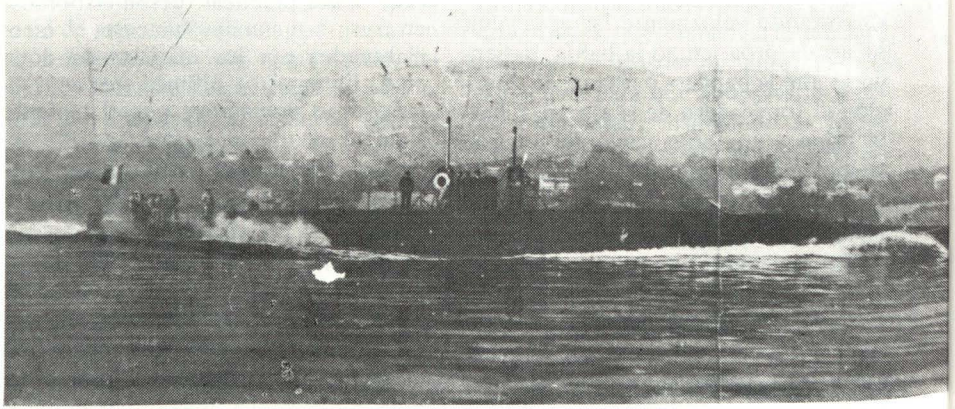
Este último manual, aprobado por decreto supremo del 2 de enero de 1915 (23), establecía diversas medidas de seguridad, fijando una zona de ejercicios en la rada del Callao "comprendida al sur de una línea que pasa por la farola del muelle de guerra y por el ca-

bezo norte de la isla de San Lorenzo, incluyendo el canal llamado el Boquerón y la parte de la Bahía de Chorrillos comprendida dentro de la línea que pasa por la Punta Solar y la isla del Frontón". Otras disposiciones fueron dadas al respecto, estableciendo la obligatoriedad de acompañar a los sumergibles en inmersión con un bote en el cual se izen "la bandera de inmersión y a popa en el lugar correspondiente al pabellón nacional, una bola blanca" (24).

El plan de señales vigente, el de 1913, tenía muy pocas para uso de los sumergibles, colocándolas como tema conexo a los torpedos y sin fijar norma alguna para navegaciones de entrenamiento (25). Su elaboración respondía, sin duda alguna, al período presubmarino del Perú.

Desde 1915 se venían dictando conferencias sobre navegación submarina, minas y torpedos en la Escuela Naval, las mismas que habrían de continuar hasta 1919 por lo menos, con el ánimo de que pasen luego a formar parte de la Escuela Superior de Marina (26). Por tal razón, mediante el decreto supremo de 1o. de febrero de 1916 se fijaron algunas pautas normalizando tal instrucción. El primer párrafo de este reglamento fijaba que aquellos oficiales de la armada "que deseen adquirir la especialidad" en navegación submarina, serán destinados por el Estado Mayor General de Marina "a su solicitud" a las labores de instrucción. Estas durarían ocho meses, comprendiendo una parte teórica, a cargo del jefe de la Estación, y otra práctica, a cargo de los comandantes de los sumergibles (27).

La baja de ambos sumergibles se produciría en 1921, debido principalmente al pobre estado de sus baterías, que no habían podido ser cambiadas por el conflicto europeo. Ya de baja, permanecieron con una dotación reducida en la Estación de Sumergibles, en el Apostadero Naval de San Lorenzo, hasta junio de 1922, en que ésta le fue retirada (28).



Sumergible Ferré [*Instituto de Estudios Histórico-Marítimo del Perú*]

DESCRIPCION E HISTORIAL DEL FERRE

Tipo: sumergible S.C. Laubeuf.

Otros nombres: inicialmente se le conocía por las siglas S.C. 1; luego, por resolución del gobierno fechada 7 de setiembre de 1910, se le dio el nombre de **Aguirre**; cambiando finalmente por el de **Ferré** al haber dado su primer nombre al recién adquirido crucero **Dupuy de Lome** (29).

Lugar de construcción: Service des Construccion Navales de Messieurs Schneider & Cia., Chalons Sur Saone, Francia. Fue el primer sumergible construido por esta casa francesa, que luego conformaría el consorcio Schneider–Creusot.

Forma de adquisición: contrato de construcción entre el gobierno peruano y el astillero constructor por dos unidades similares, suscrito entre abril y mayo de 1910.

Costo de la unidad: no hemos encontrado datos.

Datos del buque: eslora 46.25 m.; manga 4.5 m.; puntal, 2.7 m.; puntal a popa, 2.8 m.; desplazamiento en superficie, 290 t.; en inmersión, 435 t.

Armamento: ocho torpedos Schneider, con cuatro tubos lanzadores del tipo Sumlders o canastilla, ubicados por pares a proa y popa, divergentes dos grados con el eje de crujía; y el armamento menor correspondiente.

Máquinas: dos motores dobles, de 180 H.P. cada uno, para navegar en inmersión; dos baterías eléctricas de 96 elementos cada una. Para navegar en superficie emplea dos motores de diseño diesel modificados por Sabatté y construidos por Creusot, con 400 H.P.

Tripulación: tres oficiales, tres oficiales de mar de primera, cuatro de segunda y cuatro de tercera; un timonel, cuatro torpedistas, dos marineros y un grumete. En total, 22 hombres.

Velocidad: 8 nudos en inmersión, 12.79 en superficie. Radio de acción en superficie 1225 millas a 10 nudos; máximo 1790 millas, a 8 nudos; 96 millas en inmersión a 4 nudos. Máxima profundidad de inmersión 30 metros. Capacidad de sus tanques de petróleo 10,540 litros.

Su casco era doble e interiormente conformaba cinco compartimentos estancos: el del equipaje, el de los acumuladores eléctricos, el puesto de oficiales y puesto central, el de motores a petróleo, y el de motores eléctricos y de alojamiento de oficiales de mar (30)

Historial

1910/1912

Su construcción se inició a principios de 1910 y se le lanzó en el primer semestre de ese año (31). La carga inicial a sus baterías fue hecha en enero de 1911 y las pruebas se llevaron a cabo en la rada de Tolón. En el curso de las mismas efectuó una inmersión de seis horas de duración. Esta etapa de

completamiento y prueba duró hasta junio de 1912, cuando se le embarca en el buque dique **Kangourau** para su travesía hasta el Perú. Zarpa de Tolón el 26 de julio y arriba al Callao el 19 de octubre. Es lanzado en aguas chalacas el 29 de octubre de 1912.

Su primera inmersión en el Callao la lleva a efecto extraoficialmente, el 5 de noviembre *"a siete metros de profundidad. Después navegó 30 minutos bajo el agua, en profundidades de siete a doce metros, habiendo desaparecido de la superficie el periscopio, en la profundidad mayor"*. Su primera prueba oficial en nuestras aguas la efectuó el 12 de noviembre, llevando a bordo al ministro de Guerra y Marina, general Varela, y diversas autoridades navales (32).

A finales de mes participa en un viaje de inspección al puerto de Chilca, acompañado al vapor **Urubamba**, a bordo del cual iba el presidente Billingursth. El motivo de este viaje era estudiar en el terreno las posibilidades de establecer la estación de sumergibles en dicho lugar (33).

1913

Permanece en el Callao, efectuando prácticas semanales de inmersión y mensuales de travesía hasta Ancón.

1914

El 15 de mayo y el 29 de octubre, cuando ejecutaba ejercicios de lanzamientos, sufrió la pérdida de torpedos; debido, al parecer, *"a una traba del servo-motor en los timones de profundidad en tal forma que presionando los torpedos en la cabeza lo impulsa al fondo"* (34).

Uno de sus mejores tiempos para entrar en inmersión fue de 54 segundos, hasta una profundidad de 18 metros, emergiendo en 12 segundos.

1915

En marzo ingresa a dique y se le carena. El 15 de octubre de 1915 sufre un terrible accidente en la rada del Callao en momentos en que se encontraba *"ejecutando cambios de profundidad para el adiestramiento de la gente"*. Al fallar los motores eléctricos en momentos que se disponía a cruzar por debajo del brick alemán de cuatro palos **Omega**, capturado por motivo de la guerra, el **Ferré** colisiona fuertemente con su casco. A raíz del golpe, el sumergible dobló los barandales, las torrecillas y los periscopios; logrando salvarse gracias a la firme disciplina impuesta por el comandante, teniente Valdivieso.

Al emerger, sólo pudo ser abierta la escotilla de popa. De inmediato fueron auxiliados por un bote del **Chalaco**, buque que tenía la función de resguardar las maniobras del sumergible. Así pudo retornar la nave a su fondeadero, donde el comandante, mandando formar a la dotación, se dirigió a la misma en los siguientes términos: "Tripulación, habéis sido serenos y habéis obedecido mis órdenes en esta trágica maniobra, les agradezco mis bravos muchachos, rompan filas".

Un detallado relato de lo sucedido, hecho por el entonces primer ingeniero del **Ferré**, fue publicado 57 años después, en **El Comercio** (35).

1916/1918

Permanece en el Callao, efectuando prácticas semanales de inmersión y

mensuales de travesía hasta Ancón.

1919

En octubre de este año se le somete a reparaciones en dique, quedando a la espera de opiniones técnicas autorizadas que permitieran decidir si convenía o no efectuar mayores inversiones en su reparación. El 29 de diciembre de 1919, cuando efectuaba un lanzamiento de ejercicio en el Callao, perdió uno de sus torpedos (36).

1920

En atención al estado de las baterías, suspende sus ejercicios de inmersión (37).

1921

En abril de 1921 fue nombrada una comisión para examinar su estado, presidida por el capitán de navío Lewis O. Causey e integrada por los capitanes de fragata José R. Gálvez y Carlos Fajardo, y el teniente primero José R. Alzamora. La Comisión dictaminó que no era recomendable continuar invirtiendo en los sumergibles, *"en consideración a no ser útiles por más tiempo debido a su edad y tipo anticuado"*, por lo cual, con fecha 28 de setiembre de ese año se dispuso su desarme definitivo. El Estado Mayor General de Marina quedó a cargo de la utilización, conservación y depósito de las máquinas, accesorios y demás materiales que contienen. Permanece en la Estación de Sumergibles, en el Apostadero de San Lorenzo, con dotación reducida a dos oficiales de mar 1o., dos oficiales de mar 2o., dos oficiales de mar 3o., un marinero y ocho grumetes hasta junio de 1922 (38). Su casco, que para 1925 ya se había hundido, fue vendido en agosto de ese año a Canelo Merami en Lp. 150.00, aplicando tal suma en los gastos de adquisición de los sumergibles que estaban siendo construidos en Estados Unidos, autorizándose a que Horacio Puccio intente su reflotamiento (39).

Comandantes

-06-1911/03-04-1915	capitán de corbeta Juan Altahus Dartnell
03-04-1915/25-10-1915	teniente primero César R. Valdivieso Castro
25-10-1915/11-12-1915	
11-12-1915/10-04-1917	capitán de corbeta César A. Valdivieso Castro
10-04-1917/ -10-1917	teniente primero Carlos B. Saez de la Jara
-10-1917/ -10-1919	teniente segundo Daniel Caballero y Lastres
-10-1919/ -04-1920	teniente segundo Enrique López Mindreau
-04-1920/ -11-1921	alférez de fragata Ismael Otárola Cabrera
-11-1921/ -01-1922	teniente primero Alejandro Graner Armas
-01-1922/ -06-1922	teniente primero Manuel González Zúñiga Paredes

Primera dotación

teniente primero Juan Altahus Dartnell (comandante)
teniente segundo César A. Valdivieso Castro (segundo

comandante); primer electricista Guillermo Dieguez; mecánicos Angel Tellería Gandolfo y Henry Nicolás (francés); mecánico torpedista Aurelio García; y torpedista Ernesto Alzamora.

Datos iconográficos: Modelo en el Museo Naval, donado por la firma fabricante el 26 de julio de 1911 (40); fotos oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Fuentes documentales: No hemos encontrado su libro de bitácotra; sin embargo, podemos ampliar la información sobre este sumergible consultando los documentos existentes en el Archivo Histórico de Marina bajo las siguientes signaturas:

libro 496: Apostadero Naval, oficios (192)–1923)
libro 620: Libro de presentes de la Estación de Sumergibles (1918–1919)
carpeta "sumergible **Ferré**", con documentos varios de esta unidad.

Información complementaria: Es el primer buque en la Marina de Guerra del Perú en usar este nombre, en homenaje al teniente primero Diego Ferré, oficial de señales del monitor **Huáscar**, muerto en el combate de Angamos junto con el Contralmirante Grau, y desaparecido su cadáver por efecto de un impacto de bala posterior.

DESCRIPCION E HISTORIAL DEL PALACIOS

Tipo: sumergible S.C. Laubeuf

Otros nombres: designado **Palacios** por resolución del gobierno de fecha 7 de setiembre de 1910 (41). También se le conocía como **S.C. 2.**

Lugar de construcción: Service des Construccion Navales de Messieurs Schneider & Cia., Chalons Sur Saone, Francia.

Forma de adquisición: contrato de construcción entre el gobierno peruano y el astillero constructor por dos unidades similares, suscrito entre abril y mayo de 1910.

Costo de la unidad: no hemos encontrado información.

Datos del buque: similares a los del **Ferré.**

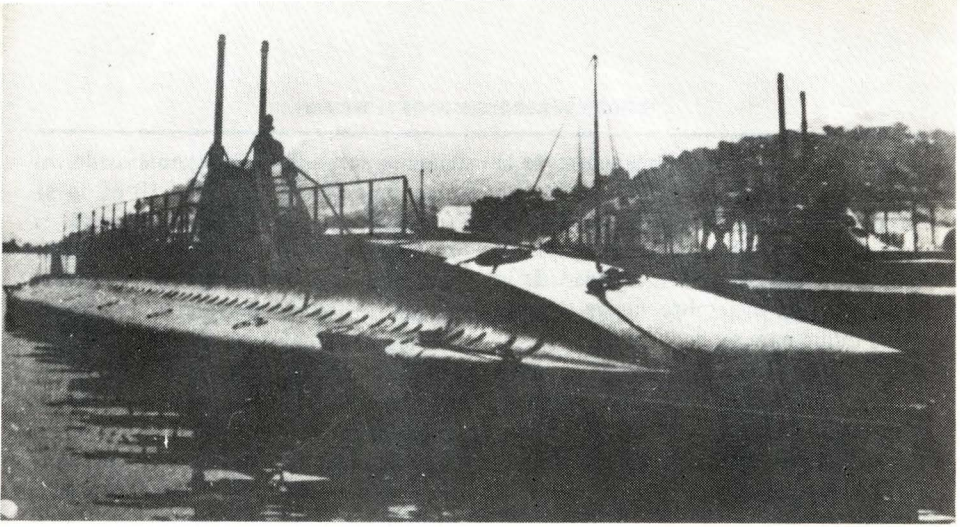
Historial

1910/1913

Su construcción se inició a mediados de 1910, se le dio la carga inicial a sus baterías en abril de 1911, poco antes de su lanzamiento. Este tuvo lugar el sábado 24 de junio "sin manifestación de ninguna especie". Las pruebas se llevaron a cabo en la rada de Tolón, durando hasta mediados de 1913, en que se le embarca en el buque dique **Kangourou** para su travesía hasta el Perú. Arriba al Callao a mediados de octubre de 1913 y es lanzado el 5 de noviembre (42).

1914

El 17 de octubre ingresó al dique para limpiar fondos y ser recorrido, ta-



Sumergible Palacios [*Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú*]

rea en la que permaneció hasta el 24 de ese mes. El 12 de noviembre de 1914, cuando ejecutaba ejercicios de lanzamientos, sufrió la pérdida de un torpedo. La causa fue, al parecer, similar a la del accidente sufrido por el **Ferré.** Uno de sus mejores tiempos para entrar en inmersión fue de 46 segundos, hasta una profundidad de 12 metros; emergiendo a profundidad de periscopio en 8.5 segundos (43).

1915

Permanece en el Callao, efectuando prácticas semanales de inmersión. **El Comercio** del 15 de marzo de 1915 nos ha dejado una completa crónica de uno de sus viajes de práctica a Ancón, llevado a cabo del sábado 13 al domingo 14 de marzo. *"Toda la mañana del domingo y gran parte de la tarde, personas conocidas de Ancón, entre las que figuraban varias señoras y señoritas, se constituyeron a bordo del* **Palacios,** *atraídas por la novedad del espectáculo y no queriendo desperdiciar la brillante oportunidad de conocer de cerca a un sumergible (...) A las 3 y 20 de la tarde, se puso el sumergible* **Palacios** *en marcha, y después de navegar cosa de 500 metros, mar adentro, comenzó la maniobra de la inmersión. Primero fue un hundimiento paulatino y calmado, pero a los pocos instantes, disminuyó rápidamente la parte visible de la nave, desapareciendo la popa, luego las olas cubrieron la proa y el* **Palacios** *fue una especie de madero chato, con dos mástiles, el periscopio y una bandera. Después se hundió por completo y aceleró la marcha (...). De pronto se distinguió un hervor en las aguas y se pudo seguir la estela dejada por un cuerpo que marchaba en línea recta, entre sumergido y flotante (...) el torpedo de ensayo, después de cubrir la distancia para la que estaba graduado, unos 800 metros, fue recogido por un bote".*

1916

En agosto de este año, el coman-

dante del sumergible deja entrever la urgente necesidad de cambiar baterías, ya que el estado de las que estaban en uso dejaba mucho que desear y podía poner en peligro a la integridad de la dotación. En diciembre vuelve a ingresar a dique para ser recorrido.

1917/1918

Permanece en el Callao, efectuando prácticas semanales de inmersión y mensuales de travesía hasta Ancón.

1919

En octubre de este año se le somete a reparaciones en dique, quedando a la espera de opiniones técnicas autorizadas que permitieran decidir si convenía o no efectuar mayores inversiones en su reparación (44).

1920

En atención al estado de sus baterías, se suspenden sus ejercicios de inmersión (45).

1921

La comisión nombrada para estudiar el estado de los sumergibles, citada en el caso del **Ferré**, dictaminó que no era recomendable continuar invirtiendo en ellos. Con fecha 28 de setiembre de ese año se dispuso su desarme definitivo. Permanece en la Estación de Sumergibles, en el Apostadero de San Lorenzo, con dotación reducida a dos oficiales de mar 1o., dos oficiales de mar 2o., dos oficiales de mar 3o., un marinero y ocho grumetes hasta junio de 1922. El Estado Mayor General de Marina quedó a cargo de la utilización, conservación y depósito de las máquinas, accesorios y demás materiales que contienen (46).

Comandantes

-06-1911/ -04-1915	teniente primero José R. Gálvez Chipoco
-04-1915/07-07-1915	teniente primero Enrique Monge Medrano
07-07-1915/03-01-1916	teniente segundo Jorge Gutiérrez Mirenghi (interino).
03-01-1916/ -03-1917	teniente primero Enrique Monge Medrano
-03-1917/01-02-1918	teniente segundo Jorge Gutiérrez Mirenghi
01-02-1918/ -07-1918	teniente primero Jorge Gutiérrez Mirenghi
-07-1918/ -08-1919	teniente primero Arturo Jiménez Pacheco
-08-1919/ -02-1920	teniente segundo Roque A. Saldías Maninat
-02-1920/ -08-1920	alférez de fragata Carlos Zegarra Lanfranco
-08-1920/ -10-1920	alférez de fragata Juan Bacigalupo

Primera dotación

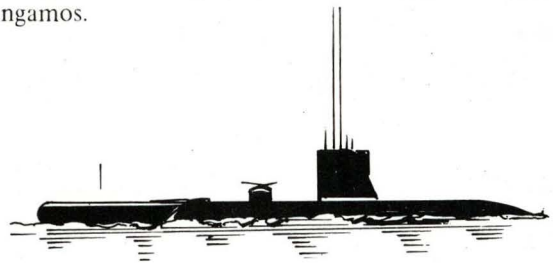
capitán de coberta José R. Gálvez Chipoco (comandante)
teniente primero Enrique Monge Medrano (segundo comandante); primer ingeniero David Maurer van Hagen; tercer ingeniero Alfredo Ravines; electricistas segundo Francisco Rosas Castro y Fortunato Gergich; mecánicos Luis A. Suárez y Henry Guiol (francés).

Datos iconográficos: Modelo en el Museo Naval, donado por la firma fabricante el 26 de julio de 1911 (47); fotos oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Fuentes documentales: No hemos encontrado su libro de bitácora; sin embargo, podemos ampliar la información sobre este sumergible consultando los documentos existentes en el Archivo Histórico de Marina bajo las siguientes signaturas:

libro 62: Correspondencia del sumergible **Palacios** (1915–1916)
libro 496: Apostadero Naval, oficios (1921–1923)
libro 620: Libro de presentes de la Estación de Sumergibles (1918–1919)
carpeta "sumergible **Palacios**", con documentos varios.

Información complementaria: Es el primer buque en la Marina de Guerra del Perú en usar este nombre en homenaje al teniente segundo Enrique Palacios Mendiburu, oficial de la dotación del monitor Huáscar, muerto heroicamente en el combate de Angamos.



NOTAS

(1) Jorge Basadre, **Historia de la República del Perú (1822–1933),** Lima 1968, XII, pp. 27–50.
(2) Basadre XII, pp. 147–149.
(3) **Revista de Marina,** Lima (citada como R. de M. en adelante), 1910, p. 343.
(4) Armand Lufeau, "Programa Naval", en R. de M. 1908, pp. 190–192.
(5) R. de M. 1910, pp. 328–334. Henri Le Masson, "Laubeuf, inveteur de submersible, sa vie et son oeuvre, 1864–1939", **La Revue Maritime,** No. 234, julio 1966, París, p. 855.
(6) Le Masson, p. 854–856.
(7) "Comisión Naval en Francia. Sumergibles **Ferré y Palacios".** Biblioteca Nacional, Sala de Investigaciones, pp. 3-4, 81. Este libro está constituído por copias de los oficios de la comisión.
(8) 'Libro copiador de resoluciones supremas, principia el 5 de enero de 1907 y termina el 23 de setiembre de 1910' (citado en adelante como L.C. resoluciones supremas 1907-1910), Archivo General de Marina (citado en adelante como A.G.M), pp. 449-452.
(9) **El Comercio** 28 y 30 de mayo; y 7 de junio de 1910. "Expediente administrativo del contralmirante Ernesto Caballero y Lastres", A.G.M. (Expedientes y Pensiones), ff. 53 y 82. "Comisión Naval en Francia..." pp. 1–2.
(10) Expedientes administrativos del capitán de corbeta César A. Valdivieso Castro, f. 17; y del contralmirante Enrique Monge Medrano, A.G.M. (Expedientes y Pensiones). "Comisión Naval en Francia..." pp. 45, 112, 145, 148, 158.
(11) "Comisión Naval en Francia..." pp. 12 13, 48.
(12) "Comisión Naval en Francia... ' pp.

89-90. Resolución de la Dirección General de Marina del 7-9-1910.

(13) **Dictamen de la Comisión de Marina de H. Cámara de Diputados. Relativo al estado de las unidades tácticas de la Escuadra nacional y dependencias de la Marina de Guerra,** Lima 1915, p. 79. "Comisión Naval en Francia... ' pp. 128, 132.

(14) Manuel R. Nieto, "Discurso pronunciado en la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú ' copia mecanografiada, pp. 2–3.

(15) "Comisión Naval en Francia..." pp. 93, 101, 113, 130.

(16) **El Comercio** 10 de febrero de 1912 'Comisión Naval en Francia..." p. 179.

(17) 'Comisión Naval en Francia..." pp. 5, 38.

(18) **Variedades,** Lima, 1912 pp. 1254-1255, 1283, 1312–1313. **El Comercio,** 16 de julio, 19 y 30 de octubre y 6 de noviembre de 1912.

(19) **El Comercio,** 1 de noviembre de 1912.

(20) **Variedades,** 1913 pp. 4004, 4019, 4066.

(21) **El Comercio,** 6 de noviembre de 1912. "Libro copiador de decretos supremos, del 5 de febrero de 1914 al 28 de marzo de 1916", A.G.M. (citado en adelante como L.C. de decretos supremos 1914–1916) f. 114 (decreto del 24 de octubre de 1914).

(22) **Dictamen de la Comisión de Marina...** p. 88.

(23) L.C. decretos supremos 1914-1916, ff. 136–138. **Legislación Militar,** Lima 1900–1920, VIII, pp. 292–294.

(24) Expediente del capitán de corbeta Valdivieso, ff. 65–66.

(25) **Plan de Señales,** Lima 1913, pp. 49–50.

(26) **Memoria presentada por el Director, Capitán de Navío D. Ernesto Caballero y Lastres, en la clausura del año escolar de 1917,** La Punta 1917, p. 7 **Memoria presentada por el Director, Capitán de Fragata Dr. D. José R. Gálvez, en la clausura del año escolar de 1919,** La Punta 1919, p. 17.

(27) **Legislación Militar IX,** pp. 469-470.

(28) Resolución suprema del 22 de marzo de 1922. Resolución ministerial del 10 de junio de 1922.

(29) Resolución de la Dirección General de Marina del 7 de setiembre de 1910. "Comisión Naval en Francia... ' pp. 89-90.

(30) **Dictamen de la Comisión de Marina...** pp. 77 83. César A. Valdivieso, **Los sumergibles Laubeuf tipos S.C. 1 y 2** 1916, pp. 9–11.

(31) "Comisión en Naval en Francia..." p. 41.

(32) **El Comercio,** 9 y 13 de noviembre de 1912.

(33) **Variedades,** 1912 pp. 1389–1391.

(34) **Dictamen de la Comisión de Marina...** pp. 84–88.

(35) David Maurer von Hagen, "Recuerdos de un marino", suplemento especial de **El Comercio,** 8 de octubre de 1971, pp. x-xi. **La Crónica,** 16 de octubre de 1915. Expediente del capitán de corbeta Valdivieso, ff. 69-70.

(36) Memoria de Marina 1920, p. 13. León Garaycochea, **Legislación Naval,** Lima 1920–1944, I, p. 248.

(37) Nieto, p. 5.

(38) Garaycochea II, pp. 72-73, 227. Memoria de Marina 1922, pp. VIII, 28, Resolución Suprema del 22 de marzo de 1922 y resolución ministerial del 10 de junio de 1922.

(39) Garaycochea IV, pp. 396, 855-856.

(40) "Comisión Naval en Francia... ' p. 141.

(41) Resolución de la Dirección General de Marina de 7 de setiembre de 1910. "Comisión Naval en Francia..." pp. 89-90.

(42) **Dictamen de la Comisión de Marina...** p. 79. "Comisión Naval en Francia... ' p. 132. Variedades 1913 pp. 4004, 4016, 4066.

(43) **Dictamen de la Comisión de Marina...** pp. 84–88. "Correspondencia del sumergible **Palacios,** A.G.M. (Archivo Histórico de Marina), oficio 1.

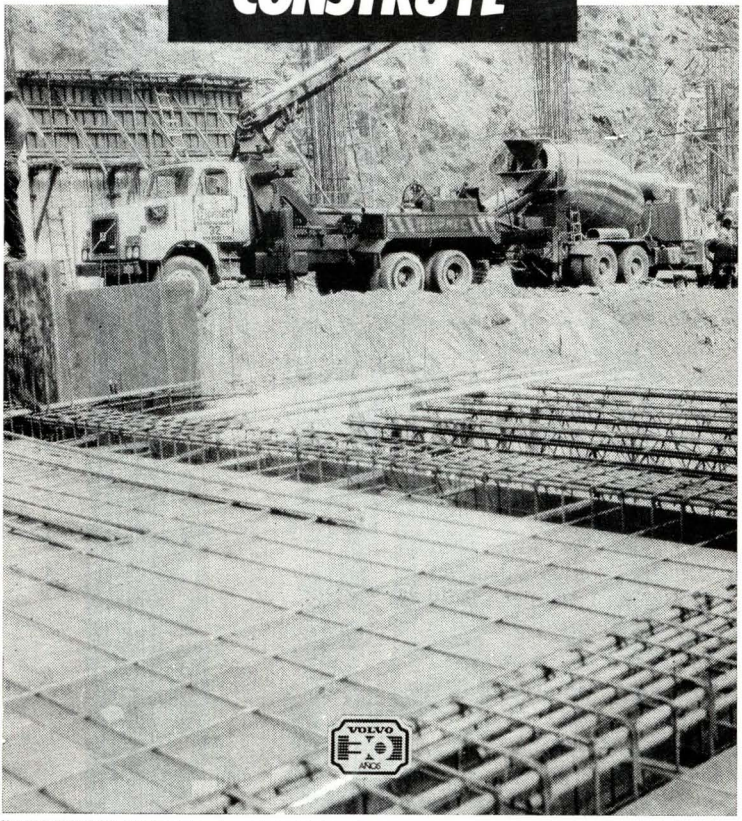
(44) Memoria de Marina 1920, p. 13.

(45) Nieto, p. 5.

(46) Resolución suprema del 22 de marzo de 1922 y ministerial del 10 de junio de 1922. Garaycochea II, pp. 72–73, 227. Memoria de Marina 1922, pp. viii, 28.

(47) 'Comisión Naval en Francia..." f. 141.

VOLVO CONSTRUYE

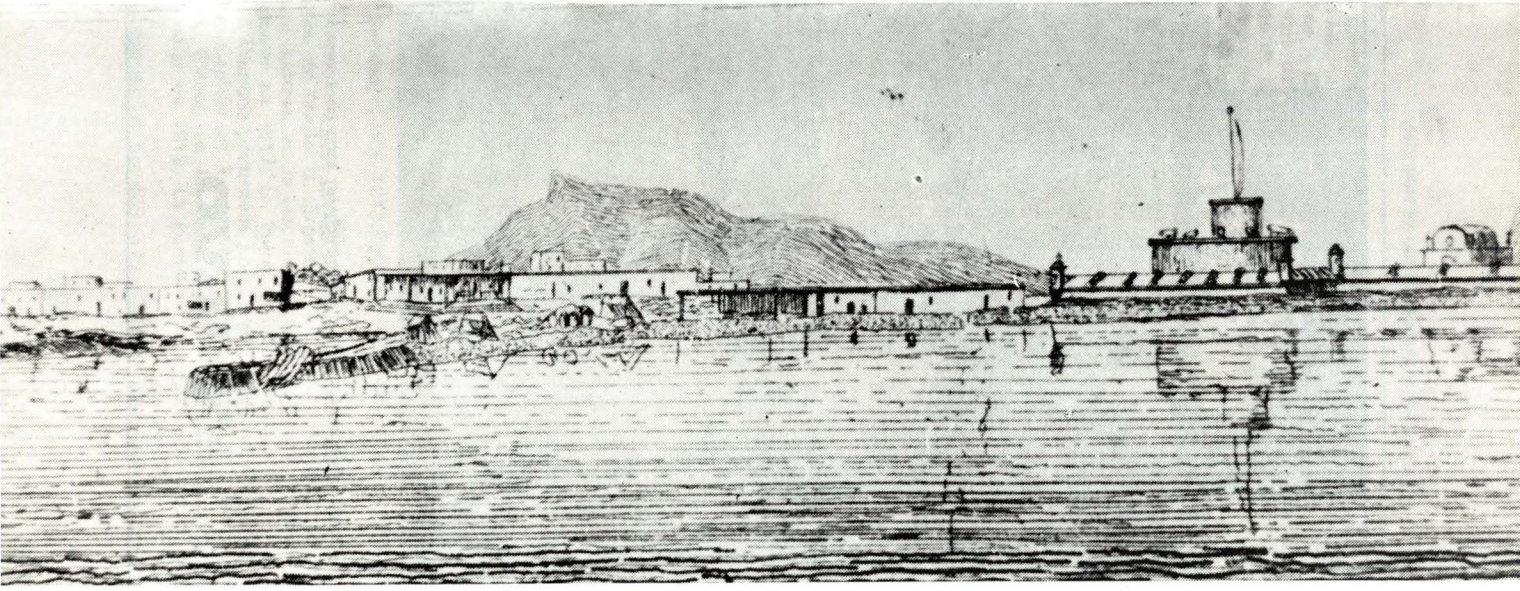


Nueva sede principal de importante entidad privada, en el distrito de La Molina. Camiones VOLVO

(Foto: J. L. Falla)

EXPERIENCIA QUE CRECE CON EL PERU.

VOLVO



Una vista del Callao antiguo

TESTIMONIO NAVAL NORTEAMERICANO DE LA INDEPENDENCIA DEL PERU

Dr. Manuel S. Reina Loli

NOTA SOBRE EL AUTOR:

Manuel S. REINA Loli, Historiador y Educador, siguió sus estudios en la Pontificia Universidad Católica del Perú, ha sido Catedrático de la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo, es Miembro de Número del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú, y del Instituto Libertador Ramón Castilla, así como activo colaborador de la Sociedad Geográfica de Lima.

Escribe Estuardo Nuñez: "No son muchos los viajeros norteamericanos que tuvieron contacto con el Perú en el momento de la Independencia (...) entre el lapso que media entre 1800 y 1825 nos visitan una media docena de viajeros norteamericanos que escriben impresiones de viaje en toda la gama del acierto, la gracia o la exactitud" (1).

Entre los seis viajeros norteamericanos menciona a los marinos Amasa Delano, comodoro David Porter y teniente Hiram Paulding

Es casi desconocida entre nosotros la misión diplomática cumplida por el oficial de la Armada de Estados Unidos de Norte América Hiram Paulding ante el Libertador Simón Bolívar.

Nosotros, desde que leímos su "Bolívar en Campaña" inserto en **Documentos para la historia de la vida pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia** de Blanco y Azpurua (2) hemos tenido la preocupación por indagar acerca de este personaje. Debemos a la gentileza del arqueólogo Steven Wegner los datos que nos sirven para hilvanar este artículo preliminar. Ni el citado Núñez ni el historiador jesuita Rubén Vargas Ugarte (3) han intentado trazar la biografía de este marino.

El Oficial Naval Hiram Paulding y su misión diplomática ante el Libertador

Hiram Paulding nació en Cortlend, Condado de Westchester, Nueva York, el 11 de Diciembre de 1797. Ingresó como Guardia Marina el 01 de Setiembre de 1811; sirvió en el lago Ontario a comienzos de la guerra con Inglaterra y fue transferido al lago Champlain. Ascendió al grado de Teniente el 27 de Abril de 1816; destinado a la flota de su patria en el Pacífico al mando del Comandante Isaac Hull, en 1820 llegó por primera vez al Callao, según él mismo lo expresa: "En el mes de mayo de 1824 fondeó nuestra fragata en el puerto del Callao y aunque habían transcurrido cuatro años desde mi primer arribo a este puerto" (4).

En 1824 se produjo el hecho que motivó el reclamo del Comandante Hull ante el Libertador, del cual fue portador Paulding.

Bloqueado el Callao por la Escuadra Peruana al mando del Vice Almirante Guise los barcos extranjeros se vieron molestados por las medidas adoptadas. Leamos lo que dice el Teniente Paulding.

"Nuestros comerciantes que siempre llevan la delantera en empresas de dificultad y peligro, fueron de los primeros que sufrieron, y el Comandante Naval anglo-americano pronto conoció que los deberes que este estado de cosas le imponía, eran de naturaleza tan variada y delicada, que ni el más cauto discernimiento podía dar una regla para remediar satisfactoriamente los males que producían las quejas (...) Sin perder, pues, de vista nuestros intereses mercantiles y la conservación de las relaciones amistosas con los patriotas, pareció lo mejor recurrir al General Bolívar ... Con este objeto se pidieron a los individuos interesados las pruebas necesarias de haber sido despojados de su propiedad por el Comandante Naval Peruano y estando todo dispuesto, se me dio a mí la orden de pasar al Cuartel General de Bolívar con despachos del Comodoro Hull. El saber un poco el castellano fue lo que me proporcionó este interesante servicio y yo entré a desempeñarlo con todo el celo propio de la novedad de su carácter" (5).

Paulding dio alcance al Libertador en Huaraz, en Junio de 1824, cuando estaba pronto a marchar sobre Junín. El emisario norteamericano llegó a Huaraz por la ruta Pativilca-Marca-Huaraz; las conversaciones fueron positivas y se solucionaron los reclamos: el Libertador encargó a su Ministro Sánchez Carrión que tratara por todos los medios de mantener relaciones cordiales con los países amigos. Regresó al Callao por Trujillo siguiendo la ruta de Casma. El viaje de Paulding al interior de la sierra "inicia la primera penetración a lo ancho del país y no se limita a tocar puertos o ciudades próximos al mar" (6).

El 9 de Febrero de 1837 fue ascendido a Teniente y a Capitán de Guarnición en 1843.

Erigido en Jefe supremo de Nicaragua, el filibustero William Walker, apoyado por el multimillonario Vanderbilt, puso en práctica una desacertada política de atropellos por lo que Vanderbilt le retiró su apoyo econó-

mico provocando su caída. El pueblo nicaragüense se rebeló apoyado por las repúblicas vecinas. "Walker, una vez que perdió el dominio del lago y fuertemente combatido en Granada (1857), tuvo que huir de esta ciudad y entregarse al comandante de las fuerzas navales de Estados Unidos, junto con el resto de sus aventureros, todos los que fueron repatriados" (7).

Paulding tuvo una destacada actuación en la caída de Walker, actitud que fue censurada en la Unión y motivó su separación del Home Squadron en 1858. El Presidente Buchanan condenó los hechos salvando la honorabilidad de Paulding. Nos priva de ahondar en este aspecto el no haber podido leer el libro "Vida de Hiram Paulding" de su hija Rebeca.

En 1861, el Presidente Linconln le comisionó ayudar al Departamento Naval a fin de poner a la Armada en condiciones y prestar otros servicios preliminares a la guerra civil. El cumplimiento de una de estas comisiones fue la destrucción del Astillero Naval de Norfolk. El 16 de julio de 1862 fue ascendido a Contralmirante.

"Toda su meritoria vida la dedicó a la marina norteamericana" dice H. Morales A. en la nota a la edición facsimilar del opúsculo "Un rasgo de Bolívar en Campaña". Fue designado Comandante del Astillero Naval de Nueva York y Gobernador del Asilo Naval de Piladelfia entre 1866 y 1868. Fue Post Admiral en Boston entre 1869 y 1876. Murió muy anciano en 1878.

Obra Literaria

Como dice el académico venezolano H. Morales A.: "Toda su meritoria vida la dedicó a la marina norteamericana, sin dejar por ello de ser un hombre de letras como lo demuestran este opúsculo y otro trabajo de que se tiene noticia titulado **Journal of the Cruise of the Dolphin** (8).

De estas obras, ha llegado a nuestro conocimiento la primera publicada en 1834 con el título de **Skecht of Bolivar in his camp**, la que fue traducida al castellano por el anónimo L.M. y fechada en Nueva York el 17 de Diciembre de 1834.

Estuardo Núñez hace el siguiente juicio de la calidad estética del opúsculo:

"...constituye un testimonio valioso por el acertado y preciso retrato de Bolívar que traza y por algunas hermosas descripciones como las del Callao y Lima, la campiña de Huacho, el desierto de la costa y la ascensión de los Andes desde Pativilca por Huarincanga y Julcán hasta Huaraz' . (9)

"Un rasgo de Bolívar en Campaña", encierra un detenido relato de todo lo que le acontece al novel diplomático en el camino, desde su salida del Callao en la goleta de guerra de los Estados Unidos "Dolphin" desembarcando el 6 de Junio de 1824 en la villa de Huacho, desde donde inicia su viaje por tierra a lomo de bestia. Describe todas las peripecias que le ocurren en los fragosos caminos de la sierra y arenales de las costa hasta llegar a la ciudad de Huaraz donde estaba el Cuartel General del Libertador Bolívar. Refiere sus conversaciones con éste, a quien lo pinta con las siguientes palabras:

En la conversación ordinaria el semblante de Bolívar presentaba un aire

melancólico, y apenas levantaba los ojos del suelo; pero si trataba algún asunto que le interesaba mucho, entonces adquiría mucha vivacidad, miraba cara a cara al que le escuchaba atento, y en cada gesticulación se veía expresada una alma encendida de vivas pasiones. El era bien parecido tanto de semblante como de persona. Su estatura, aunque no alta, tampoco era pequeña, tenía la tez trigueña, aunque tal vez lo estaba más de lo que realmente era, por estar continuamente expuesto a las faenas e intemperies de una vida militar en un clima cálido. Sus ojos tenían una expresión que no pueden pintarse ni con el pincel ni con la pluma. El color de ellos era castaño-oscuro. Todo en él era grande e infundía respeto y admiración" (10)

Luego de concluida su misión:

"No queriendo volver a andar la misma ruta sobre las montañas y arenales que había atravesado desde Huacho a Huaraz abracé con mucho placer el consejo que me dieron de volver a la costa por la vía de Trujillo, aunque era mucho mayor la distancia". (11)

La Ciudad de Lima en 1824

Las primeras páginas de su "Rasgo de Bolívar en Campaña" contiene una descripción de la Ciudad de los Reyes, ciudad que conoció por primera vez en 1820 y a la que volvió cuatro años después hallando muchos cambios.

Llegó al Callao en mayo de 1824 y después de cuatro años de haberla visto por primera vez dice: "... no parecía haber mudanza alguna ... Todo presentaba el mismo sombrío y lúgubre aspecto de siempre. El desierto arenoso, las paredes de barro y los cobertizos oscuros de paja, de que se componen las casas de la miserable población, son a la verdad objetos que sólo pueden inspirar sentimientos melancólicos La bandera española flameaba en el castillo ...".

Luego se refiere a Lima, a la que "con mucha razón podía llamarse "Ciudad Dorada".

"Más allá del valle del Rímac se anunciaba la en otro tiempo suntuosa ciudad de Lima por sus numerosas torres que descuellan sobre todos los objetos intermedios y que aparecen circunvaladas en anfiteatros por las primeras filas de montañas que elevándose una sobre otra se extienden hasta terminar en los Andes. Este aspecto me hizo detenerme a contemplar con gusto las escenas que yo había presenciado en aquella hermosa ciudad en tiempos pasados. Antes que las conmociones de la guerra civil hubiese quebrantado los lazos de la ley y de la naturaleza, cambiando el semblante de todas las cosas con su irresistible corriente. Lima no tenía tal vez igual en todo el Mundo Occidental por su esplendor y lujo, así como por la abundancia de todas las comodidades de la vida y la gran facilidad de adquirirlas. Con mucha razón que podía llamarse la "Ciudad Dorada". Un cielo despejado, la deliciosa fragancia de las arboledas de naranjos y la frondosa alameda, todo se reunía para embelesar los sentidos del extranjero al acercarse a la entrada de la ciudad. Las anchas y bien empedradas calles ofrecían un aire de

alegría por la pintura al fresco de las casas, y por los murmuradores arroyuelos que lavaban las aceras o serpenteando corrían por medio de todas las principales calles de la ciudad. Las casas de la gente acomodada tenían grandes plazueletas al frente, cercadas de enrejados con sus puertas y las habitaciones estaban brillantemente decoradas con ornamentos dorados, ricos espejos y muebles los más preciosos ...

Todavía recuerdo con placer la mucha cortesía y señorío de la gente principal de Lima, que nunca pasaba por delante de nosotros en las calles sin saludarnos; y hasta los sacerdotes ... casi jamás faltaban a la observancia de las mismas formas de atención. La plaza se veía animada con las alegres mercancías de España y del Oriente, bien acomodadas en barracas primorosamente entoldadas: en medio de ella arrojaba sin cesar sus abundantes aguas una magnífica fuente, y no lejos de allí murmuraba el río Rímac por entre su cascajoso lecho en su marcha hacia el Océano, pasando por uno de los más deliciosos valles que alumbra el sol. La paz, la abundancia y el contento parecía que reinaban en todas las clases de la sociedad (12).

En cuatro años habían cambiado las cosas completamente:

Pero si el inmutable clima de Lima hubiera dado lugar a la impetuosa furia de un huracán que hubiera arrasado toda la faz de la naturaleza en su desoladora carrera, no habrían presentado las bellas alquerías y hermosos campos del Rímac una escena de tan completa ruina como la que acarreó la revolución. Ocupaba alternativamente por los Realistas y Patriotas; cuanto escapaba de la rapacidad de los unos, venía a ser presa segura de los otros". (13)

No vale seguir extractando el opúsculo; con lo transcrito es suficiente para conocer la realidad de Lima en vispera de la Batalla de Junín.

NOTAS

01. Estuardo NUÑEZ: "Viajeros Extranjeros y la Independencia del Perú". "La Crónica", Lima, 28 de Julio de 1971. Suplemento especial.
02. José Félix BLANCO: Documentos para la Historia de la Vida pública del Libertador de Colombia, Perú, y Bolivia. Caracas, Imprenta de "La Opinión Nacional", 1876. t. IX, pp. 308–327.
03. Rubén VARGAS UGARTE, S.J.: "Dos Viajeros Norteamericanos durante la Independencia". Mercurio Peruano No. 377, Setiembre de 1958.
04. Hiram PAULDING: Un rasgo de Bolívar en Campaña. Venezuela, edición facsimilar, 1961.
05. Ibíd. pp. 10–11.
06. Vide nota 1.
07. Abdón M. PAJUELO: Historia de América contemporánea. Lima, Imprenta Minerva, 1933. p. 240.
08. Vide nota 4.
09. Vide nota 1.
10. Vide nota 4. p. 73.
11. Ibíd. p. 74.
12. Ibíd. pp. 6–7.
13. Ibíd pp. 7–8.



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

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

REFLEXIONES SOBRE GEOPOLITICA Y ESTADO

Desarrollar un pensamiento geopolítico es pretender proyectar al Estado en el tiempo. Establecer un Proyecto Geopolítico es asegurar un futuro de vigorosa prosperidad.

El Autor

Capitán de Navío
Hugo Arévalo Escaro

Hablar de geopolítica es referirse al arraigo e influencia que tienen la sangre y la tierra en el desarrollo de los pueblos de los Estados desarrollar el concepto y el alcance de la geopolítica es analizar las características étnicas y sociales del grupo social en cuestión y de su entor no geográfico natural sus interrelacio nes su dinámica y los factores que es necesario manejar para proyectarlo en el espacio y en el tiempo.

Es evidente que un estudio de geopolítica requiere de la participación multidisciplinaria de un equipo de expertos, pues para realizarlo hay que apelar a conocimientos en geoeconomía, geohistoria, antropo–sicología y otras ciencias que estudian al hombre en su relación con la geografía o con el espacio en el que actúa.

Algunos geopolíticos afirman que el espacio traza la línea de evolución de un pueblo en muchos aspectos esenciales; en cambio, lo que el hombre puede realizar con estos factores naturales de-

penderá de las actitudes y capacidades sicológicas. El espacio no debe decidir el destino de los Estados y naciones, sino la actitud y predisposición del hombre para imponerse a lo geográfico de sarrollando un espíritu de lucha per manente por un futuro mejor

Esto, evidentemente, impone del Estado en particular la proyección en el tiempo de un gran esfuerzo nacional para desarrollar autosostenidamente al hombre y a su geografía ; comprender este reto geopolítico y realizar el esfuerzo nacional para conseguir dicha proyección es lo que a la luz de la historia y los siglos ha permitido apreciar culturas y civilizaciones que han supervivido manteniendo su influencia, mientras que otras se han extinguido a la sombra de sus errores y debilidades.

Sea o no una ciencia, la geopolítica es una disciplina organizada, con leyes de comportamiento, con principios funcionales y con su propia metodología de análisis y proyección. Fue en su inicio en donde geógrafos, historiadores y estrategas expresaron sus ideas sobre el efecto del comportamiento del hombre sobre la geografía, pero al hacerlo no lo hicieron con la metodología de la historia o de la geografía, sino más bien se basaron en ellas para desarrollar esquemas dinámicos, proyectados sobre el espacio y sobre el tiempo, tratando siempre de encontrar una solución de continuidad al Estado, potenciarlo y proyectarlo a sus reales dimensiones.

Fue quizás esta característica formal de la geopolítica lo que motivó a ciertos estrategas militares a darles una orientación e interpretación interesada, utilitaria para el expansionismo imperialista y los deseos de poder universal.

Felizmente, recuperado el mundo de los dos conflictos mundiales y establecida la paz, esta disciplina ha sido nuevamente analizada dentro de una perspectiva de desarrollo y estabilidad, en donde los procesos de evolución de las diversas sociedades vayan creando nuevas condiciones que modifiquen seriamente esta relación del hombre con su entorno. Así también, se puede observar cómo hay Estados que desgastan sus energías nacionales en luchas o enfrentamientos entre ellos mismos, descuidando la geografía y los beneficios que ella les ofrece.

Evidentemente que esto nos demuestra que la raza (el hombre) y la geografía (el suelo) se complementan entre sí y que deben adaptarse recíprocamente a fin de lograr el mayor beneficio posible para un Estado y su pueblo; el suelo y el hombre son fuerzas de igual valor para el desarrollo de las energías relacionadas con el Estado y la geopolítica; si estas fuerzas son desarrolladas conjuntamente, como he propuesto en mi comentario anterior, el Estado se fortalecerá, se desarrollará y proyectará su poder al espacio circundante, concediéndole la virtud o beneficio de acogerse a sus condiciones vitales; de allí surgen las inquietudes y conflictos con las zonas periféricas que han dado origen permanentemente a los conflictos entre Estados. No debemos olvidar el concepto de Ratzel, que, al referirse a las zonas fronterizas, decía que éstas constituyen la piel del Sujeto Geopolítico, materializándose

en ellas, en las fronteras, las presiones o acciones externas y a través de ellas toda acción extraña que repercuta en el interior del país. Por lo tanto, en las regiones fronterizas especialmente deberán potenciarse y reafirmarse las ex presiones del ser nacional en lo económico, en lo político, en lo social y en lo militar; son quizás los mejores puntos de localización para los polos de desarrollo. Son, desde estos puntos focales, desde donde se deben irradiar hacia el exterior las potencialidades del Estado, interactuando permanentemente con los Estados vecinos en esa lucha constante por ocupar el espacio vital (leibensraum); de esta forma, la idea de frontera convencional se convierte en una entelequia artificial, puesto que en la práctica los Estados prolongan su zona de influencia hasta donde sus capacidades y potenciales logren alcanzar. No nos corresponde preguntar el por qué; el hecho existe como tal y tenemos que aceptarlo. Nos guste o no la lucha, tenemos que aceptar que el hombre, desde que es hombre, ha vivido en un estado de permanente lucha contra sí mismo, contra la naturaleza; y cuando, como ente supraindividual, actúa como Estado, también ha generado y luchado por tener y mantener un espacio de dominio y maniobra, y creo que está bien que así sea, pues "sólo la lucha constante por la existencia ha impelido a la humanidad hacia un desarrollo cada vez más elevado (R. Hemming), haciendo que la ociosa tranquilidad sea la tumba del valor". Heráclito decía que la lucha es el origen de todas las cosas, sea la lucha armada, o la pacífica competencia espiritual o corporal, sea la lucha contra los caprichos de la naturaleza o contra las preocupaciones de la vida en sociedad.

Luchar es vivir y el hombre luchador debe ser glorificado y reconocido como un elemento ejemplar en la sociedad.

El Perú, por sus características, es un Estado que exige una lucha permanente con su geografía pero también con el sistema social imperante; hay que luchar por cambiar la geografía, pero también para cambiar al hombre; esta modificación es compleja en la misma medida que es compleja la variedad de etnías que deben asimilar el cambio y la variedad de climas y regiones que presenta el suelo nacional. Pero esa es nuestra realidad nacional, y sobre ella hay que luchar. Para que este esfuerzo sea posible, hay que sistematizarlo, organizarlo y ejecutarlo programáticamente, teniendo conciencia que en este compromiso está en juego el ser nacional, vale decir, su identidad y supervivencia. Para ello, el esfuerzo debe ser total, es decir, continuo en el espacio y en el tiempo, sin interrupciones ni dilaciones.

La descomposición del ser nacional, en sus múltiples facetas y factores, altera o por lo menos trastorna la dinámica de este esfuerzo, impidiendo esa relación natural entre esfuerzo/cambio del vector geopolítico introduciendo en su reemplazo vectores parásitos que desecuacionan los factores interactuantes, modificando la relación causa efecto y derivando los resultantes a dominios o campos indeseables.

El estudio geopolítico pretende ur-


MAPA POLITI
DEL PERU
ESCALA 1: 8'500,
ECUADOR
COLOMBIA
BRASIL
CHILE
OCEANO PACIFICO
TUMBES
PIURA
AMAZONAS
LAMBAYEQUE
SAN MARTIN
LA LIBERTAD
ANCASH
HUANUCO
PASCO
JUNIN
LIMA
HUANCAVELICA
AYACUCHO
ICA
APURIMAC
CUZCO
MADRE DE DIOS
PUNO
AREQUIPA
MOQUEGUA
TACNA
LORETO
UCAYALI
CONTAMANA
IQUITOS
NAUTA
REQUENA
YURIMAGUAS
PUCALLPA

gir al gobernante y al militar al enfoque y conocimiento cabal de la relación hombre–espacio, relación cuyo conocimiento y no mistificación hacen posible el gobierno racional del Estado.

Como se puede apreciar de lo mencionado anteriormente, los riesgos que se ven obligados a asumir las personas que, como yo, se deciden a hurgar un poco en el futuro a largo plazo son muy numerosos, especialmente si se trata de estudiar cuestiones cuya importancia y trascendencia no se haya advertido o que la opinión especializada no le haya asignado tal importancia, como creo que es el caso de la actual situación del Perú y que dentro de un contexto geopolítico y geoestratégico presenta situaciones y condiciones que, desatendidas y no controladas adecuadamente, podrían afectar la pervivencia del Estado; también se corre el riesgo de verse atrapado entre los requisitos de la pertinencia y el rigor del método científico. Es posible también que los analistas y críticos, en su intento de encontrar los aspectos centrales de esta reflexión, detecten cierto alejamiento del rigor teórico–académico, mientras que otros grupos opinen que se han desestimado en el análisis aspectos de gran pertinencia y valor para el análisis en cuestión; a ambos me permito indicarles que estas reflexiones son un intento de desentrañar de nuestro pasado y de nuestro presente las potencialidades que permitan proyectar al Estado Peruano hacia un futuro diferente, en el que dejen de actuar todos aquellos condicionantes que han llevado secularmente a la Nación a un estado de postración y decadencia y en su reemplazo surgan nuevos ideales, valores y conductas que permitan al Estado recuperar la energía telúrica y vital orientadas al desarrollo y potenciamiento del ser y de la identidad nacional, cara al siglo XXI.

No nos olvidemos que el Perú, en la época del Incario fue un imperio, siendo los incas ciudadanos con una gran sensibilidad espacial, quienes extendieron sus dominios progresivamente desde su heartheand central, el Cuzco, hasta lejanas regiones, tanto por el norte como por el sur. Desde el año 1438, con el Inca Pachacútec, hasta el gobierno de Huayna Cápac, en 1525, el territorio inca sufrió un proceso sorprendente de crecimiento extendiéndose desde Colombia hasta la Argentina.

Esta gran unidad geopolítica tuvo, como todo Estado, un proceso de formación y desarrollo, en donde se fueron definiendo progresivamente el heartheand y las zonas periféricas (de anexión y protectorado); la propia imagen geopolítica del Continente Sudamericano en esa época revalora los conceptos intuitivos de una potencialidad en desarrollo que infelizmente se altera y finalmente se extingue a la llegada de los españoles conquistadores.

Han transcurrido desde esa época más de cuatro siglos, en los que el Estado Peruano ha ido perfilándose como una unidad geográfica, económica y humana sujeta a corrientes migratorias de otros continentes en sus inicios y desarrollando en las últimas décadas un fenómeno migratorio interno de naturaleza transversal, vale decir hacia la costa, lo cual ha originado nuevos problemas de carácter econó-

mico y social intenso, que están alterando progresivamente estos perfiles característicos en lo geográfico, económico y humano.

No podría siquiera pretender resumir aquí todo el largo proceso de formación y de paulativa afirmación de la conciencia colectiva de esta unidad geopolítica que es el Perú. Mas no olvidemos que este trecho histórico condensa en sí mismo todo el sentido inmanente de la variada y muchas veces contradictoria secuencia de sucesos nacionales que fueron forjando la identidad nacional, de una nacionalidad variopinta e invertebrada en la que, tanto sus etnías como sus regiones naturales, fueron fraccionando el andamiaje de la estructura nacional.

Ahora, a la luz de los años transcurridos, apreciamos los rezagos de esa gran unidad geopolítica, que lucha por encontrar nuevamente el sendero de supervivencia histórica ante el desafío de la ciencia y de la tecnología modernas, del comercio y la banca internacional, así como también sometido a las influencias de los ejes del poder político mundial.

González Prada, en su obra "Horas de Lucha", nos dice que felizmente el Perú no se reduce a la costra corrompida y corruptora: lejos de políticos y arribistas, de malos y maleadores, dormita una multitud sana y vigorosa, una especie de campo virgen que aguarda la buena labor y la buena semilla. Digo yo que si los malos elementos superaron a los buenos, hace tiempo que habríamos desaparecido como nación, porque ningún organismo resiste cuando la fuerza desorganizadora excede a la fuerza conservatriz. El impulso telúrico de nuestro ancestral origen nos debe empujar a la búsqueda de estímulos nacionales que nos unifiquen y nos vigoricen en torno a objetivos y metas comunes; el mismo González Prada nos decía: "No basta con lanzar un ideal a gritos para que los adherentes acudan en tropel. Nos dirigimos a un pueblo cien veces engañado que desconfiará mientras que los actos y actitudes no lo prueben la sinceridad de las intenciones. Mucho haremos con la pluma y la palabra, con el folleto y la conferencia, con la carta familiar y la conversación íntima, pero mucho más realizaremos con el ejemplo: la vida entrega una propaganda lenta y muda pero irresistible". Frases recias, duras y demoledoras como recio y demoledor fue el carácter y el temple de este hombre, contestatario de un sistema nacional corrupto y decadente pero a la vez mensajero de nuevos rumbos para la vida del Estado.

La formulación de un Proyecto Geopolítico impone la consecución previa de ciertos condicionantes que faciliten disponer del marco referencial a partir del cual se inicie dicho proyecto. En este caso particular la geohistoria, la geoeconomía y la sociopolítica serán ciencias instrumentales que definan al Ser Nacional para ubicarlo dentro del proceso de maduración en donde se encuentra, y a partir de allí proyectar los lineamientos geopolíticos y geoestratégicos de un gran proyecto nacional de desarrollo y de defensa.

La formulación de este gran proyecto geopolítico deberá nutrirse de todos

estos hechos ocurridos en sus orígenes incas y las experiencias de la época del Virreynato y la República; el Estado debe ahora conjugar las variables del accionar político, tanto en lo interno como en lo internacional (regional, continental y mundial), presentando una imagen de un Estado moderno, integrado, y de absorber los desafíos que el compás de la actividad de los países más desarrollados imponen. La modernización del Estado se expresa a través del manejo empresarial de sus actividades en lo económico, político y social. La integración se materializa mediante una descentralización de actividades nacionales concurrentemente con un nivel adecuado de interdependencia e interrelación entre ellas, siendo éste aparentemente el espíritu del actual proceso de regionalización. Finalmente, la capacidad receptiva del Estado al avance tecnológico–científico y sus consecuentes efectos puede expresarse mediante las relaciones que el Estado mantenga y robustezca con los órganos internacionales de naturaleza económica, política, social y tecnológica. De esta forma, el sujeto geopolítico que es, en esencia, el Estado asegurará su proyección en el concierto de naciones fortaleciendo sus instituciones y organismos que constituirán la base fundamental de dicho desarrollo.

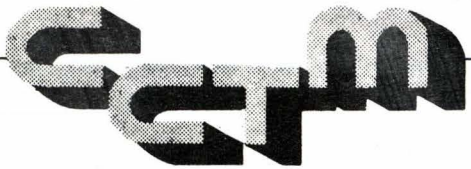
En el aspecto marítimo, el Estado Peruano tiene en el Océano Pacífico Sur Oriental su hinterland natural, espacio marítimo donde concurrentemente están presentes Chile y Ecuador. Nuestro largo litoral nos ofrece muchas posibilidades y es justamente la geopolítica la que nos facilita el análisis de la gravitación que este amplio espacio puede ofrecer al país en el devenir de su historia futura. Analicemos únicamente dos factores geopolíticos que el espacio oceánico nos ofrece: el factor geo–económico y el geovial. En el aspecto geo–económico ya se ha logrado establecer con precisión que en las próximas décadas los fondos marinos serán la gran despensa de donde se extraigan los más variados componentes metálicos requeridos por la sociedad internacional, y sobre esto ya mucho se ha legislado en la Nueva Convención sobre Derecho del Mar; poderosas empresas de investigación oceanográfica, como la Kerneckott Inc., han localizado las grandes concentraciones polimetálicas en el fondo de los océanos, algunas de ellas próximas a nuestras costas. El geógrafo Holderlin decía "La riqueza, pues, comienza en el mar" y lo dijo hace ya más de un siglo atrás.

En el aspecto geovial no nos olvidemos que la incorporación de China Popular, los países del Sudeste Asiático –nuevos gigantes de la producción en masa– así como la virtual incorporación de la Unión Soviética a un más abierto comercio en Occidente, van a potenciar el Océano Pacífico, trasladando el eje geoestratégico mundial del Atlántico a nuestro Océano y, por ende, trayéndonos el desafío de desarrollar grandes astilleros y maestranzas de apoyo a ese virtual tráfico marítimo intenso que va incrementándose, así, como una flota que paralelamente vaya absorbiendo los nuevos requerimientos de carga que esta nueva situación nos va a imponer. Vemos, pues,

que la Marina de Guerra, ya sea directamente o mediante los órganos competentes, debe cautelar la presencia del Estado Peruano en este gran dominio marítimo, desarrollando y/o incentivando la creación de astilleros, maestranzas, facilidades portuarias, flota mercante, y toda otra actividad que nos coloque en una situación preferencial ante los usuarios del Océano Pacífico Sur Oriental.

En nuestro país han sido ya presentadas y calurosamente defendidas propuestas diversas para una estrategia global de desarrollo, cada una de ellas siempre con el ingrediente y pensamiento de una ideología política de turno pero que han terminado siendo un ensayo más de una solución nacional aún no alcanzada. El análisis y su consecuente proyecto geopolítico quizá pudiera encomendársele a organismos o instituciones de nivel científico en el área de la investigación y de la prospectiva que, con la firmeza que ofrece el conocimiento, puedan formular bases geopolíticas y geoestratégicas hacia un nuevo Estado nacional. Los actuales males del Estado en cuanto a economía y terrorismo, son consecuencia de una causa única y secular: la descomposición del Ser Nacional con todo lo que ello implica, y la solución a ello deberá de partir de un planteamiento integral que en su conjunto impulse a toda la nacionalidad hacia metas comunes de largo plazo; lo grande, lo importante y trascendente es demostrar la capacidad para producir un protocolo de conducta y esfuerzo nacional hacia esos nuevos horizontes. Sería evidenciar ante los ojos del mundo, a través de una experiencia auténtica y nacionalista, indiscutible e inspiradora, que dentro de un régimen sin sacrificio de las libertades públicas, sin opresión de la personalidad humana ni coacciones gubernamentales, el torrente humano nacional, de manera concluyente y sujestiva, pruebe que las críticas contra los sistemas liberales, capitalistas, no son válidas en tanto y en cuanto el nuevo orden que se genere sea sensible a los requerimientos de justicia social y ciudadana.

Ahora bien, ninguna experiencia de este orden podríamos llevarla a cabo sin la creación incitadora de una mística nacional, orientadora para este gran e inédito desafío. Hacerlo es tarea difícil, como quizás más difícil sea aceptar la descomposición progresiva del Estado. Podemos romper el deprimente ciclo de subdesarrollo en que se abate el país, pero el hacerlo impone a nuestra generación y a las siguientes una gran cuota de sacrificio; hacerlo es atestiguar la honestidad de nuestros propósitos aceptando concientemente los sacrificios y esfuerzos que imponga tal desafío. Es necesario, sobre todo, probar fehacientemente que somos, no sólo por el origen sino todavía más por convicción, un pueblo listo a defenderse cuando llegue la extrema hora de la prueba, y ESA HORA HA LLEGADO. SEÑORES; HAGAMOSLO, PUES"



COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

Dentro del quehacer diario de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, se encuentra el de dar la solución de los pliegos petitorios mediante el diálogo, buscando la concertación entre las partes para la solución armoniosa de éstos

Los pliegos petitorios son los instrumentos mediante los cuales los trabajadores marítimos presentan sus pedidos de mejoras en el campo salarial así como en las condiciones de trabajo. Estos son presentados para ser vistos en primera instancia en las Juntas de Puerto, lugar donde bajo la Presidencia del Capitán de Puerto, los trabajadores marítimos y los usuarios inican el diálogo oficial para la búsqueda de una solución, de llegar a ésta, se eleva a la C C.T.M para su refrendo y posterior difusión, ya que el aspecto salarial de estos pliegos se convierten en tarifas de aplicación en el Puerto de origen. De no ser así es elevado para ser analizado por la Gerencia de Trabajo Marítimo de la C.C.T.M., presentando sus recomendaciones sobre cada uno de los puntos en discusión. Recomendaciones que son presentadas al Consejo de Delegados donde continúa el diálogo iniciado en la Junta de Puerto, pudiendo llegarse a un acuerdo de partes entre los representantes de los trabajadores y los de los usuarios. En caso de no obtenerse esto, es el Consejo de Delegados en pleno quien tiene la decisión, siendo ésta inapelable.

Como se puede apreciar la concertación juega un papel importante en la solución de los pliegos petitorios la C.C.T.M busca el conciliar dos posiciones antagónicas dando las pautas que deben seguir las conversaciones entre las partes. En lo que va del año se han resuelto 43 pliegos de peticiones habiéndose resuelto a nivel de Junta de Puerto 16 pliegos, a nivel acuerdo de Delegados de los Usuarios con Delegados de los Trabajadores 21 y a nivel Consejo de Delegados 6.

En el siguiente cuadro se presenta el porcentaje de pliegos resueltos en cada instancia durante los años 1987 y Diciembre 1988 pudiendo observarse en qué instancias se realiza el mayor esfuerzo de concertación.

INSTANCIA	o/o PLIEGOS RESUELTOS	
	1987	1988 (Agosto)
Junta de Puerto	50o/o	37o/o
CCTM acuerdo Delegados Usuarios y Trabajadores	31o/o	49o/o
CCTM Consejo Delegados	19o/o	14o/o

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

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

- Agenciamiento de naves.
- Estiba y desestiba.
- Desaduanamiento de mercadería.
- Transportes y Trámites Documentarios.
- Comunicación interpuertos.

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.

CIE

cía. internacional de embarques s.a.

Oficina Principal:

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

OTROS PUNTOS DE VISTA SOBRE EL TERRORISMO

Contralmirante
Raúl Parra Maza

Cuando se observa o se siente que nuestra sociedad peruana está amenazada y presionada por el terror para que acepte otros ordenamientos internos, los hechos podrían significar, prácticamente, que están sucediendo simultáneamente dos acontecimientos importantes; en primer lugar, que nuestra sociedad está dispersa y sin cohesión en suspoderes y capacidades, y, en segundo lugar, que sus vulnerabilidades, de todo orden, se están incrementando. Lo que es grave porque el terrorismo se aprovecha de todo esto.

Por ello, reflexionemos sobre el terrorismo, que es, como afirman muchos analistas, un fenómeno tan antiguo como la historia de la humanidad y que también se dimensiona con la realidad cambiante del horizonte de poder y debilidad del hombre organizado, y se reviste de estrategias perfeccionadas para invertir el comportamiento humano, sólo como un medio para el logro de sus objetivos, sin importar el costo de vida, ni el potencial de ciencia y técnica acumulado por los hombres. Por ello, no hay que hacer mucho esfuerzo para encontrar relatos y testimonios sobre asesinatos políticos sistemáticos a lo largo de toda la historia.

Es así que, durante las dos guerras mundiales, el terrorismo como acto de

violencia política prácticamente desapareció y la explicación está en la premisa psicológica inherente al acto terrorista, pues determina que su importancia depende de la medida que lo haga significativo o que resulte más atrayente a la atención pública; por tanto, en las épocas en que cientos de miles de hombres son sacrificados en el campo de batalla, el asesinato de unos cuantos individuos pasará inadvertido.

Después de la segunda Guerra Mundial y durante la Guerra Fría, muchas guerras de guerrillas hubieron por casi todo el orbe, siendo el principal escenario de sus acciones el medio rural, hasta donde se trasladaron las contiendas de expansión ideológica, tal como convenían los teóricos expertos en estas estrategias y establecían las doctrinas de guerra no convencional, sin el peligro del enfrentamiento nuclear.

De acuerdo con esto, el terrorismo urbano era considerado sólo como una forma complementaria de esa guerrilla y tal vez una peligrosa aberración para sus fines, pues se creía inefectivo, porque la ciudad corrompía física y moralmente al luchador subversivo.

Así pues, a partir de mediados de la década del sesenta es que el terrorismo urbano tomó resonancia, al mismo tiempo que las guerras de guerrillas en el campo se fueron desincentivando después de fructificar en algunos países y de fracasar en otros.

Visto en perspectiva histórica, se puede afirmar que el resurgimiento del terrorismo en nuestra época, no es más que un renacimiento de ciertas formas de violencia política que se han empleado en muchas partes del mundo desde tiempos inmemorables.

Pero, no obstante haberse estudiado sus métodos y por tanto haber sido ampliamente descritos, analizados y debatidos, tal vez por fragilidad de la memoria humana, puede ser que sorprendentemente se está considerando este resurgimiento como un fenómeno totalmente nuevo y que sus causas y las formas de combatirlo se examinen, también, como si nunca antes hubiera sucedido algo semejante.

Asimismo, desafortunadamente hasta el día de hoy se sigue conceptuando erróneamente sobre la naturaleza del terrorismo y esto pudiera ser debido al sentido volitivo de minimizar dimensiones a través de la historia y consecuentemente pasar por alto las lecciones del pasado, tanto por el gobierno como por los medios de información.

Quiere decir que las posibilidades reales de este fenómeno de la humanidad no han estado registradas con las prioridades propias de las magnitudes de tal peligro y, por tanto, las estadísticas derivadas han estado haciendo llegar a conclusiones deformadas como: que el terrorismo es reciente, pues en el pasado han sido ilusiones en masa o que la historia fue deliberadamente alimentada por los intereses de los fabricantes de equipos terroristas y antiterroristas o de las estaciones televisivas y editoras de diarios y revistas que, sin querer o tal vez queriendo, guardan relación simbiótica brindando historia casi gratuitas a los terroristas, sólo con afán de la preferencia del público.

Entonces, debemos estar seguros que las conclusiones anteriores están

equivocadas, pues no cabe duda que el terrorismo es un intento permanente por desestabilizar las sociedades tanto más democráticas y demostrar que sus gobiernos son importantes y que, en consecuencia, su impacto no debe, ni puede, medirse sólo por el número de sus víctimas. Además, como prueba de su permanente evolución, están los nuevos sucesos aparecidos en la década del ochenta, tales como el surgimiento del narcoterrorismo asociado con el tráfico ilegal de drogas y la aparición del terrorismo patrocinado por algunos Estados en una escala mayor que antes.

En resumen, existe una amenaza terrorista en nuestro tiempo, pero a pesar de ello en el futuro se seguirá señalando la ineficacia para entender la naturaleza exacta de la amenaza.

Dada esta situación de incertidumbre, sería bueno hacer un somero análisis sobre la definición de terrorismo. Según información difundida, se sabe que entre 1936 y 1981 se diseñaron más de un centenar de definiciones; no obstante esto, sería deseable que todos los analistas e investigadores sobre esta violencia, conocedores de sus motivos e inspiración, su carácter específico, sus modos de operación y consecuencias, se abocaran a una sola definición clara, exacta y amplia. Por ello, y por mi parte, es que me arriesgo a plantear una aproximación que en gran parte coincide con la de la mayoría de los expertos:

"El Terrorismo es el empleo o la amenaza de violencia como método de combate de una estrategia para lograr ciertos objetivos, que su propósito es inducir un estado de temor en las víctimas, que es despiadado y no se ajusta a las normas humanitarias y que utiliza la publicidad como un factor esencial en su estrategia".

Ahora, considerando que tal vez se habría logrado aislar una definición de terrorismo, también es necesario tener en cuenta que no existe terrorismo puro ni genuino, específico e inmutable, pues en la realidad existen muchos tipos de terrorismo en función a la orientación de los objetivos y de sus alcances internos y externos.

Uno de los tipos existentes y cuyo estudio tiene gran importancia es el **"Terrorismo de Estado"**, pues éste es el aplicado por gobiernos opresivos, tiránicos y equivocados y que casi siempre ocasionan un gran número de víctimas y con una intensidad de sufrimientos indescriptibles e infinitamente superiores a los causados por otros grupos tal vez pequeños de rebeldes o terroristas. Por ello, se ha generalizado el criterio según el cual las estrategias y tácticas del terrorismo ya son componentes integrales de los campos de acción político, económico y social de muchos Estados modernos y, sobre todo, de los de poder hegemónico; de otro lado, también se hacen afirmaciones en el sentido que, buscar concentrar la atención de las sociedades víctimas en los actos terroristas perpetrados por grupos pequeños, son maniobras políticas concebidas para distraer nuestra atención de los asuntos verdaderamente importantes de nuestro tiempo.

Pero también hay diferencias básicas entre la opresión por el Estado y el

terrorismo político, y estudios de la otrora Inquisición y de la moderna Gestapo nos pueden dar explicación sobre efectos de la opresión por el Estado. De otro lado, el terrorismo patrocinado por un Estado, muy en boga en los finales del siglo XX como terrorismo político, conlleva todos los intentos por minar el orden político o social en otros Estados dentro del antiguo juego de las luchas por alcanzar y mantener supremacías o protagonismos de poder.

Una prueba de la evolución de estos métodos –y de la preocupación de los expertos– de los Estados propiciadores del Terrorismo es la modernización del empleo de agentes terroristas, muy usado en todas las épocas pero que en la actualidad, con nuevos ingredientes, lo han convertido en más peligroso y ubicuo. El nuevo término "la desestabilización", que se aplica en todos los ordenamientos políticos y jurídicos del Estado y la Sociedad, ha resultado ser más eficaz para la desmoralización y la quiebra del poder.

Otro de los tipos de terrorismo es el practicado por los grupos rebeldes, los que, motivados o inducidos, asesinan, destruyen y utilizan la violencia contra todo lo que consideran valioso, necesario y productivo para el sistema adverso a sus fines.

Pero este terrorismo no constituye, en sí mismo, una ideología, sino que forma parte de una estrategia que puede ser usada por personas de diferentes convicciones políticas; en este sentido, debe quedar absolutamente aclarada la ofuscación que proviene de la creencia, muy defendida interesadamente, que el terrorismo contemporáneo es básicamente revolucionario y una manifiesta reacción contra la injusticia social y nacional y así tratar de hacerlo digno de comprensión y apoyo.

Entonces, la realidad del terrorismo no es, en modo alguno, el monopolio de la extrema izquierda, pues con mucha frecuencia recurren a él la extrema derecha, los neofascistas, los fanáticos de sectas religiosas, etc.

También debe quedar aclarado que, así como el terrorismo es sin duda urbano, también la guerrilla es esencialmente rural. La diferencia es netamente cualitativa, pues el guerrillero tiene el propósito de crear unidades miliciales cada vez mayores y, finalmente, un ejército militar con el fin de establecer zonas liberadas donde pueda hacerse una propaganda abierta y posteriormente constituir un gobierno alterno, normalmente del campo a la ciudad, siempre y cuando el Estado y la sociedad afectada se lo permitan.

Quiere decir que todo esto es imposible ponerlo en práctica desde las ciudades, porque el medio urbano no da abiertas oportunidades para sostener una guerra de guerrillas. Por ello, llama la atención el tratamiento indiferente de parte de algunos expertos y, especialmente, de los medios de información, pues suelen usar, indistintamente, términos de: terroristas, comandos, guerrilleros, guerrilleros urbanos, luchadores por la libertad, etc., para referirse a los diversos tipos de violencia, creando una confusión real y a veces con intención política.

Entonces, la situación real y definida será que el guerrillero tiene una ubi-



Un tipo de terrorismo: el practicado por los que, motivados o inducidos, asesinan, destruyen y utilizan la violencia.

cación, una configuración y, sobre todo, una imagen pública positiva o negativa y el terrorista es clandestino, sorpresivo, despiadado y no tiene imagen y, por tanto, genera algún rechazo creciente y una suerte de autodefensa, por lo que es difícil encontrar casos en que el terrorismo, por sí sólo, haya tenido algún efecto duradero.

Ahora bien, muchos moralistas creen que el terrorismo es la respuesta natural a la injusticia, la opresión y la persecución.

Esta creencia cae por su propio peso, pues induce a pensar que si se eliminaran las causas subyacentes, el terrorismo se acabaría. Pero, como todos sabemos y lo vemos todos los días, esto rara vez ocurre en nuestro mundo, que jamás está libre de conflictos.

Asimismo, la historia nos muestra, sobre todo en épocas recientes, que cuanto más severa ha sido la organización de defensa de la sociedad por el Estado, tanto menos se dio el terrorismo; por ello se dice que la teoría de los focos, que se basó en terrorismo inicial para que después –en base a la represión– se incrementen los efectos y se convierta en lucha armada, ha tenido rotundo fracaso, aunque también tuvo su victoria en Cuba, nada más, por la minimización del problema por parte del gobierno existente y cuando éste pretendió enmendar rumbos ya fue demasiado tarde; por ello puede afirmarse que el terrorismo jamás ha podido tener éxito en una dictadura efectiva, pero también, que casi ningún país democrático se ha librado de él.

También es posible sacar conclusio-

nes estadísticas sobre lo exitoso del terrorismo nacionalista–separatista, comparado con el extremismo de izquierda y de derecha, y esto porque los grupos nacionales y las mayorías suelen tener motivos de queja que en algunos pocos casos pueden solucionarse o aliviarse pero que en la mayoría de ellos, no se logra ni lo uno ni lo otro.

Igualmente, la historia revela que no es seguro que la creación de nuevos Estados liberados pondrá fin al terrorismo, después de la victoria de una guerra de liberación, pues, por el contrario, casi siempre hubo una intensificación de la lucha entre diversos grupos terroristas, unos moderados que quisieron proseguir con el asunto hasta el reconocimiento del Estado y otros radicales que sostuvieron que lo logrado es sólo un comienzo, pues luego las fronteras del nuevo Estado deben extenderse.

Al mismo tiempo, por lo confuso de los acontecimientos y por los intereses en juego, suele afirmarse que no hay defensa posible contra los terroristas desaprensivos y dispuestos a sacrificar su vida y que arrestar o matar a los terroristas no resuelve el problema porque "la sangre de sus mártires es la simiente de sus inhumanas creencias".

Pero la experiencia histórica y los estudios al respecto no comprueban fehacientemente esto, dejando este argumento como una simple hipótesis que necesariamente debe ser probada.

También se exagera sobre la propensión, por parte de los terroristas, a emprender ataques suicidas, pues, si bien han habido casos concretos, del mismo modo debe recordarse que los fanáticos dispuestos a morir en actos específicos requieren formación específica y progresiva y un convencimiento intenso de sus valores invertidos, impregnados, como reemplazo, a los principios morales; esto determina que no pueden ser muchos en números absolutos.

Juega, así, el número de personas como potencial comprometido en terrorismo; pues, aunque el número de terroristas siempre es limitado dentro de cada país, es necesario también no confundir la situación, para evitar que el problema se convierta en una subversión en masa y apoyada abrumadoramente por la población.

A todo esto, tenemos que ser realistas y reconocer que el poder del Estado y del gobierno es infinitamente superior al de los terroristas y por ello los gobiernos siempre prevalecerán en tanto tengan la determinación y el coraje para prevalecer.

Esto último puede dar explicación del por qué algunos Estados, no obstante su poder mayoritario, sucumbieron a la acción del terror, la desestabilización y finalmente a la subversión generalizada.

Quiere decir que las sociedades democráticas pueden defenderse y suprimir el terrorismo sin renunciar a los valores que sustentan sus organizaciones y sistemas.

Prueba de esto es el éxito del gobierno italiano sobre las Brigadas Rojas que, sin renunciar a sus derechos y con apoyo estricto a la Ley, pues actuaron mediante una combinación de reformas políticas como la penetración en las filas terroristas (acción de

inteligencia), la promesa de una reducción sustancial al encarcelamiento de los apresados por terrorismo, una protección a los arrepentidos y algunas otras de carácter específico pero complementarias y coordinadas, quebraron su organización y eliminaron y dispersaron sus cuadros.

Entonces debe entenderse que existe un proceso dialéctico que interviene en la política del Estado con gobiernos democráticos, sobre el terrorismo.

Esta política tiene que ver directamente con la acción anti–terrorista y también con situaciones de incertidumbre y expectativa de la sociedad y hace que la toma de decisiones sea consecuencia de las molestias que ocasiona el terrorismo; por tanto, cuando el funcionamiento normal de una sociedad se vea afectado, actuará presionado por la opinión pública hasta poner fin a la amenaza.

En este sentido, es lógica la paradoja existente en la conclusión que dice que cuanto más éxito tengan los terroristas más próxima está su derrota final, salvo las excepciones a toda regla que, en este caso, no son muchas.

Hasta aquí se ha reflexionado sobre el terrorismo contemporáneo y más específicamente sobre el que está intensificándose a los finales del siglo. XX. A lo que debemos agregar que a partir de la década del 80 co existen dos grandes tipos de terrorismo por el mundo el terrorismo internacional que es la gran empresa extra legal que trasciende fronteras en su acción y que se manifiesta preponderantemente en Europa y América.

Esta acción del terrorismo que, en algunos países, podría decirse, es de acción mixta, obliga a la reacción de auto- defensa de las sociedades afectadas, pero como todo está tramado de tal manera, no siempre es fácil probar la responsabilidad de cierta acción o campaña terrorista y que, cuando ello es posible, revelar las pruebas equivaldría a descubrir la identidad de fuentes de inteligencia infiltradas.

No obstante esto, se puede considerar que existen tres maneras de reaccionar:

1. Condenar el ataque por los medios institucionales organizados y también por los medios de comunicación social pero absteniéndose de cometer cualquier acto físico de represalia.

   Hay que comprender que la falta de reacción suele interpretarse como señal de debilidad, por tanto dará lugar a ataques más frecuentes y sanguinarios.
2. Ante una escalada terrorista, la respuesta puede ser pagar con la misma moneda, o sea con una capacidad de emprender una acción clandestina.

   Sin embargo, en países democráticos es sumamente difícil emprender esta acción, porque significaría actuar en defensa de la sociedad pero sacrificando su propio sistema de valores; por ello, la tendencia generalizada es adoptar una represalia de acción militar, con todos los problemas que ello conlleva, pues es probable que mueran personas inocentes y que a los autores de esta réplica, se les culpe de otras situaciones peligrosas.

3. Entonces la alternativa válida sería actuar en forma seria y definida hacia una concertación política y social que permita derivar todo el esfuerzo humano del país hacia una pacificación; pero ello tiene grandes dificultades, sobre todo en los intereses que están en juego, exaltan más las diferencias y las distancias económicas y sociales.

Por otro lado, contra el terrorismo internacional puede tener éxito la acción diplomática que propicie acuerdos o pactos bilaterales y multilaterales de acción combinada, intercambio de informaciones entre naciones; también la diplomacia discreta de advertencia no divulgada y de publicidad anticipada a los países patrocinadores del terrorismo.

No obstante estas posibilidades, dentro de ellas hay que considerar importante que, frente al terrorismo, cualquiera que sea su tipo, e incluso en el mixto, cualquier riesgo calculado previamente para una acción en defensa de la sociedad democrática, se deberá prever que, nunca es seguro que los terroristas guarden, alguna vez, un comportamiento racional.

Ahora bien, es muy factible que el tema del terrorismo tenga el siguiente enfoque, que es parte de una estrategia mayor dentro del espectro del conflicto, entre las luchas y las guerras; por ello, puede ser importante que, tomando el hilo de la estrategia, se haga un análisis del terrorismo.

En este sentido, se puede afirmar que no son muchos los pensadores que se han interesado en las cuestiones de las guerras justas y las injustas, y dentro de ellos, huelga mencionar los más importantes que doctrinaron sobre la guerra revolucionaria.

En definitiva, este tipo de estrategia sobrepasa las estrategias más contundentes o preventivas, así como también, a toda consideración moral y convencional de la Ley Internacional, a la vez que ha polarizado el campo científico analítico entre los expertos civiles y militares.

Por ello, tiene que considerarse fundamental el permitir una comunicación efectiva entre todos los involucrados para estudiar y decidir en este peligroso tema y así evitar malas interpretaciones y críticas entre los políticos y proyectistas civiles y el personal militar, sobre el uso de la amplitud del esfuerzo militar apropiado para una situación específica.

También es importante comprender que para cada tipo de acción terrorista se requiere una reacción diferente y, a menudo, en caso que se determine que la fuerza militar es la mejor respuesta posible, ella deberá ser completamente diferente para cada tipo de amenaza identificada y definida.

Pero también, en este terreno, las cosas empiezan a ponerse difíciles rápidamente debido a que, en el debate existente, resaltan las limitaciones de naturaleza política que impiden la habilidad para definir, abierta y precisamente, el origen, alcance y método del terrorismo contemporáneo, que está afectando específicamente, y establecer la política y la acción antiterrorista.

La gran discusión sobre el tema es consecuencia de la disputa de ámbitos de jurisdicción y atingencia entre civi-

les, de acuerdo a sus ideologías y creencias, y también en el campo castrense, donde es evidente que está en juego la exigencia de más pericia y un pensamiento estratégico más profundo, por una parte y la acrecentada tangibilidad de los resultados que origina reacciones altamente emotivas y parciales, por otro lado.

Dada la evidencia que el terrorismo persigue convertirse en una subversión generalizada o apoya conflictos internos y extra fronterizos, en sus inicios, generalmente surge aprovechando motivaciones internas.

El extremo incipiente de este conflicto puede comprender la organización de una desestabilización conspiratoria en estado embrionario para derrocar al gobierno y cambiar el orden establecido; en el extremo más evolucionado, las tropas irregulares, subversivos y las guerrillas asumen las características de fuerzas militares organizadas.

Quiere decir que, en todo este espectro, el terrorismo puede ser usado por uno o todos los bandos en conflicto. Pero, siempre hay que tener en cuenta que el comportamiento terrorista tiene más afinidad con lo criminal que con los aspectos militares de una organización social, aun cuando el empleo de la fuerza militar podría ser la opción contra ciertas provocaciones terroristas.

Básicamente, existen dos formas de enfocar el conflicto; la primera es cuando el Estado asume dar un golpe militarmente decisivo con una capacidad de fuerza fuera de toda proporción respecto de la capacidad del adversario, resolviendo así el asunto; la segunda define que, el Estado puede medir cuidadosamente su reacción dentro de la situación específica y entrar pacientemente en la crítica situación social, esperando reformarla en un espacio de una o dos generaciones.

Es inevitable el pensamiento de recelo que forzosamente se desprende ante la aplicación de una respuesta violenta, pasando por alto la lógica militar y la psicología humana, pues afecta a todos y tal vez, sin quererlo, apoya la estrategia de la que forma parte el terrorismo.

Quiere decir que la amenaza de esta estrategia conlleva la exigencia de un conflicto de duración prolongada, conducida, casi siempre, por consideraciones políticas en donde hay que eliminar terroristas subversivos, e incluso inocentes, poco a poco, y exponer innecesariamente a las FF.AA., lo que no produce ninguna ventaja moral.

Entonces, para el caso de la necesaria intervención militar, las exigencias sobre las autoridades políticas y militares son sui géneris, pues deben necesariamente tener gran capacidad para calcular los riesgos y mostrar mayor previsión y arrojo antes de comprometer las fuerzas. Los asesores militares, al mismo tiempo que deben evitar el síndrome de paranoia también deben, en sus recomendaciones, ser lo más hábiles y honrados posible para orientar sobre lo que se necesita y obtener éxito con el menor número de pérdidas de vidas humanas, el costo mínimo de los esfuerzos y de efectiva aplicación del poder; pues contestar afirmativamente

a todo, cuando se tiene la mente llena de objeciones válidas, y por ello permitir que el personal militar salga a morir es una forma de cobardía, peor que huir del enemigo por un temor emocional. .

MIRAFLORES

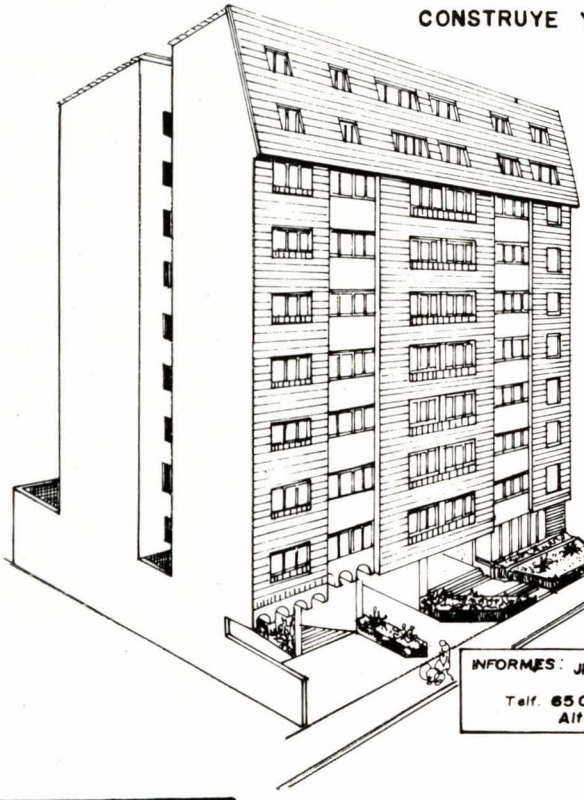
CONSTRUYE Y PROMUEVE

PRO INTI S.A

-3 y 5 dormitorios
estacionamiento
-Ascensor, Intercom.
Telefono
-Acabados de lujo

UBICACION
General Iglesias 141
145
cdra: 9 Av. Pardo
Miraflores



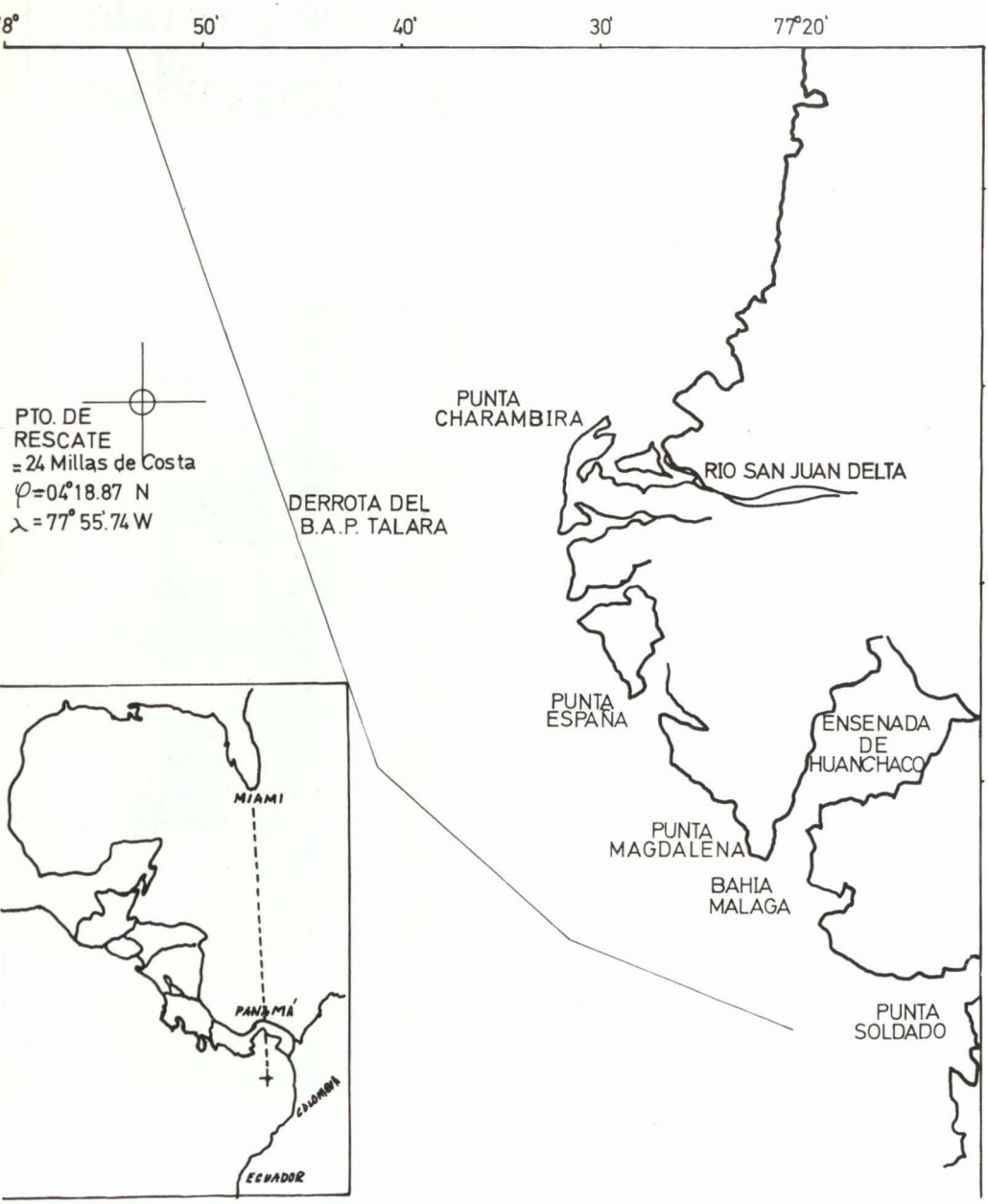


INFORMES: Jr. CHICLAYO 185
CALLAO
Telf. 650393 656236
Alt. Sedapal CALLAO

Nicolini fabrica, distribuye y vende

todo lo que su familia necesita.


Harina
SIN PREPARAR
Gudy's
SEMOLA
nicolini
Regia
Regia
nicolini
nicolini
nicolini


8°
50'
40'
30'
77°20'
PTO. DE
RESCATE
= 24 Millas de Costa
φ = 04°18.87 N
λ = 77° 55.74 W
DERROTA DEL
B.A.P. TALARA
PUNTA
CHARAMBIRA
RIO SAN JUAN DELTA
PUNTA
ESPAÑA
ENSENADA
DE
HUANCHACO
PUNTA
MAGDALENA
BAHIA
MALAGA
PUNTA
SOLDADO
MIAMI
PANAMÁ
COLOMBIA
ECUADOR

A UN AÑO DEL RESCATE

Solemos decir que el destino nos juega pasadas a lo largo de la vida, y este fue el caso del capitán John A. Lloyd, de nacionalidad británica, al ser contratado por un acaudalado hombre de negocios ecuatoriano para llevar al *Scorpion,* un trimarán de aproximadamente 50 pies de eslora, de Miami a Guayaquil. Luego de los trámites iniciales, el capitán Lloyd contrató al complemento de su tripulación, entre los que se encontraba el alemán Gerhard Stumpel, como jefe de máquinas; y Alvin Charlesworth, natural de Antigua y Barbuda. A ellos se agregaban los cuatro marinos ecuatorianos que se harían cargo de la nave luego de arribar a Guayaquil.

Tanto en el tramo inicial, por el Caribe hasta el Canal de Panamá, como al ingresar el Pacífico, el *Scorpion* encontró mal tiempo y sufrió algunas averías en uno de sus lados. La cosa parecía haber pasado, cuando un objeto a la deriva chocó contra la banda y le causó una enorme vía de agua, que en pocos minutos causó el hundimiento del trimarán. Los tripulantes pudieron ponerse a salvo en las dos balsas salvavidas de a bordo; los cuatro ecuatorianos en una y el Capitán con los demás tripulantes en la otra. Los náufragos quedaron a la deriva en espera de ser avistados y rescatados por alguna nave que transitara por la zona. Se encontraban frente a las costas colombianas

Capitán de Navío
Erasmo Zorrilla Trisano

del Pacífico.

Por esa época yo era comandante del B.A.P. *Talara*, unidad auxiliar que había sido fletada por la Oficina Naviera Comercial de la Marina de Guerra del Perú a la compañía naviera Flota Mercante Gran Colombiana, para cubrir la ruta entre Buenaventura, en el Pacífico, y Santa Marta, en el Atlántico. En cumplimiento de este contrato, que generaba un considerable ingreso de divisas al país, la unidad a mi mando había cruzado una 20 veces el Canal de Panamá y recalado otras tantas en Cartagena.

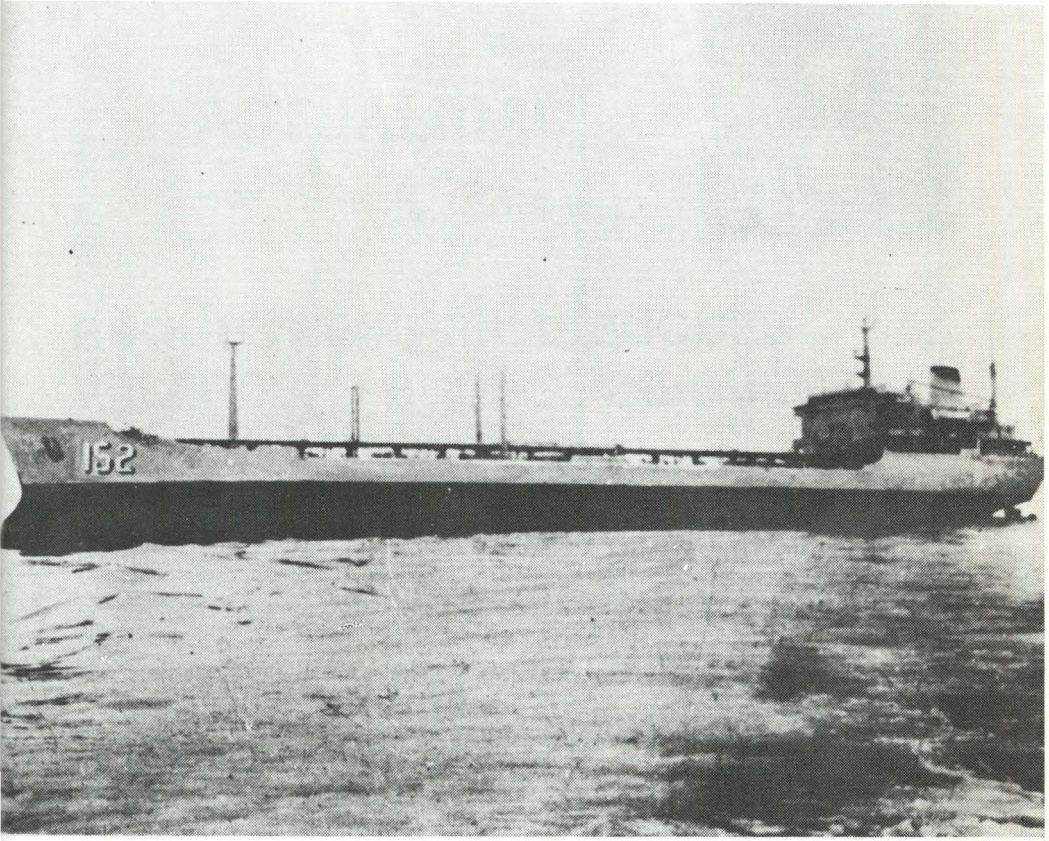
El 26 de diciembre de 1987 nos encontrábamos navegando de Balboa a Buenaventura, puerto éste a donde debíamos arribar en la madrugada siguiente. A las 2010 horas de ese día estábamos a unas 18 millas de la costa, a la altura de Punta Charambira, cuando el teniente segundo Arturo Pereda, avistó un destello por la banda de estribor, o sea hacia el lado de mar. De inmediato me dió parte y subí al puente para hacerme cargo de la situación. A poco de ingresar al puente de mando pudimos observar un segundo destello, esta vez más prolongado, al que siguió un tercero.

Había que investigar su procedencia, dado que el radar no mostraba presencia de buque alguno, por lo cual ordené cambiar de rumbo y aproar hacia la zona en que fueran vistos los destellos. Fue necesario navegar por casi una hora, recorriendo unas 13 millas, antes de poder detectar la presencia de algo extraño en la superficie del mar, a una distancia de 1,7 millas.

Con las precauciones del caso, se efectuó la aproximación al objeto avistado. Finalmente, a unas 500 yardas de distancia pudimos percatarnos que se trataba de un bote salvavidas. Inmediatamente se dispuso lo conveniente para arriar uno de nuestros botes y proceder al rescate de los náufragos. La dotación de rescate iba al mando del teniente primero Luis Díaz, y comprendía al médico de a bordo y a personal de seguridad. Al llegar al lado de la balsa pudieron constatar que tanto el capitán Lloyd como Stumpel y Charlesworth se hallaban exhaustos pero en buenas condiciones, pese a los siete que habían permanecido en la balsa, comiendo las raciones de emergencia y viendo pasar buques que aparentemente no los veían, a pesar de sus señales. En ese lapdo habían sufrido un ataque de tiburones.

Ya a bordo, y mientras les prestábamos las atenciones que las leyes del mar exigen en estos casos, iniciamos la búsqueda de la segunda balsa salvavidas del *Scorpion*. Lamentablemente, no tuvimos éxito en esta búsqueda, pero dimos parte tanto a las autoridades colombianas como a las panameñas para que alertasen a los buques transitando por la zona. Lo oportuno de este aviso permitió que, 36 horas más tarde, un buque coreano rescatara a los cuatro tripulantes ecuatorianos del *Scorpion*.

Los tripulantes del trimarán *Scorpion*, como es natural, expresaron su agradecimiento a la dotación del B.A.P. *Talara*, y por ende a la Marina de Guerra del Perú. De igual modo, mi dotación se sintió satisfecha por haber participado en modo tan significativo en



BAP. "Talara" [Foto oficial Marina de Guerra del Perú]

el rescate, así como por la alegría que el retorno de esos marinos significaría para sus respectivas familias.

Al arribar a Buenaventura, el capitán Lloyd y sus compañeros de balsa fueron confiados a las autoridades colombianas. La despedida fue emotiva, como bien puede comprenderlo todo hombre vinculado a la vida en el mar y que conoce tanto su belleza como su furia y, a veces, su voracidad. Después nos enteramos que cada uno de los rescatados había viajado de regreso a sus respectivos países.

Pasado algún tiempo recibí una tarjeta y cartas de aquellos que Dios permitió pudiera rescatar. Con esta acción pude valorar más el sentido verdadero y profundo de lo que significa ser comandante de un buque y de lo que se puede lograr cuando en la soledad del puente se toma una decisión correcta.



Buque Escuela – Velero Cuauhtemoc [*Armada Mexicana*]

ACTUALIDAD



BUQUES - ESCUELA: BUQUES VELEROS O BUQUES DE GUERRA

S. Fernández La Madrid

Producidas las dos corrientes en cuanto a la preferencia de si los buques escuelas deben ser buques a vela o buques de guerra, esta doble posición se mantiene inalterable a hoy, aunque es notable la mayor corriente de opinión hacia lass naves impulsadas por la fuerza eólica.

Se arguye, en favor de los buques de guerra, la confiabilidad en su estructura, su mayor disposición tecnológica en cuanto a equipos y sistemas. Respecto a los buques veleros, tienen éstos a su favor el peso de la historia y la directa vinculación que su manejo establece entre el hombre de mar y este elemento líquido y las fuerzas de la Naturaleza.

Exponiendo juicios de valor hacia una y otra de las dos posiciones antagónicas, expresa el capitán de ultramar (MM) Rubén J. Pozzi: "Consideramos que una de las misiones principales de la escuela naval es:

– **Formar oficiales marineros que deben estar capacitados para desem-**

peñarse eficientemente en un cuarto de operaciones, familiarizados con la guerra moderna: informática, electrónica y misilística.

pero que
– ante todo, deben ser marineros"

"De nada podrán servir –dice el expositor– sensores, y computadoras sin que un buen ojo marinero los controle y vigile". Y, abonando con convicción en favor de los buques–escuela, continúa: "En un temporal desatado, de nada servirán al oficial de laboratorio su ciencia de avanzada y las ayudas externas. Estas serán interferidas, anuladas o averiadas. En una batalla, sólo las viejas maniobras de la antigua ciencia náutica y la sensibilidad marinera pueden ayudar cuando han sido destruidos nuestra robótica y nuestros sofistifcados sistemas electrónicos. **Sólo un buen navegante prepara bien su barco para un mal tiempo. Sólo un buen marino efectúa un buen abandono y sabe guiar sus embarcaciones menores. Sólo un buen marino toma las previsiones, conoce, sabe, interpreta y aplica las sabias reglas de los antiguos lobos de mar".**

Los hombres de mar, los profesionales de las Marinas, sean éstas de guerra o mercantes, deben tener preparación marinera. **Preparación marinera** quiere decir formación en íntimo contacto con el elemento natural en que el hombre de mar ha de actuar: el mar. El mar y los elementos de la Naturaleza que confluyen en él, es decir, clima, vientos, fenómenos meteorológicos, los que, a través de los siglos, han constituido para el marino formidables adversarios y cuya realidad, incidencia y embates no se puede desconocer ni negar.

Mas el mar no puede ser considerado, por el verdadero marino, y por todo hombre cuya vida y quehaceres se hallan relacionados a él, no puede ser considerado –repetimos– como un ente antagónico tan sólo. Quienes saben de él no niegan que el mar puede ser también un amigo, un amigo inestable en sus estados y manifestaciones tal vez pero amigo al fin.

El verdadero hombre de mar debe tener espíritu marinero. Espíritu marinero para cuyo logro resulta decisiva y determinante esa escuela de preparación y formación profesional que son los distintivos de los buques–escuela veleros.

Frente a estas bondades de los buques veleros, los modernos, es claro, nos proporcionan confort, técnicas últimas, facilidades mecánicas ... Pero estas calidades no constituyen los más óptimos requisitos para quién o quiénes, verdaderamente, deseen ser fuertes en el mar, eficientes en él; para quienes les es convicción que jamás se arredrarán ante las perspectivas de tener prolongadas y distantes estadías en su inmensa y azulada liquidez.

En verdad, los veleros por siempre constituirán, como buques–escuela, la base sólida en la preparación de los hombres de mar. Y en cuanto a misión y presencia de **Bandera**, estos veleros, como mensaje humano e itinerante, también llevan y ondean el sacro pabellón de sus patrias a todos los puertos y en todos los mares del mundo ...

"PIO XII LTDA"

COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO



DESEOSOS DE HACER EXTENSIVOS NUESTROS SERVICIOS AL PERSONAL DE LA GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU.

LO ESPERAMOS EN ...
NUESTROS DIFERENTES LOCALES

Oficina Principal	:	Jr. Grau 495 - Bellavista Fono: 295655
Agencia San José	:	Mcdo. Colonial Av. San José 512 Urb. San José. Fono: 519694
Agencia San Miguel	:	Martín de Murúa 109 San Miguel
Sucursal Ventanilla	:	Calle 10 lote 31-E Mcdo. de Ventanilla
Agencia Santa Rosa	:	Av. Pacasmayo Mz.- B Lote 32 Urb. Jorge Chávez
Agencia Covida	:	Avda. Antúnez de Mayolo Cdra. 13- Centro Comercial "COVIDA" Tienda 19 - Urb. Covida. San Martín de Porres
Agencia Nº 6		Av. Salaverry 540 - Magdalena Telf: 622599



Vicealmirante Martín Jorge Guise [*Museo Naval del Perú*]

Vicealmirante MARTIN JORGE GUISE

Como es bien conocido a poco de producida la independencia surgieron serios problemas con la hermana república de la Gran Colombia, gobernada entonces por la férrea mano de Simón Bolívar. Diversas circunstancias en las que no estuvo ausente la voluntad del Libertador nos empujaron entonces a una guerra en la cual la armada nacional escribiría varias de las más brillantes páginas de su historial.

Bajo el comando del vicealmirante Guise la escuadra peruana bloqueó los puertos grancolombianos del Pacífico, entre Panamá y Guayaquil, y sostuvo exitosamente encuentros en Malpelo Panamá y Guayaquil, llegando a ren dir este último puerto tras un prolongado asedio En todas estas acciones se derramó generosamente la sangre peruana y lá de varios marinos extran jeros que habían adoptado al Perú como su nueva patria. Entre estos últimos se encontró Guise, quien el 24 de noviembre de 1828 rindió su vida en la forma más bella como la puede hacer un marino, en la cubierta de su nave insignia la fragata **Presidente.** Es en su memoria, y en homenaje a los que con él cayeron durante aquella campaña que escribimos estas breves líneas, resaltando así a uno de los más grandes marinos que ha tenido la institución naval peruana.

Capitán de Corbeta
Jorge Ortiz Sotelo

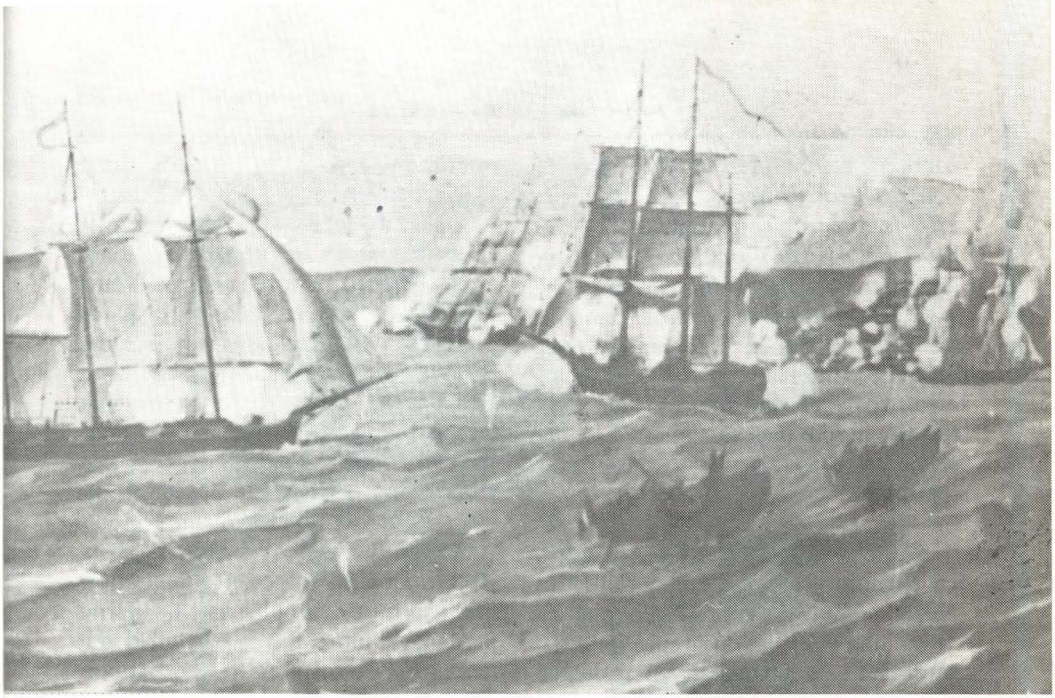
Como es bien conocido la creación de la marina de guerra nacional fue fruto del esfuerzo combinado de hombres de mar peruanos y extranjeros, entre los cuales se distinguió un brillante grupo de ex-miembros de la marina real británica. A la cabeza de estos se encontraba el entonces capitán de fragata Guise, que después de haber servido brillantemente en la escuadra chilena (distinguiéndose especialmente en la captura de la **Esmeralda**) tomó bajo su cuidado la formación del escuadrón nacional en sus momentos fundacionales. La campaña de independencia estaba lejos aún de concluir ese año de 1821, y fue así que la recién constituida flota bajo el mando de Guise, tuvo oportunidad de mostrar su valía en las campañas sobre los Puertos Intermedios en las que tropa de marina capturó Arica y varios otros puntos del litoral entonces ocupado por los realistas. Finalmente, el levantamiento de los fuertes del Callao y su entrega a los realistas, dió nuevo escenario para la actuación de la escuadra, cuyos integrantes sostuvieron varios encuentros con los fuertes y buques realistas, tanto dentro como fuera de la rada.

De aquella época de iniciales lauros para la institución naval y para Guise data también la animadversión de Bolívar hacia el Almirante, debido a la lealtad de este último para con Riva Aguero. Concluída la campaña de Ayacucho, vino la oportunidad para la venganza de Bolívar y fue así que el comandante general de la escuadra se vió sorpresivamente detenido en Guayaquil. Bajo condiciones realmente oprobiosas, fue enviado a Lima para ser sometido al Consejo de Oficiales Generales, bajo cargos que luego resultaron totalmente infundados. Finalmente, poco después del retiro del Libertador del Perú, el referido Consejo lo declaró totalmente inocente y ordenó se le restituyese en su cargo y funciones.

Tras un breve retiro en su hogar, Guise volvió ha tomar la Comandancia General de la Escuadra para hacer frente al peligro representado por Bolívar en el norte. Su campaña se inició en 1827 y con empeño logró rehacer la escuadra de la miserable condición en que había quedado luego de concluída la campaña de la independencia.

Dos fueron las acciones principales de esta campaña, primero Malpelo, el 31 de agosto de 1828, en la que la corbeta **Libertad,** al mando de Carlos García del Póstigo, batió a la de igual clase **Pichincha** y a la goleta **Guayaquileña,** con el doloroso saldo de 15 muertos y 28 heridos a bordo. Entre los primeros se encontraba el alférez de fragata Pedro Williamson que aún espera un homenaje; mientras que entre los segundos se hallaba el propio García, que a consecuencia de dos balazos en el brazo tuvo que ser retirado de la cubierta de la corbeta en plena acción y ceder el mando al teniente primero Juan José Panizo.

Luego empezó el largo combate por Guayaquil, en el que se distinguieron marinos peruanos como Boterín, Villar, Pérez, Miklejohn; tanto en combates desde los buques con-



Combate Naval de Guayaquil [*Museo Naval del Perú*]

tra los fuertes, como en acciones de lanchas sutiles o en operaciones anfibias.

Fue en este marco que el 22 de noviembre, Guise consideró oportuno realizar un ataque a fondo de las defensas del puerto, enfrentando decididamente con la **Presidente** a la cadena que cerraba el canal. El cañoneo fue intenso y pese al blanco concentrado que un buque constituye en aguas restringidas, los cañones peruanos lograron silenciar a los contrarios y apoyar el desembarco de tropa de marina al mando del guardiamarina Villar para clavar los cañones emplazados en la zona de Cruces. Ese mismo día caía el alférez Pérez Oblitas (otro que aguarda el homenaje institucional), cuando al mando de una de las lanchas cañoneras se bate contra las fuerzas enemigas apostadas en la orilla.

Al amaneces siguiente los buques peruanos repetirían la acción, logrando esta vez varar a una nave enemiga y hundir a otra, antes de volver a desembarcar tropa de marina para intentar la captura de la ciudad. Durante el repliegue de esa noche, la **Presidente** quedó varada, lo cual fue aprovechado en la mañana siguiente por los defensores, quienes emplazaron un cañon para ofenderla por la aleta. Por cinco horas el fuego fue soportado gallardamente por la fragata y cuando al repuntar el alba esta adquiere boyantes y queda libre, se dirige

sobre el cañón ofensor y lo silencia con sus tiros. Empero, en el curso de esta acción un proyectil de 24 dió en el pecho del Vicealmirante segando su vida en forma instantánea.

El mando del escuadrón peruano recayó entonces en el teniente primero José Boterín, quien tercamente mantuvo la presión sobre los defensores, de modo que finalmente en los primeros días de 1829 aceptaron capitular.

Guise nos ha legado un magnífico ejemplo de lo que es amar al Perú. Nadie le hubiera reprochado que en 1826 una vez libre de sus acusaciones retornase a su patria a disfrutar de una regular fortuna familiar. Pero prefirió quedarse en estas tierras donde poco después contrajo matrimonio con una dama limeña. Fruto lejano de aquel matrimonio sería el aviador Jorge Chávez Dartnell.

De otro lado, dejó una magnífica escuela para la armada nacional en la que sus sentimientos de honor y dedicación al servicio de la patria fueron adecuadamente compartidos por los jóvenes oficiales y guardiamarinas que sirvieron bajo su insignia. De esa generación vendrían los marinos peruanos de la etapa de la preguerra con Chile, que supieron dar nuevos lauros a la armada en acciones como la de Islay, Pabellón de Pica, Abtao, Dos de Mayo, etc. Fue entonces y por su ejemplo que la marina peruana comprendió a cabalidad que la calidad de sus hombres podía, puede y podrá superar muchas dificultades dando fe de certeza al consabido refrán que señala que son los hombres y no las aves las que combaten.



Un seguro de vida

contra accidentes

con su cuenta corriente.

Sólo en...

Con sólo abrir su cuenta corriente en BANDESCO usted obtiene un seguro de vida contra accidentes que lo cubre por veinte (20) veces sus saldos, hasta seis millones de Intis (I/. 6'000,000).
Y cuesta menos de trescientos setenta Intis al mes.
¡Por algo todos vienen a BANDESCO!

PUBLICITAS BOOMERANG S.A.



Productores de Alimentos
Balanceados "Nicovita"

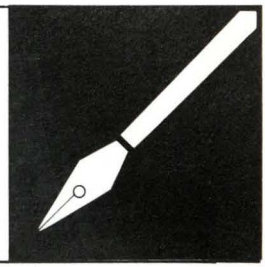
NICOLINI HNOS. S.A.

nicolini

AV. REPUBLICA ARGENTINA 215

TELF. 310010 - LIMA

CRONICAS



MI ASISTENTE CANCHAYA

Me referí en mi artículo anterior* a un aspecto de las condiciones en que ingresaban al personal de la Marina, hasta los años cuarentas, los componentes de nuestro estamento subalterno. Sigamos con este personal de entonces Y discúlpeseme el que me haya salido de lo que, en realidad, era mi interés Es que llevado por la frondosidad de los casos, no pude evitar que la memoria me llevara a la remembranza materia de relato en la crónica anterior. Porque, valgan verdades, mi deseo e intención primeros era referirme, por su inmediata dependencia a mi persona a determinado servidor de la dotación de nuestra unidad el BAP Almirante Grau.

Bien, tras las líneas precedentes, expongo que era de mi asistente Canchaya, Próspero Canchaya, de quien quería hablar en primer momento, recordando lo singularísimo de sus manifestaciones y reacciones ante las contingencias.

Capitán de Fragata (r)
Salvador Mariátegui y Cisneros

* **Revista de Marina,** edición de Mayo—Junio 1988, **Crónicas.**

En los años materia de estas crónicas, sabido es que para el servicio especial de asistentes en el Cuerpo se prefería y contrataba a gente de nuestras disímiles sierras. Y Canchaya era serrano, serrano en esencia serrano por los cuatro costados. Ignoro, u olvidé, el confín andino de donde procedía. Pero de él en sí, de su empeño en forjarse un distintivo respecto a los demás, sí recuerdo que su filosofía de vida y summun de cuanto se pretendiera saber se reducía a esta conclusión: "Todo hombre tiene su reglamento"

Fines de la década. Viajábamos en el **BAP Almirante Grau**, en el Crucero de Verano de 1939. Encontrándonos en América del Norte, en San Francisco había comprado yo, entre cosas, un radio portátil. Lo instalé en mi camarote. A Canchaya, tras sus sorpresas de primer momento, le gustaba escucharlo en tanto atendía en el compartimiento su cotidiano quehacer. Por supuesto, el artefacto sólo sintonizaba estaciones locales.

Hallábamonos, como he dejado dicho, en costas occidentales de los Estados Unidos, de modo que las transmisiones sólo se producían, y escuchaban, en inglés. Pero en el viaje de regreso, y ya encontrándonos en costas de México, en determinado momento y con expresión de deslumbrado he aquí que, de súbito, se nos presenta en la cámara de oficiales mi asistente Canchaya, aún preso de su asombro y pasmo, como quien da noticia de primerísima plana:

– ¡Me teniente! ... ¡Me teniente! ... To radio ya aprendió hablar castellano!!...

¡Ah, Canchaya! Era domingo aquella vez y el **BAP Almirante Grau** hallábase fondeado en el Callao. Me encontraba yo de guardia y a la hora del almuerzo, en idea de mejorar el austero rancho, recordando que en mi ropero tenía de tiempo atrás guardada una botella de vino **"Sauternes"**, llamé a mi asistente y le dije:

–Canchaya, vaya a mi camarote. En mi ropero tengo un "Sauternes". Tráigamelo.

Me acompañaban los oficiales que conmigo se hallaban en el buque. Entre parlar y parlar había pasado ya un buen tiempo, y nada del bendito Canchaya. Se vencieron nuevos minutos más. Me encontraba ya impaciente, cuando, por fin, ví aparecer a mi especialísimo asistente, portando mi capota en sus brazos y diciendo como quien ha resuelto victoriosamente una dificultad que demandara "**inteligente**" solución

–Me teniente, no ti encontré **to terno**; traigo to abrego.

LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIO

Casaretto Alvarado, Fernando (capitán de navío), Una Historia muy Pequeña, Lima 1988.



No debo negar que cuando inicié la lectura de este libro tenía toda la impresión que sería algo así como un álbum de la promoción del autor. Sin embargo,

al avanzar en su ágil prosa pude percatarme de lo errado del tal prejuicio, pues el libro en su conjunto contiene un mensaje de aliento a la institución en pleno, mensaje que debe ser recogido y compartido precisamente en momentos difíciles como los de hoy.

El libro en sí está dividido en 24 capítulos, a través de los cuales el autor hace una particularísima presentación de la Marina que ha visto desde su ingreso a la Escuela Naval. Es así como recuerda a los antiguos submarinos tipo "R", a los inolvidables Dados (destructores escolta), y al arribo de los segundos cruceros "Grau" y "Bolognesi", entre muchas otras cosas.

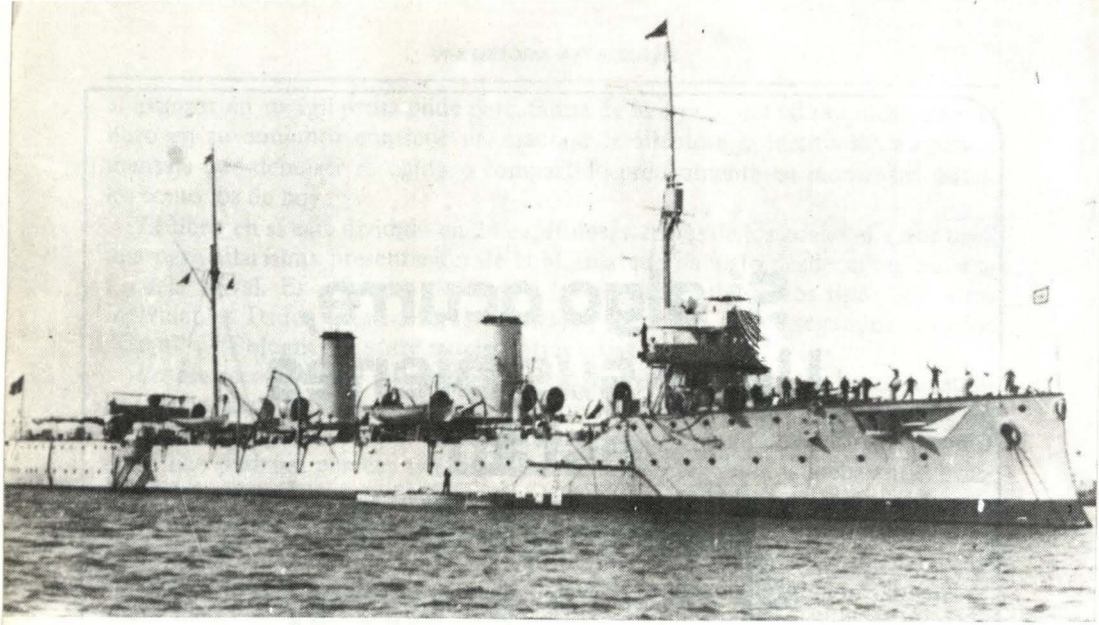
En ese recorrido, de largos treinta años, enmarca su relato en las circunstancias nacionales, y tiene constantes referencias a los precedentes de cada uno de los eventos o procesos que va presentando. Es así que en el libro encontramos cosas que podrían parecer tan disímiles como las minifaldas, la lucha antisubversiva, el incidente Vargas Caballero, etc., pero que indudablemente constituyen parte importante de nuestra esencia colectiva institucional.

La acogida de este libro ha sido significativa, especialmente entre la oficialidad relativamente moderna, habiendo alcanzado una segunda edición a menos de nueve meses de la primera. Falta, eso sí, un mecanismo que facilite su difusión entre aquellos que no tienen acceso al autor.

J.O.S.

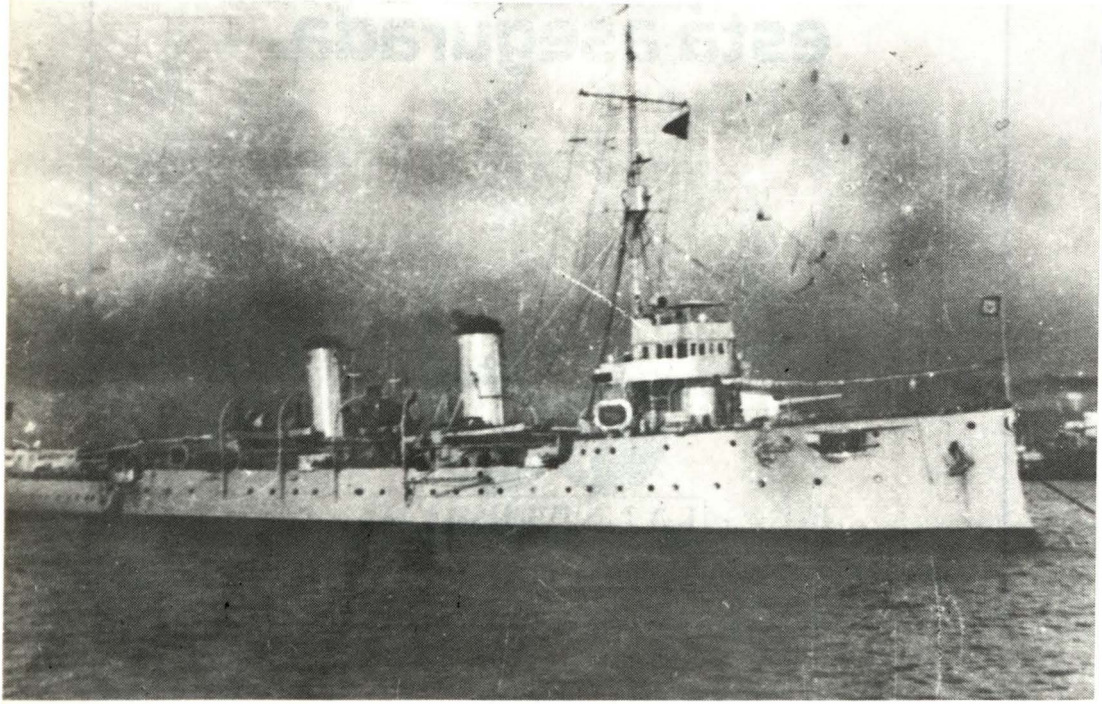
**Si algo ocurre,
Ud. y sus bienes
están
asegurados.
Si nada ocurre,
su tranquilidad
está asegurada.**





Primer crucero **BAP "Almirante Grau"**

Primer crucero **BAP "Coronel Bolognesi".**



BITACORA



LA LLEGADA DE NUESTROS CRUCEROS (Editorial)

El 10 del presente mes fondearon en este puerto, bajo el mando del Sr. Contralmirante D.M. Melitón Carvajal, los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", recientemente adquiridos por nuestro Gobierno.

La presencia de estos cruceros en nuestro primer puerto y su ingreso a formar parte de nuestra renaciente armada marca un acontecimiento de trascendental importancia para el País en general, y un motivo más de aliento para los que se dedican a la carrera de la marina. Ellos simbolizan nuestro futuro desarrollo marítimo y, como consecuencia natural, el poder de nuestras energías por tanto tiempo aletargadas por falta de elementos apropiados que le sirvieran de instrumento para su manifestación.

Pero, necesario es confesarlo, la obra aún no está terminada con sólo la adquisición de estas naves: "El poder naval de un país no depende sola-

mente del hecho de tener buques y cañones, sino, principalmente, de un poder invisible, pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan esos buques y cañones".

En vista de esta revelación, debemos hacer converger todos nuestros esfuerzos por alcanzar ese poder, e, indudablemente, llegaremos a él "activando el servicio marítimo, enseñando sin descanso, maniobrando de contínuo, organizando nuestros cuadros y trabajando incesamentemente para mantener la instrucción, la disciplina, el amor a la carrera y el orgullo de seguirla **con fruto.**

Por consiguiente "en la armada tenemos que proponernos ser fuertes sin considerar la fuerza natural que debemos manejar".

Hace poco que el Presidente de la República Argentina, en su mensaje al Congreso, decía entre otras cosas "que la mejor garantía de paz residen en la posesión de elementos necesarios para la guerra".

Bajo este punto de vista debemos considerar la adquisición de estas naves. No se debe ver en ellas la gestación de un reto ni mucho menos la manifestación de un pensamiento encubridor de ideales agresivos, sino simplemente el deseo natural de todo pueblo que habiendo llegado, merced al trabajo honrado de sus hijos, a un cierto grado de adelanto, buscan los medios de garantizarlo pacíficamente, puesto que "entre las naciones, lo mismo que entre los hombres y los animales, lo fuerte suplanta a lo débil".

Cierto es que el sostenimiento de una escuadra impone, para un país de las condiciones financieras del nuestro, considerables sacrificios, pero no dejará de reconocerse que aunque estos sean superiores a nuestras fuerzas, nada significan comparados con lo que representan hoy y lo que serán en lo futuro si se examinan los diferentes aspectos bajo los cuales puede presentarse el desarrollo de nuestra nacionalidad en esta parte del continente.

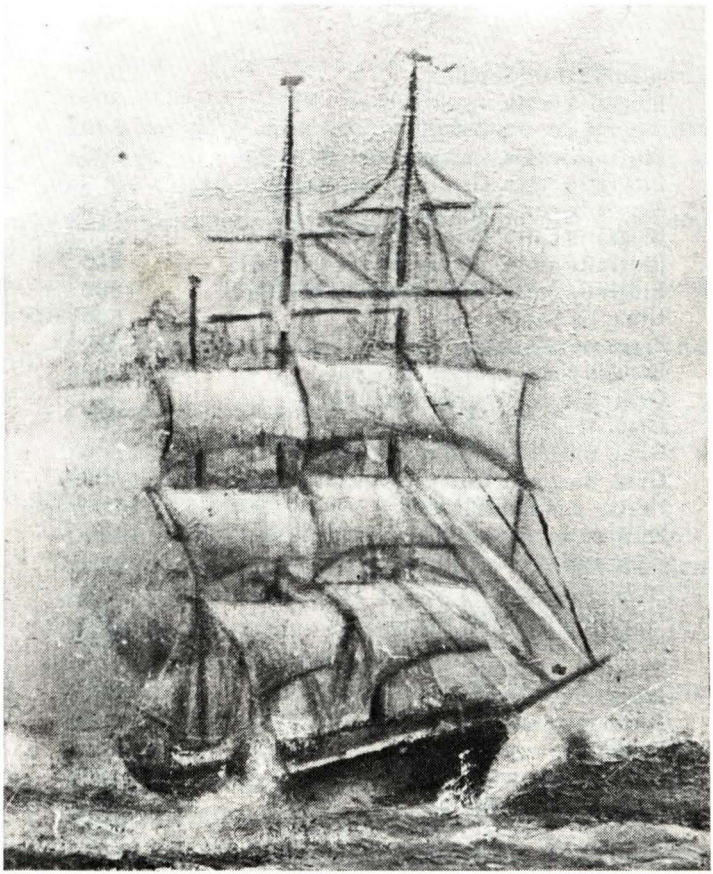
La 'Revista de Marina" haciéndose intérprete de los sentimientos que animan a todos los miembros del "Centro Naval", da la más sincera bienvenida a los jefes y oficiales de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", felicitándoles, a la vez, por el éxito alcanzado en esta jornada; éxito, repetimos, alcanzado por ellos, pero que constituye la satisfacción de todo el país y un triunfo más para nuestra marina nacional.

LA DIRECCION

De **Revista de Marina,** Nº 5, Callao, agosto de 1907, págs. 138-139

VISITE LOS MUSEOS NAVALES

La actividad marítima peruana ha sido preservada en los diversos museos navales que funcionan en la República. Ellos esperan su visita y apoyo.



Barca Nereyda, sirvió para práctica de los alumnos de la Escuela Naval en los años 1872 y 1874 (óleo del C. de F. Spiers, Museo Naval del Perú).

- Museo Naval del Perú — Av. Jorge Chávez s/n., CALLAO
- Casa Grau de Lima — Jr. Huancavelica No. 171, LIMA
- Casa Museo Almirante Grau Piura — Jr. Tacna No. 662, PIURA
- Sala de la Marina Arequipa — Museo Arequipa
- Sala de la Marina Ilo — Ilo
- Museo de la Fuerza de Infantería de Marina — Fuerza de Infantería de Marina ANCON
- Buque Museo B.A.P. "AMERICA" — Malecón Iquitos, IQUITOS

DIRECCION GENERAL DE INTERES MARITIMOS

LISTA DE PRECIOS DICIEMBRE 1988

Código	Título	Precio
02	Album Grau (Popular	I/. 4,000
03	Biografía corta, Aguirre (marzo 87)	300
04	Biografía corta, Astete	300
05	Biografía corta, Carvajal (Oct. 87)	300
06	Biografía corta, García y García (Marzo 87)	300
07	Biografía corta, Mariátegui (Oct. 87)	300
08	Biografía corta, Montero (Marzo 87)	300
09	Biografía corta, Rodríguez (Octubre 87)	300
10	Biografía corta, Villavisencio (Oct. 87)	300
19	Grau, La Casa de	500
40	Protocolo de Río de Janeiro	1,000
13	Escuela Naval del Perú (cartón)	1,200
15	Grau, Biografía corta (Abril 85)	300
16	Grau, Biografía Lírica (cartón)	1,000
17	Grau, Biografía Lírica (cuero)	1,500
18	Grau, Biografía Lírica (percalina)	1,300
20	Héroes y Marinos Notables	1,000
24	Historia de la Marina de Guerra (Julio 1987)	1,500
26	Historia de la Marina del Perú II	1,500
27	Historia Naval del Perú I	1,500
28	Historia Naval del Perú II	1,500
29	Historia Naval del Perú III	1,500
31	Iquitos y Funamaz	1,300
32	Legislación Naviera	7,000
37	Postales espada de Grau	200
38	Postales gorra de Grau	200
39	Postales monumento de Grau	200
36	Postales empuñadora de oro	200
30	Historia Naval del Perú IV (Oct. 87)	1,500
41	Historia de la Guerra de América (Nov. 87)	1,500
41	Historia de la Guerra de América II (Nov. 87)	1,500
42	Un derrotero inglés de las costas de América (1703—1704)	3,500

Esta lista regirá a partir del 15 de diciembre de 1988 hasta nuevo aviso.

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1.—Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, en hojas de tamaño carta.

2.—Citas.

- Las palabras citadas deben subrayarse (aparecerán en cursiva en el texto impreso).
- Las citas de textos deben encerrarse entre comillas dobles, y si son extensas deben ser sacadas aparte y copiadas a un solo espacio, con margen adicional.
- Las citas dentro de citas deben encerrarse entre comillas simples.

3.—Relieve.

- Para poner en relieve algunas palabras o frases deben subrayarse.

4.—Notas.

- Deben ser presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
- Deberán ser indicadas en el texto por medio del número correspondiente, que será ubicado medio espacio arriba y antes de la puntuación.

5.—Referencias bibliográficas.

- Deben hacerse en el texto, indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo : la(s) página(s) correspondiente(s). Ejemplo: (Gorshkov, 1976:43—47).
- Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica completa, en orden alfabético:

  Gorshkov S. Las fuerzas navales. Su historia y su presente. Moscú, Editorial Progreso, 1976.

  Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en **Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Special)**, Whitton Press Limited, Eton, Noviembre, 1982.

6.—Los gráficos que acompañen un artículo deberán ir acompañados de las correspondientes notas, además de señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.

7.—Los aspectos ortográficos y sintácticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las presentes normas y de las dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. Cuando los cambios alteren el contenido de los trabajos presentados, la Redacción hará las consultas del caso con el autor con el fin de obtener la aprobación del nuevo texto.



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA