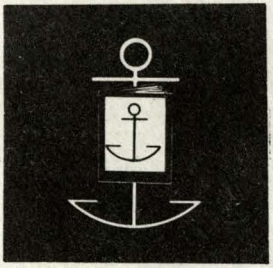

MARINA DE GUERRA DEL PERU



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.

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

DIRECTORIO

DIRECTOR: Capitán de Navío, Fernando Casaretto Alvarado; SUB-DIRECTOR: Capitán de Fragata, Manuel Coello Montezuma; EDICION: Capitán de Fragata Jorge Ortíz Sotelo; Capitán de Corbeta, Roberto Balarezo Cerdeña ASISTENTA DE PRODUCCION: Alicia Castañeda de Gutiérrez; Malena Arana; DIAGRAMACION: T2. Gra. Elmer Córdova P.; FOTOGRAFO: Jesús Torres Ch.; DIBUJO, Carmen Soto D.T.U.; Luis Baldoceda E.; PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra Vidarte; DISTRIBUCION Y ARCHIVO: T3 Mauricio Sega.

183

Revista de Marina

Año 82 - Nº 1
Enero-Febrero 1989

ISSN 1012-8247

Contenido

Editorial 5

Hacia una escuela geopolítica peruana 9
Capitán de Navío Hugo Arévalo Escaró

Estudio Histórico-Militar de la Campaña Marítima de 1879 (abril-octubre), durante la Guerra del Pacífico 17
Capitán de Corbeta Dante Cambiasso Rosingana

Caleta Grau al sur de Chile. 35
Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado

Planeamiento a largo plazo. ¿Adivinanza o pronóstico? 39
Capitán de Navío Armando Echeandía Luna

Acción Cívica: un entendimiento 47
Teniente Primero S.N. (M.C.) Juan Incarroca Polanco

El Perú y su mañana marítimo 51
Teniente Primero (r) Juan Musso T.

Fundamentos para la conciencia marítima peruana. Periodo prehispánico 61
Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

La Ciencia y la Tecnología, el reto para el Perú del Futuro. 73
Entrevista al ingeniero Carlos del Río, presidente del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC)

MNP Canje 6403

Anatomía del Estado-Nación.
Contralmirante (r) Julio de los Rios Rozas 81

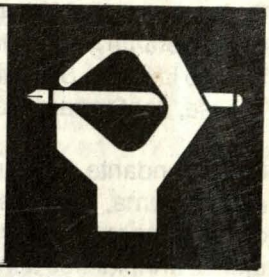
Tipo XXI: padre de los submarinos modernos
Cadete 4º año Daniel Torres Mendez 91

¿Por qué la Marina de Guerra en Ayacucho?
Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 97

Sección Gráfica:
Embarcaciones vernaculares peruanas 105

Sección bibliográfica 115

EDITORIAL



Hace 125 años...

La primera flotilla fluvial de la Marina de Guerra del Perú, arribó a Iquitos el 5 de enero de 1864. Estaba compuesta por: la fragata *Arica*, que el 19 de octubre del año anterior había zarpado de Inglaterra llevando a bordo el *Napo* y el *Putumayo*. En el puerto brasileño de Pará (Belem) se procedió a armar los buques que condujo. Antes, a fines de 1862, habían llegado a las costas del Brasil el *Morona* y el *Pastaza*, el primero de los cuales protagonizó un sonado incidente con las autoridades brasileñas al negarse su comandante, don Manuel Ferreyros, a observar reglas que no correspondían, habida cuenta que el buque estaba comandado por un oficial perteneciente a la Marina de Guerra. El asunto provocó la ruptura de las relaciones diplomáticas entre Perú y Brasil. Posteriormente, el 23 de octubre de 1863, se convino bilateralmente, entre otros aspectos, declarar el libre tráfico del río Amazonas para ambos países y que el *Morona* haría una salva de desagravio a la plaza. Interesa saber que Ferreyros no cumplió con esto último, lo que dió lugar a que en Loreto se popularizara la expresión "bravo como Ferreyros". El *Pastaza*, que no participó en el incidente, procedió a Cayena.

Finalmente, la flotilla fluvial quedó compuesta de la siguiente manera. Dos vapores gemelos de palas laterales como exploradores, el *Napo* y el *Putumayo*, tenían casco de acero de 1/8 de pulgada de espesor, 80 toneladas de registro sobre 100 pies de eslora, calado medio de un pie con 7.5 pulgadas y una velocidad de 11.5 nudos. Los también gemelos *Morona* y *Pastaza* fueron igualmente vapores de palas laterales con casco de fierro y una velocidad de 14 nudos. Sus dimensiones eran considerablemente mayores, alcanzando las 500 toneladas de registro, 180 pies de eslora y un calado medio de 7 pies. Los cuatro vapores citados consumían leña como fuente de energía.

En Pará se adquirió la goleta *Teresa* con el fin de transportar elementos de un dique flotante y máquinas de una proyectada factoría que hasta allí habían llevado la barca *Simbad*, la *Elisa* y el bergantín *Próspero*. Este último, como la *Teresa*, conformaron la flotilla, aunque ambos conducidos a remolque.

El comandante Fernando Romero, preclaro historiador naval y escritor de airosa pluma, ofrece en su libro *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía* diversos pormenores relacionados con este histórico episodio que consolidó Iquitos al instalarse allí el apostadero naval, una factoría, un dique flotante y una fábrica de material de construcción que llevaban a bordo.

Si bien el poblado donde se asentó la Marina en aquella oportunidad había sido fundado 1840 por Lizardo Zevallos, con un grupo de colonos y los indios de la etnía Iquitos, habitantes de la zona, fue la referida presencia naval la que dinamizó extraordinariamente su importancia. Esto fue públicamente reconocido años más tarde, cuando se dió una ley fijando el 5 de enero de 1864, probable fecha de arribo de la flotilla, como el de la fundación oficial de la capital del departamento marítimo militar de Loreto.

El comandante de la flotilla fue el capitán de fragata Federico Alzamora, quien tomó luego a su cargo la comandancia general al destinarse al capitán de navío Francisco Carrasco como presidente de la comisión peruana de límites con Brasil. Entre los marinos de la flotilla se encontraba el ya citado Manuel Ferreyros, después comandante de la corbeta *América* en el combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866 (el comandante en la gemela *Unión* era el joven aunque exitoso oficial Miguel Grau). También estaban presentes Camilo Carrillo, Nicolás Portal, Eduardo Raygada y otros, cuyos nombres son igualmente notables en la historiografía naval.

Debemos asimismo destacar que el período histórico comentado es el de la guerra con España (ocupación de las islas Chincha, el 14 de abril de 1864, y firma del controvertido tratado Vivanco-Pareja, el 27 de enero de 1865). Es también la aciaga época de la fiebre del caucho, sinónimo para propios y extraños de *shiringa*, lo que provocó finalmente que el Perú perdiera 371,043 kilómetros cuadrados. Conviene expresar aquí cuanto sirvió a la nación el hecho de la presencia naval peruana en la zona, frenando avasallamientos y fratricidios. Estas gravedades bien se aprecian cuando, por ejemplo, recordamos implicancias de muertes heróicas en los campos de batalla tratando de impedir, sin conseguirlo, la pérdida de 60,000 kilómetros cuadrados en la cruenta guerra de 1879.

Los honores sin mercedes, doblemente honores.

Nuestra institución, a través de más de una centuria, ha sabido conservar su carácter de columna vertebral en el oriente peruano. Nuestras cañoneras y el

establecimiento terrestre en la zona dan vida e insuflan peruanidad a compatriotas que nacen, viven y mueren conscientes de su nacionalidad porque conviven cercanamente con todo lo que allí representa la Marina. La Marina, que hace con la bandera de la patria en sus mástiles, un sólo símbolo. Labor ésta que honra de manera especial a los miembros de nuestra institución que prestan servicios en la V Zona Naval con sede en Iquitos y en la IV Zona Naval asentada en Puerto Maldonado.

Inseparable de esta efémeride, el mariscal Ramón Castilla y Marquesado, a quien la Marina de Guerra del Perú debe y observa rigurosa fraternidad. Con él, un gran número de navales reconocidos por la historia oficial y un número aún mayor de oficiales, personal subalterno y civiles que, como aquéllos, merecen nuestro reconocimiento y gratitud.

En la circunstancia histórica, la "Revista de Marina", que acaba de publicar una lámina conmemorativa del 5 de enero de 1864 y también otra que homenajea a Puerto Maldonado, expresa a los marinos que sirven hoy en el oriente amazónico, su sincera y auténtica congratulación, pues, tal vez sea ese ámbito del quehacer institucional, uno de los más valederos ejemplos de lo que somos capaces de hacer los marinos, en demanda de la defensa nacional y el desarrollo del Perú. (El Director).


OCEANO ATLANTICO
VENEZUELA
GUYANA ING.
SURIMAN
GUYANA FRANCESA
COLOMBIA
ECUADOR
PERU
BRASIL
BOLIVIA
PARAGUAY
OCEANO PACIFICO
OCEANO ATLANTICO
URUGUAY
CHILE
ARGENTINA
IS. MALVINAS

Hacia una escuela geopolítica peruana

Capitán de Navío Hugo Arevalo Escaró

En reiteradas oportunidades he escrito artículos relacionados con la Geopolítica y lo he hecho con el convencimiento de que esta moderna ciencia es factor instrumental para el desarrollo equilibrado de los estados. La historia nos ha mostrado cómo los esquemas o lineamientos geopolíticos han ayudado a los gobernantes a ejercer la conducción del estado en forma eficiente hacia el logro de objetivos que satisfagan las múltiples necesidades de la población. No quisiera en esta oportunidad detenerme a desarrollar definiciones o conceptos de naturaleza geopolítica sino más bien establecer una línea de pensamiento que reafirme la necesidad de establecer una escuela geopolítica peruana; vale decir, una forma o modelo geopolítico que, proyectado en el tiempo, le permita al estado peruano lograr los niveles de desarrollo y seguridad que toda sociedad moderna aspira alcanzar.

El estado, como ser supraindividual, desarrolla actividades permanentes en lo interno y externo para robustecer sus estructuras sociales y permitir un crecimiento armonioso y equilibrado que le permita satisfacer las necesidades de su pueblo y gozar de prestigio, reputación e influencia en su política internacional.

Para establecer lineamientos generales de conducción del estado, la geopolítica analiza primero los elementos constitutivos del mismo (territorio, población y gobierno), para determinar la forma cómo es posible hacerlos interactuar para el logro de los objetivos nacionales. Posteriormente, somete a consideración y estudio las partes constitutivas del estado *heart land, hinterland,* fronteras y rutas geoviales para establecer la forma como cada uno de ellos debe de desarrollarse a fin de proceder a la ocupación y explotación integral del territorio.

Finalmente, realiza el trabajo propiamente dicho, en la forma de un modelo de desarrollo. Siguiendo un proceso metodológico, este modelo establece las bases fundamentales de un proyecto nacional, que en el tiempo y en el espacio proyecten al estado como un órgano en crecimiento y articulación integral. Este proceso metodológico y multidisciplinario asume ciertas características en función al equipo humano que lo desarrolla, y es por tal razón que cada modelo adquiere orientaciones particulares de las cuales se derivan las distintas escuelas geopolíticas.

Así tenemos que la escuela alemana tiene una tendencia cargada al espacio vital *(Lebensraun)* que como tal, en su proceso de crecimiento, altera los límites naturales de su territorio buscando nuevos espacios de desarrollo; establece conceptos generales sobre la "Economía para la Defensa" potenciando la estructura tecnoindustrial hacia una economía de guerra y finalmente corporativiza las regiones proyectándolas como panregiones o espacios continentales integrados y con características geopolíticas similares.

La escuela soviética, liderada por el Instituto Geopolítico de Moscú, asume las teorías de Mackinder, quien considera a Eurasia como la "Tierra Corazón", para proyectar el poder mundial de la U.R.S.S. en función de la conquista de espacios mediante la ideología marxista-leninista El almirante Gorshkov puede ser considerado un alumno muy aplicado de esta escuela geopolítica, en lo que respecta al dominio de los mares, pues ha logrado convertir a la flota soviética en soberana de las aguas internacionales, con control efectivo de muchos de los pasos y estrechos marítimos de carácter estratégico (puntos de choque), habiéndose apoyado en su flota pesquera y oceanográfica para coadyuvar a estos ambiciosos objetivos geoestratégicos. El verdadero éxito del pensamiento geopolítico de Gorshkov fue, que siendo la U.R.S.S. un estado principalmente de aguas frías e interiores se ha proyectado con todo éxito a la conquista de los mares abiertos.

La escuela norteamericana basa la esencia de su doctrina geopolítica en la conquista de espacios socio-económicos mediante la agresiva diversificación tecnológica. Spykman, su principal mentor, ha señalado que "ningún país tiene destino si no aspira a lograr una influencia hegemónica superior a su extensión geográfica".

La escuela francesa apunta a ejercer una influencia geopolítica mundial en el campo de las artes, las ciencias y la cultura en general, habiendo permanecido muchas veces aislada en posiciones totalmente auténticas y coherentes con este planteamiento geopolítico, lo cual le ha permitido consolidarse como un país líder de estos menesteres.

La escuela brasileña, impulsada actualmente por el general Golbery Do Couto e Silva, es creadora de todo un planteamiento geopolítico de carácter nacionalista pero expansionista, con una marcada dirección hacia el poniente. En este planteamiento se inserta al Brasil en el "grupo de países desarrollados de occidente" buscando una ruta directa para su marcha hacia el oeste, en cuyo propósito quizá pudiera estar comprometiendo a nuestro país. Consideran que su gran desafío es convertirse en país bioceánico.

La escuela geopolítica chilena, de un origen ya manifestado hace varios años con la Doctrina Portaliana, ha cobrado actualidad en la persona de su actual presidente el general Augusto Pinochet Ugarte, autor de la obra *Geopolítica*, en la cual plantea las siguientes líneas directrices como esquema general para Chile: (1) desarrollar un gran poder marítimo, (2) crear conciencia de la montaña en la población, y (3) impulsar el mayor poder económico industrial en América del Sur. Como se puede apreciar, este pensamiento así como su correspondiente accionar centrífugo pretende sacar a Chile de ese enclaustramiento natural que tiene, por su propia morfología geográfica, proyectándose hacia el Ande por un lado y hacia el continente asiático y sus tierras marginales por el otro. Han transcurrido quince años de gobierno y como estadista ha mostrado esa capacidad para insertar a Chile en el grupo de naciones que actualmente se encuentran en un franco proceso de desarrollo e industrialización, habiendo logrado alcanzar niveles de vida bastante superiores al resto de los países de la región.

Queda pues al Perú el desafío de crear resueltamente una escuela de pensamiento geopolítico que en forma seria establezca, de una vez para siempre un proyecto nacional ambicioso en sus metas y pragmático en sus realizaciones, permitiendo que nuestro estado salga del actual proceso de deterioro en el que se encuentra.

El documento "Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional", que para nosotros los militares es un libro de permanente consulta, es claro en los conceptos vertidos sobre el estudio de la realidad nacional en general y de la defensa en particular. Sin embargo, se encuentra ausente dentro del proceso de análisis y estudio de la política nacional lo relacionado a la fundamentación geopolítica del proyecto nacional, puesto que éste será tan amplio, realista y eficaz como lo sea el estudio sobre lineamientos geopolíticos para el desarrollo del estado. Para comprender la transcendencia de esto último quizá debamos conocer el verdadero alcance de la geopolítica y para ello qué mejor recordar al vecino general Golbery Do Couto e Silva cuando nos dice:

> "La Geopolítica es nada más que la fundamentación geográfica de líneas de acción política, o más bien la proposición de directrices políticas

formuladas a luz de los factores geográficos en particular, de un análisis basado principalmente en los conceptos de espacio y de posición".

Necesitamos urgentemente la agitación de conciencias para que los que por vocación o formación estén capacitados a integrar un grupo de expertos en el desarrollo de estos lineamientos de geopolítica peruana, ofrezcan sus servicios calificados e integren los diferentes grupos que exige este ambicioso proyecto. Quizá así se estaría dando el primer paso histórico para el establecimiento de una escuela geopolítica peruana, que mediante objetivos nacionales realistas, permita hacer nuevamente de nuestra nación esa tierra de esperanzas y de lucha que nos legaron nuestros antepasados, y por la que ofrendaron su vida tantos héroes de la Patria.

En nuestro país existen diversas organizaciones e instituciones que participan activamente en el estudio de los diversos aspectos de nuestra vida social. Así tenemos el Instituto Peruano de Estudios Estratégicos y Geopolíticos (I.P.E.G.E.) del cual soy miembro fundador y como tal puedo asegurar que cumple una función importante aunque no completa en este aspecto; el Instituto de Estudios Históricos Marítimos, institución que reúne a un prestigiado plantel de historiadores, investigadores y marinos que han plasmado en la Historia Marítima del Perú la genialidad de su esfuerzo y preparación; el Centro de Estudios Históricos Militares; el Instituto Peruano de Relaciones Internacionales (I.P.R.I.); el Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) y muchos otros que pueden constituirse en piedra angular en la creación de este gran esfuerzo nacional.

¿Qué se puede esperar de un nuevo pensamiento geopolítico peruano? Quiero ante todo señalar que la geopolítica es nacionalista por esencia, pues explora la realidad nacional; es decir, al ciudadano y su geografía para de ellos extraer, mediante una extraña simbiosis de mística, esfuerzo y unión, los gérmenes de una nueva nacionalidad basada en las potencialidades existentes dentro del "Ser Nacional".

Expresando esta idea metafóricamente, podríamos considerar al estado como una empresa en la cual tenemos dentro del Activo Fijo a un grupo de máquinas, herramientas e infraestructura de producción y un equipo humano para realizar las actividades de la empresa. Esta empresa, durante los últimos años, ha venido causando pérdidas como consecuencia de un trabajo ineficiente y de baja calidad en las áreas de producción y una deficiente administración en el área gerencial.

Para diagnosticar el estado actual de la empresa y determinar las deficiencias del sistema integral de la misma, así como los vicios o fallas en el manejo específico de cada una de las actividades, se hace necesario contratar los

servicios de un grupo consultivo que explore las diversas áreas operacionales de la empresa y con un grupo de expertos en cada una de ellas pueda determinar las acciones correctivas que deban tomarse para proyectarla hacia un proceso de desarrollo autosostenido.

Lo mismo sucede con el estado, que durante su ciclo vital enfrenta situaciones perturbadoras que dan origen a un proceso de mal funcionamiento y degradación con múltiples consecuencias que afectan a toda la población. La geopolítica es una ciencia multi e interdisciplinaria, que dispone de otras ciencias instrumentales y se apoya en ellas para establecer las relaciones más convenientes entre el pueblo y su geografía, con la finalidad de lograr la ocupación y explotación óptima del territorio y proyectar su poder dentro y fuera del ámbito de su acción directa. En este sentido, se hace necesario investigar analíticamente las particularidades del hombre y de su entorno natural, buscándole una relación efectiva de interacción que comprometa al hombre en una lucha permanente por adecuar el medio ambiente en beneficio de la comunidad y de sí mismo.

Evidentemente, al referirnos a la comunidad tenemos que considerar al estado como un ser integrado, articulado solidariamente mediante sus sistemas geoviales (aéreos, terrestres y acuáticos), sistemas de radiocomunicaciones, sistemas político-administrativos, etc., buscando permanentemente su autorrealización. Kjellen decía vigorosamente:

> "Los estados son seres concientes y racionales como el hombre, retienen intereses, prejuicios, instintos y sobre todo la capacidad de conservación, el anhelo de crecer, de vivir y de poder determinar e intervenir en la vida de las naciones"

y fue este concepto organicista de Kjellen, aunado al idealismo de Hegel, al estatismo de Fichte y a las influencias propias de los políticos de ese momento, que establecieron un sentido dinámico del estado, un concepto biológico de permanente mutación, donde la geopolítica encuentra sus canteras para nutrirse y crecer como ciencia que busca el desarrollo de los estados.

Es también necesario tener presente que la geopolítica se podrá convertir en una receta apropiada en la conducción de los asuntos del estado, en tanto y en cuanto ella misma exprese e identifique el sentir de la población, la esencia de su potencialidad y el realismo (pragmatismo) de su consecución. Fue así como Mahan comprometió al pueblo norteamericano a unir los dos océanos a través de un canal bien protegido, proyectando su hegemonía tanto hacia occidente como hacia el oriente, afirmando de esta forma que las rutas marítimas son expresiones concretas de las proyecciones de poder de un estado vigoroso. Este lineamiento de actuación geopolítico permitió a los Estados Unidos desplazar

a Inglaterra en el control efectivo de los mares, haciendo del comercio marítimo una de las principales actividades del intercambio internacional.

Asimismo, debemos recordar que una de las ciencias instrumentales en que se apoya la geopolítica es la prospectiva, actividad que busca mediante la investigación operativa y el análisis de sistemas, métodos de la investigación científica moderna, concordar las aspiraciones y necesidades del estado con la disponibilidad de factores comprometidos en dicho esfuerzo, estableciendo un patrón de actuación que proyecte al estado a un escenario futurista con normas de comportamiento internas y externas establecidas, no de las estrapolaciones de tendencias conocidas, sino más bien de la formulación de nuevas actividades y formas de comportamiento que perfilen el modelo de un escenario preferido.

Sin embargo, previamente se hace necesario formular los requerimientos de una estructura de información de base que permita la elaboración de dichos modelos matriciales. En ese sentido existen básicamente tres métodos exploratorios de la realidad geopolítica. El método del paisaje político, empleado por la escuela francesa, señala que mediante la observación del medio ambiente se hace un inventario de lo existente en el espacio (territorio) así como el análisis de todos los elementos del paisaje político-cultural y de su integración en configuraciones espaciales tanto internas como externas. El método ecológicopolítico se basa en el estudio de los ajustes político-geográficos de los grupos sociales a su medio natural, haciendo una interpretación geo-gráfica de las relaciones internacionales. Estos ajustes se consideran los lineamientos geopolíticos de cambio y de desarrollo. Finalmente el método organicista, propiciado por el creador de la geopolítica como tal, es decir R. Kjellen y que fuera empleado por la Universidad de Munich para proyectar al estado alemán en el dominio y control de su *hinterland* y de las tierras marginales. Este método es de naturaleza básicamente biológica, pues estudia al organismo político y su estructura proponiendo una política espacial, con acciones concretas para dicho cambio, acciones que se les denomina "Manómetros Geopolíticos". Esta metodología fue la gran línea directriz del accionar hegemónico de Adolfo Hitler, bajo la sagaz y magistral dirección del geopolítico alemán Karl Haushofer.

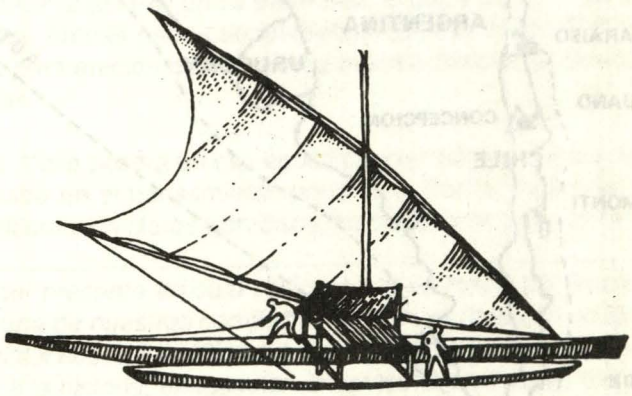
El espacio que interesa a la geopolítica es el político en toda su plenitud, caracterizado por una extensión, una forma y una contextura bien definida. Esto requiere desentrañar los criptoelementos desde sus raíces histórico-culturalsociales para determinar sus valoraciones telúricas y potencialidades dinámicas. Con ello busca interpretar los grados y niveles de dependencia con respecto a su *hinterland* y a las tierras marginales, valorar la accesibilidad a las corrientes internacionales de tránsito oceánico y aéreo, proximidad o alejamiento a los grandes centros dinámicos del poder, determinar el grado de

ósmosis periférica que se presenta en las zonas fronterizas, para llegar finalmente a establecer las plataformas de expansión así como las zonas de influencia.

En 1977, durante el desarrollo de mi tesis del Curso de Comando y Estado Mayor, titulada "Geopolítica Peruana y la Seguridad Nacional", establecí, a la luz de los diez principios o leyes de la Geopolítica, la forma cómo el Estado Peruano debía articular su accionar en lo interno así como en lo externo, para propender hacia un desarrollo armónico de las capacidades y potencialidades del ser nacional, coadyuvando así al fortalecimiento de la defensa nacional.

Posteriormente, entre los años 1980 y 1982, en el Curso de Guerra Naval en la Escuela de Guerra Española, desarrollé las tesis "Océano Pacífico Sur Oriental: Una Visión Geopolítica cara al Siglo XXI", complementando el enfoque territorialista de mi primera investigación al escenario marítimo, para integrar posteriormente ambos trabajos en un modelo único en donde se pudiera desarrollar una doctrina geopolítica peruana de largo aliento que sirviera, como muchos otros trabajos realizados hasta este momento, para identificar plenamente el pensamiento de la escuela geopolítica peruana.

Queda pues el desafío que esta idea pueda generar en todos aquellos que coincidan con quien escribe estas líneas, para desarrollar esta doctrina geopolítica peruana, como la base de un efectivo y realista proyecto nacional que permita, mediante un proceso generacional, desarrollar políticas coherentes que dinamizen la actividad nacional para la plena realización del individuo, la óptima ocupación y explotación del territorio y su efectiva inserción y valencia en el concierto de las naciones, pues considero que son muchas las razones por las cuales nuestro país pude ser grande y poderoso, salvo mejor parecer.




RUTA EUROPEA
RUTA ESTE USA
CUBA
HAITI
REP. DOMINICANA
COSTA RICA
PANAMA
VENEZUELA
COLOMBIA
GUYANAS
ECUADOR
RUTA AFRICA
PAITA
PERU
BRASIL
CALLAO
AREQUIPA
BOLIVIA
ILO
ARICA
PISAGUA
IQUIQUE
PARAGUAY
ANTOFAGASTA
COQUIMBO
ARGENTINA
VALPARAISO
URUGUAY
RUTA AFRICA
ASIA
INDIAS
TALCAHUANO
CONCEPCION
CHILE
PUERTO MONTI
PUNTA ARENAS

Estudio Histórico-Militar de la Campaña Marítima de 1879 (abril - octubre) durante la Guerra del Pacífico*

Capitán de Corbeta Dante Cambiasso Rosingana

Antecedentes:

a.- Históricos: Desde tiempos de la colonia hubo conflictos entre Chile y Perú. Unicamente a raíz del intento de España de recuperar sus antiguas colonias en esta parte del continente sudamericano, es que ambos países unen esfuerzos y se alían contra el decadente imperio español. Pero ésto sólo fue un caso excepcional de confluencia de intereses y armonía diplomática y que el tiempo se encargó de borrar.

b.- Geográficos: Chile posee una geografía menos difícil e irregular que el Perú, pero igualmente de mucho menor potencial de desarrollo. Es un país más fácilmente integrable que el Perú, debido a su peculiar realidad geográfica (250 kms. en su parte más ancha y 50 kms. en su parte más angosta). Ambas partes dependientes del mar en un 99% aproximadamente, para efectos de transportar sus mercancías al exterior y para importarlas.

c.- Políticos: Chile poseía en esa época conciencia geopolítica, la misma que se basaba en el pensamiento portaliano. Por tal motivo tenía objetivos geopolíticos muy claros y precisos, los que se resumían en la obtención de

---

El interés del presente artículo radica en la metodología empleada para el estudio de una de nuestras campañas marítimas, más que en la precisión de sus datos históricos. Estos últimos pueden y deben ser mejorados por quienes se dedican a la historia, enriqueciendo así las posibilidades de aplicación del método aquí planteado [El Editor].

la hegemonía del país, en el Pacífico Sur del continente sudamericano. Asimismo, había logrado armonizar sus dos núcleos vitales: Santiago y Concepción.

El Perú no poseía esa conciencia, o mejor dicho la había perdido, ya que en el imperio Incaico había contado con gente con extraordinaria visión. Por lo tanto el país no contaba con objetivo geopolítico alguno. La estructura estatal era empírica, centralista e ineficaz. Estado con un presidente inestable, con elecciones generalmente amañadas, un congreso de origen discutible y poco eficaz en su acción, viviéndose en realidad una democracia falsa y muy poco representativa. Estado donde no abundaban los funcionarios capaces y con una administración pública corrupta y desconectada del resto del país, muy especialmente de su interior. Además, el país llevó adelante una política de alianzas internacionales no respaldada por una eficiente maquinaria militar. El Perú, para su desgracia, no había logrado armonizar sus dos núcleos vitales: Lima y Arequipa.

d.- Económicos: Chile atravesaba por una crisis económica aceptablemente manejada, originada principalmente por su bajo potencial de desarrollo, lo que lo obligaba a conseguir recursos económicos en el extranjero, principalmente en Inglaterra. País prácticamente monoproductor y con muy escasas riquezas naturales.

El Perú vivía una crisis económica producto de un pésimo manejo, basado en un despilfarro de los empréstitos (abuso del crédito exterior) los mismos que se utilizaron en obras públicas muy poco rentables y con precios sobrevalorados. A diferencia de Chile, el Perú contaba con un enorme potencial de desarrollo, comparable con ciertos países más adelantados de la época, pero mal explotado o sin explotar.

e.- Sociológicos: Chile atravesaba un proceso de integración social. País con un estamento social medio, fuerte, prepotente, explotador, pero con gran conciencia de sus propios intereses y de su nación, gran habilidad dirigencial y muy concientes igualmente de sus limitaciones y debilidades.

El Perú, por el contrario, reposaba sobre un abismo social, donde los estamentos pobres estaban abandonados y con un estamento social medio, sin conciencia de sí mismo, ni de sus intereses y mucho menos de los de la nación. Con habilidad dirigencial casi nula y basada únicamente en los privilegios y corrupción. País con ausencia de mística nacional, donde la masa integrada principalmente por indígenas, vivía marginada de todo beneficio estatal y en la más completa ignorancia.

f.- Militares: Chile contaba con un ejército influenciado por la doctrina prusiana y una marina bajo el modelo inglés, con un entrenamiento aceptable y equipamiento relativamente moderno.

El Perú carecía de institutos armados medianamente organizados, de mandos competentes, oficialidad bien formada, tropa debidamente atendida, equipo moderno o servicios administrativos eficientes. Su ejército fue influenciado por la doctrina francesa y su marina influenciada por la doctrina inglesa. La Armada poseía oficialidad de buena calidad, ventaja que resultaba anulada por la deficiente preparación de su marinería, que era extranjera en su gran mayoría. Las fuerzas armadas peruanas atravesaban por un período de total abandono y falencia económica extrema, siendo su equipamiento obsoleto y/o inoperativo, En el caso específico de la Armada y de acuerdo a la memoria presentada al gobierno por el comandante general de Marina de 1878, ésta institución armada no contaba con una organización eficiente, esto originado por la falta de ordenanzas navales apropiadas. La sección de Marina del Ministerio de Guerra y Marina había absorvido casi por completo las funciones de la Comandancia General, lográndo con ello la politización de la misma. La Mayoría de Ordenes de Marina no tenía el personal necesario en cantidad y calidad. En lo administrativo, no se contaba con un verdadero arsenal naval, y no existían fuerzas de marina (Personal Logístico y de Infantería de Marina). Debido a que la Mayoría de Ordenes de Marina estaba inadecuadamente atendida, no se pudieron concebir planes de desarrollo institucional, estratégicos, operati-vos o tácticos. La Escuadra contaba con un número suficiente de jefes, pero insuficiente de oficiales subalternos. Faltaban totalmente a bordo de los buques de la Escuadra, los guardiamarinas, al ser suprimido dicho cuerpo en el año 1870. El servicio de máquinas era atendido en su mayor parte por extranjeros. No se poseía un cuerpo de ingenieros nacionales. Se carecía igualmente de una inspectoría de máquinas, por lo que el estado de la maquinaría naval de los buques era deplorable. El servicio de cirugía era poco eficiente ya que los cirujanos eran contratados por un corto tiempo y eran mal remunerados. El sistema de contabilidad era defectuoso. Se notaba especialmente una falta muy importante de contramaestres y guardianes, debido a que había sido clausurada la Escuela de Grumetes. Era de extrema urgencia y esencial la formación de un cuerpo de condestables y artilleros prácticos. La Escuadra carecía completamente de estos individuos para el servicio de la artillería de a bordo y esta labor era encomendada a aquellos que se hacían más aparentes para tal objeto a pesar de su ignorancia.

Causas

La causa principal fue la invasión y conquista del litoral boliviano por parte de Chile, estado que tenía como principal objetivo estratégico el posesionarse de las enormes reservas salitreras, inicialmente de Bolivia y posteriormente de Perú.

Pretextos

El tratado secreto de alianza defensiva entre Bolivia y el Perú, firmado en 1873 y que Chile lo consideró como una agresión geopolítica. Igualmente, pretexto fue la supuesta intransigencia comercial de Bolivia hacia Chile, en razón al impuesto al salitre que el primero gravaba a las empresas comerciales del segundo.

Teatro de Operaciones

a.- Terreno: Océano Pacífico Sur.

b.- Clima: de una manera general existen condiciones climatológicas limitantes por presencia de fuertes temporales al sur de Valparaíso. Condiciones favorables prevalecen normalmente hacia el norte de dicho puerto.

Fuerzas Beligerantes

a.- Fuerzas Amigas

1.- Comando: El director supremo de la Guerra fue el general Mariano Ignacio Prado, quien a la vez ejercía el Comando General del Ejército. Poseía como órgano de asesoría una especie de Gabinete de Guerra, mezcla de concejo de ministros y personas notables de Lima. A estas reuniones acudían jefes militares y hasta periodistas. Desde este pseudo-órgano asesor emanaban las directivas o directrices estratégicas por alcanzar en los dominios políticos, social, económico y militar. Este último abarcaba los objetivos estratégico-operativos para las fuerzas de tierra y mar. Inicialmente este órgano funcionaba a puerta abierta y a las reuniones asistían hasta curiosos sin el menor arte ni beneficio, lo que nos da una clara idea del grado de necedad e irresponsabilidad con que se manejaban las principales autoridades de la época. El comando táctico naval, a pesar de la oposición del capitán de navío Grau, estuvo dividido o fraccionado desde el inicio, en tres divisiones navales. Divisiones basadas en características de velocidad de las naves componentes. Aquello fue un gravísimo error, tanto estratégico como táctico, debido a que evitó que se lograra la concentración en el lugar y momento oportuno a fin de disputar la decisión en el mar. Grau siempre luchó por conseguir esto y en las condiciones más favorables para la escuadra peruana.

2.- Tropas

(a) Ejército: el Ejército de Operaciones del Sur peruano-boliviano.

(b) Marina

i. Escuadra de Operaciones:
1ª División Naval: *Huáscar* e *Independencia*
2ª División Naval: *Unión* y *Pilcomayo*
3ª División Naval: *Manco Cápac* y *Atahualpa*
Flotilla de Auxiliares: *Limeña, Chalaco, Talismán* y *Mayro*

ii. Batallones Navales
Unicamente existían pequeños destacamentos como guarnición a bordo de los buques.

3.-Efectivos

(a) Ejército: aproximadamente 16,000 hombres (65% peruanos, 35% bolivianos).
(b) Marina: aproximadamente 2,000 hombres entre personal de a bordo y tierra.

b.- Fuerzas Enemigas

1.- Comando perfectamente unificado:

Presidente de la República	Aníbal Pinto
Director de la Guerra	Rafael Sotomayor, ministro de Guerra y Marina.
Com. Gral. Marina	contralmirante Juan Williams Rebolledo, posteriormente el capitán de navío Galvarino Riveros.
Com. Gral. Ejército	general Sotomayor.

2.- Tropas

(a) Ejército: aproximadamente 14,500 hombres (varias divisiones, 40 piezas de artillería y varios escuadrones de excelente caballería) al inicio de la campaña marítima.

(b) Marina

i. Escuadra de Operaciones: *Blanco Encalada, Cochrane* (blindados), *Chacabuco y O'Higgins* (corbetas), *Covadonga, y Esmeralda* (cañoneras). Además contaban con una excelente

flotilla de auxiliares, tanto en calidad como en cantidad, los mismos que durante el conflicto fueron artillados.

ii. Batallones Navales: contaban con varios regimientos navales preparados para realizar operaciones anfíbias y de defensa de costas.

3.- Efectivos

(a) Ejército: aproximadamente 20,000 hombres al final de la campaña naval e inicio de las operaciones terrestres.
(b) Marina: aproximadamente 5,000 hombres entre personal de a bordo y tierra e infantería de marina.

Planes de Operaciones

a.- Fuerzas Amigas

1.- Concepción Estratégica Nacional: La concepción político-estratégica fue mantener la integridad territorial en la frontera sur, recuperar los territorios del litoral boliviano y restablecer la influencia peruana en la región, a fin de mantener o restablecer el equilibrio geopolítico en el cono sur del continente.

2.- Concepción Estratégico Militar
(a) Continental y marítima puras e igualmente defensivas.
(b) Retención de las áreas vitales de Arica y Tarapacá.
(c) Desfase entre las concepciones estratégicas terrestres y marítimas demostrándose total desconocimiento del centro de gravedad estratégico y por lo tanto de la guerra, que es el mar.
(d) Inexistencia de maniobra estratégica de conjunto en el Teatro de la Guerra, lo que originó una serie de acciones operativas no relacionadas en espacio y tiempo.

3.- Concepción Estratégico-Operativa
(a)Terrestre
i. Operaciones a conducir en la costa, sin planes para conducir posteriormente operaciones en la sierra.
ii. Espera estratégico-operativa otorgando la iniciativa al enemigo.
iii. Movilización y despliegue de dos grandes fuerzas operativas, una en la zona de Iquique, en el departamento de Tarapacá, y la otra en Arica, en el departamento de Tacna.
iv. Conversión del puerto de Arica en el centro de operaciones avanzado del Perú, debido principalmente a que era la rada más cercana a la capital de Bolivia, lo que convirtió al citado puerto en el nexo estratégico de ambos aliados.

v. Defensiva y orientada a la defensa de costa primordialmente.

(b) Marítima

i. Marítima Pura.
ii. Ofensiva-defensiva.
iii. Iniciativa estratégica.
iv. Negación del control del mar.
v. Ataque a las áreas marítimas estratégicas del enemigo y protección de las propias.

4.- Concepción Táctica

(a) Terrestre

i. Planes tácticos basados en la máxima explotación de la capacidad de la infantería.
ii. Máximo empleo de las guerrillas o montoneros para la cobertura, vigilancia y reconocimiento terrestre.
iii. Máxima economía de los medios.

(b) Marítima

i. Agrupamiento de los medios de acuerdo a sus características y posibilidades.
ii. Máximo empleo de la velocidad.
iii. Máxima explotación de la movilidad.
iv. Máximo empleo de las plazas fuertes y de las baterías flotantes en conjunción.
v. Máxima iniciativa táctica.
vi. Máximo empleo de medios especiales (torpedos, minas navales, etc.).
vii. Enfrentamiento sólo ante fuerzas inferiores.

5.- Logística

(a) Terrestre

i. Dependencia casi total del mar, como vía principal de abastecimiento.
ii. Puerto de Arica convertido en centro de acopio y distribución de los medios logísticos aliados, pasando a ser la aorta del ejército de operaciones peruano-boliviano, único punto de unión entre ambos países y también única comunicación de sus esfuerzos de guerra. Por lo tanto Arica era el centro de gravedad del dispositivo terrestre.
iii. Máximo empleo de las pocas vías férreas existentes.
iv. Máximo empleo de los escasos recursos locales.

(b) Marítima

i. Sólo se contaba con medios de reparaciones mayores en el puerto del Callao y de reparaciones menores en el puerto de Arica.

ii. No existía en el Callao un arsenal donde se conservase el material de guerra de la Escuadra, sus repuestos navales y donde las fuerzas de marina reunidas y disciplinadas permaneciesen listas para embarcarse en caso dado. Unicamente existía una factoría naval, la que era responsable de efectuar las reparaciones navales, pero que se hallaba muy limitada por falta de todo tipo de medios.

iii. La principal vía de abastecimiento era el Itsmo de Panamá. La vía del Cabo de Hornos se hallaba bloqueada por Chile, que posteriormente también bloqueó la ruta a Panamá.

b.- Fuerzas Enemigas

1.- Concepción Estratégica Nacional: conquistar las áreas vitales del sur del Perú (Tarapacá y Arica) y oeste de Bolivia (Atacama) y obtener las riquezas naturales de ambos países para incrementar su potencial de desarrollo a fin de lograr la hegemonía en el Pacífico Sur sudamericano.

2.- Concepción Estratégica Militar: fue continental con envolvimiento marítimo, materializada mediante la conquista de las áreas vitales y áreas marítimas estratégicas del Teatro de la Guerra en la forma más rápida y económica posible, concediendo la máxima importancia al aspecto ofensivo a fin de preservar en lo posible los potenciales económicos y militares del país.

3.- Concepción Estratégica Operativa:

(a) Terrestre: operación anfibia en el Teatro de Operaciones Sur del Perú, con Pisagua como objetivo anfibio, para posteriormente ejecutar una estrategia operativa de posición central o por líneas inferiores, en razón a que el citado puerto dividía en dos partes a las fuerzas peruanas, las que, al no contar con el control del mar o al menos superioridad marítima local, no podrían apoyarse mútuamente o reunirse.

(b) Marítima: ataque y destrucción sorpresiva de la escuadra peruana en su base del Callao, caso contrario bloqueo de la misma en dicho puerto con lo que se conseguiría su neutralización. Objetivo principal, el control del mar y dominio de las áreas marítimas estratégicas.

4.- Concepción Táctica

(a) Terrestre

i. Planes tácticos basados en la máxima explotación de las posibilidades de su artillería y caballería.
ii. Máxima explotación de los relativamente modernos y sofisticados medios a su disposición.
iii. Máximo empleo de la iniciativa (no cumplido).
iv. Máxima explotación de su superior movilidad.

(b) Marítima

i. Máxima concentración de sus medios (sólo cumplido a cabalidad en Angamos, el 8 de octubre de 1879).
ii. Máxima explotación de los bloqueos a fin de forzar a la escuadra peruana a combatir en inferioridad de condiciones y así obtener la decisión en el mar.
iii. Máxima explotación de su ventaja en tonelaje total, número de naves y cañones a flote, desplazamiento máximo de sus naves, espesor de blindajes, edad de las naves y modernidad de sus elementos.
iv. Máxima explotación de su superior calidad de personal (no existente).

5.-Logística

(a) Terrestre

i. Máxima explotación de su preparación antelada para la campaña.
ii. Vía principal de abastecimiento: el mar.

(b) Marítima

i. Máxima explotación de la superior capacidad logística por intermedio de su excelente flotilla de auxiliares y de su eficiente astillero en Valparaíso.
ii. Vía principal de abastecimientos: el cabo de Hornos.

Acciones Preliminares

a.- Combate de Chipana (12-04-1879)

1. 2ª División Naval Peruana (*Unión* y *Pilcomayo*) vs. *Magallanes*
2. Se dispararon unos 20 tiros de cañón entre ambos bandos, con una efectividad promedio de 0%.
3. La *Magallanes* efectuó un repliegue táctico por inferioridad numérica.
4. Los estopines de los cañones de la *Unión* fallaron, hubo que utilizar

fósforos. Los tubos de las calderas reventaron por docenas. Entró agua a las hornillas. De las 25 libras de presión que normalmente debía levantar el vapor, sólo podía alcanzarse 16.

b.- Transporte del Ejército de Operaciones del Sur

1. Convoy de guerra escoltado por la 1ª División Naval peruana, al mando del comandante Miguel Grau y conduciendo al presidente del Perú y director supremo de la Guerra general Mariano Prado.

Desarrollo de las Operaciones

a.- Combates realizados entre abril y octubre de 1879

1.- Combate de Iquique (21-05-1879)

(a) 1ª División Naval Peruana
- *Huáscar* vs *Esmeralda*
- *Independencia* (hundido)
- *Covadonga* (se replegó)

(b) *Esmeralda* y *Covandonga* bloqueaban el puerto de Iquique, los buques peruanos tenían la orden de hundir a ambos buques y luego proseguir a Antofagasta y hundir a los transportes chi-lenos.

(c) *Huáscar* durante 3 horas 50 minutos de combate efectuó 47 tiros con cañones de 300 libras y 500 tiros de rifle y cañón gatling. Tuvo que emplear tres veces el espolón y hundió finalmente a la *Esmeralda* que a su vez trató de repeler los ataques. *Huáscar* logró un grado de efectividad de sus tiros del orden del 1% y la *Esmeralda* del 3%.

2.- Combate de Antofagasta (26-06-1879)

(a) *Huáscar* vs *Itata*

El buque peruano efectuó algunos disparos de artillería cuya efectividad fue 0%.

(b) *Huáscar* vs *Covadonga* y baterías de costa.

Buque peruano efectuó 16 tiros de 300 libras y 8 de 40 libras, cuya efectividad fue 1.5%. Los chilenos efectuaron 80 tiros cuya efectividad fue 2.5%.

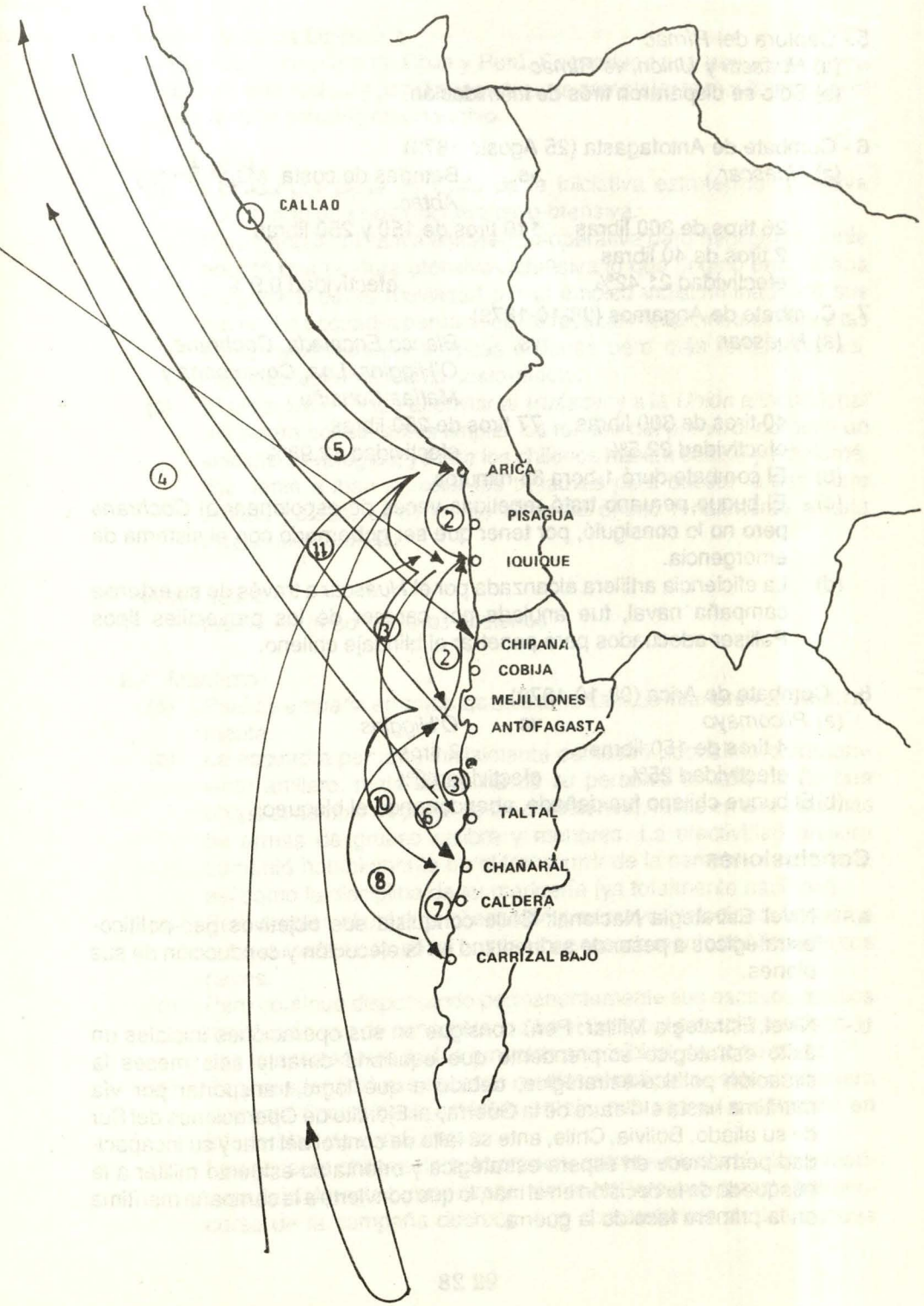
3.- Combate de Huanillos (02-06-1879)

(a) *Huáscar*	vs	*Blanco Encalada* y *Magallanes*
7 disparos de 300 lbs.		8 disparos de 250 libras
efectividad 0% (cortos)		efectividad 0% (largos)

4.- Combate de Iquique (10-07-1879)

(a) *Huáscar*	vs.	*Matías Cousiño, Abtao, Magallanes* y *Cochrane*
12 tiros de 300 libras		7 tiros de 250 libras
efectividad 2%		efectividad 14.28%

CAMPAÑA MARITIMA PERUANA ABRIL - OCTUBRE 1879



5.- Captura del *Rímac*
(a) *Huáscar* y *Unión*, vs *Rímac*
(b) Sólo se dispararon tiros de intimidación.

6.- Combate de Antofagasta (25 Agosto 1879)

(a) *Huáscar*	vs.	Baterías de costa, *Magallanes* y *Abtao.*
26 tiros de 300 libras 2 tiros de 40 libras efectividad 21.42%		110 tiros de 150 y 250 libras efectividad 0.9%

7.- Combate de Angamos (08-10-1879)

(a) *Huáscar*	vs.	*Blanco Encalada, Cochrane, O'Higgins, Loa, Covadonga* y *Matías Cousiño.*
40 tiros de 300 libras efectividad 22.5%		77 tiros de 250 libras efectividad 12.98%

(b) El combate duró 1 hora 35 minutos
(c) El buque peruano trató repetidas veces de espolonear al *Cochrane* pero no lo consiguió, por tener que ser gobernado con el sistema de emergencia.
(d) La eficiencia artillera alcanzada por el *Huáscar* a través de su extensa campaña naval, fue anulada por carecer de los proyectiles tipos Palliser adecuados para penetrar el blindaje chileno.

8.- Combate de Arica (08-10-1879)

(a) *Pilcomayo*	vs	*O'Higgins*
4 tiros de 150 libras efectividad 25%		2 tiros efectividad 0%

(b) El buque chileno fue dañado, abandonando el bloqueo.

Conclusiones

a.- Nivel Estrategia Nacional: Chile conquista sus objetivos geo-político-estratégicos a pesar de su ineptitud en la ejecución y conducción de sus planes.

b.- Nivel Estrategia Militar: Perú consigue en sus operaciones iniciales un éxito estratégico sorprendente que equilibrió durante seis meses la situación político-estratégica, debido a que logró transportar por vía marítima hasta el Teatro de la Guerra, al Ejército de Operaciones del Sur de su aliado, Bolivia. Chile, ante su falta de control del mar y su incapacidad permanece en espera estratégica y orienta su esfuerzo militar a la búsqueda de la decisión en el mar, lo que convierte a la campaña marítima en la primera fase de la guerra.

c.- Nivel Estrategia Operativa

1.- Terrestre: por parte de Chile y Perú. Se produce una pausa operativa que es aprovechada por el segundo para completar la movilización y el despliegue estratégico-operativo.

2.- Marítima

(a) Pérdida por parte de Chile de la iniciativa estratégico-operativa adoptando una postura defensivo-ofensiva.

(b) Perú ganó la iniciativa estratégico-operativa pero negligentemente adoptó una postura ofensivo-defensiva lo que originó una merma progresiva de su movilidad por el empleo indiscriminado de sus naves. La escuadra peruana debió realizar menos incursiones a las áreas marítimas estratégicas chilenas pero más remunerativas, logrando así un máximo costo-efecto.

(c) El presidente Prado al enviar al *Huáscar* y a la *Unión* a incursionar a Valparaíso, sin antes limpiar los fondos del primero, cometió un suicidio estratégico, ya que los chilenos habían cedido ya diplomáticamente e iban a iniciar las tratativas para buscar la paz entre ambos países. El almirante Grau se opuso tenazmente a esta insensata incursión.

d.- Nivel Táctico

1.- Terrestre: no hubo mayores acciones

2.- Marítimo

(a) Perú se empeña en combate sólo ante fuerzas inferiores cualitativamente.

(b) La escuadra peruana inicialmente demostró pobrísimo entrenamiento artillero, mala disciplina de su personal subalterno (lo que obligó al cambio de parte de las dotaciones), fallas en sus sistemas de armas de grueso calibre y menores. La efectividad artillera aumentó notablemente en el transcurrir de la campaña marítima, así como la disciplina de su marinería (ya totalmente nacional).

(c) Perú emplea al máximo el espolón y su mayor velocidad, la misma que fue mermando, por el empleo innecesariamente continuo de sus naves.

(d) Perú continuó dispersando permanentemente sus escasos medios navales en vez de concentrarlos en el tiempo y espacio precisos, lo que le acarreó resultados funestos previsibles y a corto plazo.

(e) Perú desperdició sus escasos medios al obligar a estos de manera indirecta (incursiones estériles en algunos casos) a combatir en inferioridad de condiciones.

(f) La escuadra chilena demostró pobre entrenamiento táctico y marinero, inicialmente buen entrenamiento artillero que durante el transcurso de la campaña decrece. Los comandantes de los buques

chilenos en su gran mayoría demostraron gran incapacidad táctica con las honrosas excepciones del capitán de navío Galvarino Riveros y del de fragata Arturo Prat.

e.- Logística

1.- Terrestre: Perú no mejora su sistema logístico, por el contrario lo recarga, satura o no lo utiliza en determinados casos.

2.- Marítima

(a) Perú, en razón del empleo irracional e indiscriminado de sus medios, los va desgastando a un ritmo mayor al grado de reposición de los mismos.

(b) Perú, al perder el control sobre sus áreas marítimas estratégicas, ve anulado su esfuerzo de guerra, al perder la línea de comunicación con el istmo de Panamá, lo que equivalía a perder toda comunicación con Estados Unidos y Europa. Es en estos momentos cuando la guerra se pierde.

Conclusión General

Si bien es cierto que la historia no se repite, en ciertas ocasiones las condiciones sociales, económicas y políticas en que se desenvuelve una nación son muy semejantes a otras acaecidas en épocas pasadas. Tal es el caso de nuestro país en el actualidad. Las condiciones del Perú y sus vecinos son muy parecidas a las del siglo pasado. Indudablemente los Institutos Armados peruanos se han profesionalizado y tecnificado tremendamente constituyendo actualmente un factor de poder nacional y no de debilidad como antaño. Pero la situación geopolítica y estratégica ha variado de una posición de equilibrio con respecto a nuestros vecinos, a una posición evidentemente desfavorable, esto debido principalmente al fenómeno subversivo. Expresión ultra secreta, radical y despiadada de un grupo socialmente auto-marginado, producto de nuestro inadecuado e insensato sistema socio-económico. Sendero Luminoso contra todo pronóstico, está conduciendo una lucha por el poder como principal objetivo político, mediante una estrategia empleada también por los realistas en la Campaña de Puertos Intermedios, en la Guerra por la Independencia, y por el mariscal Cáceres durante la Campaña de La Breña, con buenos resultados para ellos.

El centro de gravedad geoestratégico del Perú fue y sigue siendo la Cordillera de los Andes, que igualmente es el eje geo-político del continente sudamericano. Así lo comprendieron magistralmente los incas, luego los españoles y posteriormente el genial mariscal del Perú, Ramón Castilla. Quien domina los Andes domina el Perú y América del Sur. Nuestro país sería inconquistable, si los peruanos ubicáramos nuestras industrias militares estratégicas en la Sierra,

pudiendo de esa forma y por líneas interiores batir a cualquier invasor. Adoptar tal medida sería el mejor medio disuasor para cualquier vecino ambicioso. Desgraciadamente ésto también lo saben nuestros vecinos y Sendero Luminoso.

Si las Fuerzas Armadas no logran expulsar a Sendero de nuestros Andes, la situación estratégica militar se agravará con resultados imprevisibles para todos nosotros. Demás está decir que nuestros vecinos ven con alarma la situación actual y existe la posibilidad de que en determinado momento tengamos que combatir simultáneamente en tres frentes.

Sirvan mis palabras como clarinada de alerta y como acción para producir una reacción sana, sensata y lógica. Rarísimas veces en nuestra historia los peruanos hemos reaccionado favorablemente a una crítica. Por eso llegamos al punto donde nos encontramos; si alguien maliciosamente me preguntara por una solución, diría que nadie tiene la respuesta y que sólo mediante un análisis serio de las mentes más preparadas del país, en los diferentes campos de la actividad, se podría obtener una salida para el Perú. De una cosa sí estoy completamente seguro: si cometemos el error, debemos todos tener la absoluta certeza que será el último.

BIBLIOGRAFIA

Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú*, Lima 1966.

Bulnes, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*, Valparaíso 1911-1919, 3 vols.

Caivano, Tomás. *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, Lima 1976, 2 vols.

Centro Naval del Peru, *Correspondencia General de la Primera División Naval bajo el mando del Contralmirante Miguel Grau, 1879.* Callao1978.

Centro Naval del Perú, *Homenaje al Almirante Miguel Grau*, Callao 1984.

Ekdhal, Wilhers. *Historia Militar de la Guerra del Pacífico 1879/1883*, Santiago 1917-1919, 3 tomos.

López, Jacinto. *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*, Lima 1978.

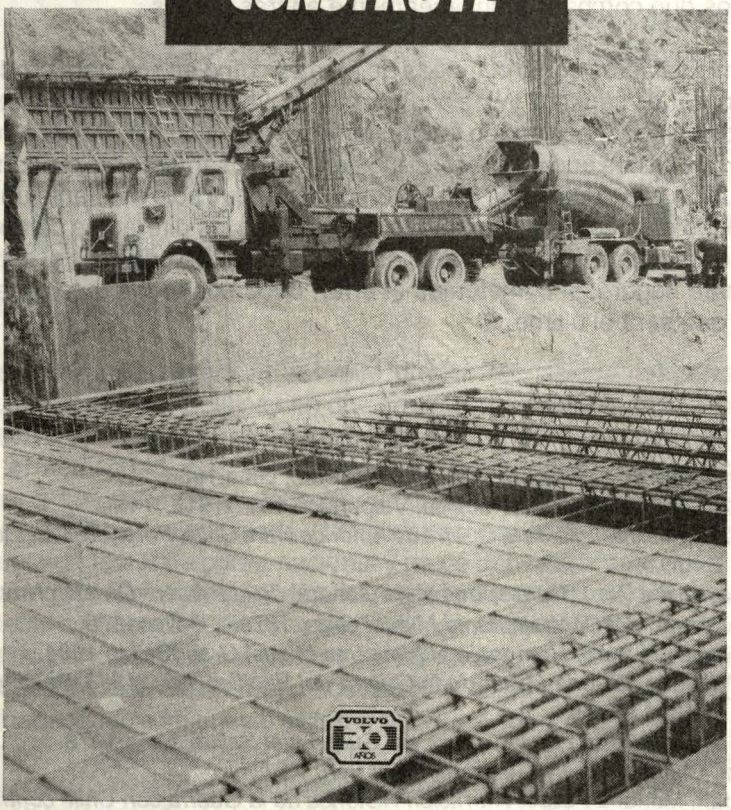
Markham, Clements L. *La Guerra entre el Perú y Chile*,

Paz Soldán, Mariano Felipe. *Narración Histórica de la Guerra con Chile contra el Perú y Bolivia*, Buenos Aires 1884.

Vegas, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, Lima 1981.

Vicuña Mackena, Benjamín. *Historia General de Chile*, Santiago 1881.

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

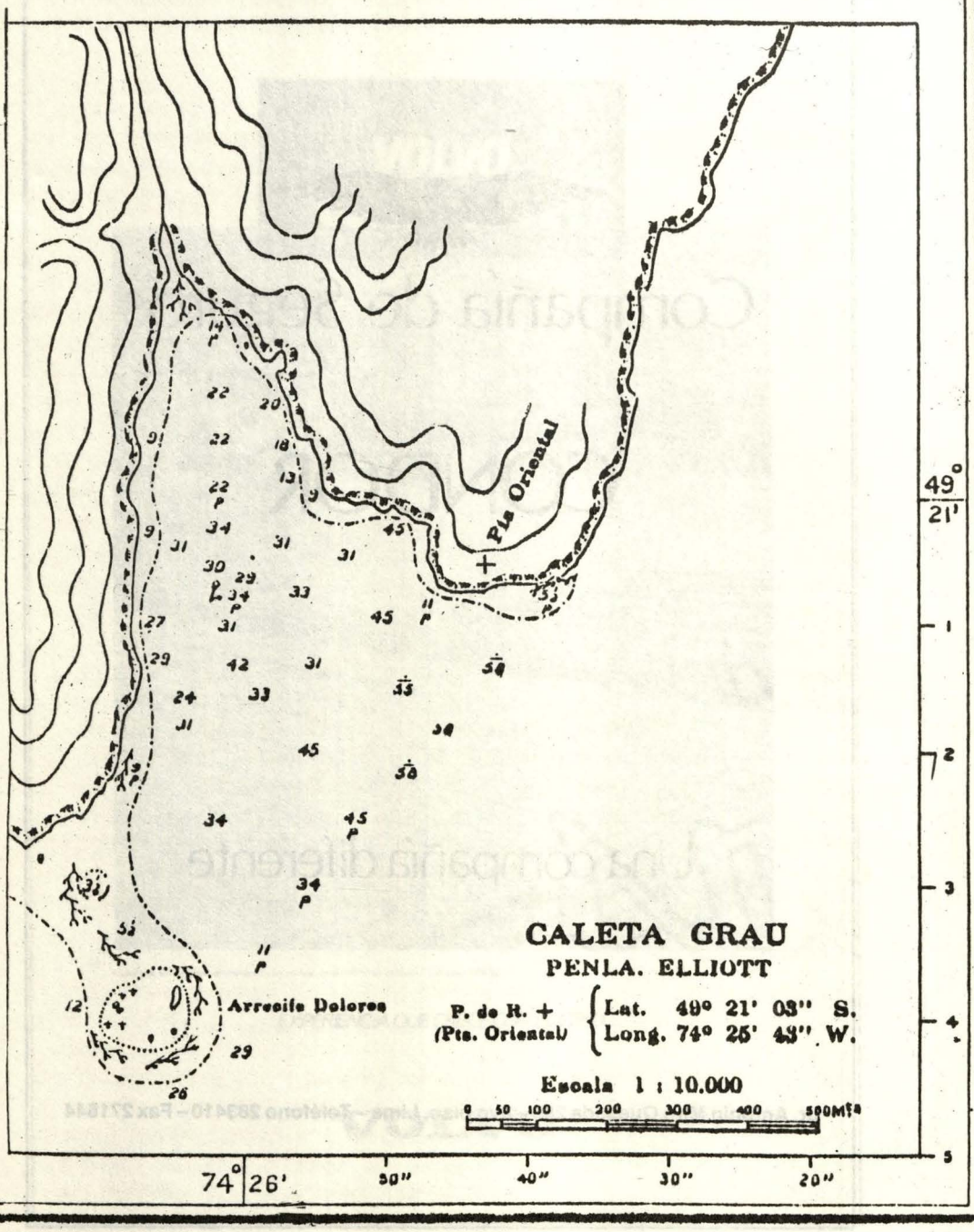


Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

Jr. Antonio Miro Quesada 260 – 8vo piso, Lima – Teléfono 283410 – Fax 271644


Pta Oriental
Arrecife Dolores
CALETA GRAU
PENLA. ELLIOTT
P. de R. +
(Pta. Oriental)
Lat. 49° 21' 03" S.
Long. 74° 25' 43" W.
Escala 1 : 10.000
0 50 100 200 300 400 500Mts
49° 21'
74° 26'
50"
40"
30"
20"

Caleta Grau al sur de Chile

Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado

No habrá sol renovado en las aguas del sur
no habrá tiempo, ni viento rodando entre las piedras
¡ah! tu muerte ilustrada, de estrellas esenciales

"Conocimiento de Grau"
Luis Carnero Checa (poeta piurano)

En latitud 49 grados, 21 minutos y 03 segundos sur, y longitud 74 grados, 25 minutos y 43 segundos oeste, se ubica en el lado sur oriental de la peninsula Elliot, cerca de Punta Graves, la caleta Grau. Figura en las cartas números: 900-906-910-917 y 941, editadas por el Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile y tiene, según lo especifica el *Derrotero de la costa de Chile*, volumen III, que comprende desde el Golfo de Penas hasta la boca occidental del Estrecho de Magallanes, un ancho en la entrada de tres cables* y, aproximadamente, 670 yardas de distancia entre la boca y el límite en el seno de la bahía.

La profundidad en caleta Grau es de 100 pies en el fondeadero y el fondo es de piedra. En zonas aledañas al fondeadero, la profundidad varía entre 90 a 60 pies en promedio.

En la proyección de la punta suroeste de entrada a la caleta Grau y a la distancia de 250 yardas, se halla el arrecife Dolores que tiene 100 yardas de extensión y está virtualmente unido a la península Elliot por una restinga de rocas. Sólo parte del arrecife queda visible durante la pleamar.

¿Por qué existe una caleta con el nombre del almirante Miguel Grau y cerca a ella un arrecife con el de su esposa Dolores en esa zona de la Patagonia occidental chilena? La respuesta tiene una componente digamos genérica y otra, más específica. En lo que atañe a la primera, es del caso relevar que en Chile el respeto y reconocimiento a quien fuera noble contendor, comandante del monitor *Huáscar*, es notable. En el frontis del monumento al comandante Arturo Prat, que se alza en Santiago, figura el integro de la carta que el

---

* *Un cable es la décima parte de una milla náutica*

comandante Grau dirigiera a doña Carmela Carvajal de Prat, esposa de Arturo Prat el 2 de junio de 1879 desde Pisagua, y que ella, a su vez, respondiera el 1º de agosto del mismo año, desde Valparaíso. Importa asimismo saber que en Santiago y otras ciudades chilenas, existen calles con el nombre Miguel Grau y que a bordo del *Huáscar*, en Talcahuano, se perciben constantemente referencias y homenajes a quien fuera inolvidable y noble jefe naval peruano. En el día de la Armada de Chile, que es el 21 de mayo, efeméride del combate naval de Iquique, Grau es también homenajeado, con el capitán Arturo Prat, en el puerto de Valparaíso, en la capital y diversos lugares de la república.

En lo que atañe a la respuesta más específica acerca del nombre de la caleta Grau, ello es así: el oficial de la marina chilena, don Oscar Viel tuvo a su mando la corbeta *Chacabuco* durante la guerra del Pacífico, era casado con doña Manuela Cavero y Núnez, hermana de Dolores Cavero y Núñez, esposa esta última de Miguel Grau. El parentesco familiar, a lo que parece, se había ahondado mucho afectivamente y los concuñados eran también compadres. El cuarto hijo de Miguel Grau, llamado Ricardo Florencio fue apadrinado por el comandante Viel y por doña Manuela, a quién Grau afectuosamente llamaba Manonga. En una carta fechada en Iquique el 3 de setiembre de 1879, es decir, prácticamente a un mes del combate de Angamos, Miguel Grau dice a su cuñada, a quién trata de "queridísima hermana":

> "Te aseguro (...) que cada día estoy más contrariado por no verle todavía un término a esta guerra que yo siempre he considerado y considero hoy mismo como fratricida"

Como en el teatro de operaciones se hallaban tanto el *Huáscar* como la *Chacabuco*, Grau comprendía, como sin duda Viel, que la posibilidad de un enfrentamiento era alta y que en caso que ello se produjera habría entonces que hacer abstracción del lazo familiar y pelear al todo o nada en demanda de un resultado favorable a los colores enarbolados en los mástiles. Así lo entiende Grau y dice en su carta:

> "Quiera el cielo, que hasta ahora nos ha oído, que no se llegue a realizar lo que tú tanto has temido, con justicia, pues para mi sería la desventura más grande que pudiera ocurrirme en esta campaña".

El afecto de Oscar Viel por Miguel Grau, tiene valedera muestra una y otra vez. Así y pocos días después del combate de Angamos dispone que los restos de su concuñado que estaban sepultados al lado de los cuerpos del capitán de corbeta Elías Aguirre Romero y el teniente primero Diego Ferré Sosa, en Mejillones, sean conducidos a Valparaíso, comisión que es realizada por personal del crucero *Blanco Encalada*. Posteriormente desde Valparaíso, el hermano político del comandante Oscar Viel, señor Carlos Moneri,* conducirá

* Revista de Marina, *noviembre-diciembre 1987, p. 271.*

el 26 de octubre de 1879 los restos del comandante del *Huáscar* para, por encargo y voluntad de Oscar Viel, depositarlos en el cementerio general de Santiago, en el mausoleo de la familia Viel. Este mausoleo lo había erigido Oscar Viel para los restos de sus padres, en ese lugar, en una caja de madera de 43 cms. de largo por 28 de ancho y 30 de alto, interiormente forrada en plomo, quedaron depositados por casi once años, hasta que el crucero *Lima* los trasladó al Perú, el 28 de junio de 1890. Paradójicamente, la nueva tumba de Grau sería también lugar de transitoria estadía: el mausoleo del mariscal Ramón Castilla entre 1890 y 1908. En la Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico en hermoso catafalco de mármol, yace aquella tibia de la pierna derecha del gran comandante, desde el 8 de setiembre de 1908.

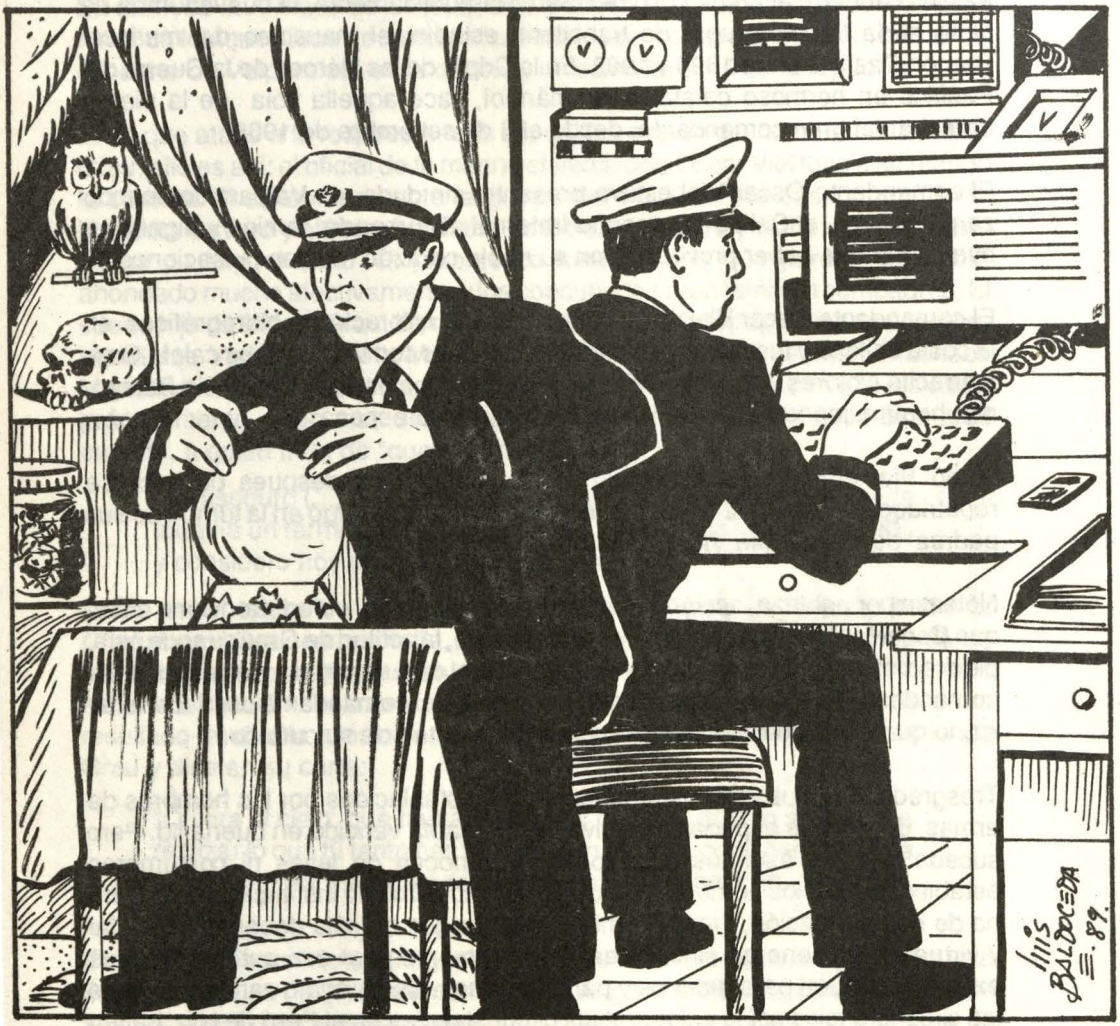
El comandante Oscar Viel estuvo presente, sin duda, en Valparaíso cuando zarpó la *Lima* al Callao y su cariño fraternal al compadre, amigo y dignísimo rival, tiene que haber provocado en su noble corazón rápidas pulsaciones.

El comandante Oscar Viel realizó importantes exploraciones hidrográficas en la costa chilena y fue suya la iniciativa de bautizar con los nombres caleta Grau y arrecife Dolores aquellos accidentes geográficos en esa zona de la Patagonia, homenajeando así a un héroe del mar y a su esposa.

Murió Viel el 5 de setiembre de 1894, cuatro años despues de haberse repatriado los restos de Grau, que él piadosamente albergó en la tumba de sus padres: don Benjamín Viel y doña Luisa Toro.

Nobleza por nobleza, acción y consecuencia, ejemplo y virtud. Conviene saber que Oscar Viel había aprendido, cercanamente, la actitud de Grau cuando éste, pidió a doña Manuela Cavero y Núñez de Viel que entregara a la esposa del comandante Prat la espada, prendas y objetos del comandante de la *Esmeralda*, lo que ella hizo en cumplimiento de la voluntad de su cuñado.

Trasgredió Grau usos y costumbres antaño establecidos por los hombres de armas, devolvió la espada de un rival al que había vencido en buena lid. Pero sucede que los espíritus superiores no conocen de leyes ni costumbres establecidos por los hombres comunes. Y Grau, símbolo institucional y columna de nuestra nación, fue un hombre superior que no sólo debemos recordar y virtualmente venerar, sino imitar, modestamente pero con autenticidad; es exigencia natural para marinos y para peruanos. Es mandato cardinal cuando las circunstancias así lo exigen. Y las circunstancias en el Perú de hoy, hacen que debamos, dramáticamente, es verdad, aferrarnos a nuestros valores nacionales, que están allí para fortalecernos, pero con la condición de que seamos sacrificados, fuertes y dignos del legado. No hay otra manera de homenajear sin caer en lo vácuo.


Luis
BALDOCEDA
89.

Planeamiento a largo plazo. ¿Adivinanza o pronóstico?

Capitán de Navío Armando Echeandía Luna

Esto no es el final, ni siquiera el comienzo del final, pero si el final del comienzo.

Winston Churchill

Un planeamiento de largo plazo requiere necesariamente analizar el comportamiento de ese mundo, extraño, que es el futuro. Muchas veces, al analizar alguna situación y pretender avaluar potenciales alternativas, nos enfrentamos ante una pregunta clásica ¿que pasará mañana, el próximo año, los próximos 10 años? Esta pregunta ha cautivado al ser humano desde tiempos remotos y se desarrollaron métodos, algunos esotéricos (oráculo de Delfos, oráculo del Rímac), otros perceptivos (extra-sensorial perceptión ó ESP) y, también, algunos métodos científicos. Sobre estos últimos trata el presente artículo.

Que tan incierto e impredecible es el futuro?
En primer lugar, habría que tener en cuenta algo de comportamiento probabilístico. Difícilmente encontraremos una situación de absoluta certeza, es decir, aquella donde estemos 100% convencidos de lo que va a ocurrir; pero, si así lo fuese, diríamos que la probabilidad de ocurrencia del evento es 1, que la situación es muy estable u ordenada, que la entropía o grado de desorden es cero y que el riesgo es también cero.

Existen otros casos donde no sabemos lo que va a ocurrir pero tenemos elementos de juicio que permiten asignar una probabilidad de ocurrencia; en este caso aplicaríamos seguramente conceptos tales como valor esperado, distribución probabilística, medias, desviaciones, etc. Aquí se puede calcular cuán estable u ordenada es la situación y su entropía y, obviamente, podemos calcular el riesgo.

Hay otras situaciones donde no sólo no sabemos lo que va a ocurrir, sino que no tenemos, además, elementos de juicio como para asignar una probabilidad de ocurrencia; en este caso podemos, sin embargo, aplicar ciertos criterios según nuestra propia personalidad o de acuerdo a la naturaleza de la actividad o situación; así tenemos los criterios de maximizar beneficios, minimizar costos, asegurar el mínimo beneficio, minimizar el arrepentimiento, etc.

En segundo lugar, tenemos que distinguir entre el tiempo cronológico y el ciclo de repetición del fenómeno. Normalmente se ha asociado el nombre corto plazo a un período entre 0 y 1 año; mediano plazo a un período hasta 5 años y largo plazo a períodos más largos. Sin embargo, ¿cuál es el horizonte de planeamiento en una actividad de elevada entropía como es, por ejemplo, la Bolsa? El corto plazo es, a veces, minutos o, a lo más, días; por otro lado en un proyecto de irrigación o de forestación, el horizonte de planeamiento es muy largo, normalmente 20-30 años para el primero y arriba de 50 años para el segundo. Por lo tanto, el horizonte de planeamiento comprende el período en el cual se esperan interacciones entre el sistema y el medio ambiente o entorno y entre los elementos constitutivos del sistema.

Entonces ¿cómo hacemos para conocer el futuro, que a veces significa 50 años? ¿ Adivinanza? ¿ Percepción, feeling u olfato?

Bueno, hay algunos casos que han acertado; recordemos que, después de todo, en un elemento probabilístico, siempre hay alguna probabilidad de acertar, por pequeña que sea; pero sucede que a la historia le encantan los éxitos y no se registra la cantidad inmensa de personas que no acertaron.

¿Quiere decir que hay alguna forma para saber lo que va a pasar en el futuro?

Bueno, tampoco. Eso sí sería adivinanza o, mas técnicamente, sería reducir el problema a una situación de equiprobabilidad que, dicho sea de paso, es el método de Laplace en la teoría de la incertidumbre. Lo que sí se puede hacer es analizar el comportamiento histórico de las variables independientes históricamente y, de acuerdo a este comportamiento y a su inter-relación con la variable dependiente analizada determinar una predicción o pronóstico futuro y, de ahí, planear.

Necesitamos, entonces, tocar varios aspectos a continuación: estadística descriptiva e inferencia, teoría de sistemas y escenarios.

La estadística descriptiva parte de una colección de datos y comienza por analizar la forma de distribución (binomial, Peisson, normal, T, F, etc.) y calcular

algunas medidas tanto de tendencia central (media, mediana) como de dispersión (varianza, desviación estándar).

De acuerdo al tamaño de la muestra y al número de muestras, podemos inferir el comportamiento de la población mediante la inferencia estadística, utilizando, básicamente, los conceptos de confianza e hipótesis.

Todo lo anterior permite calificar el comportamiento de una variable determinada y, para sistemas muy simples, permite analizar los efectos en la variable dependiente mediante, por ejemplo, una regresión simple de la forma:

$$y = ax + b$$

Lamentablemente, el mundo real no es así de simple y, cuando menos, los fenómenos se presentan en una forma:

$$y = a1x1 + a2\,x2 + a3\,x3 + ... + b1 + b2 + b3 + ...$$

que ya tenemos que atacar mediante regresión múltiple.

Ahora, en una organización grande, como la Marina o el Perú, los sistemas no son de una sóla variable dependiente sino de muchas, donde cada variable dependiente es un objetivo sea institucional o nacional; más aún, las distintas variables dependientes se afectan o inter-relacionan entre sí, formando un complejo conjunto de inter-relaciones y, además, son afectadas por el medio ambiente o entorno que puede tener varios niveles de magnitud de afectación.

Así, lo más probable es que el sistema sea descrito por ecuaciones de la forma:

$$\begin{aligned} y1 &= f1(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \\ y2 &= f2(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \\ yi &= fi(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \\ ym &= fm(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \end{aligned}$$

donde, además,

$$\begin{aligned} x1 &= g1(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \\ x2 &= g2(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \\ xi &= gi(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \\ xn &= gn(x1, x2, \ldots, xj, \ldots, xn) \end{aligned}$$

que son las inter-relaciones dentro del sistema y

$$\begin{aligned} x1 &= h1(X1, X2, \ldots, Xp, \ldots, Xw) \\ x2 &= h2(X1, X2, \ldots, Xp, \ldots, Xw) \end{aligned}$$

$$xi = hi\ (X1, X2, \ldots, Xp, \ldots, Xw)$$
$$xn = hn(X1, X2, \ldots, Xp, \ldots, Xw)$$

donde X es el conjunto de variables que definen el entorno, o cada nivel de un entorno complejo, y donde este entorno se analiza en w variables.

Esta es una representación matemática genérica del problema y, para convertirla en específica se requieren varios pasos.

En primer lugar tenemos que definir el sistema y el medio ambiente. Medio ambiente es todo aquello donde aparece el problema o la situación que queremos cambiar o preservar y en donde vamos a medir el resultado de nuestras acciones. Sistema es aquello que tenemos bajo nuestro control y donde podemos accionar. Una vez definido el sistema y su entorno, debemos adoptar la estructura de análisis del sistema, esto es, determinar las variables dependientes, normalmente iguales a los objetivos, y las variables independientes e intervinientes; así mismo, debemos adoptar la estructura en la que se va a analizar el entorno en cada uno de sus niveles. En otras palabras, debemos definir cuáles van a ser las y's, las x's y las X's de los sistemas de ecuaciones anteriores.

El siguiente paso consiste en analizar las funciones matemáticas que describen el efecto de las variables independientes sobre las dependientes, es decir, especificar las funciones f's, g's y h's mediante diagramas causales y, en general, dinámica de sistemas.

Las inter-relaciones dentro del sistema y del entorno hacia el sistema, son analizadas en forma semejante, aunque, en función a lo complicado y extenso del entorno, normalmente hay necesidad de contar aquí con un equipo multidisciplinario incluyendo, seguramente, expertos en política, economía, sociología, psicología, etc. para la apreciación de los efectos y causas

A este punto y luego de un análisis muchas veces tedioso y complejo, se puede llegar a contar con el modelo matemático requerido.

Ahora hay que echar a andar las ecuaciones, es decir, tenemos que asignar valores a las x's (variables independientes del sistema) y a las X's (variables independientes del entorno) para obtener resultados en las y's (variables dependientes).

Las variables independientes del sistema han sido analizadas previamente mediante estadística descriptiva e inferencial y se ha verificado que afectan a la variable dependiente específica mediante un análisis de regresión y posterior correlación . *So far so good.*

Las variables independientes del entorno se analizan de forma semejante sólo que la mayoría de ellas no son de carácter cuantitativo sino cualitativo. ¿ Cómo analizar el factor cultura política? ¿Y la capacidad empresarial? ¿Qué tal el legado histórico? Tratar de simplificar la conversión cualitativa a cuantitativa puede producir gruesos errores que luego son arrastrados en este gigantesco problema. No hay una respuesta fácil a esta calificación de variables y cabe acudir a la experiencia, sólido conocimiento del tema, neutralidad y ..., aquí sí, mucho *feeling*.

Este casi moustruo que hemos armado debe comenzar a darnos valores para las diferentes variables dependientes o y's las cuales compiten entre sí por un conjunto de recursos escasos, derivando (¡finalmente!) en un problema de programación lineal para dar la óptima mezcla de objetivos (y's) dada la frontera de posibilidades de la institución y/o país.

Los valores asignados, sobre todo al entorno, pueden ser muchos según se analicen las distintas alternativas político-socio-económicas, por lo que normalmente se emplean los llamados escenarios, es decir, se plantean dos, tres o más situaciones que describen un entorno definido y, en base al cual, se asignan los valores a las X's.

Es así de difícil el planeamiento de largo plazo y, quien sabe, es la razón por la que se le utilice tan poco. Este planeamiento requiere, pues, de un sólido manejo matemático y de entender en forma profunda al sistema y su entorno y, una vez desarrollado, puede constituir una magnífica ayuda en la toma de decisiones de alto nivel. Ahora podemos entender lo que quería decir Churchill con aquello de que "ésto no es el final, ni siquiera el comienzo del final, pero sí es el final del comienzo".


Harinas
Cogorno
CALLAO
FLOR DE
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
Harina sin Preparar
Cogorno
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar

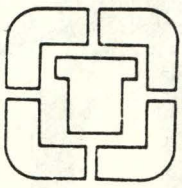
INVERSION + PRODUCCION = DIVISAS

Entre 1978 y 1987 Southern Peru aportó a la economía nacional nada menos que

US$ 2,571'974,000

(DOS MIL QUINIENTOS SETENTIUN MILLONES NOVECIENTOS SETENTICUATRO MIL DOLARES)

Y cada día, con el producto de las ventas del mineral, entrega al Banco Central de Reserva más de un millón de dólares que incrementan las reservas de divisas del Perú.



SOUTHERN PERU



Acción Cívica: un entendimiento

Teniente Primero S.N. (M.C.) Juan Incarroca Polanco

En los años 1986-1987 tuve la suerte de prestar servicios en la V Zona Naval como oficial de sanidad en el Hospital Naval de Iquitos. Fue la experiencia que adquirí en ese tiempo y lugar lo que motiva estas breves líneas.

La Filosofía, las teorías de la formación de la conducta con enfoques contemporáneos de los que podemos resaltar a Skinner, padre del Conductismo, Eysenck que nos ha enriquecido en el análisis de la Psicología Social; explican de alguna manera la evolución que yo he experimentado, en el entendimiento, en la praxis y en la esencia o espíritu de estas dos palabras: Acción Cívica.

En mis años de estudiante de Medicina se hablaba de hacer "Proyección a la Comunidad" por la Universidad, por los estudiantes, en el afán de conocer sus problemas y en nuestros esfuerzos enmarcados en tal o cual curso, teorizar algunas soluciones y tentar una ayuda material posible. Así pasaron sin ninguna repercusión en mí, idas y venidas a pueblos jóvenes, entrevistas a familiares pobres, visiones de hacinamiento, desnutrición, etc., yo reconocía más no interiorizaba; era el cine, "que pena (...) hay que hacer algo(...)" y punto.

Con esta imagen, con esta actitud, instalado en el Hospital Naval de Iquitos, escuchaba los comentarios de colegas que habían salido a la comunidad ribereña a conocer sus problemas de salud, dar ayuda médica y tratar de regresar sin novedad. Después de un tiempo fuí designado para salir en Acción Cívica a uno de los tantos ríos que tenemos en nuestra inmensa Amazonía. Recuerdo que mi viaje duró ocho días (le llamaban acción cívica corta); en esta experiencia mi comportamiento fue objetivo, profesional en la relación médico-paciente, diagnóstico-medicina; y punto. Parecía que esta situación reafirmaba



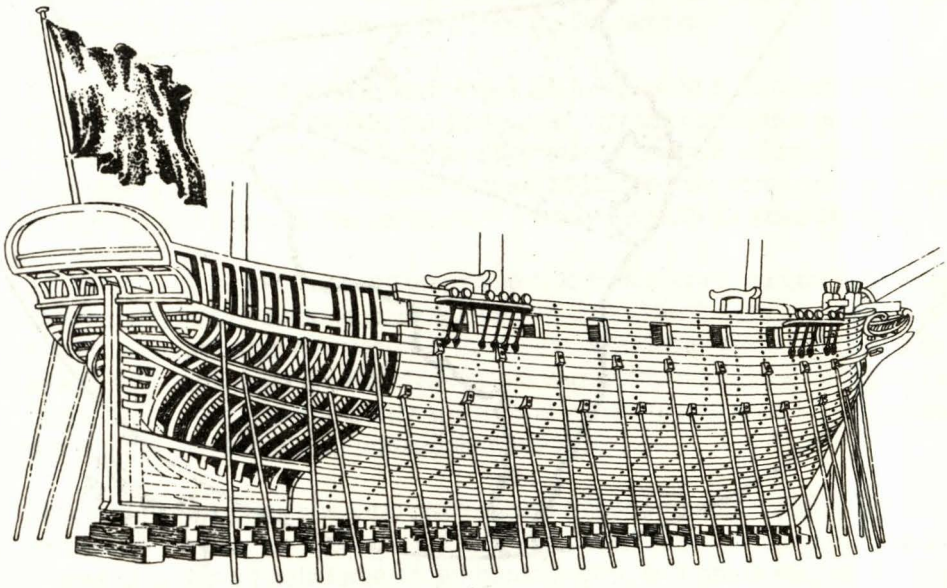
El autor de este artículo en un poblado de nuestra Amazonía, durante uno de los viajes que lo llevaron a estas reflexiones

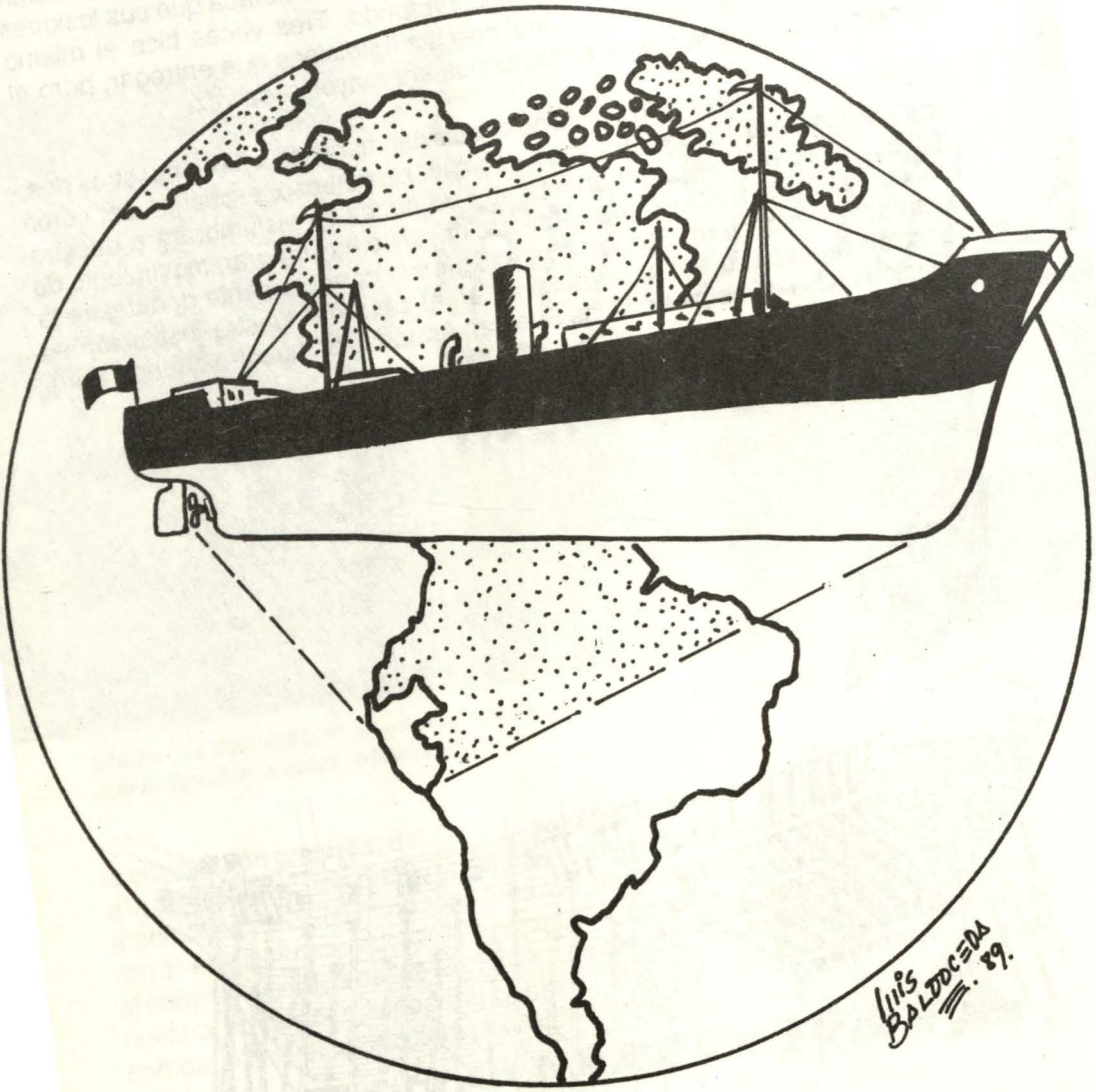
la concepción pretérita, del aspecto vanal y utilitario de esta nueva "proyección a la comunidad". Sin embargo, al preparar el informe del trabajo realizado y las atenciones médicas brindadas para ser presentado a la superioridad, empezaron a venir a mi recuerdo las imágenes de los caseríos, de los gritos de los niños, el caminar apurado de los ancianos y de las madres hacia el amarradero al ver nuestra nave acercándose al poblado. Había algo que cambiaba en mí. Al comparar mis experiencias, la Acción Cívica adquiría otra connotación.

Por una transitoria disminución del número de oficiales de sanidad, volví a ser designado antes de lo esperado para salir a efectuar labores de acción cívica por un período más largo. Esta vez salí con la esperanza de encontrar algo más. Inicié mi trabajo como siempre, análisis objetivo, diagnóstico y entrega de la medicina; más poco a poco iba descubriendo un calor humano en mí interrelación con los pobladores. No sólo era el interés por recibir un medicamento sino especialmente un interés en ser visto, conversar, ¡Sí! (...) hablar con el médico de la Marina. Si ustedes lograran imaginarse la carita de alegría de la madre cuando le decía "no se preocupe, su hijo esta sano" o aquella anciana

que tenía Leizmaniasis (uta) y estaba asustada porque creía que la habían embrujado y que luego de recibir tratamiento médico notaba que sus lesiones desaparecían; había encontrado algo profundo. Tres veces hice el mismo recorrido por esos caseríos, al final casi sin medicinas que entregar, pero el número de los que venían a consultarnos era mayor cada vez.

Ahora entiendo que Acción Cívica no es sólo dar medicina; allá en nuestros ríos, llegar a esos poblados y ser amigo, amable, respetuoso, escuchar, ser como oficial médico etc. es ganar un mundo que nunca se vislumbrará a nuestra realidad, en su sencilla y humana condición; si no hay un gran movimiento de voluntades, es decir una acción que encausada correctamente demuestre la vocación de servicio entre peruanos, y en el caso de nuestra institución su vocación cívica como parte de las Fuerzas Armadas de nuestro querido Perú.




LUIS
BALDOCEDA
89.

El Perú y su mañana marítimo

Teniente Primero (r) Juan Musso T.

El futuro marítimo del Perú es una de las reflexiones que nos falta hacer y de la que muy pocos, hasta ahora, han tomado conciencia.

Si nos remitiéramos a la historia de todos los tiempos de éste, nuestro "no tan ajeno mundo", nos encontraríamos ante cosas muy sorprendentes que hicieron o realizaron nuestros "muy anteriores antepasados" con la finalidad de conocer, descubrir y tratar de comunicarse o tener algún tipo de contacto con otras gentes u otras tribus diseminadas en el "ancho" espacio de esas épocas.

¿Y como lo hicieron? Pues, en un principio, lo más seguro fue que lo hicieran caminando, atravesando vastas regiones abruptas, desérticas, montañosas o selváticas, con todos sus peligros. Pero esto, indudablemente, demandó del aventurero caminante un esfuerzo físico a veces ilimitado que lo obligó, en el mejor de los casos, a abandonar su travesía y a asentarse en el lugar llegado, o a intentar el retorno a su primigenia morada.

Más tarde, esta gente encontró un medio de transporte más rápido y en cierto modo más seguro, sin agotarse físicamente. Fue precisamente cuando se dió cuenta que podía trasladarse de un punto a otro, en tramos muy cortos por supuesto, llevada o arrastrada por la corriente de los ríos. Posiblemente lo descubrieron en un día soleado cuando tomaban un refrescante baño en el río cercano.

No hay que ser muy imaginativo para pensar que al darse cuenta de este medio de locomoción a través de los ríos, utilizando troncos o rudimentarias embarcaciones, estas gentes o grupos humanos empezaron a comunicarse y a

entablar una especie de intercambio de productos, en lo que ya podría haberse denominado, una "suerte de comercio". Claro está que, de seguro, muchos de estos viajes se realizaron para sojuzgar a otras tribus o enfrascarse en guerras por la propiedad de bienes que podían ser hasta las propias mujeres, aunque éstas no fueran "cualquier cosa".

Cuando más tarde comprobaron que el mar les ofrecía esas y otras ventajas comenzaron a adentrarse en lo desconocido, encontrando que la tierra no era solamente el espacio que habitaban y que apenas conocían, sino algo mejor.

Como no es del caso que tratemos de cómo se desarrollaron los sistemas de navegación en las diferentes latitudes y épocas, nos limitaremos a decir que todo esfuerzo por mejorar estos sistemas fue para aprovechar al máximo las facilidades y bondades que las vías acuáticas en general, y particularmente los mares, brindaban, brindan y seguirán brindando por los siglos de los siglos a toda la humanidad.

Retomando el hilo del aspecto marítimo-comercial, sabemos que el bíblico mar Rojo, tuvo preponderancia en el comercio y desarrollo de las ciudades, tribus y comarcas que lo circundaban o que le estaban más próximas. También por esa misma época, el océano Indico empezó a ser utilizado, ampliándose el espectro comercial hasta algunos países del Asia.

Con el correr del tiempo, el binomio mar Rojo-océano Indico cedió la supremacía al mar Mediterráneo, en lo que fue, se podría decir, la época de esplendor de la Europa creciente.

Cuando el intercambio comercial entre los países bañados por el mar Mediterráneo empezaba a dar muestras de saturación o de deterioro, los comerciantes y navegantes se aventuraron a salir por el océano Atlántico hacia la Europa del oeste y del norte. Asimismo, y en menor escala hacia las costas del Africa occidental, no tanto para comercializar con ella, sino para descubrirla y, en la mayoría de los casos, conquistarla y dominarla.

Así pues, ya desde esos tiempos, el Atlántico se convirtió en el océano del presente y futuro de la humanidad. Después vendría el mayor acontecimiento en la historia de los descubrimientos, cuando Cristóbal Colón con un grupo de valientes embarcados en tres pequeñas carabelas, decidió investigar qué cosa había más allá de la "caída al vacío" del océano.

Descubierto el "nuevo mundo", al que se llamó América, el tráfico a través del Atlántico se intensificó "multiplicadamente". La importancia que adquirió el océano Atlántico en el ámbito comercial y cultural fue de dimensiones incalcu-

lables para la mentalidad de aquellos tiempos. Todavía en los umbrales del siglo XXI seguimos explotando los beneficios de este gran medio de comunicación y de interacción y seguiremos aprovechándonos de él, por mucho tiempo más.

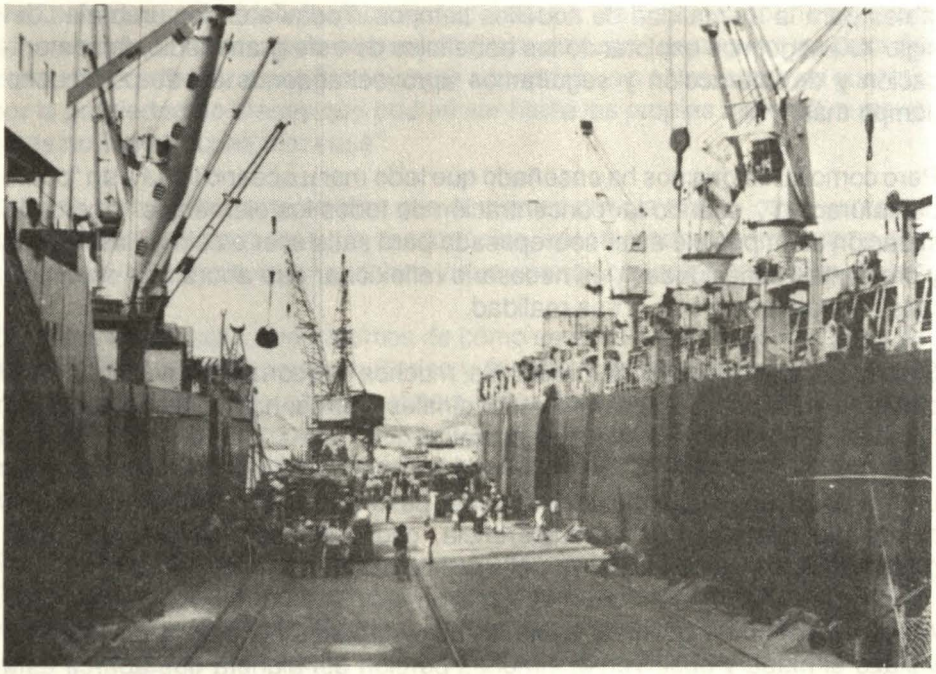
Pero como la historia nos ha enseñado que todo mar u océano llega a un "punto de saturación", cuando la "concentración de todos los elementos hace de la situación un imposible a ser sobrepasada para satisfacer o colmar las nuevas y crecientes necesidades", es necesario reflexionar que ahora nos encontramos nuevamente frente a esa realidad.

Si, así es, mis queridos lectores. Ya muchos personajes, investigadores, comerciantes, políticos, navieros, industriales y otros, han volteado sus ojos, fijándose en el "océano del futuro cercano".

La era del océano Atlántico debe, por el peso de las circunstancias y de la necesidad histórica de la transferencia, ceder el paso, inevitable y obligadamente, a la inmensa "hoya del Pacífico".

Antes de continuar quisiera invitar a mis estimados lectores a que den un vistazo al mapa y observen la inmensa porción del planeta que abarca esta "hoya". Veánlo, por favor, desde un punto de vista netamente comercial y de macro-economía.

¿Se dan cuenta ustedes del potencial económico-comercial de esta vasta zona? Digamos no más, que en ella se encuentran nada menos que los dos colosos más desarrollados de la Tierra, los Estados Unidos de Norteamérica con su implacable economía de consumo y la Rusia Soviética de la actual y moderna filosofía de la *Perestroika*. y si a ésto añadimos a países altamente industrializados, como Japón, Australia, Nueva Zelanda y Canadá, el panorama de posibilidades se amplía a un ámbito todavía insospechado; sin, por supuesto, dejar de lado a un importante país con un mercado potencial inigualable en el planeta, más de mil millones de habitantes como es la China Continental. Del mismo modo, no olvidemos tampoco, a países o centros de desarrollo industrial que están demostrando un avance económico-social rápido y sostenido con un futuro promisor, como son Corea del Sur, Taiwan y Hong Kong. Así también dentro de este marco asiático, se encuentran otros interesantes países que pueden ser integrados e interconectados, como Filipinas con más de 40 millones de habitantes y un ingreso per cápita mayor a los 550 dólares norteamericanos; Malasia, con 21 millones de habitantes y 1,523 dólares norteamericanos per cápita; y Singapur con solamente 2.5 millones de habitantes pero con un ingreso per cápita mayor a los 3,800 dólares norteamericanos. Para formarnos una idea y comparar debemos mencionar que el Perú tiene una población que ya sobrepasa los 20 millones, con una renta per cápita que escasamente llega a los 400 dólares norteamericanos.



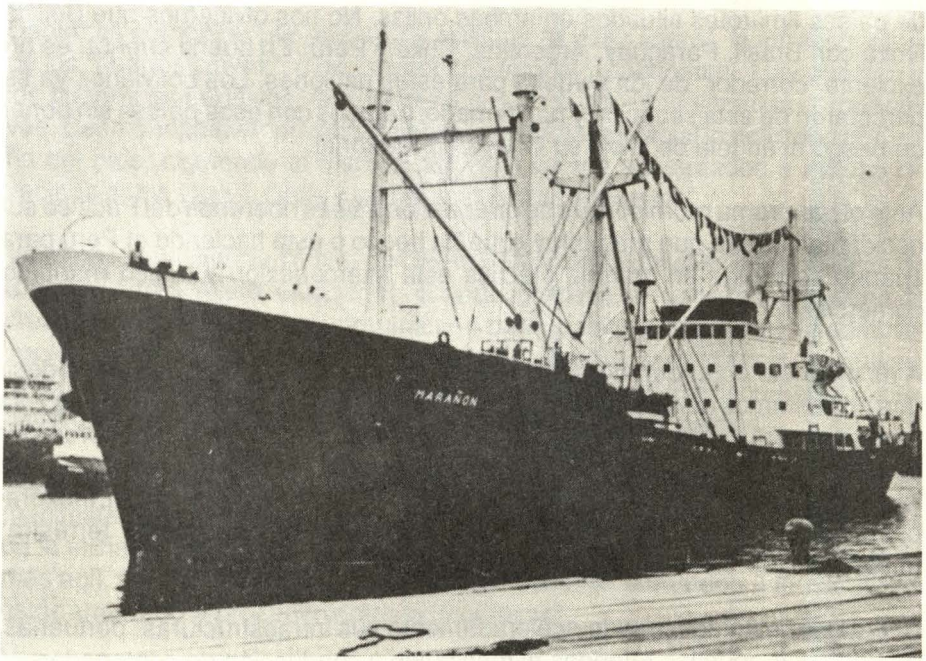
La actividad portuaria es intensa en el país, habida cuenta que el 98% de su comercio internacional es marítimo.

Para efectos de nuestro análisis personal, debemos considerar también el potencial que ofrece el resto de América, descontando a los Estados Unidos de Norteamérica y al Canadá. La inmensa faja que abarca desde México a Panamá, y toda la costa occidental de Sudamérica, nos puede dar una somera idea del agregado en el potencial de desarrollo de ésta mal explotada zona.

A todo ésto, hay que añadir lo importante que resulta que este gran océano conecte geográficamente a los polos Norte y Sur, sobre todo este último, por su importancia estratégica para el futuro de la humanidad, que día a día acrecienta el interés de todas las naciones y organismos mundiales que ven en él a un continente sin explotar.

Bueno, pues, ya tenemos a grandes rasgos el marco de referencia a donde quería conducirlos.

El Perú, por su prodigiosa situación geográfica, nos induce a pensar, a determinar y a inferir, que es un foco de convergencia del tráfico comercial marítimo y de expansión para el desarrollo de esta parte del continente. Hacia aquí y desde aquí se puede y se debe implementar la activación a ese modo de transporte acuático como parte fundamental en el intercambio comercial entre los países y continentes comprendidos.



La flota mercante peruana sólo transporta un reducido porcentaje de nuestro comercio marítimo.

Ni que decir de la proyección en la interconexión con otros países en la actual cuenca desarrollada del Atlántico. No es una utopía ni nada por el estilo. Actualmente se está desenvolviendo y perfeccionando el "puente terrestre" de mercancías provenientes del Lejano Oriente, principalmente del Japón, a través del territorio de los Estados Unidos de Norteamérica, con destino a ciudades o estados al lado del Atlántico e incluso a Europa. Con esto, además de ahorrar tiempo en la travesía por mar, se evita el paso y el costo del Canal de Panamá, y viceversa. Entonces, con esta premisa, habría que preguntarse también ¿porqué en Sudamérica no se puede presentar una similar configuración de este tipo de transporte, denominado "multimodal", con destino a países a ambos lados de este continente y que puede prolongarse a países del Africa occidental y a Sudáfrica?.

Tanto el Brasil como Argentina, desde tiempo atrás, se han dado cuenta de la necesidad de tener alguna forma de salida hacia el océano Pacífico. Por lo pronto, Brasil está llevando sus carreteras de penetración transversal hasta la misma frontera con el Perú. Por su lado, Argentina busca fórmulas de arreglo y convenios con Chile, el más cercano y extenso país fronterizo.

Por razón lógica, de su mediterraneidad, Bolivia ofrece su espacio territorial para el tránsito en doble sentido de las mercancías y productos provenientes

de países limítrofes situados en ambas orillas. No nos olvidemos que Bolivia limita con Brasil, Paraguay, Argentina, Chile y Perú. En buena cuenta, es un excelente "corredor" de ida y vuelta para estas naciones. Los bolivianos ya se percataron de esta situación y han firmado tratados con esos países sin poner en riesgo ni en tela de juicio su integridad territorial.

Ante el panorama promisor que se ofrece a los países ribereños del Pacífico sur occidental, habría que preguntar ¿qué ha hecho o está haciendo el Perú para cuando se ponga en marcha efectiva esta interconexión y tráfico marítimo comercial?

A mi modesto entender, no hemos hecho gran cosa. Tal vez podríamos decir que nos estamos quedando a la zaga con respecto a las otras naciones de esta parte del continente, en particular con nuestros vecinos, competidores por obtener la "luz verde" o aceptación de ese conjunto de países circundantes en la gran "hoya del Pacífico" y de aquellos otros lejanos, que necesitarán, inexorablemente, atravezar este nuestro océano y el anunciado "puente terrestre" hasta alcanzar sus mercados y destinos en franca competencia.

El Ecuador está adecuando aceleradamente sus infraestructuras portuarias, en particular aquellas referidas al manipuleo y conducción de contenedores.

Por su parte, Chile, además de mejorar las instalaciones de sus puertos, está desarrollando un plan vial vehicular y ferroviario transversal y longitudinal para hacer efectivo y más atractivo su territorio, para captar este promisor tráfico.

Como una muestra, refirámonos a alguna de las expresiones vertidas por el gerente general de la Cámara Marítima de Chile, que es sólo una de las tantas manifestadas por distintas personalidades chilenas, cuando dice: "son numerosos los antecedentes que permiten señalar que el Pacífico es el mar del futuro. Así, puede deducirse que existirá un interés creciente de Argentina y otros países por tener un contacto directo al Pacífico a través de nuestros puertos".

Ante este panorama lo peor que podemos hacer los peruanos es, no hacer nada.

La oportunidad histórica, una vez más, se pone al alcance de nuestras reales y efectivas posibilidades geográficas. Ningún país en esta parte del continente ofrece tantas y tan variadas ventajas para este proyecto. Debemos ser nosotros, los peruanos de corazón, los que saquemos provecho de las mismas, no sólo para el desarrollo indispensable, sostenido y justo de nuestro pueblo, sino también para que otros pueblos, otras naciones, otros continentes y otras razas, se beneficien con el aporte que daríamos para que sus respectivos comercios exteriores sean eficientemente realizados.

Debemos comenzar por preparar y adecuar "a paso ligero", la infraestructura de los "puertos claves", o de influencia territorial y continental. Hay que cerrar los puertos inoperativos, discontínuos o que no ofrezcan ventajas comparativas. Desmonopolizar "privatizando" en forma total o parcial la actividad portuaria del país, siguiendo el ejemplo de otros países adelantados e incluso de vecinos como Brasil, Chile y un poco más allá, Argentina.

Veámos lo que dijo el ministro de Obras y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires, Alieto Guadagni, cuando propuso al gobierno argentino la creación de una autoridad portuaria con participación privada para la administración del puerto de Quesque, a fin de mejorar sus condiciones operativas, "mejorar su operatividad y eficiencia de forma que resulten adecuados a los requerimientos del comercio exterior de productos agropecuarios"

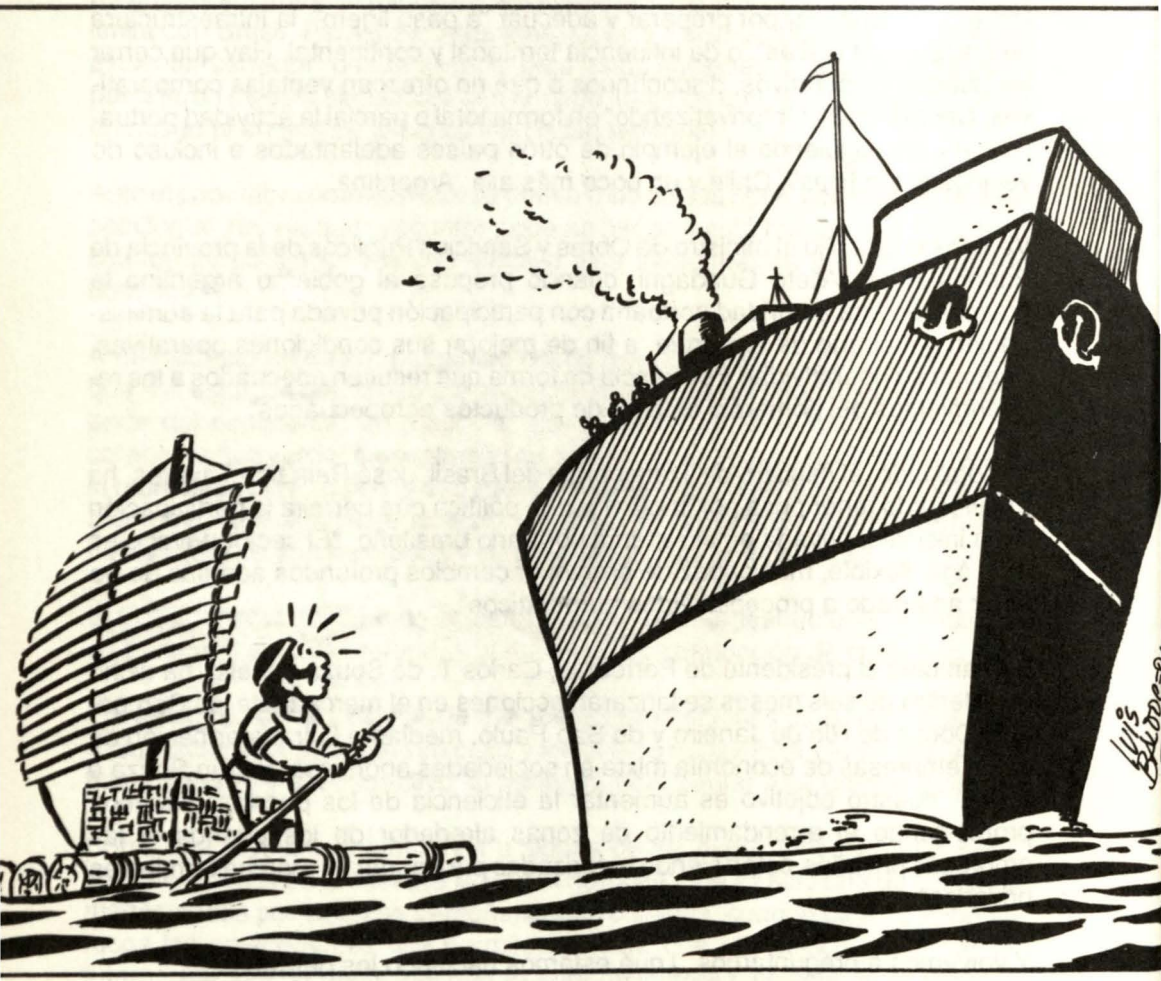
Por otro lado, el ministro de Transportes del Brasil, José Reinaldo Taveres, ha manifestado tener prisa por implantar una política que permita la participación de la iniciativa privada en el sistema portuario brasileño. "El sector privado es más ágil, flexible, más capaz de promover cambios profundos además de no estar amarrado a procedimientos burocráticos".

Así también el presidente de Portobras, Carlos T. de Souza e Mello, ha dicho que dentro de seis meses se lanzarán acciones en el mercado de las Compahias Docas de Rio de Janeiro y de Sao Paulo, mediante la transformación de estas empresas de economía mixta en sociedades anónimas. Según Souza e Mello: "nuestro objetivo es aumentar la eficiencia de los puertos. Estamos promoviendo el arrendamiento de zonas alrededor de los puertos, y las empresas privadas están siendo autorizadas para poner en marcha terminales privados".

Y volvemos a preguntarnos, ¿qué estamos haciendo los peruanos?...

Convenzámonos de una vez por todas, los peruanos no estamos obligados a "inventar nada"; todo está ya inventado, probado y comprobado.

El monopolio es factor de anti-desarrollo y socialmente, injusto. Pero aún, cuando se trata de un "monopolio de Estado", como es el caso nuestro, en que la empresa estatal maneja , administra y controla toda la actividad portuaria del país que abarca no solamente el importante sector marítimo, sino también la amplia red fluvial. Para cumplir con la misión y funciones encomendadas y en especial por las presiones y favores políticos, ha visto engrosar sus planillas fuera de todo límite burocrático.



No hago una crítica frontal a la actual administración que simplemente cumple con un mandato de la Ley, sino a nuestros gobernantes y autoridades que no quisieron y no quieren ver lo que era y es evidente.

Los tiempos han cambiado y seguirán cambiando la fisonomía comercial con respecto al Perú. Así tenemos que, en la antiguedad, la situación geográfica del Perú, frente al Asia y de espaldas a Europa, fue una real desventaja para sus comunicaciones con el Viejo Mundo, para su comercio, su desarrollo cultural y para recibir una buena colonia extranjera que contribuyera a nuestro desarrollo, como sucedió con los países en el lado del Atlántico. En buen romance, el Perú fue, para esa época, el país americano menos favorecido en este aspecto. Ahora, la situación se torna totalmente diferente para ese "futuro cercano".

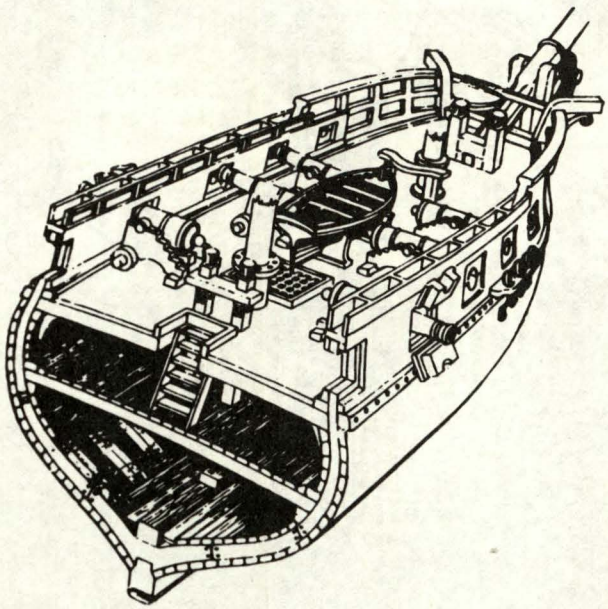
Pero, no solamente hay que pensar en la debida implementación de nuestros puertos; también debemos construir, ampliar y preparar nuestras carreteras de inteconexión, longitudinales y transversales. Los puentes y túneles deberán ser acondicionados en su dimensiones y estructuras para soportar y facilitar el tránsito fluído de las mercancías. Otro tanto deberá ser contemplado en la ampliación y modernización de nuestras vías ferroviarias, conectando los puntos estratégicos de recepción, transbordo y despacho de cargas.

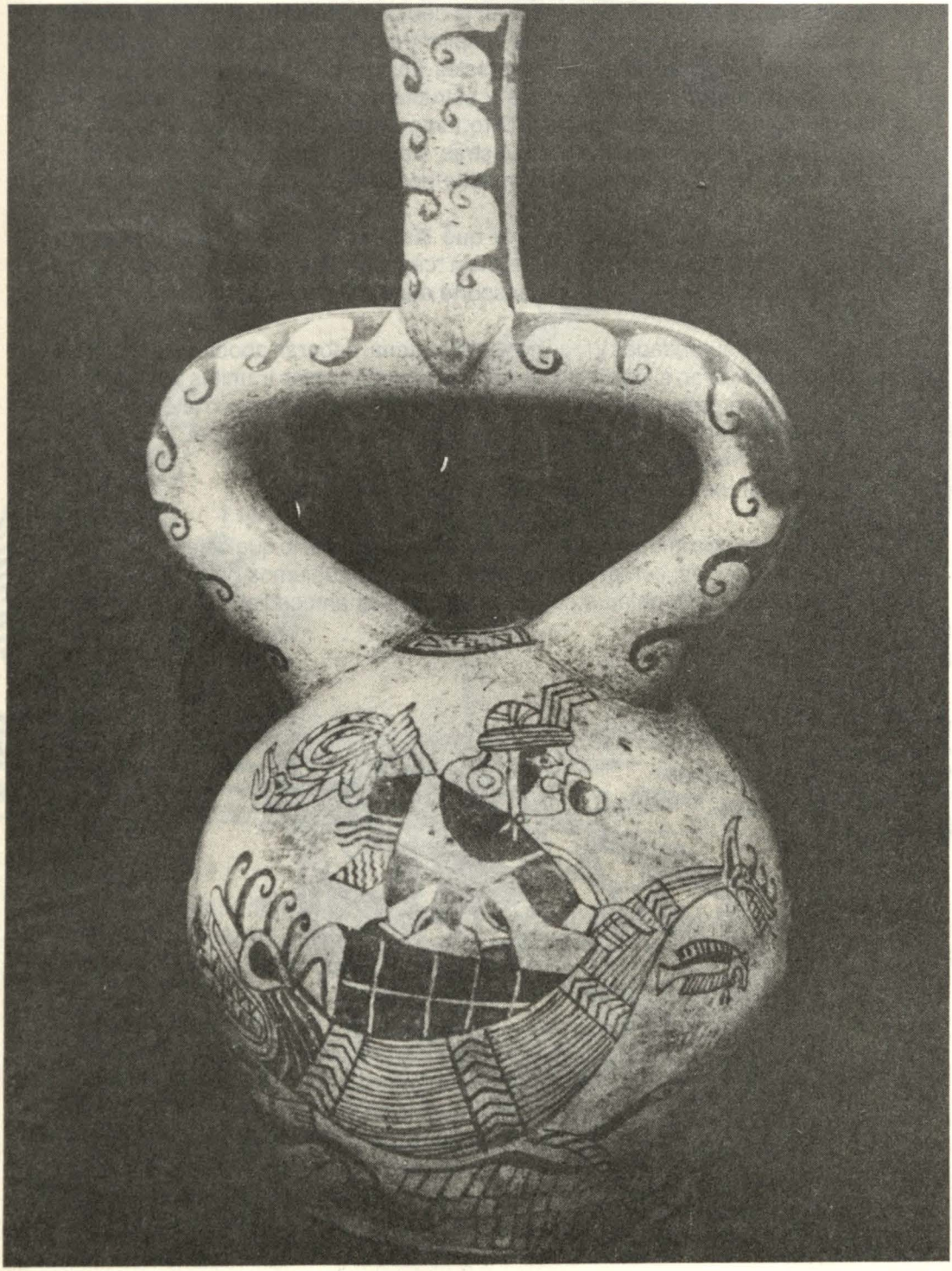
Asimismo, hay que tener en cuenta que las vías fluviales y lacustres son también eslabones muy importantes en la "cadena" del transporte multimodal, a los que habría que agregar el transporte aéreo de conexión.

Por último, las autoridades y técnicos en la materia, deberán abocarse a la tarea urgente de adecuar, simplificar y hacer más expeditivos los trámites aduaneros para que las cargas y mercancías de todo tipo no sufran retrazos o alteraciones en sus diferentes fases de acarreo, trans-porte o de transferencia.

Para terminar, no quisiera dejar en el tintero esta reflexión:

> Que las próximas generaciones no nos culpen por lo que dejamos de hacer hoy; como sucede ahora, que nos quejamos de lo que hicieron mal o dejaron de hacer los que nos antecedieron.





Fundamentos para la conciencia marítima peruana. Período prehispánico

Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

Presentación del contralmirante Jorge Hesse Ramírez, director de la Escuela Superior de Guerra Naval

Constituye para la Escuela Superior de Guerra Naval motivo de especial satisfacción, presentar la primera parte de una serie de investigaciones que se vienen efectuando en el ámbito de los Intereses Marítimos con el fin de profundizar nuestros conocimientos sobre diferentes aspectos históricos de los mismos. Uno de estos aspectos, que reviste gran importancia para la real comprensión del verdadero valor que debemos darle al análisis de los Intereses Marítimos, lo constituye el conocimiento profundo de la historia marítima nacional, en toda su extensa complejidad. Ella es la fuente de información para comprender nuestra heredad más importante en el ámbito marítimo, la Conciencia Marítima.

El artículo que prologamos es una de las referencias que se vienen acumulando para mostrar una detallada secuencia de hechos históricos, analizados y contrastados coherentemente a través del conocimiento científico de connotados historiadores nacionales, en el marco de los programas de investigación. En el presente caso, un joven oficial de marina, que además ostenta el mérito de encontrarse camino a su título doctoral, nos presenta sus apuntes de investigación, en una síntesis acabada que trasciende nuestros sentimientos y nos hace comprender la grandeza prehispánica del poblador peruano primitivo en su relación con el mar y sus intereses vitales. Con la soltura que solamente tienen los conocedores de las ciencias que permiten adentrarse en el pasado, el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, nos permite admirar a través

Pescador mochica en plena labor sobre un caballito de totora. Nótese la especie de cubierta sobre la cual está parado, asimismo, la presencia de un pez tipo delfín que hala la embarcación desde abajo [Museo Naval del Perú]

de un texto ameno y de profunda causalidad, los primeros pasajes de un pasado telúrico y su relación directa con el mar, explicando así las razones por las cuales llevamos grabado en la conciencia, el concepto de mar peruano. En este rumbo y con excelencia de conocimientos, Ortiz nos permite ir admirando y contrastando paso a paso nuestra historia, para llegar a los albores del período colonial, lapso en el cual la conciencia marítima nacional habría de enriquecerse aún más con el fértil aporte de la primera potencia marítima de los siglos XV y XVI, generando la sólida estructura de la conciencia marítima peruana de los tiempos modernos.

La Punta, febrero de 1989



Huaco mochica mostrando dos pescadores sobre un caballito de totora [Museo Municipal de Piura, cortesía Ian Mackay]

Existe gran cantidad de información arqueológica que vincula al poblador peruano primitivo con el mar, por lo cual el sólo enumerarla haría cansino estos fundamentos. Es por tales razones que se han seleccionado tres aspectos para ser desarrollados a manera de ficha-resumen. El primero versa sobre las estaciones costeras tempranas, procurando mostrar la antiguedad de nuestra vinculación con el mar. El segundo aspecto se refiere a la importancia del mar en la religión andina dando un claro indicio de los valores supramateriales que el mar alcanzó en el período bajo análisis. El tercer y último aspecto señala los avances logrados en la navegación, evidenciando respuestas locales a necesidades específicas planteadas por la relación hombre-mar.

Estaciones costeras tempranas

1. Poblamiento de la costa.

Iniciado hace unos 10,000 años, por grupos de cazadores recolectores serranos, que bajaban durante algunos meses al año en busca de la alimentación suplementaria, que el mar y la vegetación de las lomas podía ofrecer. Testimonios de esto han sido encontrados en las capas más antiguas de Lauricocha.(1)

El testimonio arqueológico más antiguo de vinculación del hombre con el mar, se remonta a unos 9,000 años de antigüedad, correspondiendo a restos de una red de hilo de cacto, muy fina, extraída de una tumba ubicada en la pampa de Santo Domingo, Paracas. La datación corresponde a un fechado de radiocarbón y es uno de los artefactos de pesca más antiguo en el mundo. (2)

Debe hacerse notar que otros testimonios de esa época pudieron haber quedado destruidos con el crecimiento del nivel del mar, hacia el cuarto milenio antes de Cristo.(3)

2. La pesca y el avance cultural costero

La recolección de mariscos y la pesca, brindaron cierta abundancia en la dieta del hombre de hace unos 9,000 años, lo que incitó a su sedentarismo y con ello al surgimiento de la agricultura y posteriormente la cerámica, hace unos 4,000 años.

El hombre de Paracas, señalado arriba, tenía acceso a determinados productos proto-agrícolas (calabaza y una yuca primitiva), basando su dieta en productos marinos extraídos por red o por buceo. Casi 2,000 años más tarde, pobladores de la región de Chilca habían incrementado su dieta agrícola; pero siempre en un marco alimentario predominantemente marino (evidenciado por muchas conchas, anzuelos de diverso tipo y ciertos indicios de caza de lobos marinos).(4)

Hace 6,000 años, el hombre de Chilca presenta evidencia asociada de una mayor variedad de cultivos con un variado tipo de anzuelo pero ninguna red, indicando que la tradición pesquera de ese pueblo es distinta a la conocida por el hombre de Paracas.(5)

Hace 6,300 años, grupos de cazadores serranos se asientan en la zona de Paloma, entre Santa María y Pucusana, cambiando sus hábitos alimenticios de carne de camélido a productos del mar. La evidencia procede de las tumbas excavadas por el arqueólogo Frederic Engel.(6)

Hace unos 5,000 años se accede a la agricultura en la región costera, con el cultivo del algodón. Esto habría sido posible por la mayor disponibilidad de tiempo y energía que permitía la explotación de redes, empleando el algodón como materia prima.(7)

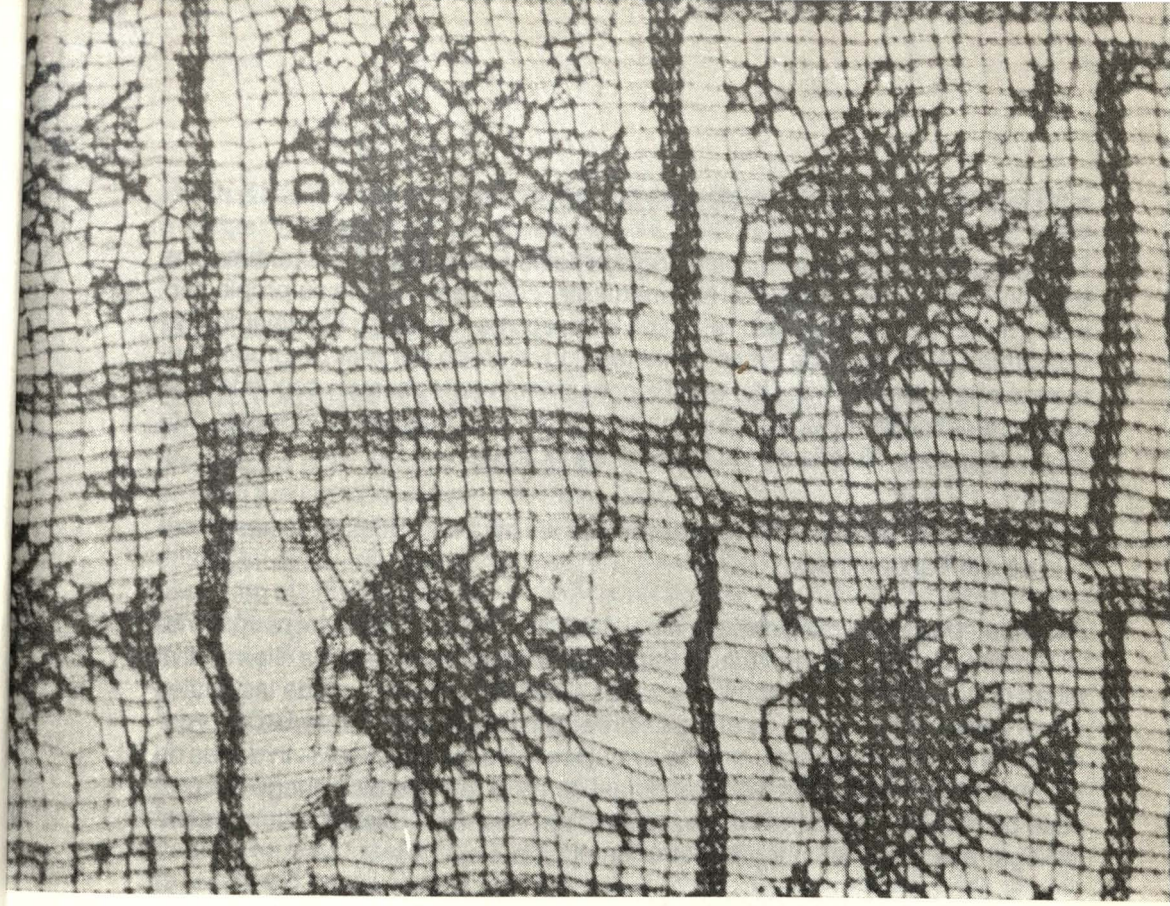
3. La evolución de la pesca

Existe evidencia que en la zona de las Salinas de Chao se produjeron avances en las técnicas de pesca, en un lapso de 1,800 años de ocupación. En los estratos inferiores se encuentran huesos de pescados, mientras que en los superiores hay pesas para redes y anzuelos de piedra.(8)

En la zona de Illescas, Piura, se han efectuado trabajos que permiten determinar que la explotación de recursos marinos se remonta a 7,000 años atrás. Las evidencias arqueológicas, aportadas por los diversos tipos de moluscos acumulados, señalan que a partir de ese momento se pesca con redes, tanto desde la orilla como alejados de ella, lo que induciría a pensar en cierto tipo de artificio flotante.(9)

En la costa peruana central la dieta marina incrementó su importancia hace unos 6,000 años, reemplazando plenamente a la caza hace unos 4,500 años. Desde esa época hasta la aparición de la cerámica en esta zona, hace unos 3,750 años, hay evidencia de un incremento en el uso de anzuelos y redes. Estas últimas, que inicialmente tenían una cocada pequeña, aumentan el tamaño de las mismas hacia el final del pre-cerámico, aparentemente como respuesta a la demanda de una población creciente, cuyas concentraciones eran mucho más densas que las serranas.(10)

Es por esta última época, hace unos 4,500 años, que se habría comenzado a usar algún tipo de embarcación para alejarse de la orilla. A partir de ese momento se distinguen tres tradiciones de pesca con red: desde orilla rocosa, desde playa arenosa, y lejos de playa.(11)



La relación hombre-mar se inicia por la necesidad de aquel sde satisfacer sus necesidades esenciales. Este tipo de motivaciones dejó profundas huellas en la cultura posterior, tanto en aspectos materiales, como la red mostrada, como en aspectos de la mentalidad colectiva, que hoy usamos calificar como conciencia [Museo Naval del Perú].

El desarrollo de la agricultura y luego de la cerámica, vino asociada a ciertas mejoras en el nivel de organización social del poblador costero, dando inicio a la transformación de aldeas en ciudades y luego a la formación de los estados. De modo general este proceso se fue completando hace unos 4,000 años, y si bien hubo muchas variantes culturales de un pueblo a otro, todos presentaban una base de homogeneidad debida a su vinculación con el mar.(12)

La presencia del mar en las religiones andinas

Las religiones antiguas fueron uno de los elementos esenciales para que los pueblos mantuviesen vivos aquellos valores trascendentales a su propia formación como tales. En este sentido, es de sumo interés revisar el aspecto religioso del mundo andino, ya que al hacerlo encontraremos que el mar jugó un papel importante en su cosmovisión. Obviamente, el grado en que este rol se presenta varía en relación directa a la dependencia de cada etnía en los recursos marinos, no escapando a esta regla los numerosos grupos étnicos serranos.

1. El mar como divinidad principal de las etnías costeras.

Existe todo un conjunto de mitos recogidos por los cronistas y otros testimonios españoles sobre esta realidad. Naturalmente, cada región tenía su propia versión y nombre para la deidad. Tales son los casos de *Naylamp*, *Tacainamo*, *Pachacámac*, *Kon*, etc, que en conjunto reflejan el arribo por mar de grupos humanos relativamente importantes. Es conveniente agregar que, según los estudios científicamente aceptados, los mitos parten de una base verdadera que va reseñando la historia de los pueblos ágrafos.(13)

2. El mar es una de las divinidades principales para las etnías serranas; el caso del Tahuantinsuyu.

Al arribo europeo la divinidad principal del Tahuantinsuyu era el *Apu Kon Ticci Virachocha Pacchayachachi*, o Supremo Hacedor del Cielo y la Tierra, divinidad que resumía en su nombre a varias deidades previas, una de las cuales era el costeño dios *Kon*. Los mitos de creación de la etnía inca fueron incorporando, en el más típico esquema de evolución mítica, a aquellas divinidades de los pueblos conquistados, explicando así como el referido dios, luego del proceso de creación y ordenamiento, se alejó del Cusco en dirección noreste para llegar a la orilla del mar y penetrar en él para alejarse.(14)

3. Algunos productos del mar eran empleados como ofrendas divinas.

Es aceptado que la aparición de la cerámica y su difusión en el mundo andino se produjo de la zona del actual Ecuador hacia la parte sur andina. Asociado a este proceso de difusión se expandió el uso suntuario de algunos moluscos de aguas cálidas, que adquirieron calidad de ofrenda a las divinidades. Se trataba de la concha *Spondilus Pictorum* y del caracol *Strombus*, que hasta hoy se emplea en las fiestas del área del Cusco bajo el nombre genérico de *pututu*. Como quiera que estas especies eran originarias de aguas cálidas, su importación a la zona central fue llevada a cabo por los Chincha, grupo étnico especializado en el comercio marítimo entre la región central de la costa y la zona ecuatoriana o colombiana. Fue precisamente la necesidad religiosa de obtener el control del lugar de origen de este recurso, uno de los factores principales para la expasión inca hacia la zona de Manta, Puerto Viejo y la Puná.(15)

4. El caso de las islas

Las crónicas y testimonios arqueológicos señalan la importancia que tuvieron las islas del litoral como lugares sagrados y de entierro para personajes importantes de las etnías costeras. Los casos más conocidos son los de la propia isla San Lorenzo, en cuyo extremo sur se conocen por lo menos dos lugares arqueológicos; un adoratorio y un cementerio. En 1907 Max Uhle realizó traba-

jos en dicha área, comprobando la existencia de por lo menos tres mil tumbas, muchas de ellas pertenecientes a personajes encumbrados, posiblemente de los señoríos de Maranga o Bellavista.(16)

El avance de la navegación

Las necesidades vinculadas al incremento de la población, hace unos 4,000 años, debieron incentivar al antiguo poblador de la costa a emplear los recursos disponibles para llevar a cabo una labor de pesca más gratificante. Cuando ese nivel fue logrado, algunos de estos grupos incursionaron a mayores distancias, llevando a cabo navegaciones que les permitieron alterar sus patrones ancestrales de trueque y reciprocidad, tan generalizado en el mundo andino. Con ellos vino el primer atisbo de un nuevo ordenamiento social, al aparecer un grupo social especializado en el comercio y en la navegación. Tal fue, al menos en la costa peruana, el caso de la etnía Chincha.

1. Antigüedad de la navegación en el Perú

En el Perú prehispánico se emplearon los tres tipos de embarcaciones esenciales: las ayudas a la flotación, las balsas y los botes. En el caso de la costa, estuvieron presentes los dos primeros tipos. La ayuda a la flotación en la costa, consistió en un conjunto de calabazas envueltas en una red, y era empleada para vadear ríos. Las balsas costeras fueron de tres tipos: la de totora, comunmente conocida como caballito, la de piel de lobo marino y la de palos.

Las evidencias sobre el inicio de la navegación en el Perú son muy difíciles de encontrar, pudiendo tan sólo colegirse una fecha en base al análisis de los restos de moluscos y peces de los basureros prehistóricos. De acuerdo a este criterio, se habría empezado a usar artificios de flotación, con fines de pesca, hace más de 4,000 años, pudiendo remontarse esa fecha hasta en 3,000 años más.(17)

2. El caballito de totora

Se extendió a todo lo largo de la costa árida peruana, habiéndose encontrado el testimonio más antiguo de su existencia en una tumba en Arica, datada en unos 2,000 años. Esta evidencia consiste en un pequeño modelo en el cual se aprecia un único atado de totora.(18)

Existen varias otras evidencias en cerámica, textiles y metalurgia datados ya en nuestra era. Del análisis de dicha evidencia se aprecia, que algunas embarcaciones de este tipo alcanzaron dimensiones suficientes para transportar por lo menos 4 hombres sobre una plataforma que cumplía funciones de cubierta, debajo de la cual se colocaba carga.(19)

Detalle de un textil chancay, de una antiguedad aproximada de 700 años A.C., en el que se parecian dos embarcaciones de tipo bote. En la parte inferior se aprecia el textil completo, notandose en él otros ornamentos vinculados al mar (peces y aves) [Museo Naval del Perú].



La pervivencia de esta embarcación hasta nuestros días, ha permitido que de tiempo en tiempo algún viajero o cronista diera noticias sobre ella. De esto se deduce que nunca llegó a utilizar vela, como si lo hacía la balsa del Titicaca, conocida como *yampu*. Por otro lado, se evidencian 2 tipos de caballitos de totora, el de atados de totora en números pares (dos o cuatro), utilizado en la zona norte: y el de un número impar de atados, registrado hasta hace una veintena de años en la costa sur de Lima. (20)
Si bien el empleo en tiempos históricos de esta embarcación fue con fines de pesca y de descarga de buques mercantes, en tiempos prehispánicos pudo haber emprendido navegaciones más prolongadas.

Es conveniente recordar que este tipo de embarcación ha sido utilizada para viajes largos tanto en 1969, Gene Savoy de Salaverry a Panamá; como en 1988, Kitín Muñoz del Callao a la Polinesia.

3. La balsa de piel de lobos

Al arribo europeo se le usaba, con fines de pesca, en la región que se extiende al sur de Mollendo. No existen testimonios arqueológicos que puedan indicar la antigüedad de este tipo de embarcación, pero aparentemente fue la respuesta del poblador de la zona árida del sur a sus necesidades de penetrar en el mar en busca de mejor pesca.

La balsa en sí estaba constituida de dos flotadores en forma de gota, con la parte delantera levantada. Estos flotadores estaban hechos de un número suficiente de pieles de lobo de mar, cosidas entre sí y hechas estancas mediante una técnica que empleaba la propia grasa animal. La forma les era dada por arena caliente que se le introducía durante el proceso de fabricación. Ambos flotadores eran unidos lateralmente, quedando con una proa afilada y una popa mucho más ancha, y sobre ambos se colocaba una suerte de parrilla en la que se encaramaba el balsero.

Se tiene testimonios históricos de su uso en la costa peruana hasta iniciada la república, habiendo pervivido en la zona de Arica y el norte chileno hasta bien entrado el presente siglo. (21)

4. La balsa de troncos

Presumiblemente se le empleó en toda la costa del actual Perú, habiéndose encontrado muy pocos testimonios arqueológicos de su existencia. Entre ellos los más notorios son: la balsa de juguete encontrada en Playa Miller, Arica, con una antigüedad aproximada de 3,200 años; y los guares o timones de centro, encontrados tanto en Chincha como en Pisco e Ica, con unos 2,300 años de antigüedad.(22) Curiosamente, no existen representaciones textiles, cerámicas ni metalúrgicas de este tipo de balsa.

Pese a ello, es presumible suponer que su existencia tenía larga data, pues la embarcación descrita por el piloto Bartolomé Ruiz en 1526 era técnicamente avanzada, e incluso, como se indica más abajo, con aspectos de navegación desconocidos para los europeos. Tenía unas 30 toneladas de capacidad, casi tanto como el bergantín de Pizarro, llevaba un mástil bipié y tenía una sobrecubierta, encima de la cual iba una caseta. Se propulsaba mediante una vela de algodón en forma triangular y su gobierno se hacía mediante un conjunto de pares de timones centrales variables, hoy denominados orzas. Hacia fines del siglo XVII se registró una balsa de 70 toneladas.

Su uso en la época histórica está bastante bien documentado, pues se le empleó en el cabotaje hasta bastante entrado este siglo, y aún se le emplea en la ensenada de Sechura para faenas de pesca alejadas de la costa. En otros lugares de la costa norperuana se usa una versión más pequeña de las balsas de troncos, propulsadas por una pala-timón.

Vinculados a este tipo de embarcaciones hay dos aspectos importantes de nuestro pasado marítimo: el viaje del príncipe inca Tupac Yupanqui, en la segunda mitad del siglo XV; y el activo tráfico marítimo sostenido por la etnía Chincha desde su localidad hasta la región del actual Ecuador y Colombia. Es necesario señalar que existen evidencias arqueológicas que Yupanqui fue registrado por los cronistas españoles, que tomaron esas versiones de algunos participantes de esa expedición y vieron lo que en ella se había traído.(23)

5. Aporte de la balsa de troncos a la navegación mundial

La gran maniobrabilidad de la balsa peruana y su capacidad para navegar más cerca al viento que las naves de tipo europeo, habrían sido observadas tempranamente por el almirante holandés Georg van Spilbergen, quien pudo apreciarlas en agosto de 1615 cuando atacaba el puerto de Paita. De esas observaciones se habría derivado la introducción al mundo marítimo holandés, y a través de él al europeo, de la orza o quilla variable, técnica sólo conocida en esta parte del mundo y en la isla de Formosa. Lo cierto es que a partir del retorno de dicha expedición, comenzaron a aparecer estas orzas como palas laterales variables en las barcas holandesas.(24)

NOTAS

(1) Augusto Cardich, "Origen del hombre y de la cultura andinos", *Historia del Perú*, Lima, Ed. Mejía Baca, 1981, t. I, pp. 107 - 112.

(2) Hermann Buse de la Guerra, "Epoca Prehistórica", *Historia Marítima del Perú*, Lima 1973, t. II, vol. I, pp. 202 - 204.
Cardich, pp. 140 - 141

(3) Buse, vol. I, pp. 349 - 350.

(4) Buse, vol. I, pp. 204 - 205, 221 - 222.

(5) Buse, vol. I, pp. 206 - 209.

(6) Buse, vol. I, pp. 209 - 211.

(7) Luis G. Lumbreras, *Arqueología de la América Andina*, Lima 1981, pp. 142, 174 - 175.

(8) Jaime Deza Rivasplata, "El excedente de la economía marina del arcaico tardío", *III Congreso Peruano. El hombre y la cultura andina. Acta y Trabajos*, Lima 1978, t. I, pp. 251 - 256.

(9) Mercedes Cárdenas M., *A Chronology of the Use of Marine resources in Ancient Perú*, Lima 1979, pp. 27 - 28.

(10) Michael E. Moseley, *Pre-agricultural central coast of Peru*, Washington 1974, pp. 4 - 10.
Ramiro Matos Mendieta y Rogger Ravines, "El Periodo Arcaico (5000 - 1800 A.C.)", *Historia del Perú*, Lima, Ed. Mejía Baca, 1981, t. I, pp. 185 - 194.

(11) Moseley, pp. 4 - 10.

(12) Lumbreras, pp. 173 - 196.
Matos y Ravines, p. 186.

(13) Buse vol. I, pp. 646 - 650, 667 - 670; vol. II, pp. 70 - 86, 95 - 97.
María Rostworowski de Diez Canseco, *Recursos Naturales Renovables y Pesca, siglos XVI y XVII*, Lima 1981, pp. 121 - 138.

(14) Buse, vol. I, pp. 620 - 625, 635 - 646.

(15) Rostworowski, *Etnía y Sociedad. Costa Peruana Prehistórica*, Lima 1977; *Historia del Tahuantinsuyu*, Lima 1988, pp. 208 - 210.
Lumbreras, p. 168.

(16 Buse, vol. I, pp. 691 - 693.

(17) Huapaya, pp. 264 - 268. Moseley, pp. 4 - 10.

(18) Paul Johnstone, *The Sea-craft of Prehistory*, Londres 1980, p. 14.

(19) Samuel K. Lothrop, "Aboriginal navigation off the West Coast of South America", *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, Londres 1932, p. 241.

(20) Clinton R. Edwards, *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America*, Berkeley 1965, pp. 1 - 8.
Lothrop, pp. 238 - 229

(21) Jorge Ortiz Sotelo, "Aboriginal craft in the Andean Area", inédito, 1ª parte.

(22) Johnstone, pp. 228 - 229. Lothrop, p. 250.

(23) Ortiz, 2ª parte.

(24) Lothrop, p. 237.



Entrevista:

La Ciencia y la Tecnología, el Reto para el Perú del Futuro

Ingeniero Carlos del Río C.
Presidente del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC)

Entrevistador: Sixto Huanambal Peralta

Un siglo fascinante está a la vuelta de la esquina: el siglo XXI. Los futurólogos contemporáneos, que no son las Casandras de la antiguedad griega, sustentan sus predicciones en la fría deducción de la lógica y en la investigación científica y tecnológica que aporta este siglo, el que va dejando como uno de los símbolos de su heredad, el haber abierto la ruta hacia las estrellas.

Deslumbrantes son actualmente los adelantos de la electrónica, el rayo láser, las comunicaciones, la información, el surgimiento de nuevos materiales artificiales elaborados, las nuevas generaciones de supercomputadoras y superconductores que abren otra puerta por cuyo umbral el hombre arribará a nuevas metas, la óptica y la ingeniería genética, ésta que alcanzará su apogeo en el siglo venidero y que tendrá en las nuevas sociedades trascendentales incidencias.

Ante estos logros fantásticos de la ciencia y la tecnología alcanzados por las superpotencias, para nosotros las preguntas de rigor, son: ¿Qué estamos haciendo los países llamados en desarrollo? ¿Sólo atinamos a ver absortos desde el balcón las distancias que nos separan con aquellas naciónes? ¿Tenemos que optar por una determinación pesimista por la sombría situación económica que vivimos, o por nuestro actual estado preindustrial? ¿Qué futuro aguarda al Perú en el campo de la ciencia?

Las cuestaciones planteadas son imprescindibles a sólo 12 años del inicio del tercer milenio, puesto que atañen también al porvenir de nuestro país; para esclarecer este panorama, hemos acudido al ingeniero Carlos del Río C. presidente del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC) y presidente de la Comisión Latinoamericana de Ciencia y Tecnología, con quien

hemos sostenido una dilatada entrevista a través de la cual observamos su entusiasmo y alta calidad profesional y, que es consciente de que el tiempo no espera en la apertura de caminos factibles para impulsar la creación aplicada al desarrollo del Perú, ante el reto de la ciencia.

Pregunta: *A través de la lectura de trabajos suyos en torno al desarrollo científico del país, por los frutos que se observan merced a su gestión frente al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y partiendo de realidades sustantivas, ingeniero Del Río, cuáles son los factores fundamentales del desarrollo integral?*

Respuesta: El desarrollo científico-tecnológico, que es expresión del in-telecto del hombre, siempre ha sido, es y será un tema de prioritario interés. Particularmente, como usted apunta, nos encontramos sólo a doce años del siglo veintiuno y habiendo tenido la suerte de ver sorprendentes triunfos del hombre como la llegada a la Luna o su salida del trasbordador espacial, asi como conocer los impactantes resultados en el campo de la ingeniería genética y en el de la inteligencia artificial.

Este desarrollo puede referirse al total acumulativo de inventos claves de la ciencia y de la tecnología. En efecto, al comienzo estos sumaban aproximadamente 1,500; mientras que hacia 1980 habían superado más de 1.3 millones.

El avance científico y tencológico se puede señalar igualmente, expresando que si lo que se tenía como conocimiento en ciencia y tecnología el año 1900 era como 1; en 1960, fue como 10; y el año 2,000 lo será como 100.

Este hecho es de gran interés en lo que atañe a la necesidad de reestructurar la currícula y de contar con centros de enseñanza e investigación superior de alta excelencia. Por otra parte, otra manera de evaluar el desarrollo científico y tecnológico, lo constituye el análisis del número de años transcurridos en el establecimiento de una invención o descubrimiento y su disponibilidad y/o explotación industrial. Veamos, por ejemplo, a la fotografía le tomó 112 años mientras que a la computación electrónica 5 y a los circuitos integrados 3, lo cual muestra que hay una aceleración industrial fruto del crecimiento exponencial de la inventiva y/o creatividad en los países desarrollados.

P.- *Ingeniero Del Río, partiendo de estas realidades que se han dado y se dan a través del tiempo, qué nos puede decir del "milagro alemán" y del "milagro japonés"* ?

R.- Mucho se ha hablado y se ha escrito de los milagros que usted señala, empero, debo decirle que tales milagros no existen, lo que si existe son los pueblos con mística y disciplina, con objetivos nacionales muy bien definidos

y con un potencial humano de alta calidad.

Por ejemplo, el caso del Japón, en 1860, en los últimos años de la dinastía Meiji, se consolidó el primer objetivo nacional: hacer que el Japón alcance a largo plazo un desarrollo científico y tecnológico del más alto nivel, para lo cual, ese mismo año se contrataron los servicios de centenares de científicos europeos que por aquella época eran expresión de lo más avanzado del conocimiento mundial, los cuales fueron destinados a formar en las instituciones de Enseñanza Superior del Japón los recursos humanos que se requerían para dicho desarrollo. La 1ª y 2ª generaciones, formadas en el Japón, contribuyeron significativamente con el objetivo; las siguientes, aparentemente se truncaron con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial. Lo de aparente está en que precisamente dejaron su huella en el proceso de reconstrucción del Japón de la post-guerra y han sido la base para convertirlo en uno de los líderes del desarrollo científico-tecnológico con las implicancias tácticas en el orden económico -financiero, es decir, en su desarrollo integral.

P.- *Como otro punto referencial del interés para nuestro país, en torno a los objetivos de los países desarrollados para los próximos años en las áreas que estamos tocando, qué nos puede decir al respecto, ingeniero Del Río?*

R.- Estos países, dado su avance y liderazgo en la ciencia y en la técnica, tienen objetivos definidos para los próximos 50 años.

Estos objetivos de los países desarrollados es un hacer más con menos, es decir, la estrategia de utilizar menos materia prima y darle mayor agregado a los productos, en otras palabras, darle mayor importancia al producto así como también optimizar las energías y ubicar a cada persona altamente calificada en el puesto que le corresponde, para que tome deci-siones que respondan al flujo de información que ha aumentado en veloci-dad de carácter exponencial.

P.- *Usted ingeniero habló en una oportunidad sobre los inconmensurables avances de la ciencia y la técnica. A propósito, ¿qué estamos haciendo a fin de alcanzar metas a corto y largo plazo en esta cruzada imprescindible del desarrollo científico y tecnológico del Perú?*

R.- Dentro de nuestras posibilidades, ya hemos actuado para dar cumplimiento a la primera estrategia aquí en el Perú, es decir, la movilización de los recursos humanos, esto es, detectar dónde hay talentos. Al presente, tenemos 20,000 actividades ejecutadas con 50,000 peruanos que estan participando en todos los niveles, tanto en la costa como en la sierra y en la selva. A partir de allí, ya podemos hacer una elección de posibilidades. Paralelamente se ha efectuado dos reuniones que tienen que ver con el Perú del 2030. En estas reuniones han

intervenido profesionales, personalidades representativas de los sectores estatales, académicos, privados, incluyendo representantes de las instituciones de las Fuerzas Armadas. También se han tenido reuniones con líderes de juventudes y estamos en vías de realizar a nivel nacional con la participación de jóvenes a fin de ir puliendo los conceptos ya vertidos sobre el Proyecto Nacional al 2030. Igualmente, con ocasión del XX aniversario del CONCYTEC, celebraremos un encuentro internacional de científicos para el que ya esta asegurada la asistencia de representantes de los Estados Unidos de América, Alemania, países americanos y de otros países de Europa y Asia.

P.- *Pensamos que este paso es trascendental, aunque también creemos que es difícil dado a lo que aludió en una de nuestras preguntas sobre la importancia de la mística. ¿Qué se hizo, o qué se está haciendo para lograr los objetivos que nos ha citado?*

R.- Siendo un país relativamente pequeño en recursos humanos, lo primero que tenemos que hacer es lograr preparar a miles de peruanos a fin de que se incorporen a la ciencia y a la tecnología, esto siempre unido a lo que caracterizó a nuestros pueblos, nos referimos a la mística, la conciencia nacional, sera el modo conceptual para el desarrollo. Es evidente que hay que ir a una integración en la región, pero esta integración requiere de una integración nacional, sino se produce lo uno, lo otro será una quimera.

P.- *En el año 1979, usted concluyó un trabajo de intento futurológico en el campo de la ingeniería para el Perú, a través del cual se daba razón en lo relativo a requerimientos de nuevas tecnologías y probables proyecciones para 20 años. ¿Qué concluye de este trabajo visto desde una perspectiva actual?*

R.- El trabajo que menciona fijaba que era necesario tomar acción inmediata en los más altos niveles de decisión de todos los sectores, que posibilite la formación de los siguientes recursos humanos para el año 2000, todos ellos en nuevas tecnologías de ingeniería: a nivel profesional 20,000; a nivel maestria 3,100; a nivel doctoral 680; y a nivel de técnicos de mando medio 115,000.

Lo anterior, constituye un mínimo indispensable para obtener un desarrollo científico tecnológico que básicamente duplique el existente en la actualidad.

P.- *Al respecto, ¿Cuál es la acción realizada en la motivación y estímulo a la creatividad científica y tecnológica desde el inicio de las actividades del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC)?*

R.- Creo que la labor del Comité Directivo del CONCYTEC, entre agosto de 1985 y mayo de 1988, ha logrado resultados positivos; pues, en los primeros

mil días se han apoyado más de 2,000 proyectos de investi-gación, 2,000 becas de estudios de post-grado y maestría, más de 700 eventos científicos, 300 centros de documentación e información, alrededor de 250 laboratorios de universidades e institutos superiores, 2,500 estudiantes universitarios con programas de ayudantía, más de 1,000 tesis universitarias en diferentes campos como la agroindustria, metal-mécanica, tecnología de punta como la informática, y se ha otorgado diversos donativos para más de 1,500 centros escolares públicos y particulares en todo el país.

P.- *En diferentes eventos y en artículos periodisticos usted se ha referido al Proyecto Nacional. ¿Qué nos puede decir al respecto, vinculándolo también a las actividades que CONCYTEC viene realizando por el desarrollo del país?*

R.- Se entiende que el Proyecto Nacional debe ser la expresión de las aspiraciónes de toda la sociedad peruana y como el consenso canalizado a través de las instituciones representativas del quehacer naciónal.

Establecidos los objetivos nacionales, es necesario determinar, en cada caso, políticas coherentes, especialmente en la planificación económico-financiera. En lo que se refiere a los recursos humanos, aquellas deben fijar: la obtención a mediano plazo de niveles proteínicos adecuados, estimular la creatividad en todas sus formas y en todo los niveles de formación; de igual manera promover su constante participación, individual y colectivamente, esta última con la dinamización de los colegios profesionales, universidades, sector estatal, sector privado y las Fuerzas Armadas.

En lo que respecta a la segunda parte de su pregunta, debo añadir que el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología es conciente del progreso y desarrollo del país, al poner en marcha actividades científicas y tecnológicas que tendrán repercusión en las primeras décadas del próximo siglo.

Todas las actividades del CONCYTEC, están relacionadas a la investigación y desarrollo de todos los campos de la producción, de las instituciones y de las Fuerzas Armadas.

P.- *Entonces, ¿lo anterior indica ya una toma de conciencia por el desarrollo del país?*

R.- Nuestra labor, reafirma lo dicho, puesto que hay una toma de conciencia por el desarrollo del país y que si el apoyo del Gobierno es creciente y si se logra la ayuda del sector privado, tendremos una realidad palpable y al término del presente siglo habremos crecido lo suficiente y dado un salto cualitativo en el avance tecnológico.

El CONCYTEC, tiene actualmente financiadas más de 10,000 actividades con

un monto total de mil millones de intis. Esto refleja que existe interés por hacer de la ciencia y tecnología, los fundamentos para el desarrollo del país.

P.- *¿Que nos puede referir respecto a la Región Maritima de la Cuenca del Pacífico, que tendrá gran incidencia en el próximo milenio?*

R.- Es indiscutible que la Cuenca del Pacífico es la zona geográfica de mayor trascendencia en lo geopolítico, en lo científico, en lo que se refiere a la energía y al transporte. Razón tenía un científico que dijo: *La ciencia nació en el Asia, pasó hacia Europa, luego a América.*

Nosotros no aprovechamos ese espacio, y ahora se presenta orientada hacia el Asia donde la China Popular, Corea, Japón, Nueva Zelandia, Australia, son países que tendrán un rol preponderante. Pero si es evidente la esperanza de tener una presencia importante, aunque paradógicamente no tenemos que desvincularnos de países como Argentina y Brasil, cuyos vínculos nos benefician y puesto que también desean tener una presencia en esta cuenca.

P.- *Frente a este reto irreversible ¿Qué recomendaciones se pueden tener en cuenta de acuerdo a las conclusiones y recomendaciones del encuenctro de Ciencia, Tecnología y al Proyecto Nacional como Proyección al año 2030?*

R.- Debo reconocer y relievar esta pregunta, por su actualidad y proyección. En efecto, se debe iniciar a la brevedad posible estudios de base que sutenten un Proyecto Nacional para la planificación, desarrollo y manejo de la zona costera, con la concurrencia de todas las entidades vinculadas al problema, destinado a lograr que la región maritima y la zona costera en particular, sean consideradas apropiadamente en la articulación territorial y económica del país.

A su vez, hay que reforzar la capacidad nacional de investigación en ciencias del mar a fin de lograr un mayor conocimiento del medio marino y de sus recursos, para lograr su explotación racional y sostenida, y su utilización optima, afianzando la explotación de nuestro mar y sus recursos en beneficio de la nación.

En el aspecto legal, se debe armonizar y actualizar la legislación nacional, orientándola al desarrollo de la Región Marítima, tomando en cuenta la legislación internacional avanzada.

Asegurar el medio marino como zona de paz para el desarrollo nacional.

De carácter sustantivo es también considerar, por ser de interés nacional, la presencia en la Antártida como objetivo permanente en el Proyecto Nacional.

Para ello el Perú debe ser reconocido, en el menor tiempo posible, como Miembro Consultivo del Tratado Antártico y participar activamente en las decisiones que se adopten en su seno con la finalidad de salvaguardar sus derechos en ese continente.

En este contexto, aprobada por el actual Gobierno y realizada con el aporte de diversas instituciones, entre ellas CONCYTEC, la primera expedición cientifica peruana, que zarpó en el B.I.C. *Humboldt* el 4 de enero de 1988, constituye prueba fehaciente del interés del Perú en la Antártida.

P.- *En el proceso de desarrollo de los países del Tercer Mundo, ha cambiado naturalmente el esquema por obvias como poderosas razones de un acelerado proceso de cambio, ¿que nos puede decir al respecto?*

R.- Es obvio que lo que caracteriza a estas décadas y a las que vendrán en el siglo XXI será la rapidez con que el país pueda responder a todo aquello que se pueda llamar imprevisto, es decir, lo no determinante. Se dice que la nueva energía del Universo es la energía de la información, la capacidad de estar informado adecuadamente y poder responder a esa información es lo que va a caracterizar a las estrategias que se den sobre el particular.

Luego de más de dos horas de esclarecedora, vigente y futurista conversación dejamos al ingeniero Carlos del Río, presidente del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, inmerso en su trascendente misión. Al despedirnos pensó en voz alta, como hombre pragmático pero también de sueños:

> En el año 2030 los niños y jovenes de hoy estarán en capacidad de adoptar decisiones para el país. En ese sentido, el CONCYTEC está convocando a los líderes juveniles de todos los sectores, para que aquellos que van a dirigir al Perú en el 2030, se sientan comprometidos con el Proyecto Nacional que permita establecer en el futuro, una sociedad con justicia social para todos los peruanos.

Nicolini fabrica, distribuye y vende todo lo que su familia necesita.



nicolini...es de la familia!

Anatomía del Estado-Nación

Contralmirante Julio de los Rios Rozas

La historia es el relato de la vida del hombre sobre la Tierra, en una contínua lucha por la supervivencia y la libertad. El pueblo es el personaje de todos los tiempos, el productor de la política, la cantera inagotable de la vida social de la que surgen genios, maestros, filósofos, reyes, presidentes, legisladores, magistrados, hombres de ciencia, artistas. También es la fuente de los dictadores, déspotas, tiranos y demás casos de la patología política como Nabucodonosor, Nerón y Hitler.

Al amparo de las luchas populares, y como fruto de la actividad política, nacen las instituciones de ese género, las que se transforman o desaparecen como fruto de la violencia, de tenaces resistencias pasivas o en períodos pacíficos de constructiva evolución. La indiferencia hacia el pueblo que trabaja, sueña y sufre, corre la vida social *Odi Profanus vulgus et arceo*, dijo desdichadamente Horacio.

La actividad de los grupos humanos se tradujo en formas políticas rudimentarias y primitivas, alcanzando su culminación en el Estado, como una obra artificial para el servicio social. Cualquiera que sean sus deficiencias, el Estado aspira, a pesar de la indolente pereza social, a perfeccionar las instituciones democráticas, en las que las naciones civilizadas cifran sus mejores esperanzas, nos hace recordar las palabras de Washington en la Convención Constitucional de Filadelfia:

> *permítasenos construír un modelo que los más sabios y honestos puedan luego perfeccionar. Lo demás dejémoslo descansar en las manos de Dios.*

La política es, además, una actividad social que tiene por objeto investigar los medios de que se vale el Estado para alcanzar determinados fines. Al referirnos a la política aludimos al proceso de formular decisiones y a la determinación política.

Podemos afirmar que nuestro mundo está conformado por más de 150 unidades políticas conocidas como estado-naciones. Difícilmente existe en el planeta un lugar no reclamado por estos. Hace sólo un siglo que existían fronteras y tierras que permanecían desocupadas. Actualmente, el hombre no puede escapar, de ninguna manera, del sistema estado-nación, a menos que emigre a las heladas zonas polares o a las estrellas. El estado-nación se ha convertido en un ente ubícuo; está siempre en la cúpula más alta y puede determinar la muerte de un hombre o la adecuada protección para vivir. Cuando ningún estado-nación lo desea, cuando el hombre está desnudo en su humanidad y sólo es un hombre, pierde la condición primerísima de que sus amigos sean capaces de conocer su existencia. De un modo u otro, sea que nazca, viva o muera, no puede hacerlo sin un reconocimiento oficial: el reconocimiento del estado-nación.

En su concepto vulgar del estado, el hombre de la calle o del campo, abrumado por sus problemas cotidianos o por indiferencia y algunas veces por el desprecio a la vida misma, no tiene tiempo para ocuparse del estado y de sus problemas. Son tantos y tan complicados, que le parece que no vale la pena tratar de resolver lo que para él es irresoluble, ya que, frente a él, el Poder Público le domina y lo atemoriza con sus contínuos apremios gubernamentales. Sabe que existe el Estado, cuando el guardián del orden público le llama la atención por algo justo o injusto, y como esta autoridad, *que deja mucho que desear en todos los países,* es la que libra la batalla citadina del primer frente de la lucha social, el hombre siente que el estado debe ser análogo a sus representantes; en ocasiones sordo para oír razones o explicaciones y *como en las comisarías siempre tienen razón*, el pueblo siente que el estado no es una cosa grata sino una fuerza ciega que lo domina, un poder que le exige y lo aniquila.

Es difícil convencer a la gente de que el estado no está conformado por las personas, los edificios o las demás cosas materiales, sino por un orden jurídico de convivencia, que organiza y combina elementos muy complejos, todo ello para servir a la sociedad.

En cuanto al concepto científico del Estado, podemos decir que es un orden de convivencia de la sociedad políticamente organizada en un ente público, superior y coactivo.

Para poder determinar el verdadero sentido del estado o de las formas políticas

que le antecedieron, debemos distinguir tres órdenes estrechamente vinculadas:

a) El orden o sistema normativo, o mundo del deber ser, que norma la aspiración social;
b) El orden de la realidad existencial, es decir, las conductas, actos o hechos humanos dentro de la ley o el márgen de ella;
c) El orden axiológico de la justicia, o métrica para juzgar a través de los juicios de valor.

La forma como estas órdenes se manifiestan en la realidad es muy compleja y ellas forman la trama del proceso político. Para llegar a un concepto cabal de Estado, no podemos sólo enhebrar factores jurídicos. La historia nos enseña cómo se logra ese monopolio del poder coactivo; la sociología y la economía nos muestran las fuerzas que entran en juego para crear un supremo instrumento de vida social que es el poder soberano. *Este es el Estado y su poder supremo de monopolio y coacción* (el cual puede trasmitirse de varias maneras y de acuerdo con los propios supuestos), es la soberanía.

El proceso político se centra en torno a poseer esta soberanía; el proceso administrativo, en torno a su empleo ejecutivo. La lucha por la posesión de la soberanía es también una lucha por la legitimidad; los hombres procuran, sobre todo, estar en lo justo o pensar que lo están.

De todo lo expuesto, se puede llegar a la siguiente conclusión:

> *El estado es una parte de la sociedad humana asentada sobre un territorio jurídicamente organizado, bajo la forma de un gobierno independiente que se propone la realización de aquellos fines que se determinan de acuerdo con sus condiciones históricas.*

Nos encontramos, pues, ante hechos y situaciones que en una forma u otra, dominan y conducen la vida del hombre. Lo principal radica en que el indeclinable poder de vida o muerte que se le otroga a las naciones, es sólo abstracción, invención de la imaginación del hombre. Por ello, el poder que produce el soportar que se lleve a cabo la voluntad de una nación es finalmente físico. La voluntad, en sí, es principalmente el resultado de imágenes humanas; imágenes acerca de por qué y cómo su voluntad debe ser expresada y obedecida.

Existen dos aspectos en esta imágen política universal. En primer término, el hombre ha dotado al estado-nación de una cualidad que no comparte con ninguna asociación humana: el atributo de la soberanía.

En una época en que el sistema estado-nación estaba en proceso de emerger del universalismo del mundo medioeval, su primera presentación sistemática estuvo contenida en los escritos del pensador político francés Jean Bodin. En

1576 Bodin definía este concepto como: *La suprema autoridad del estado sobre los ciudadanos y las cosas.* Tal definición aún conserva su validez hoy en día. La nación, como árbitro final sobre la vida de los ciudadanos, prevalece sin dejarles recursos para una ley superior.

Esto es cierto en tiempo de paz. El caso es mucho más dramático y total en tiempo de guerra. El estado soberano, en la situación de la última eventualidad, tiene el derecho de enviar a sus ciudadanos a la muerte, a través de su autoridad, para transformar las formas más brutales de matar en actos de patriótico heroísmo.

Con frecuencia se asevera que el concepto soberanía ha resultado obsoleto. Si aceptamos las palabras de Robert Stranz-Hupe, el sistema estado-nacion vive una *revolución sistématica*, y tal como lo hizo el estado-iglesia, está destinado a pasar a una forma diferente de organización política. Otro pensador ha establecido que el verdadero núcleo de la soberanía, la impermeabilidad e impenetrabilidad de los estados-nación, han sido conducidos a un final abrupto por el advenimiento de la era atómica.

En una forma simbólica (en adición a su posible empleo práctico para propósitos hostiles), los satélites que circundan permanentemente el globo y penetran el espacio de cualquier territorio, prescindiendo de todos los derechos de soberanía sobre los espacios y obligaciones de no intervención, sirven para enfatizar las nuevas aberturas y penetrabilidad de todos y para todo.

Hay mucho que decir acerca del argumento de que la primera arma atómica borró el techo del estado-nación. Probablemente es cierto que, en caso de guerra, puede conservarse un poco de la impermeabilidad soberana. Pero es igualmente cierto que, en ausencia de un conflicto violento, especialmente cuando el estado retiene la capacidad de exigir deberes a sus ciudadanos, la soberanía permanece intacta y tal como es.

La verdad es que en nuestra época, la soberanía está siendo fortalecida y debilitada a la vez. Esta aparente contradicción se resuelve si examinamos las diferentes partes del globo. La comunidad atlántica, especialmente Europa Occidental, parece estar lentamente comprendiendo la soberanía. En esa parte del mundo, los estados están orientándose hacia unidades mayores de formas políticas de organización. Pero si la soberanía es obsoleta en Europa Oriental, en Asia, Medio Oriente y Africa, está siendo apreciada en otra forma. Mientras en la Comunidad Europea se dirige hacia una cohesión, en las otras áreas está desviándose hacia una notoria fragmentación. En consecuencia, han nacido más estados soberanos en nuestra generación, que en los trescientos años precedentes. Como resultado del tiempo de la soberanía entre los pueblos no blancos de la tierra, el número de miembros en las Naciones Unidas, desde 1945, es más del triple. Parecería que estamos viviendo en uno de esos raros

y fascinantes períodos de transición en la historia, en la cual la Humanidad está, al mismo tiempo, mirando hacia atrás como hacia adelante. Cuando vemos al Mundo Occidental y consideramos que la soberanía está comenzando a ser reemplazada por varias y nuevas formas de regionalismo, vemos signos del futuro. Cuando volvemos los ojos al nuevo nacionalismo en Asia, Medio Oriente y Africa, atestiguamos que -en efecto- es una vuelta al pasado. Por consiguiente, hasta que el mundo evolucione internacionalmente en una forma mas amplia, la soberanía está llamada a permanecer como una parte integral de nuestra vida.

A pesar del hecho que la soberanía está omnipresente en el sistema estado-nación, es muy difícil, si no imposible, descubrir donde y por que está protegida por la ley.

La razón de ésto es que el concepto es esencialmente una abstracción, que desafía una posición precisa y concreta. El problema fue mucho más simple en tanto los estados, en sus relaciones entre sí, fueron identificados por sus gobernantes absolutos. La frase de Luis XIV *El estado soy yo,* dejó pocas dudas acerca del nivel de la soberanía. El advenimiento de nuevas formas de gobierno, tanto democráticos como absolutistas, complicó enormemente la tareas ¿quien ejerce la *soberanía* en las relaciones internacionales de un país? ¿El presidente?, ¿El Congreso?, ¿Las Cortes Supremas?

La separación de poderes en el gobierno de los Estados Unidos y en otros similares, y el principio de verificar y balancear, previenen la concentración de la soberanía en cualquiler centro de poder. No obstante, la verdadera esencia, de acuerdo a Bodin, es que la soberanía es absoluta e indivisible. La Unión Soviética también proclama soberanía absoluta en sus relaciones internacionales. Pero, ¿reside ésta en la persona del primer ministro o en el presidente del Partido Comunista? o como los dialécticos soviéticos mantienen, ¿en el pueblo soviético multi-nacional? Es imposible dar una respuesta fácil a estas interrogantes.

A pesar de todas sus contradicciones, la soberanía permanece como una característica esencial del sistema estado-nación. Aún si el término, en sí, desapareciera, la substancia de soberanía -la autoridad absoluta de los estados en sus relaciones internacionales- probablemente sobrevi-viría tanto como el sistema estado-nación en sí mismo. La soberanía es, más que cualquier otro simple factor, responsable por la condición anárquica de las relaciones internacionales.

La concepción de Bodin acerca de la soberanía como un fenómeno esencialmente interno, que indica que la soberanía es la *suprema autoridad de los estados sobre las personas y las cosas,* es cierta.

La segunda componente clave que se ha introducido en la estructuración de las naciones, ha sido el fenómeno del nacionalismo. En términos muy amplios, el nacionalismo puede ser definido como el sentimiento de un pueblo que tiene un destino colectivo a través de su pasado y la visión de un futuro común.

En un sentido muy real, la personalidad de una nación es su pasado común o historia. Empíricamente, una nación es sólo un grupo de gente que ocupa un espacio geográfico. Pero las naciones existen mucho más en el tiempo que en el espacio. La historia de triunfos y sufrimientos, evoca poderosas razones de solidaridad tanto para naciones grandes como pequeñas.

Parece ser que el sufrimiento compartido es más importante que las victorias. En este aspecto, para la nación norteamericana, la guerra civil fue probablemente la más trágica experiencia y aún continúa siendo la más escrita. Tanto el Sur como el Norte, están de acuerdo en considerar esta horrenda tragedia como un período de gloria. El caso de Israel proporciona una ilustración más precisa aún. Etnica y culturalmente, los judíos de Israel son cualquier cosa, menos homogéneos. Aún en su religión, fluctúan desde una estricta ortodoxia a un franco agnosticismo. No obstante, lo que le da a Israel identidad nacional, a pesar de estas diferencias, es la historia de los sufrimientos experimentados por su pueblo en la Diáspora. En vista que esta lógica similar caracteriza el nacionalismo en todas partes, es claro que la imagen de un pasado común ejerce la función mas crucial en este aspecto.

Esto, permite al ciudadano compartir substitutivamente una grandeza colectiva y emerger su propia identidad, a menudo descolorida e insegura, dentro de la más numerosa identidad de la nación. Es significativo que la definición de Nación, de Ernesto Renán, propuesta en 1882 en La Sorbona, se ha convertido en clásica:

> *Lo que constituye una nación, no es hablar la misma lengua o pertenecer al mismo grupo étnico, sino haber llevado a cabo grandes cosas en común en el pasado y el deseo de llevarlas a cabo en el futuro.*

La visión de un futuro común constituye el segundo ingrediente del nacionalismo. Aquí, también, las aspiraciones del hombre como individuo, son proyectadas en la etapa más amplia de la política y de las relaciones internacionales. La inconsciente realización que el futuro personal puede ser desolado o desprovisto de mayor significación es, a menudo, intolerable. En consecuencia, como Erick Fromm ha demostrado brillantemente en su obra *Escape from Freedom*:

> *El hombre puede buscar compensación a su carencia de futuro personal, en la gloria reflejada del futuro de la nación.*

Esta forma de manifestación puede exteriorizarse por sí misma en vías o caminos constructivos socialmente. Por otro lado, puede dar, también por sí misma, un instrumento más destructivo al nacionalismo, tal como sucedió con la Alemania Nazi. El proceso por el cual la identificación es generada, toma, en forma muy grande, su lugar en el *ilógico, irracional y fantástico mundo de la inconsciencia.*

Por lo expuesto, podemos afirmar que la percepción de la psicología social y el psico-análisis, pueden tener una profunda incidencia en el estudio de las relaciones internacionales.

Sería un error considerar que el fenómeno psicológico del nacionalismo y la institución de la soberanía son los únicos fundamentos de la nación. Existen, también, numerosa cantidad de ingredientes objetivos, que juegan papeles esenciales. Los más prominentes son los lazos territoriales y económicos así como la presencia de una lengua común, la cultura y la religión.

Es indudable, que el primer gran requerimiento de una nación es poseer una base geográfica, un territorio de su propiedad. No obstante, a esto, no necesariamente le sigue la vinculación a la tierra de la patria, explicado primigeniamente como un factor de unidad nacional. La comprensión de la psicología social, parecería indicar que un individuo puede permanecer ligado a un lugar mucho más específico y limitado, tal como el lugar de nacimiento y la región del país donde se desarrolló. De hecho, una persona puede sentirse más *en su casa*, en un punto de la tierra extranjera que le recuerde su juventud, que en otro sitio no conocido de su propio país. Mas aún, existen profundos lazos emocionales hacia lugares específicos que pueden dividir una nación. Cuando este es el caso, la nación en cuestión es vulnerable a una seria desunión y , frecuentemente, a luchas internas mortíferas y sanguinarias. Además, aún cuando los fuertes lazos locales no están presentes, un lazo realmente activo hacia el territorio nacional, como en todo, resulta efectivo por la influencia de una poderosa propaganda nacionalista.

Otro importante factor de la existencia y unidad de una nación, descansa en sus interdependientes y comunes *patrones económicos.* Este es un resultado, especialmente desde el advenimiento de la tecnología moderna y la producción masiva aparejada con la necesidad de grandes mercados no sólo nacionales sino internacionales. Esta lógica económica, por su naturaleza, ha tendido a socavar, en cierto sentido, el sistema estado-nación. ¿Para qué limitar la producción y distribución para los mercados protegidos nacionalmente?

Significativamente, las únicas organizaciones genuinamente supranacionales que existen en esta época son de carácter netamente económico. Por consiguiente, no se puede asegurar que los lazos económicos refuerzan exclusi-

vamente a la nación. La tecnología moderna y la expansión de mercados, trabajan igualmente por el desarrollo de patrones económicos que sobrepasan largamente los límites nacionales.

En forma similar, es difícil generalizar acerca del papel que juega la presencia de una lengua común, en la composición de una nación. En muchos países, por ejemplo en los Estados Unidos, una lengua común es un importante factor de integración. En otras naciones, el hecho de que el mismo idioma pueda ser hablado en versiones diferentes constituye definitivamente un factor de influencia divisoria. Este es el caso muy notable del idioma chino, que esta constituído por cientos de dialectos. Así, si un nativo de Shangai desea comunicarse con uno de Cantón, sólo podrá hacerlo mediante escritura china o acudiendo a una lengua foránea que ambos conozcan. Por otro lado, en Suiza, con tres idiomas oficiales diferentes, se ha logrado un alto grado de cohesión nacional. Todavía, existen naciones que tienen la esperanza de fortificar la unidad nacional, *resucitando* una lengua muerta. La revitalización del idioma hebreo en Israel es un caso especial en este aspecto, pues se puede asumir que el idioma es un factor de relativa importancia en su unidad nacional. En otros casos, una lengua nacional ha originado interminables fricciones internas, tal como sucedió en Pakistán cuando se intentó promover el urdu como lengua nacional, encontrando una agria y seria resistencia de una gran parte del pueblo que habla el bengalí.

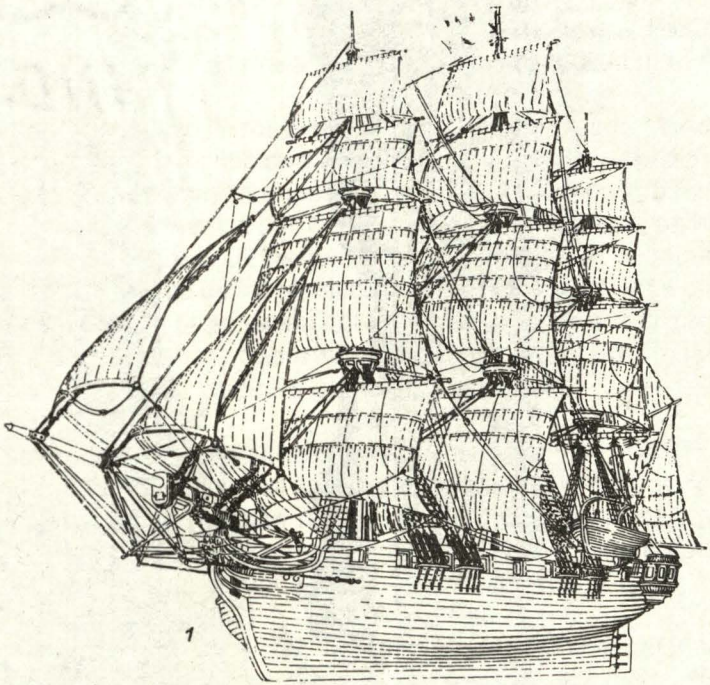
La India, después de su independecia, ha tenido que aceptar el inglés, una lengua extranjera, como su lengua franca. De hecho, podemos afirmar sin lugar a duda, que el lenguaje en la vida de las naciones y como factor de cohesión nacional, es claramente ambiguo.

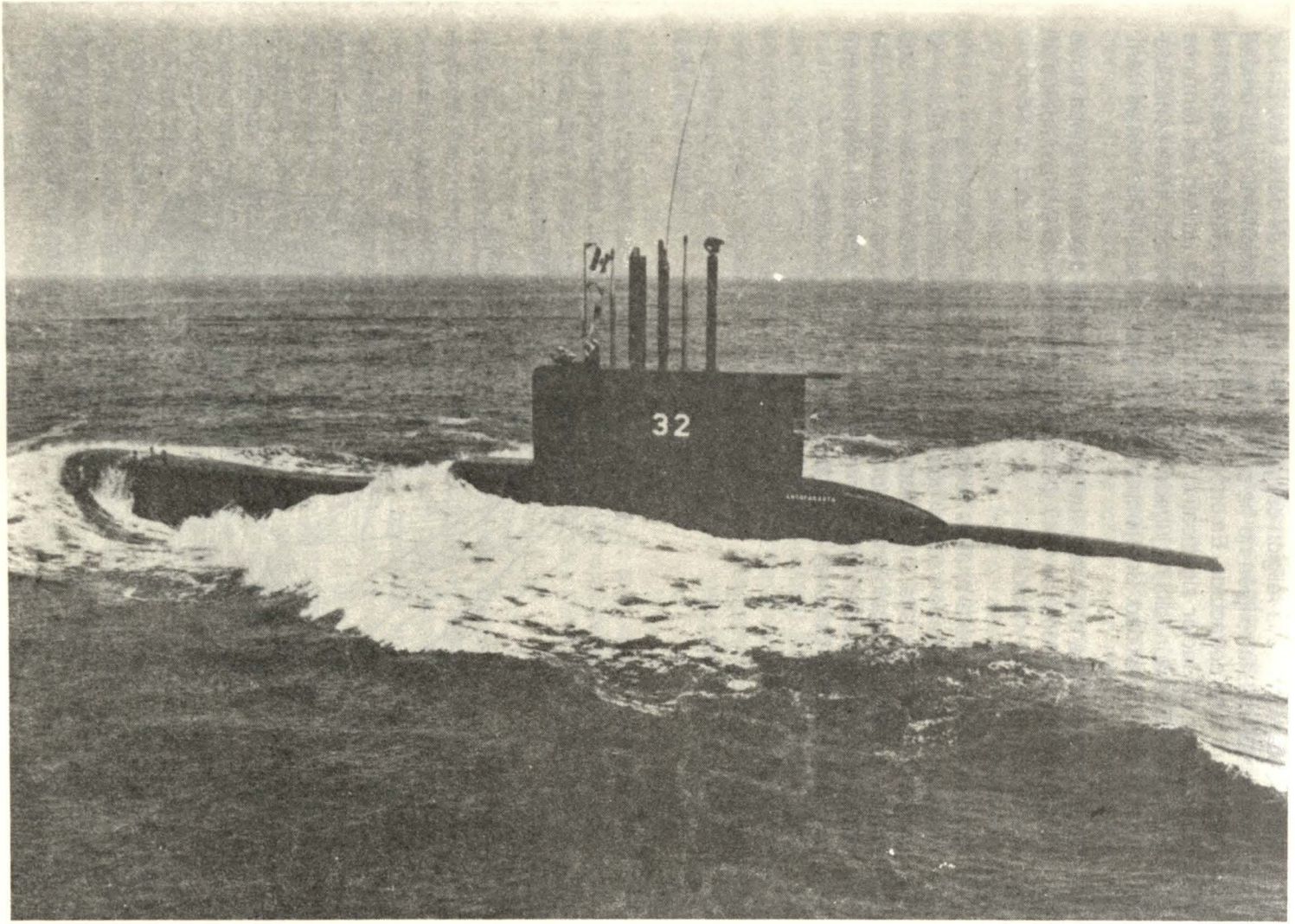
Con toda seguridad, uno de los conceptos más confusos es el *carácter nacional.* Muy pocos científicos sociales podrían negar que ciertos patrones culturales ocurren más frecuentemente y son más altamente valorizados en una nación que en otra. Es casi imposible encontrar un acuerdo entre los eruditos para determinar, precisamente, cuáles son esos patrones comunes. En otras palabras, encaramos la paradoja de que el *carácter nacional* parece ser un factor indisputable pero nadie sabe exactamente lo que es. Esta confusión radica probablemente en que los patrones culturales continúan existiendo como estereotipos. El estereotipo del francés volátil y del norteamericano materialista, es estrictamente en términos temporales. Hace sólo un siglo que todas estas imágenes eran corrientes y, más aún, que los patrones pueden diferir de región a región en un mismo país, aunque nunca es difícil encontrar excepciones a las imágenes prevalentes. Por consiguiente, parecería que, en conjunto, los patrones de ciertos caracteres nacionales son un hecho y que su singularidad y significancia como soporte de la unidad nacional, varía de nación en nación.

Finalmente, el rol de la religión es igualmente ambiguo y de doble filo. En los Estados Unidos, la religión no ha contribuido substancialmente a la unidad nacional ni la ha detractado. En otros países, por ejemplo Israel, la religión ha probado ser un factor significativo para consolidar la unidad en términos nacionales. Más aún, ella ha jugado un papel preponderante en la consolidación de su nacionalidad. Un ejemplo más reciente de esta influencia es Irán.

Considerando otros aspectos, fue muy importante la fricción religiosa entre musulmanes e hindúes, en 1947, llevando a la división del sub-continente en dos naciones: India y Pakistán.

Luego de este somero análisis llegamos a la naturaleza de lo que puede considerarse un estado-nación, que puede caracterizarse como sigue: a) unidad política soberana; b) población identificada colectivamente con una imagen común del pasado y de un futuro común. Finalmente, es un pueblo que habita un territorio definido, tiene un gobierno común y generalmente, aunque no siempre, exhibe patrones comunes culturales y linguísticos.




32

TIPO XXI : PADRE DE LOS SUBMARINOS

Cadete 4º Daniel Torres Méndez

El arma no ha sido destruida por las pérdidas de 1943; por el contrario, se ha llegado a fortalecer. En 1944, que será un duro pero victorioso año, destruiremos los abastecimientos británicos con una nueva y revolucionaria arma

Almirante Karl Doenitz
20 de enero de 1944

Con estas palabras el arquitecto de la campaña submarina alemana almirante Karl Doenitz, expresaba el advenimiento de una era completamente nueva en la joven pero ya experimentada arma, tan revolucionaria y eficaz que podría cambiar el curso de la guerra si se desarrollaba en toda la magnitud.

La Batalla del Atlántico, la más larga y crucial de la II Guerra Mundial, acababa de pasar por una etapa decisiva y la balanza, a despecho del esfuerzo y estoicismo de los submarinistas germanos, se inclinaba peligrosamente en su contra. Gracias al inmenso poder industrial norteamericano, se hacía imposible destruir más buques que los que los aliados eran capaces de construir. Esto, unido al depuramiento de las técnicas de guerra antisubmarina para la protección de convoyes, a la aparición del *asdic* y el radar, y al uso intensivo de los aviones antisubmarinos, había significado una herida de muerte para los submarinos de diseño clásico y para sus tripulaciones.

Es así como nace el tipo XXI, como una respuesta a la necesidad alemana de sobrevivir como nación. Era el arma que abría las perspectivas de montar una nueva campaña con ataques relámpago bajo el agua. Tras cinco años de hostilidades ese era el tipo de guerra que se requería. Lamentablemente para Alemania, era demasiado tarde para ponerla en práctica.

Firmada la paz y habiendo sido repartidos los nuevos submarinos entre las naciones victoriosas como parte del botín de guerra, este modelo fue sometido a profundos estudios cuyos resultados fueron aplicados a la siguiente generación de submarinos no nucleares, que las potencias construyeron en el período

subsiguiente.

Esta nueva generación se logró mediante la adopción del modelo a los propios requerimientos de cada nación junto a las mejoras acordes al avance de la ciencia.

Características técnicas y tácticas del arma.

Desde su aparición hasta las postrimerías de la II Guerra Mundial, el uso normal de los submarinos demandaba que estuviesen sumergidos únicamente mientras efectuaban sus ataques, haciendo uso de baterías para ello. La travesía hasta su área de operaciones era efectuada navegando en superficie, bajo propulsión de motores diesel. El tipo XXI invirtió las propiedades de diseño del submarino clásico, pues tenía dos características esenciales:

a. Merced a su alta velocidad sostenida bajo el agua podía navegar y atacar enteramente sumergido . En condiciones normales de mar podía sobrepasar a los buques antisubmarinos.

b. Usaba el schnorchel en toda su capacidad, pudiendo operar completamente sumergido a una mayor profundidad con una maniobrabilidad asombrosa, que lo hacía radicalmente diferente a sus antecesores.

Las ideas del profesor Helmuth Walter, creador de esta revolución, empezaron a cristalizar en el verano de 1943. 16 nudos de máxima velocidad en inmersión, mantenidos por media hora, ó 13 nudos durante 10 horas; velocidad de crucero de16 nudos por más de 48 horas; radio de acción en inmersión de 300 millas; líneas de casco muy afinadas, seis tubos lanzatorpedos de 533 mm. con un total de 23 torpedos.

El gran incremento del tamaño de las baterías significó que el tipo XXI aumentara a 1,600 toneladas en comparación a las 770 toneladas del clásico submarino tipo VII C.

La nueva generación está por nacer. Carrera conrtra el tiempo.

Usando los métodos comunes para poner a punto esta nueva generación, Doenitz no podría iniciar la nueva campaña hasta comienzos de 1946, lo cual resultaba inaceptable para Alemania, que para entonces estaba peleando por sobrevivir. Atendiendo a los vertiginosos avances aliados, Doenitz decidió ordenar la producción en serie sin que el modelo fuera probado. Para minimizar aún más el tiempo en talleres, se dispuso que los submarinos fueran armados en ocho secciones prefabricadas, usando sendas factorías por toda Alemania,

disminuyendo así los riesgos de destrucción por los continuos bombardeos a los astilleros de Blohm und Vloss de Hamburgo, Deschimag de Bremen y Schiehw de Danzig, lugares donde finalmente las secciones serían ensambladas. Una cuidadosa racionalización del trabajo permitió reducir a 280,000 las 460,000 horas-hombre necesarias para construir un submarino. A pesar de ello, nunca se cumplieron las cuotas de lanzar 40 unidades mensuales, sólo se terminaron 98 en la segunda mitad de 1944 y 83 en los tres primeros meses de 1945.

En abril de 1945, 44 submarinos entre los que se encontraba el primero del tipo XXI, dejaron las bases de Noruega y como quiera que el número de los que se encontraban en servicio superaba al de las pérdidas, la Fuerza de Submarinos, no sólo en virtud de su creciente número, sino también debido a su mayor proporción de tipos nuevos, iba siendo cada vez más fuerte(...)y silenciosa. Aparte de sus altas velocidades de ataque bajo el agua, su radio de acción era suficiente para alcanzar las lejanas aguas del Atlántico Sur y operar allí un mes antes de volver a sus bases e incluso incursionar en las densamente protegidas costas inglesas. Cabe resaltar que casi todos los submarinos destruídos en los últimos meses de guerra, eran los de tipo antiguo con escasa velocidad en inmersión.

Regenbogen.

Al llegar a mayo de 1945, 12 submarinos del tipo XXI se encontraban listos para entrar en acción, mientras que 91 estaaban en pruebas y/o adiestrando tripulaciones, pero el sacrificio supremo y desesperado de submarinistas y constructores no pudo evitar el final que estaba ya a la vista, los acontecimientos en tierra señalaban la total derrota germana.

A las 03:14 del 4 de ese mes Doenitz, quien sucedió a Hitler como Fuhrer del Reich a la muerte de éste, radió a todos los comandantes de submarinos la palabra clave *Regenbagen* (arco iris), que significaba un inmediato alto al fuego. La victoria de las naciones aliadas no pudo ser más oportuna, pues la continuación de la guerra hubiera manifestado la clara superioridad de la reequipada arma submarina alemana. La alta eficiencia de estas nobles naves fue demostrada por el capitán de corbeta Adalbert Schnee, comandante del U-251, del tipo XXI, quien descubrió poco antes de la rendición, el grado de inmunidad bajo el agua que obtenía merced a las enormes baterías de su unidad. En el Mar del Norte se había encontrado con un grupo antisubmarino del que escapó con facilidad mediante un cambio de rumbo de 30º, navegando a gran profundidad y haciendo perder la señal del *asdic* en tiempo récord. El tipo XXI podía después de todo dar en inmersión tanta velocidad como la mayoría de los escoltas de superficie. Cabe resaltar que Schnee fue uno de los ocho comandantes que obedecieron inmediatamente la orden de cesar las hostilidades, fue así que después de recibirla encontró un crucero británico

acompañado de varios destructores en tránsito desde el Mar del Norte hasta Bergen. Tras una corta navegación a alta velocidad se situó a 500 yardas del crucero, los posteriores acontecimientos demostraron que los ingleses no tenían ni idea del peligro de destrucción en que había estado el crucero. Schnee juzgó al nuevo submarino como excepcional tanto en es ataque como en defensa y *algo completamente nuevo para cualquier submarinistas.*

La semilla se esparce

De los doce submarinos tipo XXI entregados a los vencedores,(1) cinco quedaron en poder de la armada británica, que los destinó a experiencias y estudios: fueron la U números: 2502, 2506, 2511, 3017 y 3514; cuatro pasaron a formar parte de la flota soviética; los 2529, 3035, 3041 y 3515. Dos fueron retenidos por la armada norteamericana, los 2513 y 3008. Y el último lo incorporó la marina francesa, 2418, el cual navegó hasta 1958.

Las armadas norteamericana y británica fueron las que menos uso hicieron de las XXI recibidos; limitándose a estudiarlas a fondo y tomar datos para tenerlos en cuenta más adelante; tal vez por el interés que les representa un futuro programa de desarrollo de un submarino a propulsión nuclear. La Unión Soviética sacó mejor provecho de sus cuatro submarinos tipo XXI, así como del material de otros más que aún estaban en gradas y que también pasaron a su poder. Es a partir de este momento en el que ya el referido modelo pasa a convertirse en el tronco único del cual los diseñadores de submarinos toman ideas, conceptos y técnicas, tales como las enormes baterías. Así pues, los 250 submarinos convencionales salidos de los astilleros soviéticos entre 1951 y 1967, que en el código O.T.A.N. son conocidos como: *Foxtrot, Zulú,Whisky* (2)y *Quebec* (estos últimos dos costeros de 650/740 toneladas), son directos descendientes del submarino alemán, lo mismo cabe decir sobre los franceses clase *Narval,* construidos durante losaños cincuentas. Los norteamericanos, por su lado mejoraron los *Guppy* a partir del modelo XXI.

Conclusión

Es preciso destacar algunos aspectos, entre ellos el carácter elitista que la Krieg Marine diera a su fuerza de submarinos, la elevada capacidad profesional y alta moral de sus dotaciones, ampliamente demostrado a lo largo de la guerra. Si desde el inicio de la guerra, hombres como Schepke, Gunther Prien y Otto Krestschmer -por nombrar a los más representativos comandantes de submarinos- hubiesen podido comandar naves como los submarinso tipo XXI, muy posiblemente hubieran llegado a cortar las líneas de suministro aliadas y a aislar inglaterra, logrando de este modo cambiar el curso de la guerra. Pero la falta de proyección marítima de Hitler, quien nunca demostró afición por el mar,

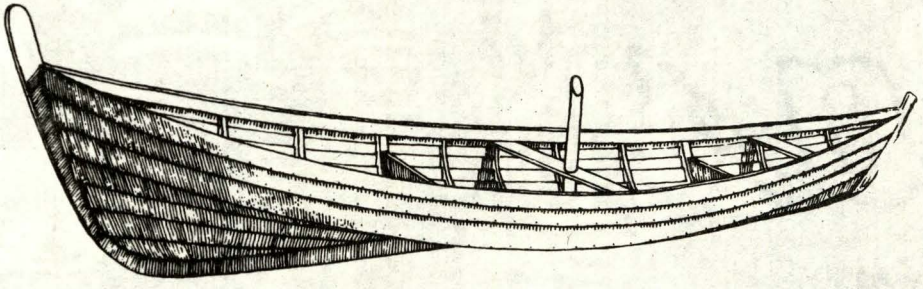
retardo el proyecto, asignandole la más alta prioridad cuando ya era demasiado tarde. Otro factor que indirectamente contribuyó a que el tipo XXI no entrara en servicio antes del final de la guerra fue la falta de reconocimiento y apoyo aéreo a las operaciones submarinas, lo que motivaba que las *manadas de lobos* buscaran por si mismas a sus blancos presentando un blanco fácil a los aviones antisubmarinos aliados cada vez que salían de flote. Esto causaba la pérdida de personal experimentado, que de haber tripiulado los XXI a su regreso hubieran necesitado menos tiempo de entrenamiento.

Hoy en día vemos que la técnica submarina alemana sigue imponiéndose, y que la semilla del XXI ha dado de sus frutos en modelos como el 209 o el TR-1700. En nuestro medio es necesario conservar los conceptos elitista, en el sentido de formar dotaciones con un profesionalismo, moral y arrojo que superen las limitaciones, conservando nuestro sitial de primera potencia submarina en Latinoamérica. Ello, lo sabemos, se logró esencialmente por la calidad de nuestra gente.

NOTAS

(1) La mayoría de los submarinos tipo XXI operativos, fueron hundidos por sus propias dotaciones. Los restantes se perdieron en acciones de guerra (bombardeos en puerto) y algunos en choques con minas.

(2) Como dato peculiar es necesario recordar que un submarino de esta clase encalló en una saliente rocosa de las costas de Suecia hace pocos años, hecho que motivó la formal protesta del gobierno sueco ante su similar soviético.





Por qué la Marina de Guerra en Ayacucho

Capitán de Fragata (r) Luis F. Villena Gutiérrez

Casi con seguridad me atrevería a decir que en las naciones, bien o regularmente desarrolladas, la mayoría de la población pueda tener un concepto más o menos claro de la problemática nacional y, en consecuencia, estar segura de que su progreso socio-económico y político difícilmente tendrá que confrontar quiebras constitucionales producidas por convulsiones o conflictos populares, surgidos de improviso en cualquier lugar del territorio. Me refiero, pues, a países con niveles de vida, culturales y de otros tipos, que no acusen serios contrastes entre sus diferentes áreas, o regiones naturales.

¿Es este el caso del Perú? Evidente y lamentablemente no.

No voy ahora, desde luego, a presentar mis personales puntos de vista, en el presente artículo como cualquier ciudadano común y corriente, sobre los orígenes y el acontecer de la subversión en el Perú, que acusa ya más de 4 veces el número de muertes (20,000) que las ocurridas en toda nuestra guerra con chile (5,000); que eleva el costo de los daños materiales hasta el día de hoy, a casi el 70% ($ US. 11,500) del monto de nuestra deuda externa ($ US. 16,500 millones) a lo cual habría que agregar una serie de perjuicios a veces imposibles de estimar en términos económicos.

Dejemos también para los analistas, los historiadores, etc. las investigaciones y sus resultados, sobre el porqué la subversión, expresada en las huestes de Sendero Luminoso, instalan primero sus reales en Ayacucho para deseminar-

El reforzar los valores patrios es una de las labores esenciales que desarrollan nuestros infantes de marina en Ayacucho. Foto tomada en Huanta [Foto Oficial de la Marina de Guerra del Perú].

se luego hacia otras regiones del Perú.
En lo que deseo centrarme en estas líneas, es en el punto de partida de mi análisis, que es el momento en que la subversión y, concretamente el terrorismo como una de sus modalidades, se hace tan evidente y peligroso que desborda la capacidad de las Fuerzas Policiales y las Fuerzas Armadas se ven precisadas a intervenir decidídamente, aunque, desde luego, concientes que la guerra contra la subversión no es asunto que se combate, se enfrenta, se neutraliza y se vence, solamente con la fuerza de las armas.

Lo cierto es que se produjo el momento en que se requería la presencia de las instituciones castrences y policiales combinadas en la serranía y no me equivoco al decir que mucha gente, particularmente de la misma Marina de Guerra, frunció el ceño y se preguntó: ¿... y que tiene que hacer la Marina en Ayacucho? ¿acaso por el hecho de poseer una infantería de marina, cuyas funciones son las de establecer cabeceras de playa, se piense que vayan a cumplir una misión análoga en la sierra que puede extenderse en cualquier momento a nuestro ámbito fluvial.

Partamos entonces, para continuar con nuestro análisis, con algunos hechos para mí evidentes. La Marina de Guerra del Perú es una institución clave, no sólo para la seguridad sino también para el desarrollo del país. No desconozco (ni se me ocurriría hacerlo) los méritos y las tradiciones de nuestro ejército ni los de aquella joven institución que es nuestra fuerza aérea. Tampoco, desde luego, los de nuestra policía nacional; pero la Marina es una entidad que se privilegia en orden al amplio ambiente natural en que desarrolla su actividad (mar, ríos, lagos); vale decir, en casi el 80% de la superficie terrestre si nos atenemos a la proporcionalidad del ámbito acuático del orbe. Esto la obliga a desarrollarse en amplios panoramas científicos y técnicos, por el tipo de instalaciones que opera a flote y en tierra; culturales por las ocasiones que posee para comparar los progresos de los países que frecuentemente visita y casi, diría yo, por el grado de humanismo que adquiere debido a las enormes dimensiones del escenario en el que se mueve, el mar, fuente de la inspiración religiosa que imbuye de un clima sujeto a constante renovación, equilibrada serenidad y particular madurez. Porque a nadie puede extrañar que, en términos generales, un marino se sienta más universalmente fraterno que cualquier otro ciudadano que opera en otros medios que no le permitan observar una dimensión tan amplia en el campo de las relaciones humanas.

Sea como fuere, lo cierto es que la Marina resultó presente combatiendo en nuestras serranías y dando apoyo y protección a sus poblaciones. Y entonces, lógicamente, surge otra pregunta: ¿Y ha sido conveniente esta decisión? y, más aún, ¿se debería continuar manteniéndola?.
No está demás insistir en que las opiniones que voy a emitir al respecto provienen exclusivamente de mi coleto, tal como pueden ser las de un oficial de

marina retirado hace casi 25 años de la actividad, que actúa como un simple espectado en su calidad de ciudadano común y corriente, interesado por todo lo que ocurre en su patria.

Varios ángulos invitan a este interesante exámen. Y aunque sin un orden muy exigente deseo ubicarme, para comenzar, en el de la correlación de fuerzas con otros institutos castrenses en la lucha contra la subversión en nuestras serranías. ¿Es que acaso tiene tanta importancia que las fuerzas navales en este teatro de operaciones sean en tamaño varias veces menores a las terrestres?. Aparte de ser evidente que la comparación de fuerzas navales y terrestres, en cualquier lugar del mundo, en cantidad de combatientes favorece ampliamente a los ejércitos ¿quíen podría negar que los limitados efectivos de nuestra Infantería de Marina han tenido, tienen y tendrán significativa presencia allí a raíz del positivo efecto multiplicador de su preparación profesional y de sus altas calidades para ganar la buena voluntad de las poblaciones, que es casualmente el punto neurálgico en esta clase de guerra cruel, salvaje y solapada del senderismo y ahora del MRTA?. No es acaso la Infantería de Marina la que precisamente, por esa razón, preocupa tanto a los sediciosos?.

Desde otra arista de mi análisis, deseo preguntarme ¿si, además de que hubiese resultado un tanto extraña la ausencia de la Marina en Ayacucho por el solo hecho de que no sea la cordillera su espacio natural para el combate, no resultaba acaso conveniente que nuestro personal, se informase sobre la problemática del Perú profundo en otros ambientes, que no por ser el acuático escapa a nuetro conocimiento?. ¿O no es que acaso durante el transcurso de un probable y, desde luego, no deseable conflicto internacional, particularmente con cualesquiera de nuestros países vecinos, será necesario conocer el estado anímico y patriótico de esas y de todas las demás poblaciones del Perú, testimonios que se hacen evidentes a través del suministro logístico y las motivaciones morales que alimentan con pertrechos y con incentivos espirituales a nuestras fuerzas combatientes en, o más allá, de nuestros límites fronterizos?. Por supuesto que sí, pues todo combatiente, sea de mar, o aire debe saber que grado de aprobación habrán de recibir nuestras fuerzas por parte de los distintos grupos humanos de todo el territorio nacional. Esto es más importante cuando todos ellos son también combatientes, aunque de retaguardia, pero sin los cuales no es posible concebir un esfuerzo bélico y logístico sostenido, teniendo en cuenta que las guerras de hoy necesitan ser rápidas, para adelantarse a los organismos internacionales de paz o negociación que pueden disponer la supensión parcial o definitiva de las hostilidades.

Existen otros recodos desde los cuales quisiera situarme para seguir estudiando este tema sobre la conveniencia o nó de la presencia de la Marina de Guerra en Ayacucho pero, estimando que, por ejemplo, la actividad de la Infantería de la Marina allí supone un nivel de entrenamiento permanente con frecuentes

intervalos de combate real que la mantiene en un óptimo nivel de alistamiento, deseo concluir esta exposición de puntos de vista, repito, muy personales, dejando sentadas mis dudas sobre sí sólo a esa organización administrativa y operativa de nuestra marina de guerra, y nó también de otras, les convendría, aunque fuera en forma limitada, participar en los teatros de operaciones de nuestra serranía y ceja de la selva, enfrentando a la subversión. Y lo menciono porque sospecho que no siendo intranscendente ese punto de vista relativo al mejor conocimiento del Perú profundo (repetando la opinión de los muchos que me temo que así no lo conceptúan). Otros organismos de la Marina, y nó solamente los infantes, deberían pasar por tales experiencias. No ignoro los riesgos y los grandes sacrificios que ello supone, pero si hemos optado por seguir la carrera de las armas, creo que constituye ineludible obligación aprovechar la ocasión para foguearse en ese terreno y para adquirir una experiencia de primera mano sobre la realidad nacional, que difícilmente puede ser percibida, y menos entendida, desde el escenario marítimo. Así, nuestra eficiente institución naval, como lo expresé al iniciar este artículo, estará más preparada para jugar el magnífico rol, que intuyo le tocará en la historia al constituirse en un extraordinario baluarte en la defensa nacional territorial y de su democracia, y en un insustituible instrumento para el desarrollo del país, comenzando por el de sus intereses marítimos.

Siempre he creído que un pueblo estará condenado a sufrir más quebrantos, miserias y frustaciones, cuanto más deje de cultivar el conocimiento de su propia historia. Resulta ahora que mucha gente, inmersa y fuertemente influenciada por el devenir del mundo moderno, pareciera haber encontrado un motivo profundamente errado, desde mi personal punto de vista, para desvincular la necesidad de estudiar la historia nacional aduciendo que los avances de la tierra y de la tecnología han convertido a la historia en obsoleta. Supongo que muchas de esas personas (y ojalá que haya entre ellas gran cantidad de castrenses) caigan en la cuenta de que, por ejemplo el grado de subversión que estamos alcanzando en el Perú, no se debe exclusivamente a reclamaciones de justicia social sino también a otras causas que han venido, a través de muchos años, acumu-lándose peligrosamente a modo de amenazante represa para entregarle después el manejo de sus compuertas a quienes no necesariamente ondean las banderas de la justicia social, sino las del resentimiento, del odio y de la sed del poder. Ellos pretenden manipular estas represas para que, sobre la piedra y el lodo que dejan a su paso, cual modernos Atilas, construir un modelo de sociedad (si es que puede merecer el nombre de "modelo") peor que el que ahora critican, sin ofrecer otra solución que más sangre, más muerte, más destrucción. Y no es que yó este propugnando que nuestra marina fatalmente adquiera experiencia bélica en los fragores de una guerra entre peruanos, sino que lo señalo porque debemos tener la convicción de que la subversión que estamos presenciando, impulsada por la bestialidad terrorista sin límites, no responde necesariamente a motivaciones netamente naciona-



Entrega de semillas y víveres a la poblacion huantina [foto oficial de la Marina de Guerra del Perú].

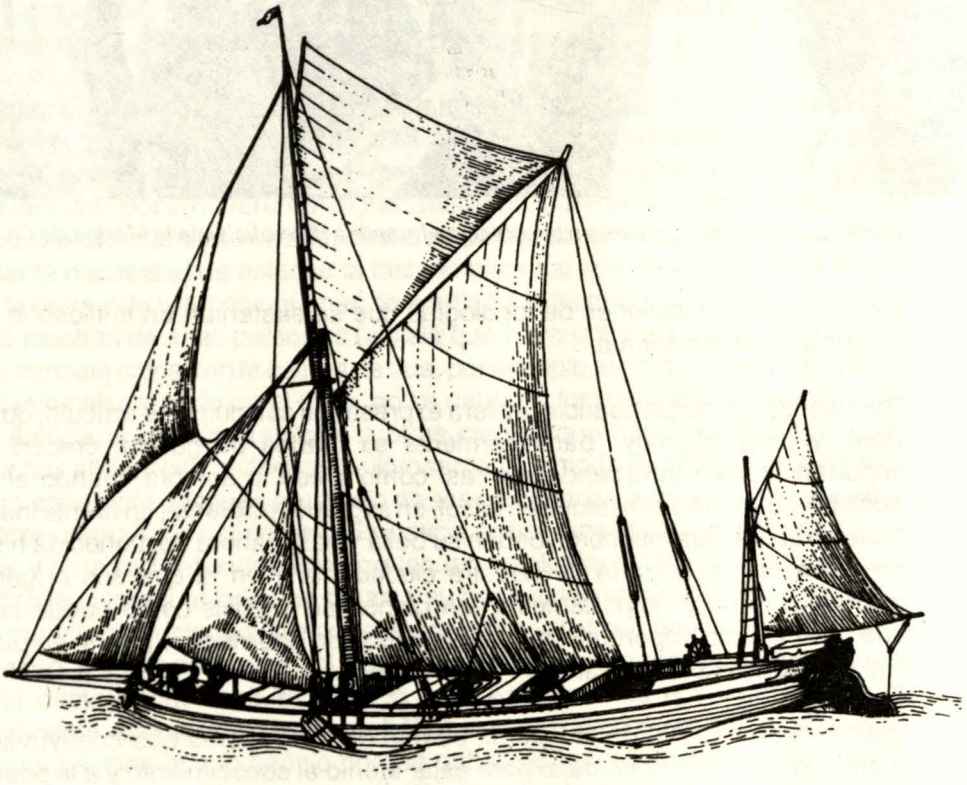
les sino a manipulaciones de ideologías que se sustentan en la filosofía del comunismo internacional.

Parodiando a Choquehuanca quisiera expresar, al concluir este artículo, que el Perú, y para mí, muy particularmente su marina de guerra, crecerá en importancia y en transcendencia "así como crece la sombra cuando el sol declina", cuando se constituye en crisol, en sagrado recipiente, en fuente inagotable en la que sus miembros beban su bella y hasta ahora desconocida historia para la mayor parte de nuestra ciudadanía y en la que sus orígenes milenarios son tan importantes y tan dignos de análisis como puede serlo cualquier evento importante que hubiese podido ocurrir ayer aquí y en pleno siglo XX, próximo a expirar.

Estimo que el cultivo de la historia es uno de los factores que coadyuvan a mantener el interés ciudadano para estar atento al conocimiento y a la posible solución de los problemas nacionales, de hoy y de mañana, y no caer así en la apatía, en el fatalismo, en la desconfianza, que concluyen por alejar a los

ciudadanos de la necesidad de no desconectar la TV o cambiar de canal cuando hablan los políticos que nos disgustan, conducta equivocada que no nos permite percibir sus debilidades y su falsedad y, consecuentemente del peligro que con su conducción nos amenaza. ¿No es que acaso los pueblos caen en las dictaduras por esa desaprensividad con la cosa pública que es, a la postre, desaprensividad con la historia que se construye día a día?. Así cayó Rusia zarista y tantas otras naciones en el comunismo, y así, países desarrollados como los E.E.U.U. de N.A., por ejemplo, y otros europeos (que están acusando ausentismos del nivel tan alto del 50% en la concurrencia a las urnas en elecciones nacionales) podrían derivar hacia un nuevo tipo de dictadura por descomposición social simplemente por no estar debidamente atentos a lo que sucede, en sus propias comunidades.

Por todas estas consideraciones de tipo histórico, social e institucional, estimo que resulta necesaria la presencia de nuestra marina de guerra en Ayacucho.



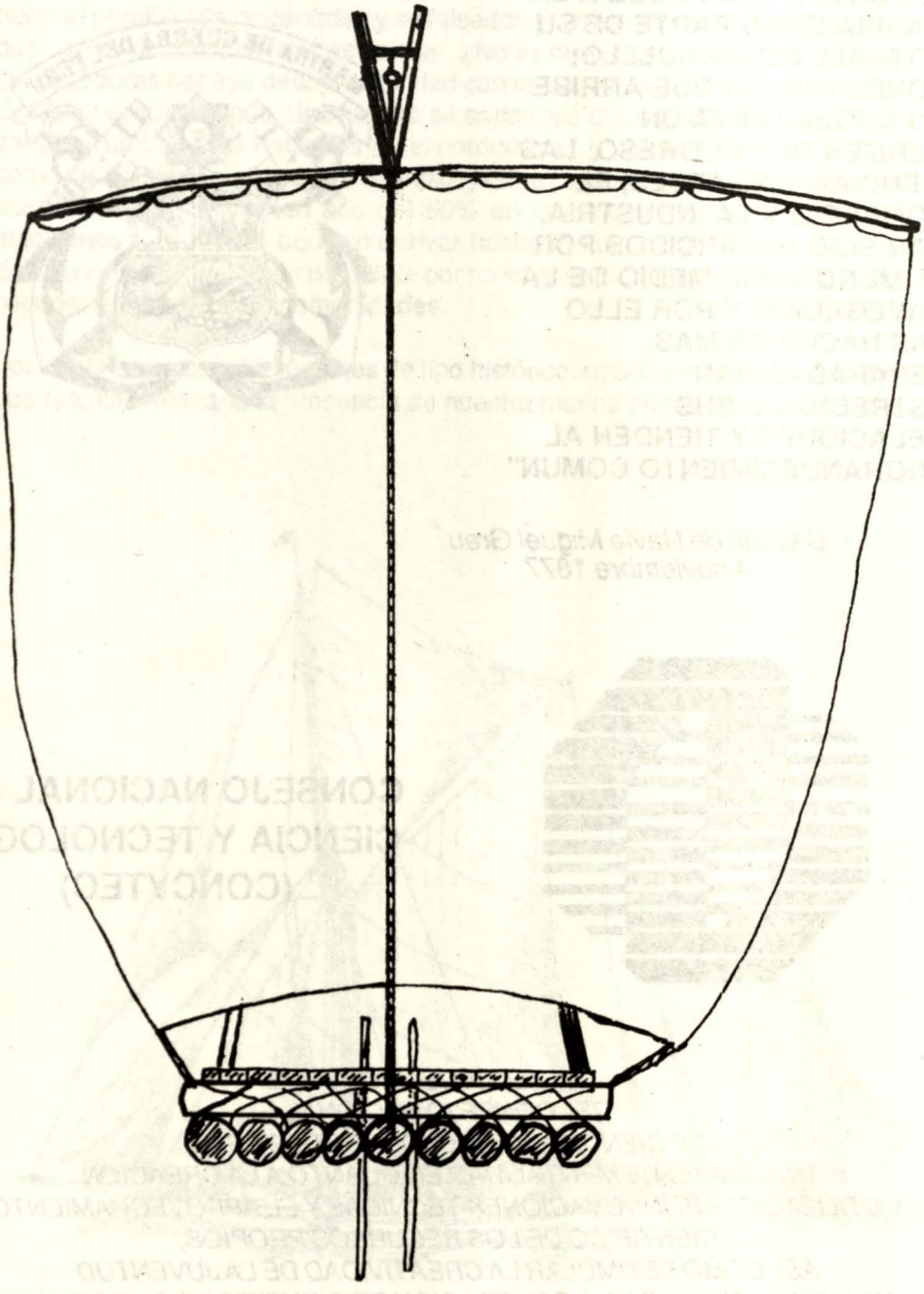
"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS RELACIONES Y TIENDEN AL ENGRANDECIMIENTO COMUN"

Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877

MARINA DE GUERRA DEL PERU

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"EL OBJETIVO
DEL CONSEJO NACIONAL
DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, ES LOGRAR
UN CAMBIO DE MENTALIDAD EN CUANTO A LA CREACION
Y UTILIZACION DE INNOVACIONES TECNICAS Y EL APROVECHAMIENTO
CIENTIFICO DE LOS RECURSOS PROPIOS,
ASI COMO ESTIMULAR LA CREATIVIDAD DE LA JUVENTUD
NACIONAL Y CREAR UNA GENERACION DE CIENTIFICOS QUE SE VAYA
AMPLIANDO PROGRESIVAMENTE EN
EL PAIS".



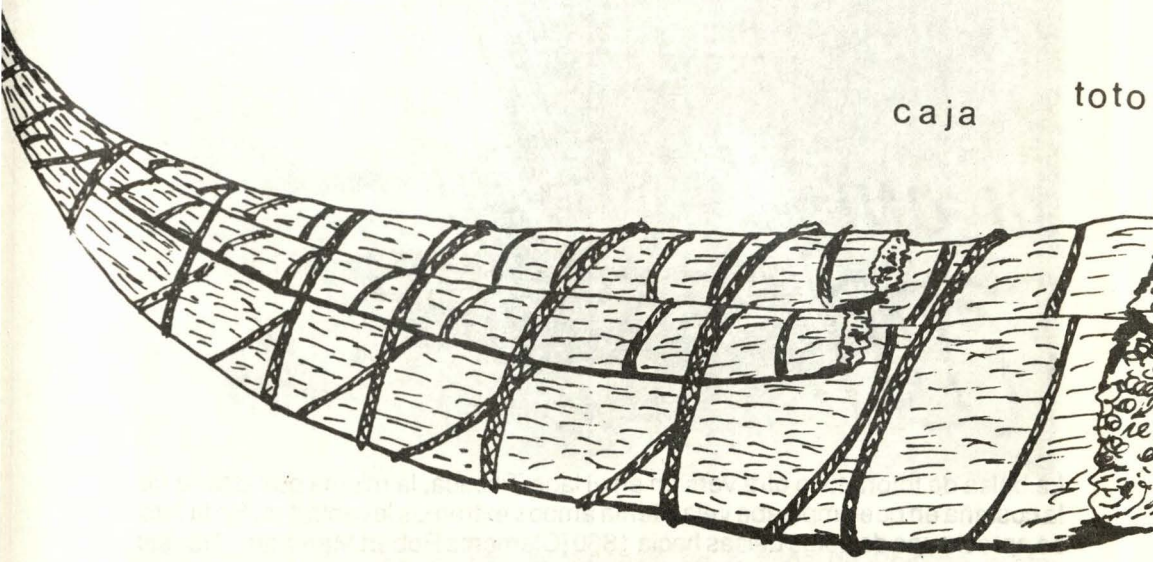
Sección gráfica:

Embarcaciones vernaculares peruanas

EL PERU HA TENIDO UNA ANTIGUA VINCULACION CON EL MAR, ESENCIALMENTE POR RAZONES DE PESCA. LAS NECESIDADES DE SATISFACER UNA CRECIENTE POBLACION, HACE UNOS 400 AÑOS LLEVO A DESCUBRIR ALGUNAS FORMAS DE FLOTACION QUE PERMITIERAN, AL HOMBRE PERUA NO DE ESA EPOCA, ALCANZAR PECES DE MAYOR TAMAÑO EN AGUAS MAS PROFUNDAS. CON LOS LOGICOS CAMBIOS QUE TRAE EL TIEMPO Y LA EXPERIENCIA, LOS EUROPEOS QUE ARRIBARON A NUESTRAS COSTAS A PRINCIPIOS DE SIGLO XVI, ENCONTRARON VARIOS TIPOS DE EMBARCACIONES, ALGUNAS PARA NAVEGACION PROLONGADA Y OTRAS CON FINES NETAMENTE DE PESCA. ADAPTANDOSE A LAS NUEVAS TECNICAS Y COMPARTIENDO LAS PROPIAS, COMO EL TIMON VARIABLE DE CENTRO, HOY CONOCIDO COMO ORZA, Y LAS VELAS DE ALGODON; ALGUNAS DE ESAS EMBARCACIONES PERUANAS VERNACULARES HAN LLEGADO HASTA NUESTROS DIAS COMO EL MEJOR MONUMENTO A UN PASADO MARITIMO MILENARIO.

J.O.S.


A

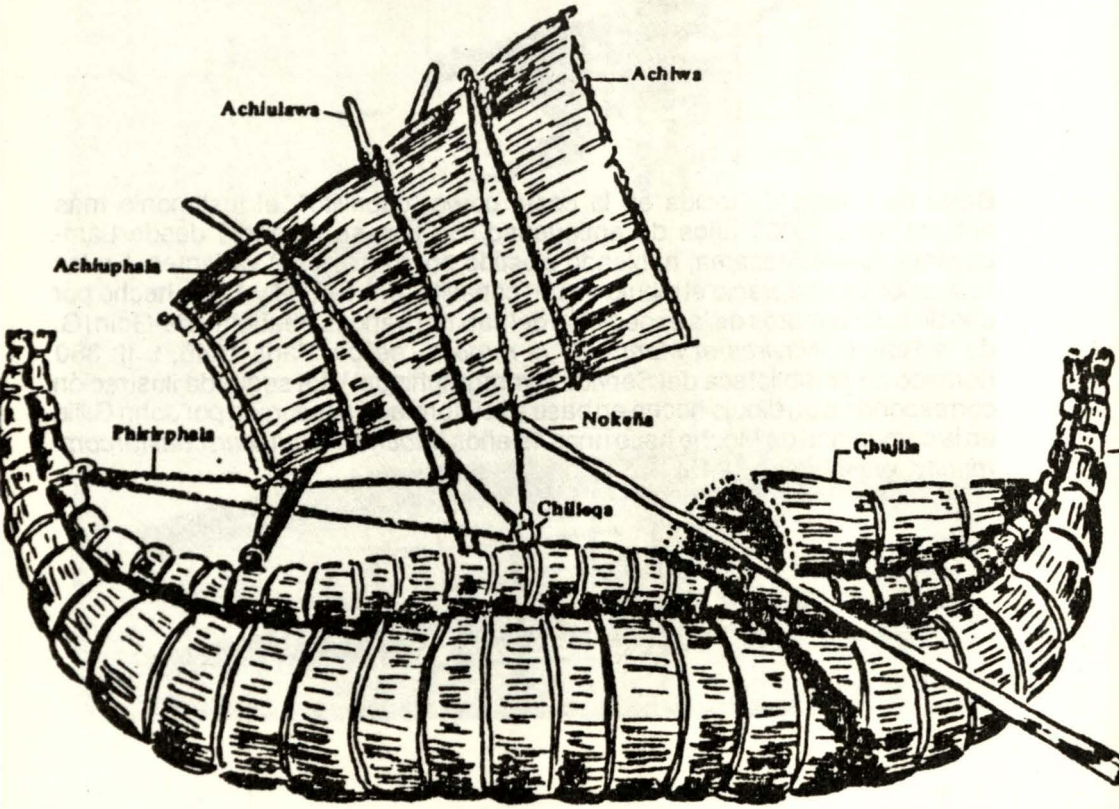


quirana

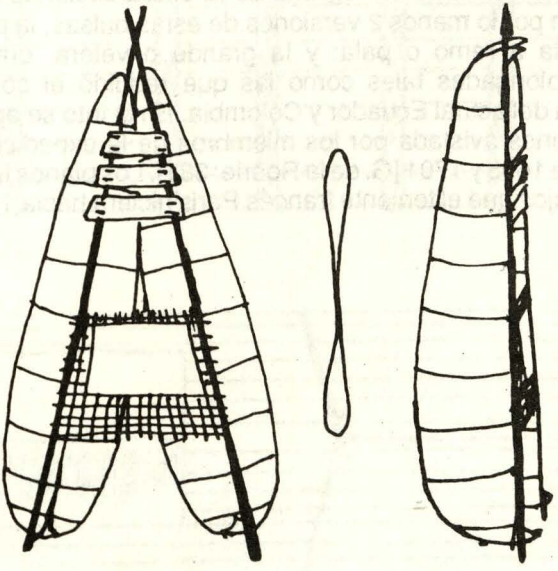
Balsa de totora. Conocida en la costa como "caballito", el testimonio más antiguo tiene 2,000 años de antigüedad. Su uso se extendió desde Lambayeque hasta Atacama, habiendo existido por lo menos 2 variantes. En las ilustraciones se aprecia el dibujo de un "caballito" entre 1698 y 1701, hecho por uno de los miembros de la expedición del capitán francés Beauchesne-Goin [G. de la Roërie, *Navires et Marins de la rame a l'helice*, París 1946, t. II: 380 (tomado de la Biblioteca del Service Hydrographique)]. La segunda ilustración corresponde a un dibujo hecho en base a la información recogida por John Gillin en la comunidad de Moche hace unos 45 años [*Moche. A Peruvian coastal community*, Washington 1945].

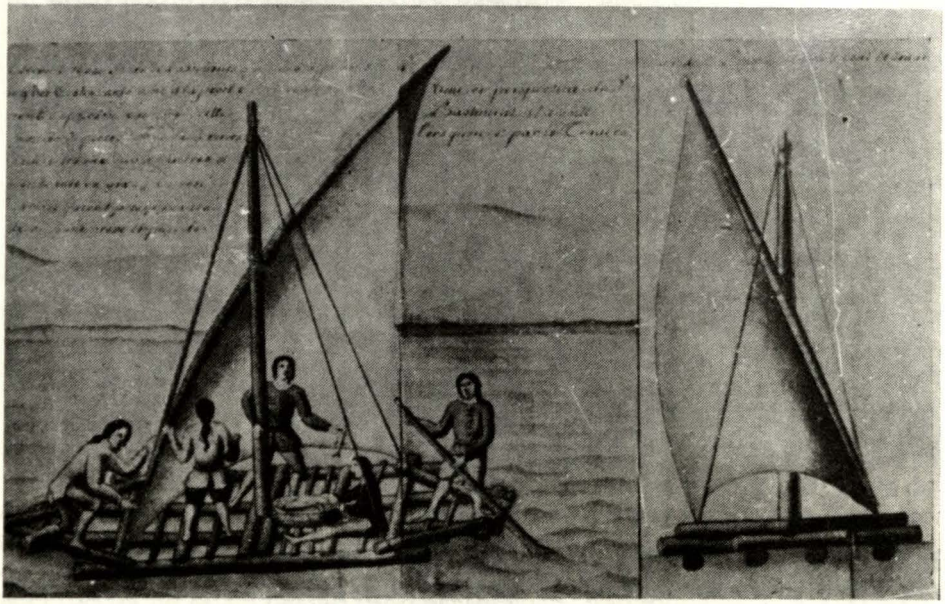


La balsa de totora tuvo otra versión en el lago Titicaca, la misma que difería de la costeña en que empleaba vela y tenía ambos extremos levantados. En la foto se aprecia una de estas balsas hacia 1860 [Clements Robert Markham, *Travels in Peru and India*, Londres 1962: 107]. El plano brinda los detalles de una de esas balsas en la actualidad [Rogger Ravines, *Panorama de la arqueología andina*, Lima 1982].

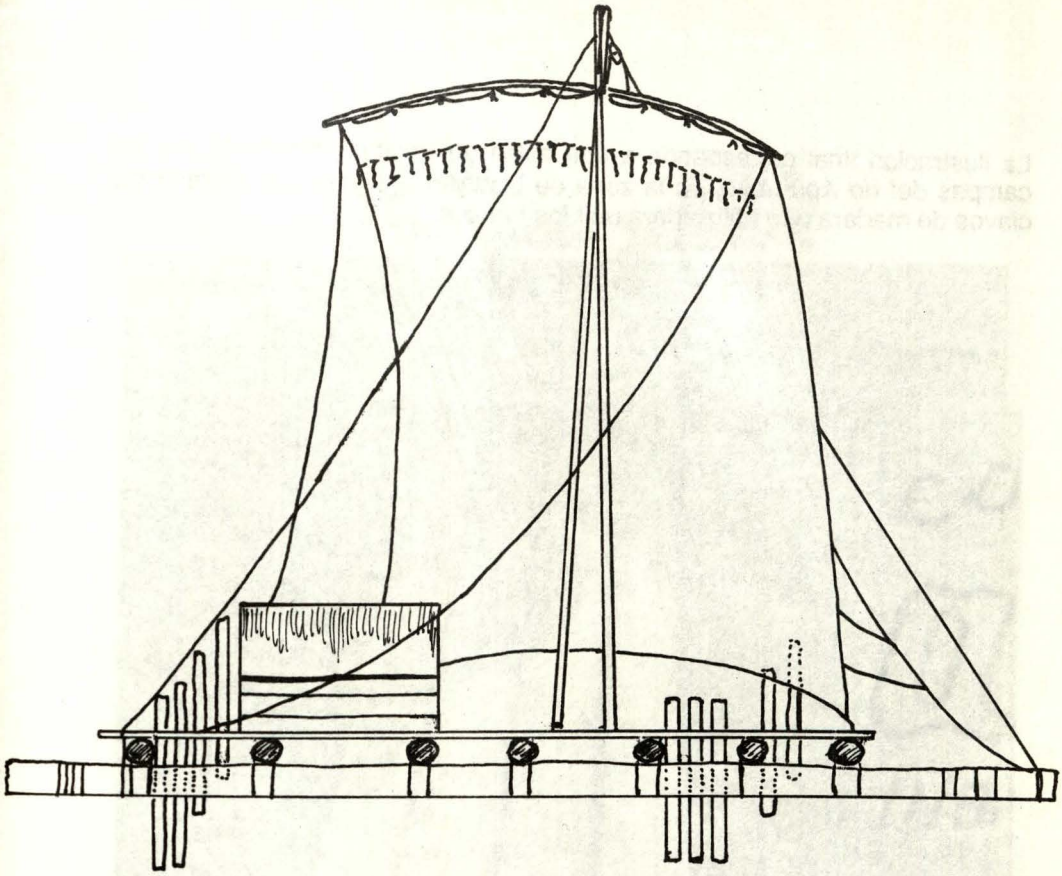


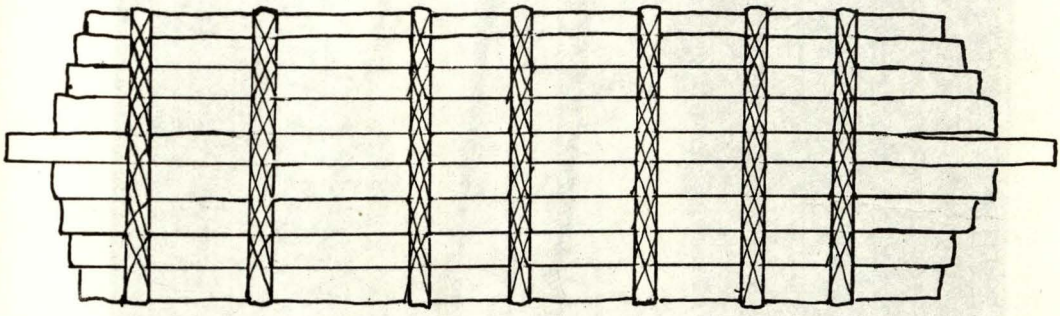
Balsa de piel de lobo. Su uso se extendió de la zona de Chincha hasta Valparaíso. En las ilustraciones se aprecia una de estas balsas en Arica, hacia 1821. El dibujo corresponde a un miembro de la dotación del H.M.S. *Conway* [Basil Hall, *Extracts from a journal written on coasts of Chili, Peru and Mexico in the years 1820, 1821, 1822.* Edimburgo 1826, t. III; carátula]. El plano que lo acompaña fue hecho por el teniente de la armada francesa F.E. Paris, en 1840, [S.K. Lothrop, "Aboriginal Navigation off the West Coast of South America", *The Journal of the Roval Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, vol. LXII. Londres 1932-33: 92].

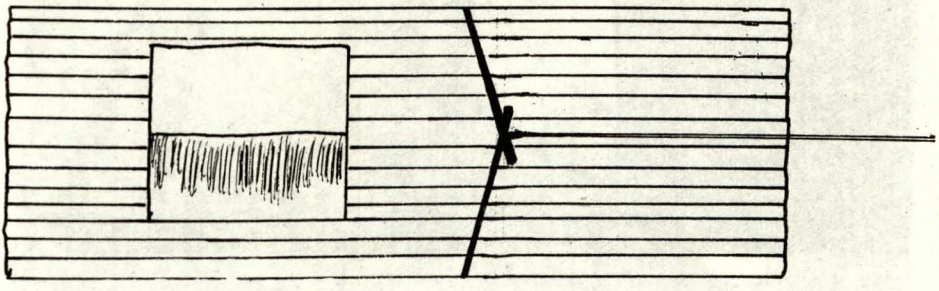




Balsa de palos. Ha sido las más lograda de la embarcaciones vernaculares peruanas. Existen por lo menos 2 versiones de estas balsas; la pequeña o de pesca, propulsada a remo o pala; y la grande o velera, empleada para navegaciones prolongadas tales como las que requirió el comercio entre Chincha y la zona del actual Ecuador y Colombia. En la foto se aprecia una de estas embarcaciones avistada por los miembros de la expedición de Beauchesne Goin entre 1698 y 1701 [G. de la Roërie: 381]. Los planos fueron hechos en base a los dibujos que el teniente francés Paris hiciera hacia 1840 [Lothrop: 250].







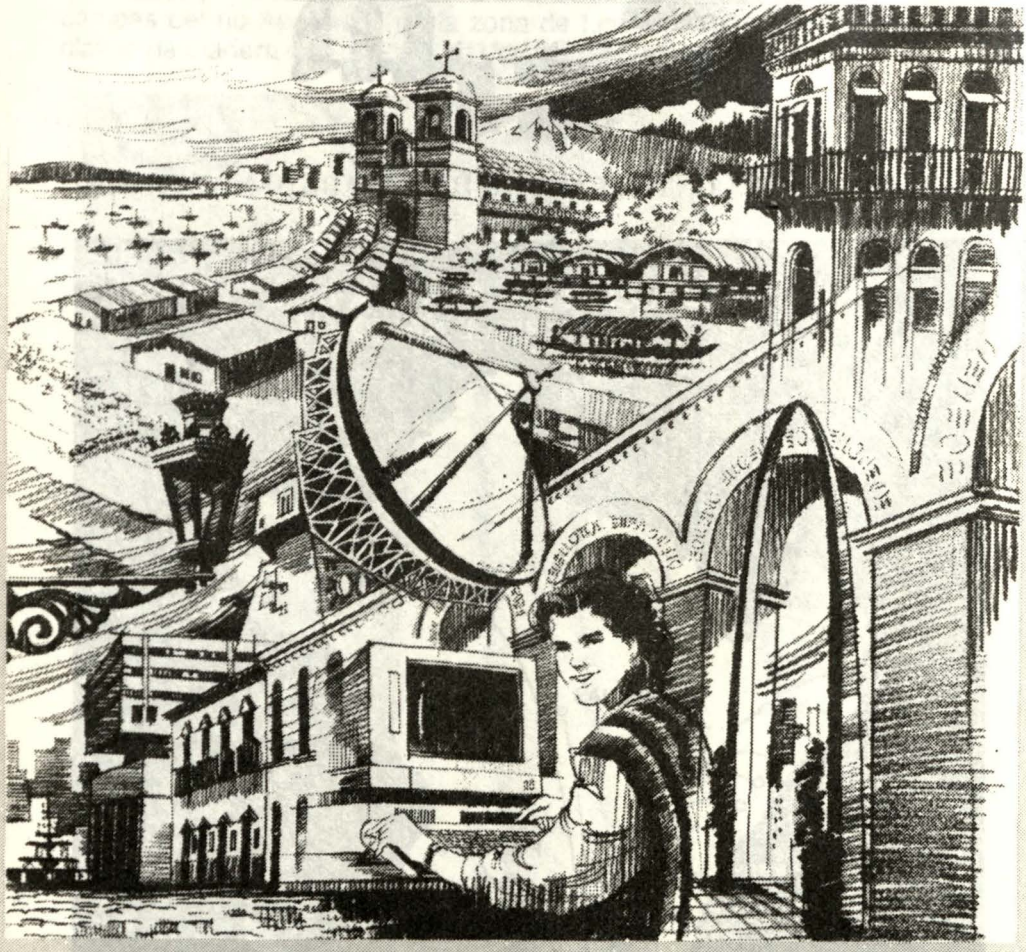
La ilustración final corresponde a una balsa de troncos construída por los campas del río Apurímac, en la zona de Llochegua, Ayacucho. Nótese los clavos de madera que utiliza para unir los troncos.



COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO



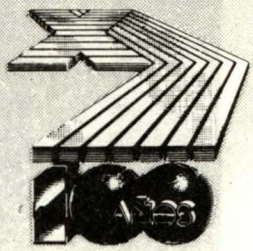
100 años integrando al país



PROPERU PUBLICIDAD

Uniendo todas sus regiones

Hemos trabajado un siglo integrando a los pueblos del país, uniendo ciudades, valles y montañas, porque somos un banco que quiere estar siempre más cerca de cada peruano. Estamos comprometidos con el futuro de nuestra patria, por eso buscamos que, en cualquier rincón del país, la gente que sale a trabajar pase delante de una agencia nuestra y sepa que allí está el apoyo que necesita, que allí encontrará el afecto de su gente de confianza.



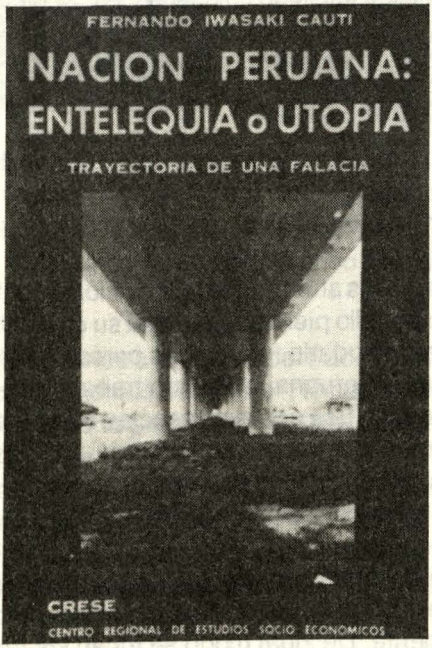
100 años de confianza en el futuro

BANCO DE CREDITO
desde 1889

LIBROS Y REVISTAS

Comentario de Libros

Iwasaki Cauti, Fernando. *Nación Peruana: Entelequía o Utopía. Trayectoria de una falacia*, Lima, Centro de Estudios Socio-Económicos, 1988, 270 pp.



El tema de la nación peruana ha venido cobrando vigencia en las últimas décadas debido al cuestionamiento planteado por determinadas corrientes del pensamiento social. En esta confrontación ideológica se han definido dos posiciones: la tradicionalista, que siguiendo la escuela de Riva Aguero y Belaunde declara que la Peruanidad existe desde hace varios siglos; y la marxista, que postula que el Perú no existe como nación y que consecuentemente nuestra sociedad no posee identidad común.

Planteado el problema en estos términos, el autor hace un brillante y detallado estudio de lo que se reconoce como el mejor indicador de la Identidad Peruana; la Conciencia Nacional. Analiza la evolución de esta conciencia, identificando sus primeros atisbos en época tan lejana como el siglo XVI. Los elementos tradicionales de la Identidad Nacional, entre los cuales señala a la Historia, a los héroes, a la Iglesia Católica, a la Cultura y el Estado, son estudiados uno por uno como una puesta en ambiente a lo que ha venido a denominarse la Crisis de Valores Nacionales. Las conclusiones de Iwasaki reafirman su hipótesis, demostrando que "la nación peruana no es un mito y que está por encima de las frustaciones colectivas, de los compromisos edeológicos, de las circunstancias inmediatas o de la hegemonía de cualquier clase social".

Este libro reviste especial importancia para nosotros por dos motivos esenciales: a) en conjunto representa un canto de aliento espiritual para quienes estamos empeñados en la defensa de esa nación comprobadamente existente; y b) llama nuestra atención sobre el tema de los héroes y la forma como, sensiblemente, algunos de ellos han sido colocados en condición suprahumana,"en un Olimpo lejano e inalcanzable". El mejor consejo que podemos dar es leerlo y sacar sus propias conclusiones.

— · —

Flórez Nohesell, Miguel (capitán de fragata). Los Puertos del Perú, *Historia Marítima del Perú*, serie monográfica, tomo I. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986, 950 pp.

Han transcurrido más de dos años desde la aparición de este trabajo del comandante Flórez, pero no por ello pierde actualidad su comentario en la *Revista de Marina*. El autor es, a no dudarlo, una de las personas más entendidas sobre la problemática portuaria peruana, habiendo trabajado largos años en la Empresa Nacional de Puertos. Esa rica experiencia está volcada al trabajo que comentamos, que recorre el quehacer portuario peruano desde sus orígenes decimonónicos hasta nuestros días. El comandante Flórez es miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos.

Cada puerto principal ha merecido un capítulo especial para reseñar su historia pasada y presente; siendo lo mismo en el caso de puertos menores, sólo que agrupados regionalmente. De igual modo se tocan los temas de las aduanas, el trabajo marítimo y portuario, los impuestos y la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

La obra está bien orientada y cuenta con abundantes citas, lo cual es de suma utilidad para aquellos que tienen que tratar hoy en día el tema de puertos, pero se extraña un tratamiento más depurado de las fuentes para evitar abultamientos transcriptivos.





López Martínez, Héctor. "La República - 1876 a 1879", en *Historia Marítima del Perú*, tomo X, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1988, 850 pp.

Este estudio de los años previos a la Guerra del Pacífico ha sido magníficamente llevado a cabo por el reconocido historiador Héctor López M., miembro de número del instituto editor y de la planta editorial de *El Comercio*.

La obra dedica buena parte de su contenido, casi un tercio, a referir el suceso internacional más importante del período: la rebelión del *Huáscar* y el subsecuente combate de Pacocha. Emplea para ello fuentes inéditas o poco conocidas, especialmente aquellas provenientes del Public Record Office, de Londres.

La marina de guerra de esos tres años no sufre cambios estructurales sustantivos, pues estos se habían introducido a principios de la década, pero merece destacarse el estudio que hace el autor sobre los sucesos navales del período. Entre éstos resalta el referente a la heróica actitud del marinero Martín Valladares, de la dotación de la barca *Huacho*, al salvar a siete náufragos de la barca inglesa *Minnie Graham*, que había encallado en las islas Hormigas de Afuera. Valladares, como bien señala el autor, "debe ser propuesto a las actua-

les generaciones de tripulantes de la Marina de Guerra del Perú como un noble ejemplo a seguir"

La crónica marítima es igualmente destacable, especialmente en lo relativo a las inquietudes existentes en la formación de una línea nacional de vapores. Otro punto de interés en el mismo capítulo es el de los contratos para traer colonos chinos y el de la comisión científica para estudiar el tránsito de Mercurio por el Sol.

El tomo X de la monumental *Historia Marítima del Perú* concluye en abril de 1879, cuando ya Chile había ocupado el litoral boliviano, la misión Lavalle había fracasado, y la escuadra nacional se aprestaba para cumplir con su deber.

— · —

Romero, Fernando. *El Negro y su transculturación linguística*, Lima, Ed. Milla Batres, 1987.

La presencia del negro en la vida peruana fue siempre más evidente en la zona del litoral; por esto, nunca fue extraño encontrar hombres de color en nuestras marinas mercante y de guerra. Brindan testimonio de ello el segundo condestable Antonio Baba, de la Brigada de Artillería de Marina a bordo del bergantín *Fundador*, en 1837; el viejo grumete Medina, sobreviviente del monitor *Huáscar*, el guitarrista de proa y maquinista Reyes, de los años veinte, y el "Cocodrilo" Saavedra, mi instructor hace una decena de años. A ojos de un lego en la materia, se les puede clasificar como negros "de verdad", zambos, "cricos", "cocodrilos" y negros "de cariño"; pero lo cierto es que todos ellos constituyen la evidencia cotidiana de un prolongado mestizaje, que a su vez es la parte visible de un complejo proceso de transculturación.

Para ampliar nuestro entendimiento del tema, recurrimos al último trabajo de Fernando Romero Pintado, *El Negro en el Perú y su transculturación linguística* (Ed. Milla Batres, 1987). Del autor pueden mencionarse muchas cosas, pero para efectos de este comentario, que trata sobre la obra y no sobre el que la produjo, me reduzco a referirlo como capitán de fragata en retiro, doctor en Historia y académico de la Lengua. Quienes conocen su acuciosidad en cada una de las actividades que ha emprendido en su ya larga vida, puesta en manifiesto recientemente en los tres gruesos volumenes que publicara para la Historia Marítima, intuirán que *El Negro en el Perú* es un trabajo académico de primer orden.

El libro condensa largos años de una investigación cuyos orígenes pueden asociarse sentimentalmente a los "nutricios senos de ama de leche" de *mamá* Heredia Mina. En lo académico, el tema ha sido magistralmente tratado tanto

en lo histórico como en lo linguístico, presentando el complejo problema de la trata de esclavos desde sus remotos orígenes mediterráneos y su "industrialización" en manos de los árabes.

Entender al negro en el Perú requiere conocer su ubicación social e incidencia en la cultura hispana al momento de la irrupción europea en América. Romero cubre este aspecto ordenadamente, identificando las múltiples lenguas afronegras y la forma en que muchos de sus vocablos fueron incorporados, por vía de los árabes primero y luego por trato directo, al habla portuguesa y española del siglo XVI. Estos europeos, al llegar al Nuevo Mundo, trajeron consigo una lengua que ya contenía aportes africanos. Pero eso no fue todo; también con su presencia se abrieron nuevas rutas para el tráfico negrero, dando un mayor campo para el proceso de influencia mutua entre los diversos grupos africanos y americanos.

Elaborado el marco general, Romero aborda el tema peruano destacando la presencia de anónimos hombres de color en las exploraciones de Pizarro y en todo el proceso de irrupción española en el mundo andino, incrementando en su número a medida que la mano de obra nativa fue decreciendo en el suyo. Tan temprano como 1554, el Perú habría contado con 3,000 negros, cifra que se incrementó en las décadas siguientes en no menos de 300 esclavos nuevos anualmente. Este inhumano tráfico, en manos españolas, portuguesas, holandesas, francesas y británicas, persistiría hasta entrado el siglo XIX, cuando la poderosa Gran Bretaña decretó unilateralmente su ilegalidad y estacionó un escuadrón naval en las costas del Africa para perseguir a los traficantes. En el lapso de esos tres siglos, arribó al Perú un número indeterminado de esclavos, que Romero estima en 75,000 almas, de unos diez grupos étnicos principales.

La interacción idiomática entre el español, el *runa simi*, las lenguas costeras y las afronegras, se mantuvo ininterrumpida a lo largo de esos siglos. Fruto de este proceso, que se centraba principalmente en la costa, surgieron nuevas palabras que se incorporaron al habla popular, muchas de las cuales aún perviven. El capítulo VI del libro de Romero presenta una larga y comentada lista de aquellas palabras que surgieron como fruto de esta transculturación. En ella encontramos algunos que nos suenan familiares, como *cocacho*, *acanga*, *cachimbo* o *guarique*, y otras que son extrañas a los legos en materias linguisticas, como *sebolbla* (por cebolla) o *ñausa* (por *naussa*, ciego en quechua).

El fenómeno linguístico también produjo interesantes variaciones dentro de las comunidades negras conformadas por esclavos procedentes de muy distintas partes del continente africano. Lo primero para ellos fue la adopción de términos que permitieran comunicarse entre sí, viviendo luego la necesidad de comunicarse con la sociedad que los rodeaba. Nuevas lenguas surgieron de este proceso, tanto en Africa como en América, una de las cuales es el *papiamen-*

to que se habla en las Antillas Holandesas, mezcla de *creole* haitiano, español, inglés y holandés.

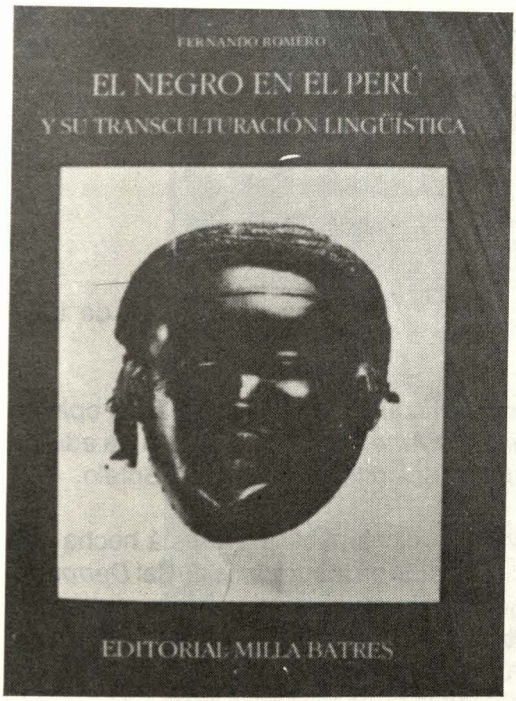
El autor concluye indicando que, más allá del mero proceso filológico, la presencia afronegra en el Perú dejo una marca imborrable en la cultura nacional, en una medida que no habría sido reconocida hasta la fecha. El editor ha prometido presentar próximamente el segundo tomo de la obra, conteniendo el lenguaje que el negro desarrolló en nuestro litoral. Siendo la palabra "síntesis de vida activa e integral", esperamos con interés la aparición de ese tomo para poder comprender mejor a ese importante componente racial del crisol de razas que es nuestra patria.

— — —

Luego de concluir el comentario anterior tomamos conocimiento que el segundo libro de Romero había aparecido ya en librerías. El título es indicador que dicho volumen es mucho más especializado que el anterior en aspectos linguísticos: *Quimba, Fa, Malambo y Ñeque* (Lima 1988). Reconocemos que el tema no es muy marinero que digamos, pero lo que nos ha motivado a este comentario es el poder compartir un nuevo logro intelectual de este oficial de marina, cuyo nombre y grado militar ha sido favorablemente mencionado en diversas publicaciones (Caretas y programa televisivo de Luis Alberto Sán - chez)

Como aspecto adicional cabe señalar que este segundo libro de Romero ha sido financiado por el CONCYTEC, y editado por el Instituto de Estudios Peruanos, una de las más sólidas instituciones de investigación en el país. Cabe agregar que es éste el primer caso en que dicha entidad edita el trabajo de un miembro de las Fuerzas Armadas.

Como nota final cabe agregar que el comandante Romero viene preparando el tercer y último libro de la serie. El título provisional es algo así como "Caza, venta y progenie de los negros en el Africa". Este tomo versará sobre la parte histórica del asunto, recorriendo la trata negrera desde sus lejanos inicios árabes,la participación negra en la conquista de América y las vinculaciones familiares que hoy persisten entre negros peruanos y africanos, sin que ninguno de ellos se percate. Como en la ocasión anterior, esperamos ver el próximo libro para compartir ese nuevo logro con los lectores de la Revista.





Mariátegui Angulo, Francisco (Vicealmirante). *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú*, Lima 1988, 70 pp.

El vicealmirante Mariátegui, distinguido filatelista, ha reunido en este trabajo aquellos sellos peruanos cuyo motivo principal son embarcaciones. En este esfuerzo recorre la historia filatélica nacional, pues como es bien conocido ésta se inicia con la emisión de la famosa serie de vapores de la Pacific Steam Navigation Company, allá por 1857. La regularidad adquirida a partir de la década de 1970 en la emisión de estampillas con motivos de buques, ha permitido que la selección presentada alcance a 52 sellos, siendo el más reciente aquel que presenta al B.I.C. *Humboldt* con motivo de su reciente viaje a la Antártida.

J.O.S.

Ortiz Sotelo, Jorge (capitán de corbeta). *Un Derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1988, 128 pp.

Señor Contralmirante
Federico Salmón de la Jara
Presidente del Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos del Perú
Presente.-

Lima, 17 de enero de 1989

Señor Almirante:

Me es grato contestar su atenta carta en la que tiene a bien pedir mi opinión sobre *Un Derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*, cuya edición y prólogo han estado a cargo del capitán de corbeta Jorge Ortiz Sotelo.

Sobre el particular debo manifestarle que dicha publicación está hecha con excelente sentido crítico, que se hace evidente en la introducción del *Derrotero*, en la que el comandante Ortiz evidencia la madurez que le da una sólida formación académica. El documento publicado, a mi juicio, es muy importante, ya que nos permite conocer el adelanto cartográfico de los navegantes británicos a comienzos del siglo XVIII, en lo que respecta a buena parte de la costa occidental de América del Sur, tema trascendental para explicar buena parte de la historia marítima de la época Colonial y la Independencia.

Como es bien conocido, el océano Pacífico fue dominado desde el siglo XVI por los españoles, sin mayor confrontación hasta comienzos del siglo XVIII, particularmente en lo que respecta a América. En aquella época se acentúa la decadencia y se hace evidente la debilidad marítima de España. En esta coyuntura, británicos y franceses hacen su aparición en las aguas de la costa occidental del continente Americano. Antes, tales marinos junto con los holandeses, dominaban el mar Caribe y habían hecho esporádicas incursiones corsarias en el Pacífico, vecino a las costas del Virreinato del Perú.

Para evitar la presencia de foráneos, los españoles guardaron, celosamente, en condición de secreto, toda la información cartográfica que poseían y, desde luego, sus derroteros. De allí el especial interés de la obra publicada por la Dirección General de Intereses Marítimos, que nos permite formarnos una idea de los conocimientos hidrográficos británicos en el Pacífico.

Se debe observar, que en el derrotero que nos ocupa, hay gruesas imprecisiones en la toponímia terrestre, ya que desde Panamá hasta Tarapacá se denomina al territorio Perú; para de allí al sur llamarlo "Chili". Hay una vasta zona del litoral del actual sur de Chile, que con honestidad, admite el autor, se



ignora. Acercándose al Estrecho de Magallanes figura, sobre el litoral del Pacífico, el nombre de Patagonia. No hemos estudiado lo correspondiente a la costa atlántica de América del Sur.

Debemos recordar que todo el vasto litoral descrito en el derrotero e la costa occidental americana era parte del Imperio Español y que el texto del *Derrotero*, está muy ceñido a su función específica de ayuda a los navegantes o sea, que no se puede tomar derroteros tan tempranos, como él que comentamos, como una base sobre la que se establecen límites territoriales coloniales hispanoamericanos, que en algún caso puedan servir como antecedentes de posteriores demarcaciones, sobre las que está fundado el principio del *Uti posidetis* en 1810, los que mal pueden ser perturbados por información de cartas de navegación y derroteros preparados por corsarios, que, por razones obvias, no estaban capacitados para recoger información no sólo de agentes oficiales, sino tampoco las podían lograr formalmente de otra procedencia fidedigna, ya

que los funcionarios españoles estaban prohibidos de difundir cualesquier información que pudiese servir a navegantes que no fuesen súbditos de Su Majestad Católica.

Tan importante era la información hidrográfica, que los piratas y corsarios, como parte importante del botín que podían lograr con la captura de un buque hispánico, buscaban los derroteros y cartas, que suplían información valiosa que era debidamente conservada y atesorada, para ir completando el indispensable conocimiento, clave para la navegación.

Debemos recordar que sólo a mediados del siglo XVIII, con la invención de los cronógrafos, fue posible precisar los meridianos especialmente en alta mar, pues en tierra se pudo trabajar mejor desde época más temprana. En mar abierto sólo se obtenía con cronógrafo, ya que en tierra era posible, por localizaciones fijas, lograr las precisiones necesarias. O sea, que sólo en la segunda mitad del siglo XVIII se pudieron iniciar las exploraciones científicas y los levantamientos cartográficos eficientes del océano Pacífico, que previamente era poco conocido y sólo empíricamente. En este aspecto, los únicos avezados en estas primitivas navegaciones transpacíficas eran los marinos hispanos. De allí que los derroteros y sus complementarias cartografías marítimas resultasen esenciales para quienes surcaban mares desconocidos a pesar de lo rudimentario que fuesen tales elementos.

Todos los gobiernos eran celosos en mantener el secreto de sus conocimientos hidrográficos, pues esto les daba a sus marinas, ventajas que no querían perder en beneficio de competidores o, lo que era más grave, de los marinos de potencias enemigas.

De esta norma del secreto hidrográfico no se escapó la corona española, que más bien se caracterizó por su extrema rigidez en estos asuntos. La segunda parte del siglo XVIII la ciencia hidrográfica logró considerables avances y se inició la confección de cartas hidrográficas y derroteros de una calidad insospechada en tiempos anteriores.

En 1794, la Escuela Naútica se estableció como un complemento del Apostadero del Callao y allí se trabajó con técnicas avanzadas, destacándose los nombres de don José de Moraleda, quien hizo los primeros levantamientos técnicos de la difícil área de los archipiélagos del sur del actual Chile; y de don Andrés Baleato, brillante cartógrafo a quien se le debe reconcér como padre de la cartografía peruana.

Heredero de tales maestros, fue el oficial de nuestra marina de guerra don Eduardo Carrasco, que alcanzó la alta clase de contralmirante. Hombre de estudio, formó una valiosa biblioteca y mapoteca, según el testimonio de

Benjamin Vicuña Mackenna, quien lo trató cuando Carrasco era ya anciano. El gran hidrográfo británico Robert Fitzroy, comandante del célebre bergantín *Beagle*, en la expedición que tomó parte el naturalista Charles Darwin, reconoció el valiosos aporte de Carrasco y de los hidrógrafos que trabajaron en nuestra costas.

Ya en el siglo XIX las cartas de navegación y los *pilots* (derroteros) del Almirantazgo Británico eran la guía de los marinos de todas las nacionalidades. El dominio de los mares ejercido por la Royal Navy, era tal, que no se pusieron restricciones a la difusión de tales materiales.

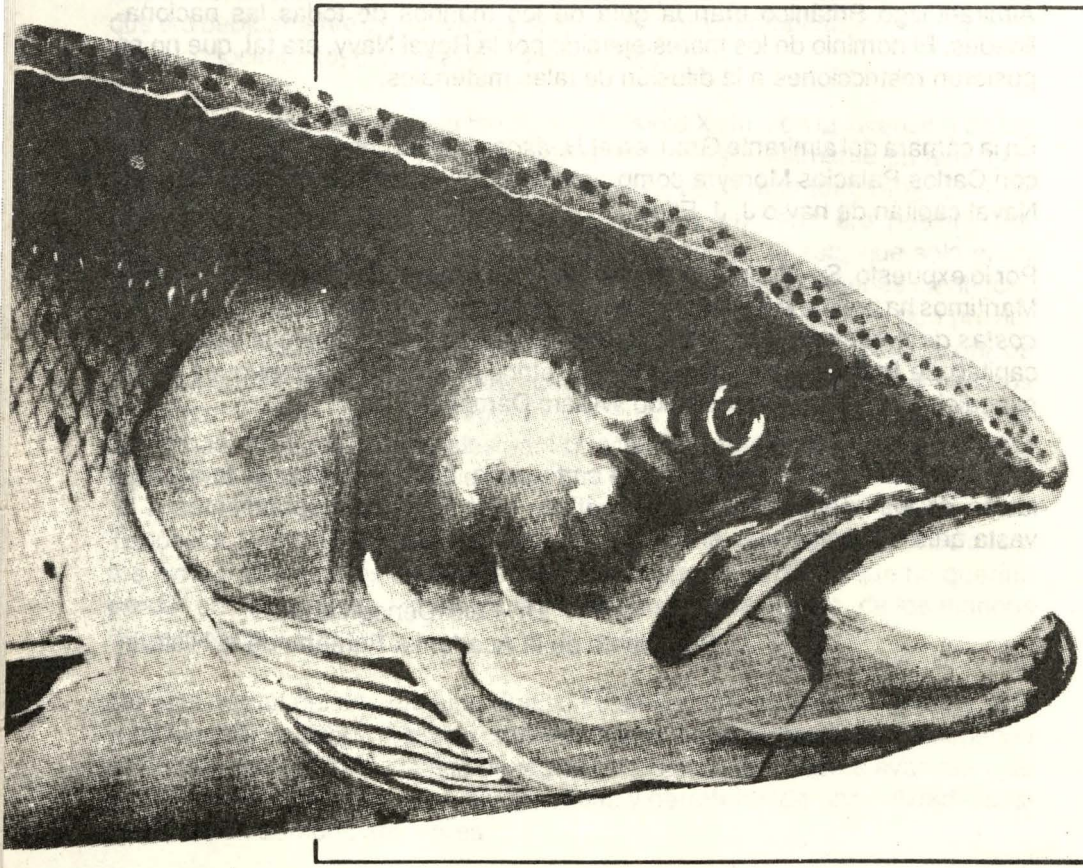
En la cámara del almirante Grau, en el *Huáscar*, existió uno de estos *pilots*, que con Carlos Palacios Moreyra compramos en Chile y hoy reposa en el Museo Naval capitán de navío J. J. Elías.

Por lo expuesto, Sr. Almirante, en mi opinión, la Dirección General de Intereses Marítimos ha prestado un valioso servicio publicando *Un Derrotero inglés de las costas de América (1703-1704),* que con buenos fundamentos el editor, hoy capitán de fragata, Jorge Ortiz Sotelo, atribuye a uno de los buques de la expedición corsaria que comandó William Dampier.

Este derrotero y su correspondiente cartografía, fue el producto de la acumulación de los conocimientos hidrográficos británicos, correspondientes a la vasta área que trata de cubrir.

Dr. Félix Denegri Luna
Presidente de la Academia Peruana de la Historia

EMPRESA PERUANA
DE SERVICIOS PESQUEROS



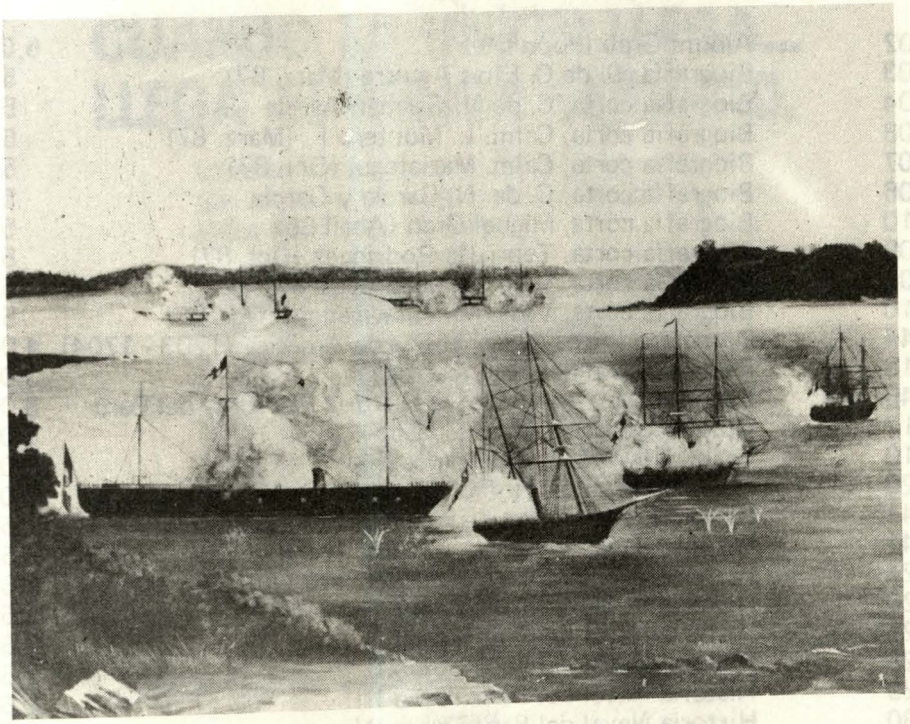
EPSEP

Cumple con el pueblo peruano

Siempre

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.



Combate de Abtao (7 de febrero de 1866) Oleo anónimo, hecho en los años inmediatos al combate. Toma como base los apuntes del guardiamarina Pedro Rodriguez, de la dotación de la Apurímac (Museo Naval del Perú, sede Callao)

- **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 INTERESES MARITIMOS

LISTA DE PRECIOS MARZO 1989

CODIGO	TITULO	PRECIO
02	Album Grau (Popular)	6,000.00
03	Biografía, C. de C. Elías Aguirre (Marz. 87)	500.00
04	Biografía corta, C. de N. Germán Astete	500.00
08	Biografía corta, Calm. L. Montero F. (Marz. 87)	500.00
07	Biografía corta, Calm. Mariategui (Oct. 87)	500.00
06	Biografía corta, C. de N. Garcia y Garcia	500.00
10	Biografía corta, Miguel Grau (Abril 85)	500.00
09	Biografía corta, Tepri JM Rodriguez (Oct. 87)	500.00
05	Biografía corta, Valm Carvajal (Oct. 87)	500.00
10	Biografía corta, Valm Mi Villavicencio (Oct. 87)	500.00
44	Derrotero Inglés de las costas de América (1703 - 1704)	4,000.00
13	Escuela Naval del Perú (cartón)	3,000.00
45	Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú	3,000.00
17	Grau, Biografía Lírica (cuero)	3,000.00
10	Grau, Biografía Lírica (percalina)	2,000.00
20	Héroes y Marinos Notables	2,000.00
41	Historia de la Guerra de América I (Nov. 87)	2,500.00
41	Historia de la Guerra de América II (Nov. 87)	2,500.00
24	Hist. de la Marina de Guerra del Perú (Jul. 87)	2,500.00
26	Historia de la Marina del Perú Tomo II	2,500.00
27	Historia Naval del Perú Tomo I	2,500.00
28	Historia Naval del Perú Tomo II	2,500.00
29	Historia Naval del Perú Tomo III	2,500.00
30	Historia Naval del Perú Tomo IV	2,500.00
31	Iquitos y Funamaz	2,500.00
19	La Casa de Grau	800.00
32	Legislación Naviera	10,000.00
36	Postales empuñadura de Oro	300.00
37	Postales espada de Grau	300.00
38	Postales gorra de Grau	300.00
39	Postales monumento de Grau	300.00
43	Viaje de la Fragata Amazonas alrededor del Mundo	3,500.00

NOTA: Esta lista regirá a partir del 1º de Marzo 1989 hasta nuevo aviso.

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



"Lo mejor o nada"

Gottlieb Daimler

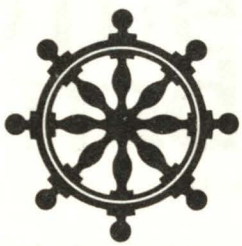
En 1926, Karl Benz y Gottlieb Daimler se unieron para crear Daimler- Benz, origen de Mercedes-Benz
El principio del ingeniero Benz "El todo debe ser superior a las partes" junto a "Lo mejor o nada" de
Daimler, son consignas que desde entonces garantizan la óptima calidad de Mercedes-Benz en el Mundo.



AUTOMOTRIZ DEL PERU S. A.

Representacion General de Daimler - Benz AG
Elmer Faucett 217 CALLAO Telef: 515094
Camino Real 497 - Teléfonos: 422950 - 422951 - 422952

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.

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

DIRECTORIO

DIRECTOR: Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado; SUB DIRECTOR: Capitán de Fragata Manuel Coello Montezuma; EDICION: Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo; Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña ASISTENCIA DE PRODUCCION: Alicia Castañeda de Gutiérrez; Malena Arana; CORRECCION: Carlos Zuñiga Segura DIAGRAMACION: T2. Gra. Elmer Córdova P.; FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch.; DIBUJO, Carmen Soto D. T.U.; Luis Baldoceda E.; PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra Vidarte; DISTRIBUCION Y ARCHIVO: T3 Mauricio Sega.

Revista de Marina

Año 82 - Nº 2
Marzo - Abril 1989

ISSN 1012-8247

MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de A. Julio J. Elías Murguía
Biblioteca

Contenido

Editorial 137

Nuestro teatro de guerra en Ayacucho
Capitán de Corbeta Simón Alvarez Alvarez 141

La marina peruana en los raudales del Orinoco
Arquitecto Fernando Belaúnde Terry 161

La Marina en mi a través del tiempo
Ricardo Blume 169

La Agitación Económica
Capitán de Fragata Augusto Bravo Villarán 175

Valores del Museo Naval
Flor de María Cosio 181

La Guerra del Tercer Mundo
Capitán de Navío José García Valdivieso 191

Intereses Vitales y Estrategia Nacional
Contralmirante Jorge Hesse Ramírez 211

Entrevista al Comandante General de la Marina
Alejo Marchessini 217

La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el Conflicto de 1941. Combate de Payana
Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros 225

La Escuela de Submarinos 235
Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

Cincuenta aniversario de la Escuela de Submarinos 243

¿Violencia Militar? 247
Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey

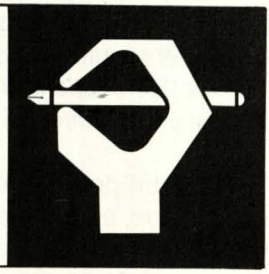
Puntos de vista: una encuesta poco viable 251
Contralmirante Raúl Parra Maza

Sección Gráfica:
Seis años en Ayacucho 255

Sección bibliográfica 263

¿Valla o ambulancia? 265

EDITORIAL



Centros educativos: 25 años ejemplares

El liceo naval *Almirante Guise* y el liceo naval *Teniente Clavero* están cumpliendo en el presente año sus bodas de plata institucionales.

Ambos centros educativos navales, a los que se suman el liceo naval *C. de N. Germán Astete*, el liceo naval *Contralmirante Montero*, el centro de educación especial *Santa Teresa de Couderc*, los centros de educación inicial *Stella Maris* y *Niño Jesús de Praga*, y también el centro educativo *C. de N. Francisco Carrasco* de Iquitos, son valedera muestra de lo mucho que, juntos, podemos realizar en la Marina de Guerra del Perú en demanda del bienestar institucional.

Veinticinco años que tienen antecedente en acciones previas a veces no registradas en documento alguno, como por ejemplo una conversación que el vicealmirante Pedro J. Gálvez tuvo en 1962 con el almirante Franklin Pease Olivera quien era ministro de Educación en la época del co-gobierno Pérez Godoy-Vargas Prada-Lindley-Torres Mattos, este último ministro de Marina y el almirante Gálvez comandante general de la Escuadra. Más allá aún, una llamada *Comisión Pro-Colegio Naval*, conformada por miembros del Centro Naval del Perú y la Asociación de ex-cadetes navales, realizó las primeras tentativas en derredor de la loable empresa, llevándose a cabo el 1º de marzo de 1958 una sesión de trabajo en la cual el comandante Fernando Romero Pintado expuso los lineamientos tendientes a la creación de centros educativos navales en la Marina de Guerra del Perú.

El liceo naval *Almirante Guise*, creado para dar servicio a hijos de oficiales y el liceo naval *Teniente Clavero*, destinado a la educación de hijos de técnicos y oficiales de mar, son centros pioneros que emergen el 15 de abril de 1964 a la

realidad naval. Ambos nacen en el Callao y tienen hoy 2,300 alumnos el primero y 2,600 el segundo, cubren instrucción inicial, primaria y secundaria, para niñas y niños; se encuentran bajo la dirección de los doctores Augusto Gonzales Torres y José Denegri Lestonnat, respectivamente.

El 30 de abril de 1979 se inauguró el centro de educación especial *Santa Teresa de Couderc*, en terrenos del Centro Médico Naval, cuenta con 360 alumnos y es uno de los más notables centros de su género en Sudamérica. Regenta la dirección la doctora Yolanda Tristán Gonzales y está organizado en nivel inicial, primaria y diversas áreas de su especialidad.

El 28 de junio de 1984, el liceo naval *Capitán de Navío Germán Astete*, que dirige hoy el doctor Carlos Suárez Cavero, se aúna al esfuerzo naval en pro de la niñez y juventud de nuestra patria y abre sus puertas para atender en la enseñanza inicial y de primaria a hijos de personal subalterno de ambos sexos. 1,600 alumnos conforman la planta de educandos de este plantel que, con justicia, homenajea al ilustre oficial naval que una vez comandara el monitor *Huáscar* enfrentando a fuerzas superiores inglesas y que finalmente muriera heroicamente en la batalla de Huamachuco, negando al enemigo su rendición.

El liceo naval *Contralmirante Lizardo Montero* se fundó en 1986 y tiene hoy una población escolar de 2,600 alumnos de ambos sexos, recibe a los niños que terminan su instrucción primaria en el liceo *Capitán de Navío Germán Astete*. La doctora Consuelo Pimentel de Colombo dirige este colegio que en el presente año inauguró doce nuevas aulas, tarea que emprendió en 1987 y que culminará con cinco aulas más próximamente.

Los centros de educación inicial *Stella Maris* (1985), destinado a hijos de personal subalterno, que dirige la Dra. Ruth Solís Borda, adyacente al liceo naval *Capitán de Navío Germán Astete*, y *Niño Jesús de Praga* (1988), a cargo de la Dra. Vilma Ruiz de Castillo, que se encuentra cercano al liceo naval *Almirante Guise*, son los últimos centros educativos navales construidos por la Marina en el área de Lima y Callao. El liceo naval *Capitán de Navío Francisco Carrasco*, que rinde homenaje en su nombre a un oficial naval pionero en la conquista de la amazonía, recibió también un documento de uso práctico editado en la Dirección de Información de la Marina y que lleva por nombre *PRISMA*, libro de tareas que tienen desde el presente año, todos los educandos navales.

Sucede, pues, que más de diez mil niños y jóvenes representan en si mismos un logro en permanente proceso de perfección, enrumbado a destinos que comprometen a los navales, porque son fruto de una idea de años lejanos que con gran esfuerzo y dedicación, logramos plasmar y debemos seguir desarro-

llando. Diez mil futuros ciudadanos que se integrarán a muchos otros miles de ex-alumnos liceanos que son hoy peruanos en la dura aventura de vivir, pero preparados para ella, con la formación e ilustración que recibieron en sus queridos colegios navales.

Veinticinco años, suenan también como a condecoración.

Condecoración bella y meritoria ésta, ganada por abrir el mundo a los niños y presentarlo a los jóvenes.

Condecoración que, con justicia, imponemos hoy, implícitamente, a la Marina de Guerra del Perú, y prendemos en el pecho de nuestra institución para premiar a todos y a cada uno de quienes se esforzaron ayer y se prodigan hoy en dar forma a realizaciones navales que son un legítimo orgullo nacional.

El Director



Nuestro teatro de guerra en Ayacucho

(apuntes descriptivos a mayo de 1988)

Capitán de Corbeta Simón Alvarez Alvarez

La intención de este artículo es dar a conocer la realidad de la zona en la cual una unidad de la Marina de Guerra viene combatiendo ininterrumpidamente desde hace varios años. Me ha motivado a escribirlo el poco conocimiento que de ello existe y la conveniencia de compartir en algo la experiencia acumulada durante mi comando en dicha área. Como es natural, se ha suprimido todo aquello que pueda ser utilizado contra las fuerzas del orden, presentando solo lo que es público o lo que no afecta a la seguridad de las operaciones en el área.

De otro lado, pretendo que estas líneas sirvan de homenaje a todos los miembros de la Fuerza de Infantería de Marina que silenciosamente vienen cumpliendo su deber en esas lejanas tierras, luchando por defender el ordenamiento social que hemos heredado de nuestros padres y que aspiramos legar a nuestros hijos. En estos largos años, muchos de nuestros compañeros de armas han caído en la acción, enriqueciendo la tradición de la Fuerza y de la Institución, y legándonos un ejemplo de valentía y pundonor. Nos toca seguir su estela, hoy por los ríos y selvas, como ayer, mientras luchábamos con base en Huanta, lo hicieramos por los fríos senderos de la puna o las profundas quebradas que ella formaba.

De otro lado, sea también este artículo un homenaje a otros combatientes: los miembros de la Defensa Civil del Comité Central de Pichiwuillca. Mucho se ha escrito sobre ellos en diarios y revistas, pero todo queda corto frente a la honrosa experiencia de haberlos comandado en más de una oportunidad. Ellos luchan por su tierra y su tranquilidad, y han aprendido a dar la vida por ello. Su forma de pelear es poco ortodoxa pero eficiente, haciéndonos recordar a los montoneros de la Guerra del Pacífico, al punto que la población civil del área los conoce con ese nombre.

En la página opuesta se aprecia una base subversiva en la zona denominada Sello de Oro, luego de haber sido capturada por nuestras fuerzas a mediados de 1988.

Nuestra área de operaciones se ubica en la zona sub-tropical del departamento de Ayacucho, comprendiendo parte de los distritos de Ayna y Santa Rosa en la provincia de La Mar, y los de Huanta y Santillana en la provincia de Huanta (que eventualmente pasarán a conformar el distrito de Sivia). Sus límites son: por el norte el río Mayapo, por el este el río Apurímac, por el oeste una línea quebrada que corre a lo largo del límite de ceja de selva, y por el sur el río Anchihuay.

Factor geográfico

a) Ambiente Natural

1.- Climatología y Meteorología

a) La temperatura oscila entre 28º y 32º durante el día, bajando en la noche hasta unos 14º. En la parte oeste, la temperatura nocturna es sensiblemente menor, pudiendo calificarse de fría en términos generales. La temperatura es menor durante los meses de lluvia (enero-marzo).

b) Hay precipitaciones frecuentes durante el año, con lluvias torrenciales en forma casi cotidiana en los meses de enero a marzo. Estas lluvias comunmente se convierten en tormentas eléctricas.

c) La visibilidad es buena en la zona baja, aún cuando se ve limitada a unos tres metros por la vegetación y las lluvias. En la zona alta la visibilidad se ve disminuída por efecto de nubes bajas.

d) El tipo de nubes usuales en todo el año son *cirrus cúmulus*, las mismas que cubren 4/10 de abril a diciembre. En los meses de lluvia, estas nubes se presentan a menor altura, de color gris oscuro, cubriendo 10/10 al amanecer, y mejorando hacia el medio día hasta 7/10.

e) El viento normalmente es inexistente en la zona baja, pero en épocas de lluvia puede alcanzar los ocho nudos. Obviamente, en la zona de altura el viento es mayor.

f) La iluminación solar y lunar es excelente, pero está supeditada a la presencia de nubes, lluvias y/o a la fase lunar.

2.- Geografía

a) Relieve o modelado del terreno. Nuestra área de operaciones se encuentra en la vertiente oeste de la cordillera Razhuillca, con cursos de aguas

que la dividen transversalmente en varias quebradas. El terreno desciende de 1,900 metros, en la parte oeste, hasta 500 metros al nivel del río Apurímac. El suelo es gredoso en su mayor parte, constituido por un 70% de arcilla. En toda el área, existen piedras en cantidad reducida, incrementándose en la zona de altura.
Existen varias elevaciones pero que no poseen nombre identificatorio. En cuanto a las quebradas, debe destacarse la de Pucamarca, ubicada al norte del río Samugari y al sur de Luisiana.

3.- Hidrografía

a) Muy pocas masas de agua estática, generalmente pantanosas.

b) Corrientes de agua:

- Río Mantaro: Caudaloso y de aguas turbias, con el Apurímac forma el Ene. Es navegable por botes durante todo el año. Tiene un ancho promedio de 200 metros. Sus afluentes son los siguientes ríos: Sabia, Canayre y Pisquitina. No se posee mayor información sobre los mismos.

- Río Apurímac. Caudaloso y de aguas turbias, recepciona a los otros ríos del área y con el río Mantaro forma el río Ene al N.E. del límite norte del área. Tiene un ancho promedio de 200 metros, siendo navegable por botes en todo su curso durante todo el año, aun cuando resulta peligroso para la navegación frente al río Pucaccasa. Sus afluentes son varios y se indican a continuación de norte a sur. Entre paréntesis se indica el ancho y profundidad que alcanzan en época de lluvias .

- Río Santa Rosa, al norte de Santa Rosa.
- Río Mayapo, al norte de Llochegua.
- Río Tincuy, al norte de Llochegua. Tiene 30 (40) metros de ancho y 40 (150) centímetros de profundidad. En época de lluvias es torrentoso. Tiene los siguientes afluentes: Chuimacota, sobre la margen izquierda, desemboca al norte de Corazón Pata; Muyusmayo, sobre la margen derecha, al sur de Corazón Pata; y Sabogato, sobre la margen derecha, al norte de Llochegua.
- Río Acón, al sur de Nueva Esperanza. Tiene 20 (40) metros de ancho y 0.80 (1.80) metros de profundidad. Es torrentoso y tiene los siguientes afluentes: Chirriaca, sobre la margen derecha, al este de San Gerardo; Santa Rosa, en la misma margen, al oeste de Nazaret Baja.
- Río Quintipiriqui o Arequipa, desemboca al norte de Sivia y al sur del pago del mismo nombre. Tiene un ancho 4 a 6 (10) metros y una profundidad de 0.50 (1.20) metros.
- Río Sivia, desemboca al sur de Sivia, corre por un lecho estrecho vadeable todo el año. Tiene 15 metros de ancho.

- Río Piene, vierte sus aguas frente a Pichari. Tiene 40 metros de ancho y una profundidad de 1 (1.80) metro. Tiene como afluente al río Triboline, que se le une sobre la margen izquierda al oeste de Triboline Baja.
- Río San Quirihuato, desemboca al sur de San Francisco.
- Río Catute, vierte sus aguas al norte de Luisiana.
- Río Santa Rosa, se une al Apurímac al sur de Luisiana. Tiene 30 (40) metros de ancho y 40 (100) centímetros de profundidad. Es torrentoso en época de lluvia. Tiene como afluente al Marintari, sobre la margen derecha, el mismo que se forma en el pago del mismo nombre al unirse el Chaupimayo con el Purgatorio y vierte sus aguas al Santa Rosa al sur de Luisiana.
- Río Sanabamba, se une al Apurímac al norte de de Anteccasa.
- Río Accomayo, vierte sus aguas al norte de Comunpiari.
- Río Comunpiari, se une al Apurímac al sur de Comunpiari.
- Río Samugari, desemboca al norte de Pan de Azúcar. Tiene 15 (20) metros de ancho y 0.20 (0.60) metro de profundidad. Es muy torrentoso.
- Río Lurín (también conocido como Lorenzo), desemboca al sur de Siato. Tiene 10 mts. de ancho y 0.10 mt. de profundidad. No es torrentoso. Tiene al río Mejía Mayo somo afluente sobre la margen derecha, desembocando al este de Palmapampa.
- Río Anchihuay, desemboca al sur de Monterrico.
- Río Muchitaquiriato, desemboca al sur de Capires.
- Río Quintipiquiri, se une al Apurímac al norte de San Antonio.
- Río Itagalo, desemboca al norte de Lechemayo.
- En quebrada Arencca vierte sus aguas el río Chancarina, al sureste de Lechemayo y Pichimayo.

c) No se ha determinado la presencia de aguas del subsuelo.

4. Flora y Fauna.

a) La vegetación es la típica del bosque muy húmedo sub-tropical, con árboles no muy altos pero abundantes. Las principales especies útiles son: café, coca, cuba o barbasco, maíz, arroz, caña de azúcar. Asimismo, dentro de las frutas pueden mencionarse las siguientes: naranja, plátano, ananá, coco, limón, lima, toronja, piña, papaya, pacaeo o huaba. Finalmente los tubérculos: yuca, pituca y camote son los más abundantes. En el área también se presentan algunas especies dañinas, tales como: ortiga, cuba o barbasco y leche leche.

b) La fauna en el área es muy variada, encontrando entre las aves a las siguientes especies: loro, perico, tucán, páucar, perdiz, gallineta, pavo de monte, gallina, pato, etc. Entre los peces tenemos los tipos que se indican:



El río Apurímac al pasar frente a Llochegua. En la foto se pueden apreciar a las embarcaciones utilizadas en el área para el transporte de personas y carga [Foto del autor].

chupadera o boquichico, zúngaro, bagre, dorado, palometa, comagará, saloche, agoche, jaja o carachama, paco y siua. También hay algunos monos pequeños y roedores como el topo, el añuje, el ronsoco y el quirquinche. Finalmente, algunos otros animales como el kapí, la sigua, el urcumay y el huatari.

b) Ambiente artificial.

1.- Existen vías de comunicación terrestres, fluviales y aéreas.
Las vías terrestres son carreteras y caminos de herradura, estos últimos se extienden a todo lo largo y ancho del área. Entre las carreteras hay una longitudinal (Sivia - San Francisco - Santa Rosa - Palmapampa) y una transversal (Huamanga - San Francisco - Quisto). Todas son carrozables, uniendo los pueblos y pagos que se indican a continuación.
Longitudinal:
Tramo Sivia - San Francisco: Tutirachayoc, Nueva Unión, Santa Rosa Baja, Compañía Baja, Santa Rosa Alta, Huamanpata Alta, Triboline Baja, puente San Carlos (sobre el Piene) y Rosario. Este tramo tiene un ramal a Chuvivana, Compañía Baja y Balsamayoc. Está proyectado para continuar a Guayaquil, Sanamarca, Corazón Pata, Junín, Putis, Marccaraccay, Santillana y Huanta. Ha estado sin uso por falta de mantenimiento,

pero en la actualidad se ha logrado habilitarla.
Tramo San Francisco - Luisiana: Naranjal, Nueva Florida, Vista Alegre, Aurora, Las Palmas, Pasñato, Mejorada Baja, Mejorada Central, Mejorada Alta y Catute Bajo. Normalmente se corta en tres sectores en época de lluvias.
Tramo Luisiana - Palmapampa: Santa Rosa, puente Santa Rosa (de fierro con 40 metros de largo y 6 de ancho), Marintari, Comunipiari, Rinconada Baja, Chamayrochayoc, Pan de Azúcar y Pampahuasi. Actualmente sólo llega hasta Comunpiari.
Transversal: Huamanga, Rosario, Naranjal, Nueva Florida, Vista Alegre, Aurora, San Francisco, puente Apurímac (de fierro, con 220 metros de largo, 9 de ancho y 11 de alto), Quimbiri (Cusco), San Mateo, puente Pichari (de fierro, con 20 metros de largo por 6 de ancho y 4 de alto), Pichari, Ccatun-Rumi y Quisto.
Esta carretera está interrumpida por el derrumbe del puente Pichari. Asimismo, el derrumbe de piedra pizarra en la zona de Shampilla dificulta el tráfico pero no lo imposibilita. De Ccatun-Rumi a Quisto la carretera está aún en proceso de habilitación.

El medio fluvial es el más socorrido, utilizando para ello tanto balsas como botes. Estos últimos son de dos tamaños (12 y 18 metros de largo, aproximadamente) y, propulsados por uno o dos motores fuera de borda de 40 caballos de fuerza, cargan hasta 4 toneladas. Hay 275 botes registrados en San Francisco, cabeza del tráfico fluvial.
Los ríos Mantaro y Apurímac son navegables en todo el año por botes que transportan hasta unas 20 personas. Existen las siguientes rutas:
Canaire al río Ene.
Ene a Llochegua, tocando en: Santa Rosa, Mayapo, Unión Amazonas y Amargura.
Llochegua a Sivia: tocando en Nueva Esperanza y en Sevite.
Sivia a San Francisco.
San Francisco a Pueblo Libre, tocando en: Las Palmas, Mejorada, Catute, Luisiana. Rinconada, Siato, Caña Piriato, Monterrico, Vista Alegre, Pachitaquiriato, Quirihuato, Patirano, San Antonio, Naranjal, Lechemayo y Quillabamba.

En esta región se denomina puertos a todo lugar en donde una embarcación puede acercarse a la orilla para cargar o descargar. Sin embargo, se han efectuado obras de mejora para dicha faena en San Francisco y en Sivia, lugares donde se ha construido un atracadero de cemento.

Respecto a las comunicaciones aéreas, cabe señalar que se cuenta con pistas de aterrrizaje en San Francisco, Sivia, Monterrico y Luisiana.

San Francisco tiene una pista de 1,000 metros, con capacidad de recibir aviones tipo Búfalo. Está operativa.
Sivia, posee una pista de aproximadamente 900 metros. Está inoperativa y sólo recibe avionetas de Aero-Taxi.
Monterrico tiene una pista inoperativa de aproximadamente 1,000 metros.
Luisiana tiene una pista de 1,050 metros con capacidad de recibir aviones tipo Búfalo. Se encuentra operativa.
El transporte aéreo en la actualidad está limitado a aviones tipo Búfalo y helicópteros, destinados a apoyar el esfuerzo militar. Eventualmente llega a San Francisco una avioneta del Banco Popular.

2. Infraestructura General

a) Para efectos descriptivos, hemos dividido el área en cuatro sub-áreas, cada una con un gran número de centros poblados:

Llochegua:	del río Mayapo (N) al río Acón (S)
Sivia:	del Acón (N) al río Piene (S)
San Francisco:	del Piene (N) al río Pasñato (S)
Santa Rosa:	del Pasñato (N) al río Anchiguay.

b) La energía se obtiene mediante grupos electrógenos públicos que existen en San Francisco y Santa Rosa. Fuera de ellos existen varios generadores particulares.

Factor Sociológico

El área posee una población de 26,127 habitantes, de acuerdo a los padrones levantados recientemente. La mayor parte de la misma proviene de las regiones andinas de las provincias de Huanta y La Mar. Sus índices demográficos no ha sido precisados por falta de información disponible; sin embargo, se estima que su composición étnica es de 30% indígena, 58% mestiza y 2% campa.
Los centros poblados (pueblos y pagos) absorben aproximadamente dos tercios de la población debido a que los que viven aislados se han visto forzados a agruparse para obtener un mínimo de protección.
La gran mayoría de la población se dedica a la agricultura de la coca y el cacao en forma independiente, aún cuando hay un pequeño porcentaje de peones y menor aún de mano de obra medianamente calificada. Existe igualmente un pequeño grupo de comerciantes y aproximadamente unos 240 boteros.

a) Estructura social
1.- Clases sociales: la clase elevada está constituida por aquellos individuos

involucrados en actividades de narcotráfico a gran escala y por aquellos propietarios de grandes extensiones de terreno (como el fundo Parodi).
La clase media local está formada por comerciantes y agricultores, que en su mayor parte también están involucrados en el narcotráfico. Sus condiciones de vida no son equiparables a sus ingresos.
La clase baja local está constituida por los peones. En realidad éste es un grupo minoritario.

2.- Existen algunos grupos de presión, tales como la Asociación de Productores de Coca, los comités de Defensa Civil y la Empresa de Propietarios y Conductores de Botes S.A.

3.- La familia es por lo general numerosa y hasta en un 50% de los casos se forma en base a uniones de hecho. El sentimiento de vinculación familiar es muy fuerte, pero ello no impide que se presenten serias desavenencias entre parientes, las cuales pueden derivar en hechos de sangre.

4.- Existen varias agrupaciones sociales, tales como clubes, cooperativas, asociaciones y asociaciones de padres de familia. Algunas de estas agrupaciones funcionan en Santa Rosa, pero la mayor parte están asentadas en Sivia (colegio Gervacio Santillana, C.E. 38268 C.E.I. 312, Asociación de Padres de Familia, Asociación de Propietarios de Botes de Servicio Fluvial para los ríos Apurímac, Mantaro y Ene, también conocida como Asociación de Servicios Fluviales de Sivia, y la Asociación de Comerciantes del Río Apurímac). En San Francisco funciona el Comité de Transporte por Camioneta.
No hay información sobre círculos artísticos o culturales.
Como en muchos lugares del interior, existe gran actividad en el ámbito del deporte. De ese modo se tiene registrado sólo a algunos de los numerosos clubes que existen. Estos son: Club de la U de Barrios Altos de Sivia, Club Concejo Municipal de Sivia, Institución Cooperativa Agraria el Quinacho (Sivia), Club Representantes del Magisterio (Sivia).

b) Salud y Bienestar Social. Hay una gran recurrencia al uso de la medicina popular, lo cual unido a la falta de infraestructura adecuada presenta un cuadro general deplorable.

1.- Enfermedades endémicas y epidémicas: alto porcentaje de enfermedades gastro-intestinales, predominantemente en lactantes y en niños hasta los 12 años de edad, con cuadros de parasitosis debido a la falta de higiene y en algunos casos a la no potabilización del agua. Entre los mayores también se presentan estos casos, así como tifoidea derivada de la inadecuada preparación de los alimentos y la falta de salubridad ambiental.

Otras enfermedades son las referidas a la cavidad bucal (especialmente la caries dental prematura); asimismo, diversos casos dermatológicos, predominantemente acarosis, dermatitis por contacto, micosis por manchas en el cuerpo, etc.

2.- Enfermedades sociales: existe un elevado consumo alcohólico por persona; sin embargo, no hay problemas graves de alcoholismo. De igual modo, el chacchado de coca está generalizado entre la población de origen andino, pero no se han presentado casos de empleo de pasta básica de cocaína u otras drogas. Se han presentado algunos casos de tuberculosis.

3.- Servicios de agua, desague y luz: existen varios proyectos estatales y comunales en ejecución.

4.- Infraestructura de Salud.

a. El Hospital de Apoyo de San Francisco fue establecido en 1973 por la Fundación Amazónica, entidad británica que ha apoyado el valle. Es de material noble, de un solo piso, y cuenta con 4 salas de hospitalización, 1 de emergencia, 2 consultorios externos, 2 ambientes administrativos, 1 auditorio y 1 almacén. El hospital tiene asignados 2 médicos, 7 profesionales paramédicos, 15 técnicos paramédicos y 10 trabajadores administrativos.
En este hospital funciona la sede del Area de Salud nº 44.

b. El mini-hospital de Santa Rosa fue establecido en 1980 por la Fundación Amazónica, construido con material noble, de una sola planta. En 1986 se le desmanteló cuando fue abandonado por el personal médico.

c. En Sivia hay un mini-hospital, que también ha sido parcialmente desmantelado. En la actualidad cuenta con 2 médicos, 2 profesionales paramédicos y 3 técnicos paramédicos.

d. Existen centros de salud en los siguientes lugares: Villa Virgen, San Martín, Anchihuay, Palmapampa, Marintari, Rosario, Llochegua, Mayapo y Corazón Pata. La mayor parte está dotado por un técnico sanitario y, en algunos casos, la posta corre a cargo de un asistente.

e. Fuera de lo expresado, existen centros de salud de Acción Cívica en Luisiana, Llochegua y Sivia.

f. En Quimbiri (Cusco) hay una clínica particular que cuenta con el único

equipo de rayos x en el área. Asimismo, en Sivia y Rinconada hay sendos técnicos dentales.

Existen farmacias en varias localidades del área; asimismo, varias tiendas que comercializan medicinas. Las medicinas que debe brindar el sector salud son insuficientes debido a razones presupuestales.

5.- Condiciones de Vida

a. Viviendas: en los centros poblados grandes existen construcciones de material noble, alcanzando el 60%, algunas con más de dos pisos; sin embargo la generalidad de las casas en el campo es de madera y/o medios locales 96%. No se han detectado casos de falta de vivienda.

b. Estado alimenticio: la alimentación básica, pese a ser costosa, está al alcance de la población. Asimismo, la abundancia de recursos vegetales contribuye a satisfacer las necesidades alimenticias. Pese a todo, se presentan algunos casos de mal nutrición, los que se explican por una dieta mal balanceada.

c. Vestuario: la mayor parte de la población viste con ropa de tipo sencillo (polo, camisa, pantalones, ojotas, zapatillas o zapatos de jebe); sin embargo, existe una considerable influencia de la vestimenta propiamente andina (sombreros, kipi, pollera). La población campa mantiene su vestimenta típica (túnica larga, generalmente marrón)

d. Costo de vida: para aquellos productos no locales va en directa proporción a la distancia del poblado de San Francisco, el que, siendo el punto de recepción y distribución, da la pauta de precios. A ésto se agrega que las dificultades del transporte encarecen los precios más aún.

c) Acción Estatal y Privada.

1.- Legislación social y su cumplimiento: presumiblemente se viene cumpliendo sin complicaciones, ya que a la fecha no se han presentado conflictos laborares en el área. El magisterio reclama pago por derecho de zona y mayor puntualidad en sus sueldos.

2.- Instituciones de auxilio y beneficio: la Fundación Amazónica, de origen británico, ha realizado una profusa labor en todo el valle del Apurímac, estableciendo los centros de salud que actualmente existen.

3.- Educación y Cultura

a. El núcleo educativo Nº 12 está a cargo del aspecto escolar en el área. Existe un elevado porcentaje de ausentismo escolar, el mismo que se incrementa a lo largo del año, al punto que sólo un 35% de alumnos matriculados lo concluyen. Sólo un 52% del estudiantado prosigue estudios superiores, para lo cual debe emigrar a ciudades más importantes como Huamanga, Cuzco o Lima. La mayor parte del personal docente no es titulado

b. Idiomas y dialectos: 89% de quechuahablantes, 10% de habla hispana y un 1% usa el dialecto campa.

c. La religión predominante es la católica, en su modalidad no profesada; pero las iglesias evangélicas están ganando creyentes con rapidez, debido, entre otras causas, a la ausencia de sacerdotes. En toda el área descrita hay un solo sacerdorte, con base en Sivia.

Iglesia católica:	60%
Iglesia presbiteriana:	15%
Iglesia pentecostal:	15%
Otras iglesias:	10%

d. Organizaciones y movimientos culturales: Sivia es el único lugar que posee una biblioteca rudimentariamente organizada, la misma que funciona en el local municipal. No existe información sobre artistas e intelectuales locales.

e. Moral y costumbres: en aquellos lugares donde la población se encuentra organizada existe una moral colectiva elevada y un alto sentido de colectividad y trabajo comunal. Por el contrario, donde la organización es pobre, la población acepta cualquier tipo de imposición que se le haga. Las costumbres son las mismas que en la región andina, tal como el trabajo comunal una vez a la semana.

4.- Trabajo.

a. Empleo y desocupación: al ser una población mayoritariamente agrícola, el empleo rentado es reducido, ya que la demanda de mano de obra supera a la oferta. Fuera de la actividad agrícola, que abarca al 90% de la población, un 6% se dedica al comercio, 3% al transporte y 1% trabaja como empleado u obrero.

b. Condiciones de trabajo: el grupo asalariado trabaja en condiciones relativamente aceptables. Los sueldos y salarios varían de acuerdo al tipo de actividad desarrollada.

c. Sólo se registra mano de obra especializada en Sivia, y corresponde a 2 electrónicos y 1 mecánico.

d. Opinión Pública.

1) Medios disponibles para influir en la opinión pública

a.-Las agencias municipales cuentan con sistemas de altoparlantes para difundir noticias de interés comunal.

b.-No existe prensa local, los periódicos y revistas nacionales llegan a San Francisco y se distribuyen a lo largo del río con uno o dos días de retraso.

c.- Se recepcionan las siguientes estaciones: América, Unión y Radio Programas, de Lima; Puente 2000 y Amauta de Huanta; Teresa de Tarma; La Voz de los EE.UU. de N.A.; La Voz de Moscú y Radio Habana.

d.-Al presente no se capta ninguna estación de televisión, pero en tres meses se concluirán los trabajos de instalación de una antena parabólica vía satélite en Sivia, la que permitiría una difusión en 30 Kms.

e.-Existen salas de proyección de películas mediante al sistema Betamax o VHS en las localidades de San Francisco, Sivia, Santa Rosa y Llochegua.

2) Por lo general la gente se interesa sólo en lo que atañe directamente a sus vidas.

3) Comunicaciones: La única oficina postal está ubicada en Quimbiri (Cusco), frente a San Francisco.

Existen equipos estatales de telecomunicaciones en la Región de Salud Nº 41 y ENTEL PERU, en San Francisco; así como en ENTEL de Santa Rosa. Los equipos particulares son los siguientes: Banco Popular, Banco Agrario, Negociaciones Torres y la Cooperativa Cafetalera Quinacho, en San Francisco; asimismo en la Micro-Región Sivia-CORFA y en la Cooperativa Cafetalera Quinacho en Sivia; en el Centro Vacacional de Luisiana y en la posta médica de Llochegua.

Factor Económico

Al tratarse de una economía esencialmente agrícola, sus posibilidades de desarrollo descansan en la ampliación de la red de transporte, pues ello redundaría en una mayor eficiencia en la comercialización de sus productos. Sobre esta premisa, el grado de desarrollo alcanzado estaría alrededor del 30% del potencial del valle.

a) Actividad sectorial.

1. Agricultura. Se puede considerar que toda el área en estudio corresponde a una sola región agrícola, ya que sus productos son homogéneos. La tierra está distribuida en un gran número de propietarios, que producen cacao, coca y café. Pese a su no mecanización, la situación del agro es próspera. La explotación de la tierra está directamente a cargo de los propietarios, aún cuando en contadas ocasiones se emplean peones provenientes de la zona de Huanta y La Mar. La comercialización de productos se lleva a cabo a través del sistema cooperativo y estatal, como se indica a continuación.
   - Empresa Nacional de la Coca (ENACO), en Quimbiri, Sivia y Santa Rosa. Encargada de captar la comercialización legal de la coca, la cual es sólo una pequeña parte de la producción.
   - Cooperativa Agraria del Valle del Río Apurímac, en San Francisco, Santa Rosa y Sivia. Adquieren cacao y café, comercializándolo al por mayor y ofreciendo servicios a sus miembros.
   - Cooperativa cafetalera El Quinacho Ltda. 73, en San Francisco, Sivia y Llochegua. Adquiere café y lo comercializa al por mayor, ofreciendo servicios a sus asociados.
   - Cooperativa El Rosario, en San Francisco. Funciona igual que las otras; sin embargo, es la que presenta actualmente el mayor índice de crecimiento.

   Cabe agregar que la comercialización de la coca está creciendo alarmantemente en los últimos tiempos.

2. Minería. Se tiene información de incipiente actividad de lavaderos de oro en la zona de Rinconada.

3. La única actividad industrial estuvo registrada en la hacienda Luisiana, produciendo alcohol de caña de azúcar y empleando tanto la vía fluvial como la terrestre para evacuar su producto. Sus instalaciones fueron seriamente dañadas en una incursión senderista.

4. Construcción. Un 30% es de material noble, mientras que un 60% utiliza

adobe, barro y madera, y un 10% material precario. No existen empresas constructoras, y las obras son llevadas a cabo por maestros constructores, sean estos albañiles o carpinteros.

5. Comercio. El comercio interior se lleva a cabo mediante el sistema de ferias, cuya realización varía de localidad en localidad. El comercio exterior se lleva a cabo con la región de Huanta y Huamanga, de donde proviene la mercadería que es ofertada en los distintos pueblos y pagos a precios elevados por efecto del transporte y el poco control que ejercen las autoridades locales.
   Participan de este comercio la Asociación de Comerciantes del Río Apurímac; la Empresa de Propietarios y Conductores de Botes S.A., que agrupa a más de 240 propietarios y conductores, quienes regulan el precio del transporte fluvial; y el Comité de Transporte por Camionetas, que agrupa a los propietarios de unas 40 camionetas, quienes regulan el precio del transporte terrestre.

6. Financiero. El sistema crediticio está a cargo de cuatro bancos: Popular, Agrario, de la Nación y el Nacional de las Cooperativas (BANCOOP). Los tres primeros tienen sede en San Francisco, mientras el último está en proceso de abrir su local en Sivia. El banco más antiguo en el área es el Popular, y es el que capta el mayor movimiento financiero, originando que cada cierto número de días reciba o remita efectivo a Lima en una avioneta alquilada. El Banco Agrario funciona desde 1985 y el BANCOOP desde 1983. Cabe señalar que este último banco tuvo un local en Santa Rosa hasta hace algunos años.
   El sistema de Corporaciones de Desarrollo ha centralizado el esfuerzo estatal en las diversas microregiones en que cada corporación esta dividida. En esta área funciona la microregión 112, del valle del río Apurímac, cuya gerencia tiene sede en Sivia. Entre 1986 y el presente año se han venido ejecutando diversos proyectos en educación, salud, saneamiento básico, agricultura, transportes, comunicación, electrificación y pesquería.

Factor político

a) Poder Ejecutivo. Sub-prefectos de Huanta y de La Mar; así como los gobernadores de Ayna y Sivia.

b) Poder Judicial. Fiscalías Provinciales de La Mar y Huanta; Juzgado de Primera Instancia de La Mar y de Huanta; Juzgado de Paz de San Francisco, de Santa Rosa y de Llochegua.

c) Gobierno Municipal. Concejos distritales de Ayna, con sede en San Francisco, y de Sivia, con sede en ese pueblo. Ambos concejos tiene agentes municipales en los pueblos y pagos.

d) Los partidos políticos no muestran ninguna actividad. Algunas autoridades se identifican con el partido de gobierno y otras con la Izquierda Unida, pero no puede afirmarse algo similar con respecto al grueso de la población.

e) Existen proyectos de distritalización de Sivia y Santa Rosa.

Factor Subversivo

La actividad subversiva de Sendero Luminoso, iniciada en la zona de Ayacucho el 17 de mayo de 1980, ha llegado a la etapa de Desarrollo de Bases, la cuarta dentro de un programa de cinco etapas de guerra revolucionaria. Los primeros años (1980-1982), la subversión fue combatida por las Fuerzas Policiales, pero a partir de 1983 esa responsabilidad fue asumida por la Fuerza Armada.

En 1984 Sendero Luminoso sufrío serios reveses en la sierra, perdiendo parte del apoyo que, por temor, le brindaban las comunidades campesinas. Esta lucha llevó a que el mayor esfuerzo subversivo se concentrara en la zona selvática de Ayacucho y los departamentos colindantes. Por otro lado, ante la actitud enérgica de las fuerzas del orden, algunos miembros de Sendero desertaron y/o capitularon, solicitando la protección de las mismas.

El campesinado, ante el incremento de la actividad subversiva, se agrupó en pagos, organizándose para autodefenderse en comités de defensa civil, bajo el respaldo de las fuerzas del orden. Sin embargo, estas organizaciones eran suceptibles de infiltración por los subversivos, como en efecto sucedió.

En la zona selvática de Ayacucho se ha incrementado notablemente el cultivo, transformación y tráfico ilegal de la coca, elevando notablemente el nivel de vida regional, lo que a su vez ha traído una mayor presión por parte de Sendero Luminoso en su esfuerzo de captación de fondos. En busca de lograr mutuo beneficio, los senderistas y los narcotraficantes estarían colaborando entre sí; los primeros permitiéndoles trabajar y los segundos proveyéndoles de armas y dinero.

a) Situación particular en el área descrita. Esta área estuvo bajo el control del Ejército hasta 1985, habiendo pasado bajo responbibilidad del destacamento de Infantería de Marina desde abril de ese año. La actividad subversiva registrada desde 1984 ha sido la siguiente:

1984	22 atentados
1985	10 atentados
1986	21 atentados
1987	31 atentados

La especial configuración del área, limitando con el departamento del Cusco, facilita la actividad subversiva, ya que les brinda una zona de refugio seguro donde establecer sus bases y escuelas y realizar labor proselitista.

b) Técnicas empleadas:

1.- Enfrentamiento con las fuerzas del orden. Dadas las características del área, es poco probable un encuentro frontal con una columna de subversivos. Los enfrentamientos registrados han sido producto de emboscadas y contraemboscadas, en las que el mayor poder de fuego y disciplina ha pesado a favor de las fuerzas de orden.

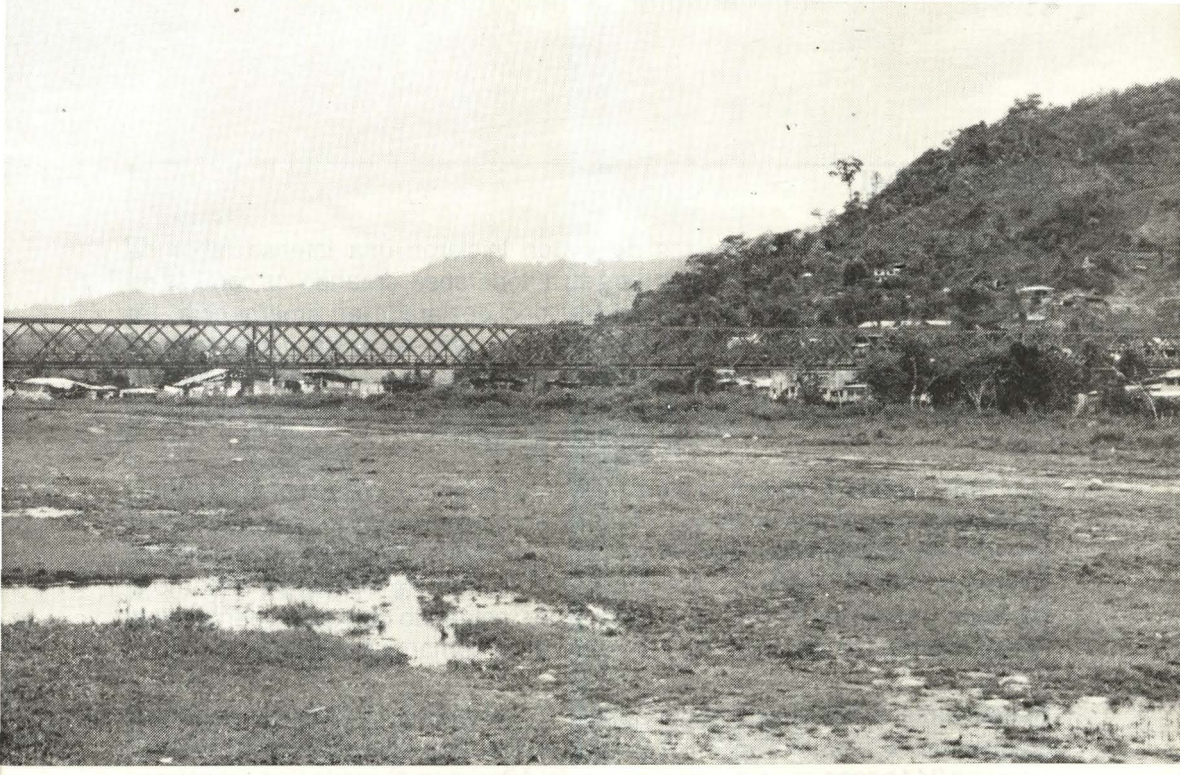
2.- Ataque a puestos y/o bases de las fuerzas del orden. El puesto policial de San Francisco ha sido atacado varias veces en 1984, pero la presencia de la Fuerza Armada a partir de ese año ha evitado que este tipo de acciones continúe. Las bases contrasubversivas no han sido atacadas a la fecha; sin embargo, se les ha hostilizado desde puntos cercanos o en sus rutas de aprovisionamiento.

3.- Enfrentamiento con la Defensa Civil. Se han producido varios de estos, especialmente con la Defensa Civil agrupada en el Comité Central de Pichiwuillca. Estos enfrentamientos son particularmente sangrientos, en especial cuando la iniciativa corresponde a los senderistas.

4.- Asesinato de autoridades, pobladores y colaboradores. Es la labor que Sendero ha llevado a cabo con mayor efectividad en el área, con el propósito de intimidar a la población y contener el apoyo que esta brinda a las fuerzas del orden. Este hecho ha llevado a que ningún miembro de la comunidad desee ocupar cargos de responsabilidad.

5.- Interceptación de vehículos y botes. Se ha llevado a cabo en forma eventual, tanto para pedir cupos como para asesinar a las autoridades de las comunidades. Esta actividad ha tenido como escenario principal la carretera de San Francisco a Santa Rosa y el sector del río correspondiente al pago Pan de Azúcar.

6.- Proselitismo y propaganda. Actividades constantes, especialmente en las comunidades al oeste del área. La propaganda pegada y/o pintada se efectúa también en las proximidades de las bases, con el fin de hostilizarlas y afectar la moral de las fuerzas del orden, especialmente en las fechas



Vista del puente sobre el río Apurímac, que une San Francisco con Quimbiri.

conmemorativas.

7.- Reclutamiento de jóvenes y niños. Esta labor se lleva a cabo mediante secuestro, especialmente en la parte oeste del área, aún cuando son pocas las ocasiones en que se denuncian estos hechos. La edad de los reclutados varía entre 6 y 14 años, siendo incorporados a la lucha armada como reclutas. Mantienen esa condición durante un año, luego del cual se les asciende a la condición de antiguos y pueden portar armas. De otra parte, cuando una compañía va a atacar determinado lugar, recluta gente joven en varios pagos y localidades para ser empleados como masa. Este tipo de reclutamiento es de corta duración.

8.- Protección al narcotráfico. Se tiene evidencia que existe estrecha relación entre los subversivos y los narcotraficantes, especialmente en la zona del Cusco.

9.- Organización del enemigo. El Partido Comunista del Perú, Sendero Luminoso, se ha organizado en tres áreas: política, militar y logística; agrupadas, a su vez, en ámbitos geográficos asignados a compañías. En el área operan dos compañías.

Defensa Civil

Entre 1984 y 1985 las fuerzas del orden iniciaron una intensa labor de organización de las comunidades para su autodefensa, creando los comités de Defensa Civil en todo el ámbito del territorio declarado en emergencia. En nuestra área, fueron agrupados varios de estos comités constituyendo la Sede Central del Comité de Defensa Civil de ambas márgenes del río Apurímac, con asiento en Pichiwuillca. El Ejército los organizó y proveyó de armas y munición.

En 1986, Sendero Luminoso logró infiltrar la Defensa Civil en varias comunidades del área, lo que unido a una falta de apoyo a esas organizaciones derivó en un resquebrajamiento del sistema de autodefensa. El único lugar donde la Defensa Civil se mantuvo organizada fue al sur del río Samugari, en torno a la Sede Central de Pichiwuillca. Esta gente, actuando con gran operatividad y autonomía, fue alentada por los respectivos comandos militares.

Actualmente, la Sede Central del Comité de Defensa Civil, luego de pasar por un proceso de reorganización, se encuentra bajo la presidencia de "El Puma", y agrupa 244 pagos en ambas márgenes del Apurímac, al sur de San Francisco-Quimbiri. Su método de trabajo suele ocasionar algunas fricciones con la población de los pagos visitados, produciéndose contados casos de abusos; sin embargo, han demostrado una notable eficacia en su accionar. Las patrullas que envían varían en número, siendo conocidos como los montoneros. Su ingreso a poblados sospechosos se realiza siguiendo pautas militares, rodeando el pueblo y sacando a formar a toda la población para identificar a los sospechosos. Han organizado un eficiente sistema de inteligencia, en base a gente de confianza, y las noticias son transmitidas de pago en pago mediante el sistema de chasquis.

Las bajas sufridas por la Defensa Civil de Pichiwuillca han sido significativas desde que inició su actividad; pudiendo mencionarse entre ellas el asesinato de 12 de sus miembros en 1987 al ser detenidos en un bote cuando bajaban el río Apurímac. Pese todo, se considera que su moral combativa es suficientemente elevada como para poder sobreponerse a estas y peores desventuras.

Al norte de San Francisco, la Defensa Civil está desorganizada, funcionando sólo parcialmente en torno a los pagos de Corazón Pata y al norte de Llochegua, donde existe un precario sistema de apoyo mutuo.



Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

Jr. Antonio Miro Quesada 260 – 8vo piso, Lima – Teléfono 283410 – Fax 271644



Recuerdos de una gran expedición fluvial...

La marina peruana en los raudales del Orinoco

Arquitecto Fernando Belaúnde Terry

En julio de 1783 nacía en Caracas Simón Bolívar. Doscientos años después Venezuela y la comunidad hispano-americana le rendían memorable homenaje. Con alguna anticipación el presidente de entonces Luis Herrera Campins, a quien en lo protocolar y en lo personal he considerado siempre como "grande y buen amigo", me hizo llegar la invitación para concurrir a tan significativa conmemoración. Añadía que una revista naval, a realizarse en La Guaira, recordaría el hecho con participación de los países amigos. Se dispuso que zarpara una fragata para representar a nuestra marina de guerra.

Pensé que sería ocasión propicia para hacer algo más. Algo distinto, algo fuera de programa, pero de honda significación continental. En el acuerdo de Marina sugerí al ministro, almirante Du Bois Gervasi, que se estudiara la posibilidad de enviar una flotilla fluvial que, cruzando el brazo del Casiquiare, penetrara profundamente en territorio venezolano. Pensé que mientras en el Caribe se realizaba la imponente revista naval, en la rivera del Orinoco, en el apartado pueblo de San Fernando de Atabapo, nuestra marina fluvial pudiera hacerse presente en el río que, aguas abajo, baña la ciudad de Angostura, donde el Libertador marcó pautas históricas para la emancipación de los pueblos andinos.

En el siguiente acuerdo la Marina ya había convertido en proyecto específico lo que en mí todavía no pasaba de ser un acariciado sueño. Se me dio itinerario, nombre de la cañonera *Amazonas* y buques auxiliares, proponiéndose la fecha del 18 de julio de 1983 para que, previo salto aéreo, abordara yo esa unidad en el puerto de San Carlos en el Río Negro. El desembarco en el Orinoco, tras el cruce de los 370 kilómetros del Casiquiare, estaba previsto para el 21 de julio.

El B.A.P. Amazonas surcando el paso del Casiquiare. julio de 1983 [Foto del autor].

De allí seguiría a Caracas por vía aérea y el buque intentaría internarse hasta el inicio de los rápidos de Atures y Maipures, la más profunda penetración de un navío de esas dimensiones en la misteriosa y fascinante región.

Participamos a nuestros anfitriones estos propósitos. Los acogieron con la mayor simpatía pero con alguna explicable inquietud. El viaje por zonas inhabitadas no dejó de alarmar al gobierno pero, en cuanto lo emprendimos, prestó todo su apoyo y lo realzó con la presencia de altos dignatarios de ese país.

Voy a transcribir la nota de prensa publicada en Lima, a raíz de la exitosa expedición; se intituló:

Viaje Memorable

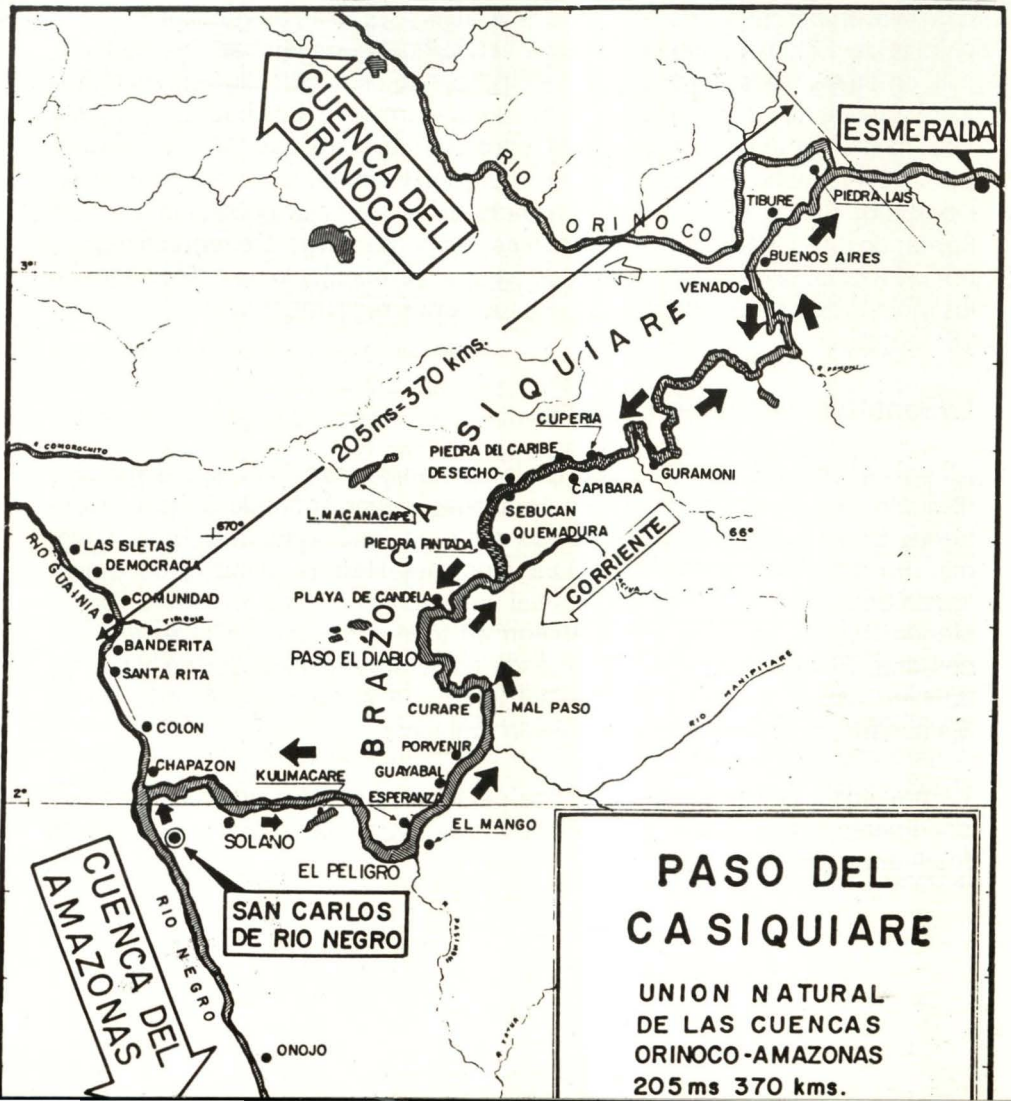
"La fuerza fluvial del Amazonas, establecida en Iquitos desde 1864, en su moderna versión mecanizada, ha cumplido una trascendental tarea al unir su puerto de amarre con los rápidos de Atures y Maipures, vecinos a la localidad de Puerto Ayacucho en el río Orinoco -de Venezuela-. La tarea era muy clara: demostrar la factibilidad de una navegación mayor, en un navío de guerra de 50 mts. de eslora, entre las cuencas de los ríos Amazonas y Orinoco. La expedición significaba cubrir una distancia fluvial de 4,000 kms. en cada dirección. El misterioso brazo del Casiquiare, de unos 370 kms. de largo, que une a las dos grandes cuencas del Río Orinoco y del Río Negro, tributario del Amazonas, constituía la principal incógnita para una navegación de esa importancia. Más aún, el terminal fijado en Puerto Venado, donde se inician los rápidos del Orinoco, significaba un objetivo ambicioso pues nunca había encostado en su ribera una unidad de las características del *Amazonas*. El haber alcanzado ese objetivo constituye una hazaña que quedará registrada en la historia fluvial del continente.

La historia atribuye a Lope de Aguirre el haberse aventurado por primera vez en el Casiquiare en su dramático recorrido hacia las costas del Caribe. Pero las primeras referencias debidamente registradas son las del padre José Gumilla en el *Orinoco Ilustrado* de 1740 y del Padre Román, en manuscrito ya desaparecido, citado por Von Humboldt, en el que habla del "descubrimiento de la comunicación del Orinoco con el Marañón". La Condamine también tuvo noticia de esa conexión en 1743. Pero fue el promotor de la geografía científica Von Humboldt quien dio versión más precisa sobre el brazo del Casiquiare, aunque no lo recorrió de lado a lado desde la aldea de Esmeralda en el Orinoco. Entre los esfuerzos más notables para explorar esta unión de cuencas destaca, en

---

Arriba: *Mapa de la Expedición Iquitos-Samariapo (Puerto Venado)*.
Abajo: *Paso del Casiquiare*


MAR CARIBE
VENEZUELA
RIO ORINOCO
OCEANO ATLANTICO
SAN FERNANDO DE ATABAPO
COLOMBIA
BRAZO DE CASIQUIARE
SAN CARLOS
CUCUI
RIO NEGRO
GUYANA
SURINAM
GUAYANA FRANCESA
ECUADOR
IQUITOS
RIO AMAZONAS
MANAUS
PERU
BRASIL
ESCALA EN KILOMETROS
0 50 100 200 300 400 500
LIMA
BOLIVIA


CUENCA DEL ORINOCO
RIO ORINOCO
ESMERALDA
TIBURE
PIEDRA LAIS
BUENOS AIRES
VENADO
CASIQUIARE
205 ms = 370 kms.
CUPERIA
PIEDRA DEL CARIBE
DESECHO
CAPIBARA
GURAMONI
L. MACANACAPE
SEBUCAN
QUEMADURA
PIEDRA PINTADA
CORRIENTE
LAS SLETAS
DEMOCRACIA
COMUNIDAD
BANDERITA
SANTA RITA
RIO GUAINIA
PLAYA DE CANDELA
PASO EL DIABLO
BRAZO CASIQUIARE
CURARE
MAL PASO
COLON
CHAPAZON
KULIMACARE
PORVENIR
GUAYABAL
ESPERANZA
EL MANGO
SOLANO
EL PELIGRO
SAN CARLOS DE RIO NEGRO
CUENCA DEL AMAZONAS
RIO NEGRO
ONOJO
PASO DEL CASIQUIARE
UNION NATURAL DE LAS CUENCAS ORINOCO-AMAZONAS
205 ms 370 kms.

abril en 1968, el viaje en *hoovercraft* -embarcación que se desliza sobre un colchón de aire- realizado por Michael Eden y Graham Clarke, quienes viajaron en esos vehículos ligeros desde Manaos hasta la costa del Caribe, y la meritoria expedición de la lancha *Niculina* de los exploradores rumano-venezolanos Constantino y Paul Georgescu. Su embarcación de 2.5 pies de calado tenía que ser necesariamente ligera para salvar, por caminos y trochas carrozables, los puntos no navegables entre la isla de Trinidad y el Río de La Plata, viaje cumplido hace unos tres años (1980).

La expedición fluvial peruana contó no sólo con el B.A.P. *Amazonas* sino también con la lancha auxiliar *Pucallpa* y el buque hidrográfico *Stiglich,* que permaneció en San Gabriel de las Cachoeiras en el Brasil.

El presidente del Perú, arquitecto Fernando Belaúnde Terry, acompañado por el vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, ministro de Marina, y de una limitada comitiva, embarcaron en San Carlos de Río Negro, población venezolana, el 18 de julio de 1983 y, después de cruzar el Casiquiare, desembarcaron el 22 de julio en Tama Tama a orillas del río Orinoco, habiendo cumplido con el mayor éxito aunque no sin dificultades, la memorable travesía. Los buques siguieron viaje hasta Puerto Venado, unido por una breve carretera, que salva los rápidos, a Puerto Ayacucho. Previamente y en el Día del Bicentenario del Nacimiento del Libertador Simón Bolívar, tomaron parte en la histórica población de San Fernando de Atabapo en las ceremonias conmemorativas. De regreso repitieron la hazaña, salvando de nuevo, de bajada, un obstáculo de gran peligro en los rápidos de San Gabriel que, en ese momento, registraban una velocidad de 25 nudos.

La gentil bienvenida venezolana

Al llegar a San Carlos de Río Negro dio la bienvenida a los viajeros, en expresivo discurso, el gobernador federal de Amazonas, señor Armando Sánchez Contreras. En ese puerto aguardaban los doctores José Joaquín Cabrera Malo, ministro del Medio Ambiente, y Luis Gonzáles Herrera, ministro de Salud. Igualmente el comandante de la zonal naval fluvial, capitán de navío Tomás Mariño Blanco, quienes acompañaron en todo o en parte a la expedición peruana. El ingeniero Paul Georgescu (el notable explorador de los ríos) también estuvo presente en el viaje junto con el geógrafo Alberto Pérez Maldonado, director regional del Medio Ambiente.

La presencia de tan experimentados personajes no sólo amenizó sino que documentó la expedición que por ello resultó, además de grata, sumamente fructífera y aleccionadora.



El autor fraternizando con la tripulación en la popa del B.A.P. Amazonas, en el cruce del Casiquiare. Se percibe, a lo lejos, a la lancha auxiliar Pucallpa [Foto del Autor].

Los acompañantes del presidente del Perú, además de ministro de Marina, fueron el contralmirante Jorge del Aguila, el general Ramiro Gálvez Acosta, jefe de la Casa Militar, el coronel de Sanidad de la Guardia Civil Zoilo Villacorta, el capitán de fragata Otto Bottger Robertson, edecán del Presidente, y el capitán de corbeta, Percy Navarro, ayudante del Ministro de Marina. El periodismo estuvo representado por los señores Luis Tassara, Piero Pereyra, Nicolás Hernández, Magno Collazos y el asistente Edwin Huaranga.
La oficialidad de la marina peruana que participó tan destacadamente en la expedición estuvo constituida por el capitán de fragata Hugo Escobar, jefe de la flotilla, el teniente primero Herman Peña Angulo, comandante del B.A.P. *Amazonas,* el teniente primero Arturo Saettone, comandante del *Stiglich*, y los alféreces de fragata Rafael Silva y Mario Roncal.

Hábiles maniobras fluviales permitieron vencer, en el Casiquiare, los bajos del "Huayabal", el "Murciélago", el "Cabarúa", la "Piedra del Caribe", el "Paquihuari", el "Chupaflor" y el "Tijuacal". La verdadera dificultad surgió el día 21 de julio a las 9:40 a.m. cuando el B.A.P. *Amazonas* quedó atrapado a la entrada del "Oropamón", liberándose solamente a las 12:20 p.m., al cumplirse una laboriosa maniobra mediante la cual pudo zafar de dos grandes piedras que lo atrapaban.

A las 10:30 a.m. del 22 de julio el *Amazonas* y la *Pucallpa*, entraron triunfalmente al Orinoco, encostando en Tama Tama.

La Marina de Guerra del Perú, en expresión del propio presidente Belaunde Terry, había agregado "un laurel más a los muchos obtenidos en su honrosa trayectoria".

En el Congreso de Venezuela

En la Sesión Solemne del 23 de julio de 1983, el presidente Herrera Campins estuvo acompañado no sólo por varios mandatarios hispano-americanos sino por el propio rey de España S. M. Juan Carlos I. Su presencia era altamente significativa. "Gallarda actitud -dije- del adversario del ayer, del hermano de siempre que viene a demostrar, en gesto hispano, que si bien el vendaval remeció el árbol hispano-americano y reverdecieron sus frutos, sus raíces se mantuvieron intactas". Y agregué: "Gracias Majestad, gracias Excelencias, por habernos dado en América esta oportunidad de una reunión estimulante para nuestros pueblos..."

Pero el homenaje era fundamentalmente al Libertador. Permítaseme repetir algunos de mis propios conceptos:

> *"No hay lugar en el Perú donde no se diga: 'Por aquí pasó Bolívar'. En esta huerta de la Magdalena tuvo sus pesares, sus amoríos y sus glorias... Bolívar en todas partes: en la iglesia pueblerina de Cayma o en la hamaca de su no delirante sino esclarecida convalescencia en Pativilca. Bolívar en el Templo del Sol, Bolívar en Sacsayhuamán. Bolívar en las cumbres y en los llanos. Allí en esos llanos donde él forjó su gran empresa nos hemos constituido. Y en todas partes se mantiene presente la estela del Libertador y no se han borrado ni se borrarán sus huellas..."*

Semanas después, en el viaje de retorno, abordé el B.A.P. *Amazonas* en Indiana para compartir la emoción de la vibrante acogida loretana. Y dije allí con orgullo: "En acto que registrará la historia la cañonera *Amazonas* marcó su estela en los efervescentes raudales del Orinoco..."

Los hábiles exploradores Constantino y Paul Georgescu en su notable libro *Los Ríos de la Integración Sudamericana*, llamado a considerarse como un clásico en el tema, hacen justicia, en la introducción, a la expedición peruana como "el más reciente y significativo esfuerzo en pro de la integración fluvial"

COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO
"ALAS PERUANAS" LTDA

...La Líder!

ANUNCIAMOS A NUESTRA POBLACION ASOCIADA LA REALIZACION DEL EVENTO ANUAL MAS ESPERADO.

EL GRAN

SORTEO ALASPE '89

En esta oportunidad, deseamos mas que nunca, favorecer a la gran mayoría de los participantes, por lo que ponemos en juego más de:

I/. 125'000 MILLONES DE INTIS

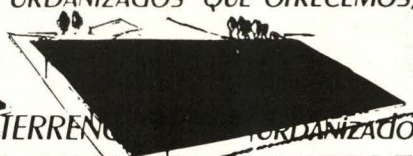
EN EFECTIVO

1	Premio de	I/.	5'000,000.-
2	Premios de	I/.	4'000,000.-
3	Premios de	I/.	2'000,000.-
9	Premios de	I/.	1'000,000.-
12	Premios de	I/.	500,000.-
20	Premios de	I/.	400,000.-
40	Premios de	I/.	200,000.-



ADEMAS, la oportunidad de ganar uno de los 10 electrodomésticos o Hacerse propietario de uno de los tres LOTES DE TERRENO Urbanizados que ofrecemos,











TERRENOS URBANIZADOS !

INVITAMOS A USTED Y FAMILIA A DISFRUTAR DEL GRAN SHOW ARTISTICO Y PREMIOS SORPRESA QUE SORTEAREMOS ENTRE LOS ASISTENTES

Fecha:
Sábado 16 de Diciembre de 1989

Valor del cupón: I/. 8,000.00
Descontado en 04 Mensualidades a partir de JULIO 89 Además se podrán adquirir CUPONES ADICIONALES AUMENTE SUS POSIBILIDADES

INFORMES:
En Lima: Dpto. de Educación ***713364 - 333***
Provincias: Delegados o Socios Coordinadores.

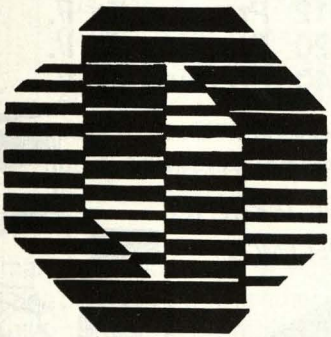
SU PRESENCIA DARA REALCE A ESTA IMPORTANTE ACTIVIDAD DE LA GRAN FAMILIA *ALASPE*

Comité de Educación.

"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS RELACIONES Y TIENDEN AL ENGRANDECIMIENTO COMUN"

Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877





CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"EL OBJETIVO
DEL CONSEJO NACIONAL
DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, ES LOGRAR
UN CAMBIO DE MENTALIDAD EN CUANTO A LA CREACION
Y UTILIZACION DE INNOVACIONES TECNICAS Y EL APROVECHAMIENTO
CIENTIFICO DE LOS RECURSOS PROPIOS,
ASI COMO ESTIMULAR LA CREATIVIDAD DE LA JUVENTUD
NACIONAL Y CREAR UNA GENERACION DE CIENTIFICOS QUE SE VAYA
AMPLIANDO PROGRESIVAMENTE EN
EL PAIS".

La Marina en mí a través del tiempo

Ricardo Blume

Será por la albura inmaculada de sus uniformes o por la asociación ineludible y entrañable con el recuerdo de Miguel Grau, pero desde niño mi imagen de la marina peruana está íntimamente ligada con lo mejor y más puro de mi país.

Su relación vital con nuestro mar inmenso; la espuma y las gaviotas; la falsa raya azul del horizonte; el aire libre y salobre que oxigena y purifica... son otras tantas imágenes que creo que se asocian entre mi corazón y mi mente, dando como resultado esa simpatía espontánea y añeja que siento por nuestra institución naval.

Quién sabe si algo o mucho tenga que ver, también, un sentimiento ancestral. El primero de mis antepasados que vino al Perú, mi bisabuelo paterno, inventó y construyó el primer submarino peruano. Lo fabricó en la factoría del ferrocarril de Paita a Piura, que él construyó. Y su primera inmersión la realizó en el puerto paiteño llevando consigo a su hijo mayor, mi abuelo Federico.

Cuando la escuadra chilena estaba frente al Callao, él consiguió, después de vencer muchas trabas burocráticas, desconfianza e incomprensión oficiales, trasladar a nuestro primer puerto su submarino, al que había equipado con torpedos capaces de volar a la flota enemiga, y él mismo se ofreció a llevar a cabo la empresa.

La suerte de la Guerra del Pacífico pudo ser otra si en medio de tantas dilaciones algún felipillo no hubiera pasado el soplo. La armada enemiga se alejó prudentemente y mi bisabuelo tuvo que hundir sus ilusiones y su submarino, parte de cuyo casco fue rescatado y se encuentra en el museo naval de Talcahuano, en Chile.

Por alguna de estas razones subconscientes -y esta es una confesión que hago por primera vez- yo quise ser marino. Tuve en mis manos los formularios para el examen de ingreso a la Escuela Naval y recuerdo que leía con detenimiento e interés una revista que editaba la Marina con el nombre simbólico de *Orto*, salida del sol.

Sin embargo, no llegué a presentarme a la Escuela porque comprendí a tiempo que mi manera de ser no encajaría con la rígida disciplina castrense, ni lograba imaginarme a mí mismo vistiendo el uniforme y recibiendo órdenes. El temperamento de un *artista adolescente* (para usar el término joyceano) insensiblemente lo lleva hacia una especie de individualismo, inconforme y hasta cierto punto rebelde.

Comprendí, también, que mi deseo de ser marino era, más bien, un amor por el mar y una cierta ansia de aventurarme hacia nuevos y remotos horizontes. Por eso, cuando a los 23 años hice mi primer viaje a Europa, escogí el barco. Veintidós días de navegación en el *Reina del Mar* entre Callao y Santander, con paradas en puertos como Balboa, Colón, La Guaira, Kingston, La Habana, Nassau, Vigo y La Coruña.

No me gustaba encerrarme en los camarotes ni permanecer en los salones. Me acomodaba en una especie de barandilla en plena proa, sintiéndome solo al surcar el océano. Me encantaba ver cabecear al gran transatlántico, casi desapareciendo entre dos moles de agua como grandes tumbos y surgir de nuevo marineramente. Una delicia.

Para sentirme un "Viejo lobo de mar", compré en Panamá mi primera pipa y una lata roja de tabaco Prince Albert. Fue la primera y única vez que me mareé en toda la larga travesía. ¡Bonito lobo de mar! A las primeras pitadas era yo una cosa verde y tembleque pidiendo a gritos una pastilla contra el mareo.

Cuando en el puerto de Barcelona vi la réplica de una de las carabelas de Colón, admiré grandemente a esos antiguos marinos que se atrevieron a cruzar mares ignotos en esas cáscaras de nuez.

Mis otras travesías, prácticamente cruces, fueron por el canal de la Mancha (de Calais a Dover ida y vuelta) y varias veces el estrecho de Gibraltar, yendo y viniendo de Algeciras al Africa, con alguna parada en el disputado peñón.

Mi vida marinera es, pues, muy poca cosa. Indigna de ser contada. Mucho menos en una revista para marinos, que sin duda se reirán a caquinos de los términos náuticos que utilizo como neófito que soy.

Sin embargo, mi relación con la marina peruana no solamente se mantiene incólume desde que era un jovencito que soñaba con ser marino apoyado en el muro del malecón, sino que se ha enriquecido cuando, ya grande, y por méritos suyos, he sentido siempre predilección por ella entre todas las ramas de nuestras fuerzas armadas.

Sin desmerecer para nada a las otras armas, la calidad y capacidad de sus hombres, la corrección ejemplar de su comportamiento, su defensa cerrada de los regímenes constitucionales, han aumentado mi admiración, ahora sí racional y madura, por la Marina de Guerra del Perú.

Por eso, cuando me invitaron a escribir una nota para esta revista, no he dudado en aceptar, complacido y por convicción. Tengo así la ocasión de decirle a los marinos de mi tierra todas estas cosas que siento por la institución tutelar a la que pertenecen y de la que pueden sentirse legítimamente orgullosos.

Cuando pienso y repienso en el Perú de hoy, buscando de qué agarrarme; cimientos seguros en qué apoyarme para no perder la fe y el optimismo y no caer en la depresión derrotista, siempre pienso en nuestros héroes. Y es don Miguel Grau (*Almirante del Perú por los siglos sucesivos* -como lo llama poética y justamente Juan Ríos) la figura más alta y más noble en qué apoyarme.

Suena a lugar común, lo sé. Peró es él, pensado y repensado, y por más vueltas que se le dé, nuestro héroe máximo. El modelo. El ejemplo. El paradigma. Caballero de los mares sobre el indomable potro marino de nuestro *Huáscar*. Noble, desprendido, generoso, patriota. *Tú eras la patria sobre el mar, bajo el cielo y más allá del horizonte* -dijo certeramente otro gran poeta nuestro, José Gálvez.

El puso la marca más alta del heroísmo. Por eso se le recordará siempre con gratitud y admiración. Y creo que por eso su ejemplo ha cundido y ha calado tan hondo entre nuestros marinos. Allí está, por ejemplo, la conducta edificante de los recientes héroes del *Pacocha*.

No sólo en la guerra se puede tener un gesto heroico. El heroísmo diario en tiempos de paz es probablemente menos vistoso. Pero es en el fondo tan grande y admirable como aquél.Y en el Perú de hoy necesitamos más héroes cotidianos y anónimos que en cualquier otro período de nuestra historia republicana.

Tenemos que hacer patria. Cada uno desde sus trincheras, desde el espacio de su actividad. Porque nadie nos va a sacar las castañas del fuego sino nosotros mismos. Unidos. Como un solo hombre. Hombro a hombro, ciudada-

nos uniformados y ciudadanos de civil. El hábito no hace al monje. Y lo que hay debajo de un terno o de un uniforme no es otra cosa que un ser humano. Con su corazón y sus flaquezas. Con su complejidad y su ternura.

Por eso creo que tenemos que tender puentes cordiales de entendimiento entre unos y otros. Con mucha mayor razón ahora que todos estamos amenazados por una horda criminal que nada construye y todo destruye.

Para eso tenemos que aferrarnos a lo que nos constituye legalmente como nación: la Constitución. Respetarla escrupulosamente. Y mirar a nuestro alrededor para descubrir a esos héroes anónimos y cotidianos que hacen patria, con su esfuerzo callado, con el mudo testimonio de su vida ejemplar. Sin olvidar, naturalmente, el legado de heroísmo que nos dejaron peruanos ilustres como Grau, ni a las instituciones que, como la Marina del Perú, siguen su permanente ejemplo.

Todo esto contribuirá a levantarnos la moral en estos tiempos de crisis en que pareciera que nada bueno tenemos. No. El Perú no empieza ni termina hoy. Es una continuidad marcada por el trajinar de sus hombres. Con un pasado remoto admirable. Y todo un futuro abierto ante nosotros. Un futuro que comenzó a hacerse, como Perú, desde nuestra independencia. Y que seguiremos construyendo hoy, como diría con toda propiedad un buen marino: contra viento y marea.

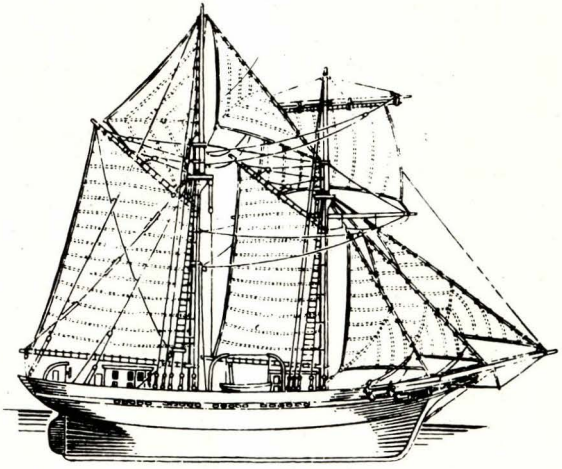
En mi primera colaboración en esta revista, quiero decirle abiertamente a los marinos de mi tierra que estoy convencido de que somos muchos los ciudadanos que vemos con respeto y admiración a la institución naval. Que si estos tiempos no parecen ser los mejores, porque la crisis económica y moral nos afecta a todos, depende de nosotros, y sólo de nosotros, superar estos momentos difíciles con el esfuerzo cotidiano y consciente de cada uno.

Sin desalentarnos. Cumpliendo cada quien lo que se le ha encomendado, a rajatabla, con seriedad y convicción. Sin excederse ni quedarse corto. Diariamente. Se note o no. Aprendiendo a convivir civilizadamente. Respetando el derecho ajeno. Y haciendo respetar el propio.

Miguel Grau nos ha legado el luminoso ejemplo de los que debe ser un peruano cabal. Acendrado patriotismo, sin alharaca ni relumbrón. Nobleza a prueba de balas. Sencillez, modestia y coraje para afrontar los peores momentos. Arrojo y valor sin perder la caballerosidad y las buenas maneras. Generosidad con el caído. Y desprendimiento para no hacer las cosas esperando la recompensa. La recompensa está en la íntima satisfacción de haberlas hecho bien, en la medida de las posibilidades de cada uno, en su puesto y de acuerdo al tamaño de su responsabilidad.

No todos tenemos la oportunidad histórica que él tuvo para demostrar su patriotismo y su amor al Perú.Pero sí esta a nuestro alcance el heroísmo cotidiano a que antes me refería. Grau puso la marca más alta, en tiempos de guerra y con su vida. Pero en tiempos de paz cada uno puede poner la propia lo más alto posible. Sólo así haremos patria. Haremos de esta tierra bendita y difícil en que nacimos, un lugar habitable, civilizado, hospitalario.

Quería decir estas cosas. Soltarlas así, un tanto abruptamente, expresando mi admiración y cariño por la Marina de Guerra del Perú. En otra oportunidad - si la hay-me gustaría ocuparme de otros temas, más ligeros y amenos. Pero con la misma intención de tender puentes cordiales entre nosotros.



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

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

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

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

Oficina Principal:

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

La Agitación Económica(*)

Capitán de Fragata Augusto Bravo Villarán

Estamos experimentando los primeros temblores de un terromoto económico, y debemos prepararnos para el mismo.
Mientras hablamos, el mundo capitalista occidental está sufriendo los niveles más elevados de desempleo que en cualquier otro momento, desde La Gran Depresión de los años treinta. Las naciones comunistas, como Polonia y Rumanía, se encuentran, virtualmente, en la bancarrota. La economía soviética está en ruinas. Los sistemas bancarios mundiales se balancean en el filo de la navaja del colapso.
Y las ideas de nuestros economistas parecen más alejadas de la realidad a cada hora que pasa.
Sin embargo, la naturaleza de la crisis se ve ampliamente mal comprendida. La mayor parte de nuestros conceptos económicos básicos se hallan anticuados. Ni los conservadores ni los liberales, ni la derecha ni la izquierda tienen respuestas, porque ambas se encuentran ancladas en unos anacrónicos compromisos ideológicos.
Lo que está sucediendo no es parecido a un ciclón que barre el paisaje, dejando la tierra inmutable. Se parece mucho más a los principios de un terremoto. En lo que se refiere a la estructura subterránea en la que se basan todas nuestras economías, la misma, en la actualidad, se halla desplazándose, cuarteándose. En nuestros esfuerzos por impedir un colapso importante, no estamos haciendo otra cosa que actuar sobre los fenómenos de la superficie, en vez de dedicar nuestra atención a la estructura más profunda, que es donde, realmente, están ocurriendo los mayores cambios.

Alvin Toffler

(*) *El presente artículo comenta las expresiones del Dr. Alvin Toffler, autor de obras como* El Shock del Futuro *y* La Tercera Ola, *vertidas en una entrevista aparecida en el libro* Avances y Premisas *(Barcelona 1985).*

La crisis se está extendiendo por muchas naciones y podemos apreciar que la prensa suele llamar recesión a lo que está ocurriendo. Y cuando la recesión le alcanza a uno en forma personal, de repente ya no es una *recesión*, sino que se convierte en una *depresión*.

En tal sentido la gente comienza a verse alcanzada, y siempre resultan más lastimadas las personas más insignificantes. Pero el continuar refiriéndose a todo esto como una recesión o una depresión, no hace más que enmascarar lo que, realmente, está sucediendo. Esto hace que atraiga nuestra atención hacia los síntomas y no hacia las causas.

Durante las depresiones anteriores, hubo crisis en las industrias básicas. Despidos. Mercancías sin vender. Quiebras. Ejecución de hipotecas. Las industrias más importantes cerraron. Pero raramente, o nunca, se vieron industrias poderosas surgir al mismo tiempo.

En la actualidad, las industrias de fabricación en masa -automóvil, acero, caucho, textil- las columnas vertebrales de las economías industriales del tipo tradicional, se encuentran en una agonía terminal. Los trabajadores belgas del acero, los obreros británicos del automóvil, los trabajadores textiles de Carolina del Norte y del Japón están siendo despedidos.

Y, sin embargo, y de forma simultánea, vemos una ascensión explosiva de la electrónica, de las computadoras, de la informática, la genética, la industria aeroespacial, el reciclaje del medio ambiente, de algunos servicios y de las industrias alternativas de la energía; todas estas industrias, aunque debe admitirse que con altibajos, se encuentran en expansión.

Lo que está ocurriendo no es una recesión, sino más bien una reestructuración de toda la base técnico-económica de la sociedad. Es algo parecido a un terremoto que hace elevar un nuevo terreno.

A menos que se comprenda esto, no podrán salvarnos todos los reajustes de los tipos de interés, de los impuestos y de la política de salarios y precios, o bien de las relaciones comerciales. Ni tampoco las huelgas ni las manifestaciones.

Si clasificamos en etapas la historia de la humanidad, en términos burdos, podemos decir que hace miles de años, comenzó una ola de agroculturización, nómadas y cazadores, pescadores y pastores se convirtieron en campesinos. Explosionaron los pueblos. Había nacido lo que denominamos Civilización. En pro de la simplificación podemos denominar a todo ello la primera etapa de cambio.

Luego, hace unos trescientos años, comenzó una segunda etapa de cambios. Máquinas, producción y consumo en masa, medios de comunicación y de educación, toda una forma de vida basada en las fábricas comenzó a reemplazar a la antigua civilización agrícola, aproximadamente, en una cuarta parte del globo. A esta etapa la denominaremos la de extensión de la industrialización.

Ahora nos enfrentamos a una tercera etapa de cambio que, resulta difícil definir de una forma precisa. La nueva revolución industrial, que recoge los grandes cambios que están teniendo lugar, es sumamente compleja, presentándose como una gran carrera de cambios al parecer no relacionados.

Se trata de la computadora; pero no solo de la computadora. Es más bien la revolución biológica; pero no solo la revolución biológica. Se trata del cambio en las formas de energía. Es el nuevo equilibrio geopolítico en el mercado. Y la rebelión contra el patriarcado. Las tarjetas de crédito, además de los juegos de video y la estereofonía, junto a las unidades *walkman*.

Es el socialismo más el globalismo. Las mecanógrafas ágiles y los trabajadores de la información y los medios bancarios electrónicos. Es el impulso de la descentralización. En un extremo tenemos la lanzadera espacial y los robots, y la ascensión de la militancia de todo tipo de personas en todo el planeta. Se trata del impacto combinado de todas esas fuerzas que convergen y hacen resaltar nuestra forma de vida tradicional de tipo industrial. Y, por encima de todo, se trata de la aceleración del cambio en sí, que es lo que señala nuestro momento en la historia.

Para extraer sentido de todos esos cambios, aparentemente accidentales o desconectados, necesitamos unos modelos nuevos y poderosos. Un modelo que nos ayude a identificar las interrelaciones entre todos esos cambios. Pero también precisamos de unos nuevos modelos económicos. Porque no se puede comenzar a comprender la economía hasta que se la relacione con todas esas nuevas formas. Estamos reestructurando la economía porque se está reestructurando toda la civilización de la que, a fin de cuentas, la economía es tan solo una parte.

Podemos ver que la crisis económica actual ha sido achacada a la baja productividad; a los trabajadores perezosos; a una dirección inepta; al excesivo bienestar; a una inversión inadecuada; a la pérdida de la ética en el trabajo; etc. Se culpa a las importaciones japonesas. Se culpa a los elevados tipos de interés norteamericanos. Se culpa a los árabes; a los negros; a los judíos; a los obreros inmigrantes; a los capitalistas envanecidos. Los marxistas insisten que se trata de la crisis general del capitalismo, como si las economías marxistas no estuvieran también en crisis.

Ninguno de estos diagnósticos se adecúa a los hechos.

La proposición central es que la actual no es una crisis de redistribución o de superproducción, o de baja productividad, sino una crisis de reestructuración. El hundimiento de la era económica industrial de la segunda etapa y el nacimiento de una economía de la tercera etapa que opera sobre unos principios muy diferentes. Y los remedios de la segunda etapa -ya sean denominados de izquierda o de derecha- sólo intensifican la crisis.

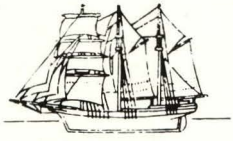
Ante esta situación habría que preguntarse ¿En qué sentido una economía de la tercera etapa difiere de una economía de la segunda etapa?

Se puede establecer las diferencias a través de un fácil resumen; pero en primer lugar se necesita establecer un marco de referencia.

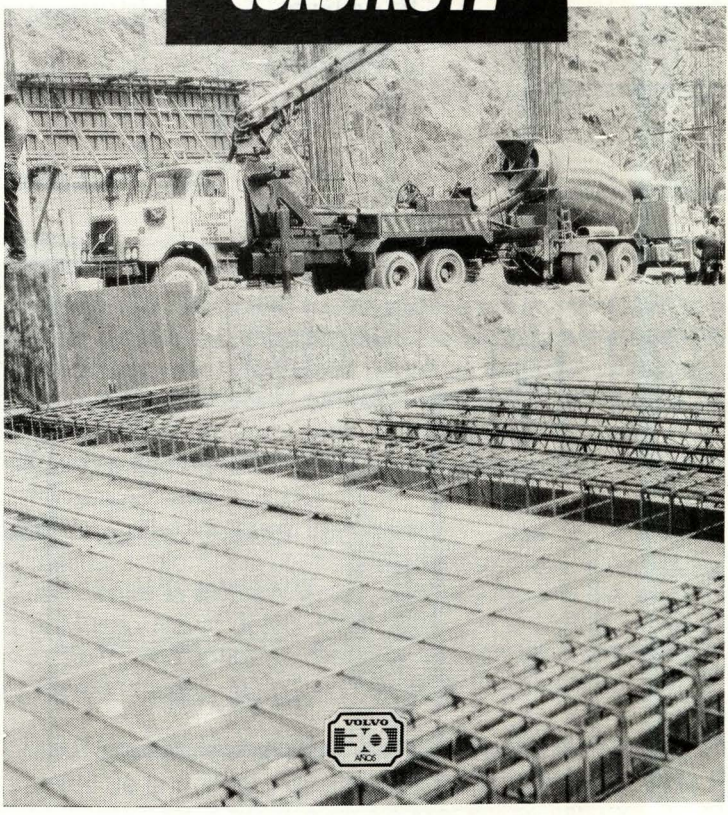
Los cambios que se han indicado son globales y afectan a numerosos países. Y son revolucionarios, no en un sentido estricto y político, sino en el sentido de que implican una transformación social de gran amplitud.

La crisis no es capitalista o comunista, sino que es industrial. Tanto la economía capitalista como la comunista se encuentran desiquilibradas. Históricamente, la economía creada por la civilización de la segunda etapa se está aproximando a su crisis terminal. Aunque podamos ver que funciona en lugares como Corea del Sur, Brasil o México, ya se han perdido las fuerzas culturales y tecnológicas que crearon y extendieron el industrialismo. Están irrumpiendo nuevas fuerzas en el escenario mundial, desatando una tercera y nueva ola de cambio.

El mensaje que deja este resumen, obtenido de una entrevista al Dr. Alvin Toffler es que: *Lo que está ocurriendo no es una recesión, sino más bien una reestructuración de toda la base técnico-económica.* Y es en función a esta reestructuración que esta tercera etapa opera sobre unos principios muy diferentes, obligándonos a desviar nuestra atención hacia las causas, en lugar de centrarla hacia los síntomas (recesión - depresión).



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.

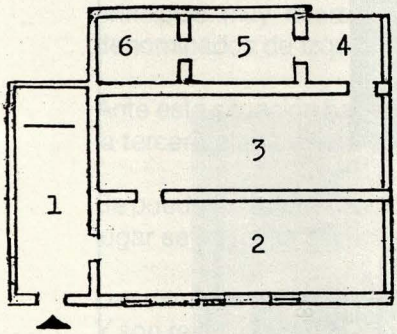
VOLVO

CRECIMIENTO DEL MUSEO NAVAL

1958

AREA: 650 m^2 (Aprox.)

1: Colonia y Fundadores
2: Guerra del Pacífico
3: Marina siglo XX
4: Muestra prehispánica
5: Galería fotográfica.
6: Piezas e instrumentos de nav.

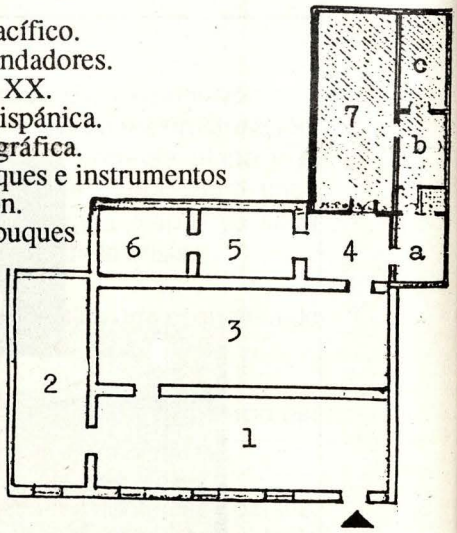


1973

AREA: 1000 m^2 (Aprox.)

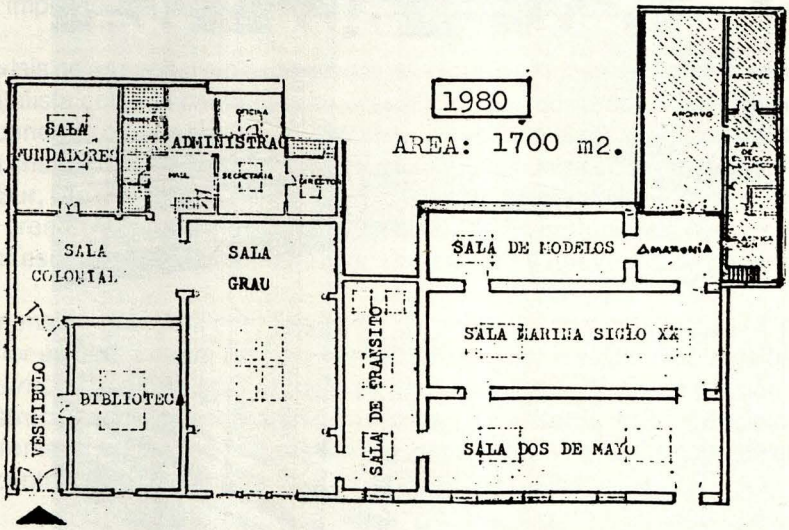
1: Guerra del pacífico.
2: Colonia y Fundadores.
3: Marina siglo XX.
4: Nuestra Prehispánica.
5: Galería Fotográfica.
6: Piezas de buques e instrumentos de navegación.
7: Modelos de buques

a: Dirección
b: Archivo Histórico.
c: Biblioteca.



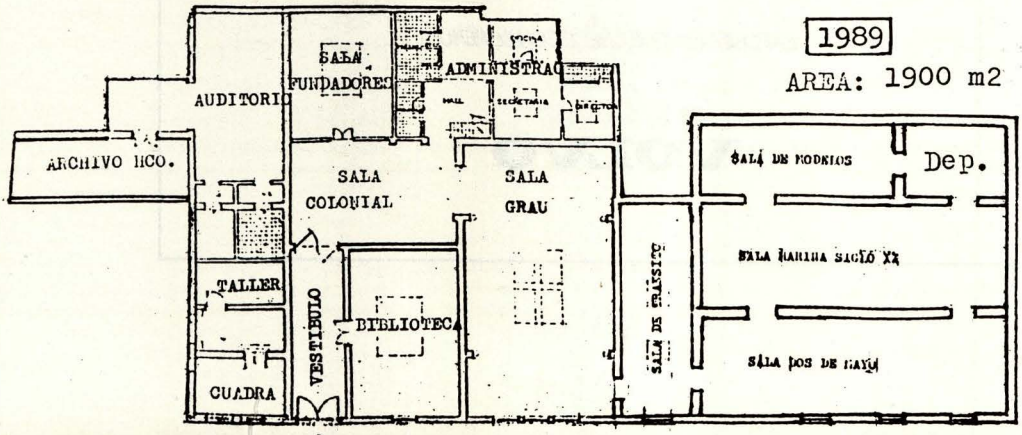
1980

AREA: 1700 m2.



1989

AREA: 1900 m2



Valores del Museo Naval

Flor de María Cosio (*)

A mi padre José Carlos(**)

Origen del local

El año pasado el Museo cumplió treinta años. Es el momento del balance y de la perspectiva, de definiciones y de proyectos. Desde que nos integramos a él hemos ido *viendo pasar las cosas*, a personas queridas y amigos distantes. Conocemos cómo se formaron las colecciones y todas las vivencias personales tratan de tomar forma en esta nota, escrita a base de datos recogidos de publicaciones, conversaciones, experiencias y recuerdos.

En el puerto del Callao y frente al mar se encuentra una construcción hecha de adobe y quincha, conformada por altos muros y gruesas vigas de madera en el techo, situada entre la avenida Jorge Chávez y la calle Daniel Nieto, donde funciona el Museo Naval desde 1958. Cercano al Muelle de Guerra, es el guardián de un mundo donde se devuelve a la vida a los objetos que en algún momento fueron testigos de la presencia de los hombres del mar.

El joven oficial que mira en las salas del museo hacia el pasado, comprobará que él procede de la tradición de aquellos marinos forjados en la guerra; el antiguo, tal vez, se trasportará a otra época cuyas imágenes traerán a su memoria a los jefes desaparecidos o a compañeros sonrientes en amarillas fotografías de archivo, y comprenderá -como dice el poeta- que *sólo el mar está lo mismo.*

Y es que el origen de este museo se encuentra en la propuesta que en 1918 le hiciera el capitán de corbeta Manuel I. Vegas al capitán de navío Ernesto

(*) *La autora es museóloga del Museo Naval del Perú.*

(**) *El capitán de corbeta José Carlos Cosio fue director del Museo Naval desde 1973 hasta su deceso, en 1982.*

Caballero y Lastres, entonces director de la Escuela Naval, "relativa a trasladar el palo de la corbeta *Unión* al local de la Escuela y formar con él un pequeño monumento que perpetúe la memoria y la gloria que conquistó esa nave en la Guerra del Pacífico, idea que ha llevado usted a efecto con tesonero esfuerzo y que ha ampliado en la forma de crear con esa base un museo naval en el plantel de su digna dirección" . (1)

Este oficial, al referirse a la situación de la Marina en la década de los años veinte, relata que experimentó reformas importantes. Se había implantado, comentaba, los servicios de telefonía sin hilos en los buques y dependencias, construido un hospital para la Escuela Naval, un pabellón para marinos en el de Guadalupe del Callao y la capitanía de este puerto. Al mismo tiempo -termina-, se había dispuesto el dinero necesario para la construcción de otras dos capitanías y del Museo Naval.

Años después un destacado oficial, el capitán de navío Julio J. Elías, se dedicó por entero a la misión de conformar el museo en un local propio, integrando las colecciones que por entonces estaban en la biblioteca de la Escuela Naval. Era el año de 1957 y en el salón de baile del Centro Naval -hoy Sala Grau- se organizó una exhibición de las piezas con la finalidad de conseguir la cesión de un local. En el número tres de *Avante*, correspondiente a noviembre se consigna:

> *"por iniciativa del señor contralmirante Emilio Barrón, ministro de Marina, se expusieron por primera vez en la historia de la Marina las reliquias de nuestros héroes y de aquellos que lucharon por su engrandecimiento*".

Con el éxito que tuvo la muestra, las gestiones dieron lugar a que el Ministerio de Guerra otorgase un espacio para la instalación del museo. Este lugar tiene una antigua tradición naval. Fue allí donde se edificaron las *barracas* del Rey y guarniciones de la Marina Real. En 1855 funcionaba el cuartel del arsenal. El historiador y ex-director del Museo, Fernando Romero, anota sobre el mencionado arsenal: *Era la más importante construcción que tenía el Callao (con excepción del Real Felipe)*, comprendía por entonces toda la manzana que al noreste de la fortaleza quedaba entre la actual plaza de la Independencia, la ribera marítima y lo que hoy son la plaza Grau, la calle Nieto y el parque Guise.(2)

Es al año siguiente que en el artículo primero de la disposición suprema número 31, el presidente Manuel Prado decreta:

---

(1) *Copia de la nota dirigida al comandante Ernesto Caballero y Lastres por un miembro de la Asociación Pro-Marina. 25 de marzo de 1918 (Archivo de museología).*

(2) *Fernando Romero, "El patrimonio inmueble del Museo Naval y el Archivo del Centro Naval y la Farmacia Central", en esta revista 1983, p. 230.*

"Créase el Museo Naval del Perú que estará constituído por todas aquellas reliquias, prendas, artículos, documentos de valor histórico, relacionados con la Marina de Guerra del Perú, que actualmente posee dicho ministerio así como las que en el futuro sean adquiridas, asignadas o donadas al citado Museo Naval." (3)

Se dispuso para su montaje un área de aproximadamente 650 metros cuadrados donde se instalaron las colecciones compuestas por armas, pinturas, fotografías, objetos personales, libros y todo aquello relacionado con la Marina en forma directa. Era el momento de reunir piezas, de buscar donaciones, de fabricar muebles y de encargar pinturas y trabajos didácticos, tarea a la que dedicó muchas de sus horas el comandante Elías. Debemos decir que desde 1972 el Museo en homenaje a su memoria lleva su nombre.

El museo de entonces constaba de un vestíbulo dedicado a los fundadores de la Marina y también exhibía lo relativo al período colonial. La sala que se abría a continuación mostraba todos los testimonios que se relacionaban con la Guerra del Pacífico y en la contigua lo correspondiente al siglo XX. Las tres pequeñas salas restantes presentaban diversas piezas, una galería fotográfica y, finalmente, el material de tipo arqueológico relacionado con el mar (cerámios, tejidos, piedras). El personal constaba de seis o siete personas: el director (posteriormente fue incorporado un subdirector), dos oficiales de mar, una secretaria y dos marineros.

Durante la dirección del comandante José Carlos Cosio (a partir de 1973), se inauguró una nueva y espaciosa sala y se pudo construir una zona de investigación dedicada a albergar a la biblioteca y al archivo histórico. Asimismo se estableció la oficina de la dirección. Para conmemorar el centenario de la guerra del 79 se acordó con el Centro Naval que cediese un área de aproximadamente 1000 metros cuadrados, donde se constituyó la parte administrativa, la Sala Colonial, la Sala Fundadores, la Sala Grau y un vestíbulo; todo lo cual significó una ampliación de gran envergadura que fue apoyada con una museografía adecuada a la época y basada en un guión histórico.

En 1984, durante la gestión del comandante Fernando Romero se construyó sobre lo anterior un segundo piso donde se adecuó una cuadra completa para la marinería, un taller de carpintería y un depósito para las piezas fuera de exhibición. (4)

---

(3) *Orden General nº 37, del 14 de noviembre de 1958.*

(4) *Actualmente toda esa zona ha sido donada al Centro Naval a cambio de antiguos espacios.*

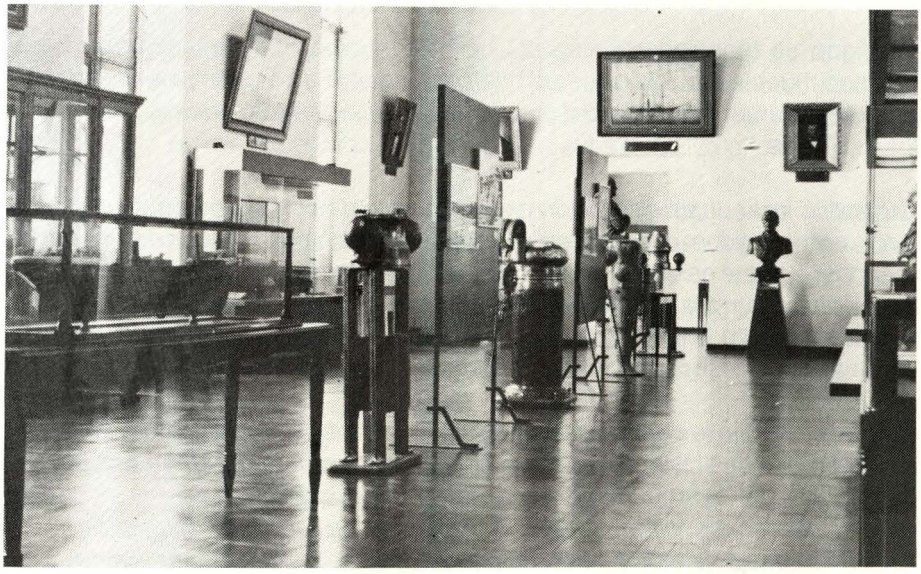


Disposición de objetos en la Sala de la Marina correspondiente al siglo XX. Montaje que se mantuvo entre 1958 y 1979, cuando se guardó en depósito el 50% de la colección [Foto de la autora, 1977].

De las colecciones

El museo conserva una serie de colecciones que fueron reunidas mediante donaciones, traslados, compras y transferencias. Muchos de los objetos personales que se exhiben nos permiten conocer algo de la vida cotidiana de los oficiales y del grupo humano que constituyó por entonces la Armada. Igualmente a valiosos hombres que tuvieron que enfrentar condiciones muy difíciles a nivel político y económico durante el siglo XIX. Las dedicatorias, inscritas en libros y en fotografías, revelan la relación amical que existía entre los compañeros de armas o familiares: *El Contralmirante Antonio de la Haza a su antiguo compañero y amigo el señor Capitán de Navío Federico Alzamora*, o aquella inscrita en el libro sobre las costas de Chile, Bolivia y el Perú: *Al Sr. Capitán de Navío D. M. Grau, su médico y amigo Santiago Távara. Abril de 1879*, o la más conocida: *A Miguel Grau, su amante padre Juan*, sobre la portada del libro de cálculo que fue entregado por el señor Gacitúa al cónsul del Perú en Chile en 1944. Todos ellos se encuentran expuestos al público en vitrinas y pueden ser consultados con autorización.

Una importante colección iconográfica está constituida por pinturas al óleo de carácter histórico-naval que se exhibe en las salas del museo. Del total (incluyendo las guardadas en depósito) solamente tienen valor histórico o artístico un 10%. Entre estas se puede mencionar el *Combate de Angamos* de Teófilo Castilo, pintor y crítico de arte que se dedicó a rescatar en sus obras los



Actual sala 2 de mayo. Es necesario modificar el guión museográfico para ubicar los hechos de armas en el contexto histórico general de la época [Foto de la autora, 1984].

temas cotidianos de la vida de la colonia. Otros dos combates, el de Iquique y el de Angamos, merecen destacarse. Fueron pintados en 1882 con precisión casi de miniatura por Patricio Marcos del Río. De igual manera se conservan dos buenos trabajos referentes al combate de Pacocha, sobre todo el de Peter Cargotich.

De tema no naval hay dos grandes óleos de José Effio *cuya vida se ha perdido en el olvido y poco se sabe de su obra*, según anota el investigador Manuel Zanutelli Rosas. (5) Al referirse a uno de ellos, *El puente Balta,* dice: *trata de reflejar las madrugadas limeñas, y* -supone- *que también era el espíritu que animaba a los habitantes durante la época de la ocupación.* Todos ellos constituyen una muestra valiosa de la pintura de género militar del siglo XIX, entre la que también destacan algunos retratos como el de Juan Guillermo More y el del almirante Grau representado por Ramón Muñiz. Los demás óleos son reproducciones de encargo destinadas a mostrar la imágen de héroes navales. Estos cuadros no tienen otro valor que el didáctico, al igual que los modelos de naves y otras representaciones alegóricas.

El fondo que constituye el patrimonio de piezas del museo está formado por poco más o menos 14 colecciones principales, entre las que se encuentran: armas, estampillas, instrumentos de navegación, grabados, medallas y monedas, uniformes, diversas piezas de buques, etc. que reunen un total de más de 2,816 objetos incorporados a las salas o en depósito.

(5) El Comercio, *14 de diciembre de 1978.*

Es digna de mencionarse una colección casi completa de vajilla, así como algunos muebles de los cruceros que llegaron al Perú a principios de siglo. Es posible observar la calidad del plaqué de la vajilla llamado *plata Sheffield* y de los cubiertos.

Otra serie incluida en exhibición es la cerámica y objetos de origen precolombino, como tejidos con figuras o imágenes relacionadas con los recursos marinos; aunque es preciso decir que no todas son originales. Pertenecen a las zonas de Nazca, a la cultura Chimú y Mochica. A través del tiempo se han hecho excavaciones, por personal naval, en la isla de San Lorenzo donde se ha encontrado valiosos fragmentos de tejido de colores firmes y dibujos lineales.

De otro lado vale la pena mencionar la existencia de un fragmento de tejido en técnica Kelim que representa un pescador en un bote, pieza que fue autenticada en 1964 por el arqueólogo Hans Horkheimer, quien dijo:

> *"La procedencia del espécimen puede corresponder al valle de Chancay, de todos modos proviene de la costa del departamento de Lima, entre los ríos Lurín y Huaura. Cronológicamente el tejido ha de ser atribuído al período intermedio tardío (1100-1450 D.C.)"*

Actualmente el guión histórico que ubica los objetos en el museo necesita ser revisado para modificar su sentido y no sólo destacar los hechos de armas, sino la relación del hombre peruano con el mar en los aspectos económicos, artísticos y demás de la vida social.

Criterios museológicos

El museo, como institución cultural, está siendo cuestionado en todo el mundo en los últimos diez años. En el Perú se percibe ya un marcado interés por todo lo relacionado con el quehacer de los museos. En 1987 se convocó en Lima el primer encuentro de trabajadores y se realizó un primer festival en el que cada museo expuso lo mejor de su colección. Es necesario destacar que en el Perú funciona un comité del ICOM, entidad internacional que agrupa u orienta las actividades museísticas. En el mes de mayo se realizó el tercer encuentro denominado *Museos: cultura y desarrollo.*

Por otro lado, la técnica especializada para el montaje y estudio de los mismos, que está constituída por la museología y museografía, se está consolidando y pronto se convertirá en una especialidad con carácter universitario.

Ante esta perspectiva, la red de museos navales que trata de formar la Marina debe tener una orientación acorde con los principios museológicos actuales

para que pueda establecerse una política de largo alcance, basada en criterios, objetivos y en trabajo en equipo. De tal manera que el patrimonio histórico naval, al estar en uno de ellos, sea conservado para la posteridad y exhibido a los visitantes en las mejores condiciones mediante el apoyo oficial.

Los valores de una cultura se consolidan en los llamados bienes culturales, producidos por un grupo con el que revelan su identidad social. Estos valores son conservados en los museos porque aparte de ser testimonios, son necesarios para mantener la cohesión del mismo grupo y la pertenencia del individuo al conjunto. Es por ello que *podemos afirmar también que todas las culturas elaboran una "imagen del mundo" y todo individuo perteneciente a ella participa de esa imagen.* (6) Asimismo, los gestos, rituales e ideas son una forma de objetivar ese mundo y si el individuo los plasma en un soporte -o medio físico- papel, tela, cinta magética, película etc., con la finalidad de comunicar algo, constituyen un testimonio cultural.

En las creaciones artísticas, técnicas, intelectuales, se descubre que en cada época el hombre ha ido dejando un universo de objetos que conforman -según la semiología- un sistema de signos que revelan la existencia de un mundo social. Para proteger este sistema se debe "leer" este conjunto de signos e interpretarlos. Cuando los objetos se encuentran reunidos en colecciones, como es el caso de los museos, éstas deben responder a un criterio selectivo para dar unidad al conjunto.

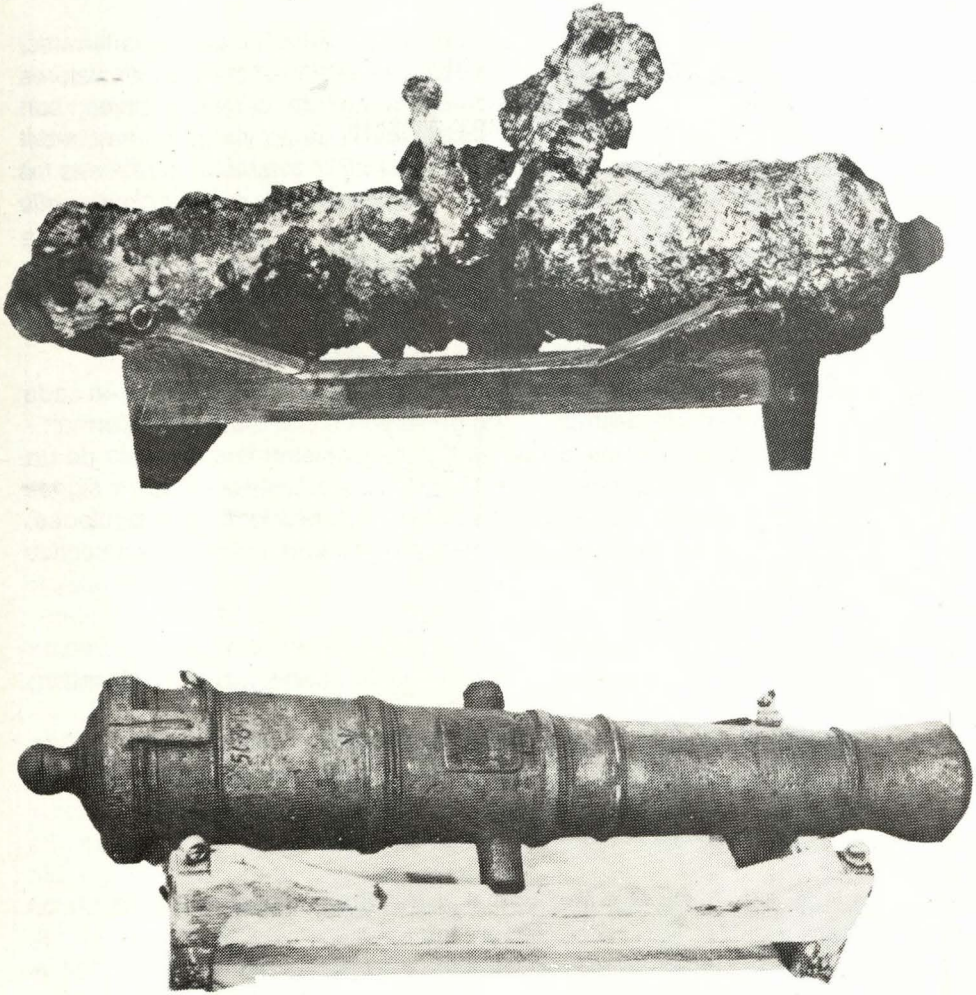
Como dato interesante es necesario destacar que fue en 1947 que se creó en Francia el Consejo Internacional de Museos (ICOM) donde se definió al museo como:

> *"un establecimiento permanente para conservar, estudiar, poner en valor por medios diversos y esencialmente para delectación y educación del público las colecciones de interés artístico, histórico, científico o técnico."*

Es a partir de la Segunda Guerra Mundial que en Europa se despertó un mayor interés para estudiar el museo. Se ha visto que a través de la historia del coleccionismo, la función de exhibir los objetos se ha ido modificando desde la manera de llenar los espacios hasta el estudio de la ubicación. En la actualidad todas las funciones del museo están en proceso de revisión y se ha dejado de concebirlo como un depósito de reliquias de héroes, para convertirse en el lugar donde el visitante es también un elemento integrante. Según escribe Annis Sheldon:

> *"En cierto modo cada visitante crea su propio libreto personal,*

(6) *Guillermo Jioiko, "Introducción al sistema integrado de diagnósticos", en* Museología y patrimonio cultural, *UNESCO 1980, p. 102.*



Dos vistas de un mismo cañón, antes y después de haber logrado estabilizar su proceso de deterioro por efecto de haber estado sumergido durante casi dos siglos. La pieza corresponde a un cañón del H.M.S. Endeavour, *hundido en 1770* [Colin Pearson, "Conservation of the underwater heritage", en *Protection of the underwater heritage* (Unesco 1981), p.85.

avanzando en un bosque de símbolos y procurando vincularlo por asociaciones y significados." [7]

Conservación y restauración

Con respecto a la conservación anotamos que los bienes culturales deben ser mantenidos para la posteridad en las mejores condiciones físicas. La sistematización para lograr ese objetivo constituye la conservación. Considerada como una ciencia museológica, está dedicada a estabilizar el estado del objeto y eliminar las causas de su alteración al protegerlo de los factores nocivos y destructores del medio ambiente. Las técnicas de conservación -practicadas en laboratorio ayudan a la comprensión de la obra, pero debe tenerse en cuenta que es imposible restituir el estado original, porque sus materiales han evolucionado física y químicamente por estar sometidos a las leyes naturales. Esta disciplina es ayudada por diversas ciencias y su objetivo es frenar los efectos del tiempo, la atmósfera y la mano del hombre, porque:

"parte fundamental de la memoria histórico-social se encuentra no sólo en las tradiciones y en la documentación escrita, sino en esa constelación de signos producidos que son los objetos." (8)

Con respecto a la restauración, debe recordarse que toda pieza debe de ser tratada por especialistas, de lo contrario las condiciones de irreversibilidad empeorarán o destruirán el trabajo.

Para terminar estos dispersos apuntes, diremos que corresponde al museo naval continuar, ahora con nivel técnico, el espíritu que impulsó a tantos oficiales para consolidar un lugar donde se conserven esos "signos" del paso del marino por la historia en su relación con el mar.

---

(7) *"El Museo como espacio en la acción simbólica, en* Museum, *nº 151, 1986, p. 168.*
(8) *Joiko, p. 103.*

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

DEL TRABAJADOR MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

El Reglamento de capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, en su Art. D-010102 señala que el trabajador marítimo o fluvial, es la persona que desempeña faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga de naves mercantes, de muelle a nave o viceversa, en los puertos de la República.

Estos trabajadores se enceuntran bajo la jurisdicción de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo que determina el número de titulares, postulantes y suplentes, garantizando de este modo el normal desenvolvimiento de las operaciones de carga y descarga.

La denominación que designa a estos trabajadores corresponde a las tareas que realizan:

ESTIBADORES.- Son los encargados de la manipulación de la carga del muelle al buque y viceversa.

MANIOBRISTAS.- Distribuyen el material para el manipuleo de la carga (estrobos-chinguillos-redes y otros); y, preparan y acomodan las plumas y aparejos, aperturan y cierran escotillas.

TRABAJADORES.- Confeccionan las notas de taya en la descarga, embarque o movilizaciones, la misma que debe contener la información sobre cantidad, condición y características de bultos movilizados.

PARIHUELEROS/VAGONETEROS.- Tienen como función principal la de manipular parihuelas vacias, colocándolas en muro o muelle para ser llevadas a bordo del buque para la descarga. Los Vagoneteros, prestan servicios como ayudantes de los tractoristas para acercar las vagonetas vacías al costado de la nave; una vez cargadas se dirigen al almacén recogiendo los bultos que hayan caído en el trayecto.

DE RIBERA.- Son los que acarrean el material de trabajo desde los pañoles hasta el costado de la nave y viceversa. Asimismo, realizan labores de vigilancia como guardián de escala en cubierta de proa y popa y en bodegas.

LANCHEROS.- Se encargan de recepcionar la carga de los muellanos o estibadores y de trasladar los lanchones del muelle al buque o viceversa para el embarque o descarga según el caso.

MUELLANOS.- Realizan labores en tierra o muelle cargando o descargando en forma conjunta con los lancheros.

CARREROS.- Efectúan sus tareas en muro o muelle o en los almacenes de terminal, se encargan de manipular la mercadería de los vehículos que ingresan al terminal.

La Guerra del Tercer Mundo

Capitán de Navío
José García Valdivieso

En la guerra no existe nada que pueda sustituir a la victoria
Douglas Mac Arthur

Hace poco concluí la lectura de un libro asaz interesante; no sólo por la elegancia y finura de su prosa, sino por su contenido, el cual desde ya establece en ciertos pasajes un paralelismo con lo que vivimos actualmente en nuestro país. Este cuyo título No más Vietnams, motivo del presente artículo, es el cuarto y último a la fecha de una saga escrita por un hombre harto conocido mundialmente y muy en especial al sur del Rio Grande, me refiero a Dn. Richard M. Nixon, del cual en forma suscinta anotaremos que nació en Yerba Linda, California, en 1913, trabajó como abogado para los círculos financieros del Wall Street. Fue diputado republicano del 47 al 51, senador del 51 al 53, vicepresidente en los dos mandatos de Ike Eisenhower del 53 al 61. Elegido candidato republicano a la Presidencia en 1960 es derrotado por el demócrata Kennedy. En el 68 obtiene una nueva denominación alcanzando la Presidencia, siendo reelegido el 72 y dimitiendo el 74 como consecuencia del escándalo de Watergate. Como podrá apreciarse hombre de una dilatada y proficua carrera política, la cual le ha proporcionado entre otras, un profundo conocimiento de la política norteamericana y del escenario político mundial donde dejó sentir su pensamiento e influencia decisiva como conductor de la potencia hegemónica Occidental por seis largos años.

A continuación y en forma suscinta paso a comentar el contenido del citado libro, dejando sentado que en él se vislumbra el diseño lógico de la estrategia que adecuadamente transplantada y adaptada puede llevar a la derrota de las acciones comunistas ó seudo comunistas que alimentan y subvencionan las famosas acciones subversivas (terrorismo) idealizadas como guerras de liberación.

El libro está dividido en seis capítulos, donde se tratan, entre otros mitos, taras y traumas que para la nación americana ha ocasionado la guerra del Vietnam y cuya secuela domina aún en gran medida la vida política de esta

nación, consecuencia de lo cual es el título mismo del libro, posteriormente se explica cómo empezó la guerra; por qué y de qué manera los EE.UU. de NA. se involucraron en la misma, cómo es que los EE.UU. de NA. ganaron la guerra y cómo perdieron la paz, para finalmente llegar a lo que es el interés nuestro, la Guerra del Tercer Mundo nombre y razón de ser del presente artículo.

No escapa al criterio del ilustrado lector que lo que a continuación se va a presentar no es otra cosa que una síntesis a la que nos impone la tiranía del espacio, síntesis en la cual en algunos casos, pocos por cierto, me permitiré hacer comentarios adicionales desde un punto de vista muy particular, tratando de respetar el pragmatismo y la independencia de pensamiento, pero evitando el influenciar en forma alguna en el elevado criterio del paciente lector.

En otros casos se considera que las citas y el paralelismo son tan claros que cualquier comentario adicional resultaría obvio por innecesario.

El Vietnam ha servido de tema para más de mil doscientos libros, millares de artículos en libros y revistas, y montones de películas y documentales para la televisión; como consecuencia de lo cual y en función de la consigna de -no mas Vietnams con lo se oponen o mediatizan el esfuerzo americano para impedir las conquistas del comunismo en el Tercer Mundo se han establecido los siguientes cuatro mitos que son tomados como dogmas de fe:

- La Guerra de Vietnam fue inicua;
- La Guerra de Vietnam no se podía ganar;
- La diplomacia en lugar de la fuerza es la mejor respuesta a las guerras de liberación nacional comunista;
- En el Vietnam nos situamos en el lado equivocado de la historia.

En relación al mito uno; la Guerra de Vietnam fue inicua. La frase siguiente explica por si sola lo contrario. Una paz comunista mata a más gente, que una guerra anticomunista. Como comentario es conveniente anotar que ninguna guerra sea cual sea el escenario en el cual se desarrolle, incluyendo dentro de éste el pensamiento es inicua, pues, bien sabido es que todas las guerras son terribles y dentro de ello está el daño que se inflige, el cual desde el momento que existe impide la inocuidad de las mismas.

El mito dos precitado establece que la guerra de Vietnam no se podía ganar. Este fue uno de los argumentos favoritos de quienes estaban haciendo cuanto podían para impedir que los EEUU salieran victoriosos. Razonaban que si la guerra del Vietnam no se podía ganar, todas las batallas contra la agresión totalitaria obtendrían el mismo resultado negativo. Dice el autor "Si estuviéramos de acuerdo en dicho punto, daríamos luz verde a la agresión comunista en el Tercer Mundo", sin embargo, cabe señalar en palabras del autor que: "El

mito de la imposibilidad de vencer se basaba en un supuesto mas sutil. Durante la contienda, muchos decidieron que guerras como la que se estaba librando contra los vietnamitas del norte, no pueden ganarse nunca porque la victoria de los revolucionarios es inevitable".

El tercer mito establecía que la diplomacia en lugar de la fuerza es la mejor respuesta a las guerras de Liberación Nacional Comunistas.

"Como resultado del mismo, en la década del setenta y tras la guerra del Vietnam, mientras la retórica en torno a los límites del poder y la perspectiva de una diplomacia cradora cubrían de niebla el paisaje Político Americano, la Unión Soviética y sus adláteres se humedecian las fauces y engulian el Yemen del Sur, Etiopía, Angola Mozambique, Afganistán y Nicaragua y los Mullahs del Ayatollah hundían el Irán en la edad media".

Cada uno de los cien millones de personas perdidas para Occidente durante nuestro descanso geopolítico de cinco años, es un símbolo viviente de la esterilidad de los argumentos en pro de una diplomacia pacífica. Cualquier nación que decide que el único medio de conseguir la paz es utilizar medios pacíficos, es una nación dispuesta a convertirse pronto en víctima de otra nación, sus enemigos se aprovecharán rápidamente de tan buenas intenciones. El autor acota mas adelante que: "Cada vez de un modo más directo, el equilibrio mundial de poder quedará determinado por quien venza en los conflictos claves del Tercer Mundo".

Como mito IV se tenía el hecho de que en el Vietnam los EE.UU. se situaron en el lado equivocado en la historia.

"El historiador inglés Paul Johnson, ha escrito que la esencia de la geopolítica estriba en la facultad para distinguir distintos grados de maldad".

Con frecuencia las declaraciones de autoridades militares americanas o sudvietnamitas fueron consideradas inexactas por los mismos informadores que difundían las mentiras norvietnamitas sin ningún asomo de duda. "Al respecto cabe citar la ruídosa protesta levantada contra los EE.UU. al divulgarse la noticia de un caso aislado de asesinato en masas por fuerzas norteamericanas en My Lal. Sin embargo, cuando en Occidente se supo la matanza de Hue, perpetrada por los comunistas, en la que al menos perecieron veinticinco veces más pasisanos que en My Lai, se consideró como un incidente aislado, y Amnistía Internacional lo calificó indulgentemente de crimen derivado de la inhumana tradición de la guerra en vez de atribuirlo a la implacable bestialidad de Viet Cong. Aquellos que permanecen siempre atentos a los defectos de nuestros amigos de la derecha, con frecuencia actúan como ciegos ante las maldades de nuestros enemigos de la izquierda".

En palabras del autor, el objeto de estos asertos no es el de animar que estos censores sintieran necesariamente aversión hacia los EE.UU., lo que ocurre es que estaban condicionados, como tantos otros antes que ellos, por la activa propaganda comunista mediante la máquina de los sueños que desde 1917, al inicio de la revolución rusa, ha estado atrayendo con sus engaños a los intelectuales de Occidente, logrando que ellos vean utopía donde existe esclavitud, liberación donde hay agresión y conquista, y que donde se produzcan asesinatos despiadados vean: reformadores agrarios.

"Un examen de la experiencia del Vietnam nos demuestra la verdadera naturaleza de nuestros adversarios en la Guerra del Tercer Mundo y expone cuan eficazmente pueden ocultar sus intenciones tras una espesa cortina de propaganda y de astuta manipulación política. Y nos enseña que lo que conduce inevitablemente a la tragedia no son guerras como la del Vietnam, sino el librarlas sin eficacia y perderlas".

Con este terminan los cuatro mitos generados por la guerra del Vietnam y este cuarto y último nos muesta el poder que ya ha sido puesto de manifiesto en más de una oportunidad por sus propios dueños, me refiero a la prensa tanto hablada como escrita, poder que debe ser puesto en todo momento al servicio del país, al servicio de las mayorías y nó al de intereses subalternos que normalmente sirven para destruir en vez de construir dando lugar a la creación de nuevos satélites comunistas dónde por ese efecto sorprendente que causa el terror, esclaviza seres humanos, adormece conciencias y destruye el futuro de las naciones es decir su niñez y juventud, la cual cada vez tendrá menos posibilidad de sacudirse del sistema impuesto, el que por medio del terror siempre se impondrá a la razón y a la lógica. Para finalizar cabe señalar que en la época en que suceden estos hechos aún el señor Jimmy Carter, no había hecho su aparición en la arena política estadounidense con su máximo regalo al comunismo, me refiero al mal uso de los Derechos Humanos.

En esta punto considero conveniente y necesario, al término de los famosos mitos relacionados a la guerra del Vietnam, hacer una disgresión, con la finalidad de tomar un severo conocimiento histórico-geográfico-etnográfico del mismo.

La historia del Vietnam comienza en el reino del Annam lo que ahora es el norte de Vietnam. Alrededor del año 207 d.C, el reino estaba bajo el dominio de los Viet Chinos quienes se expandieron hacia el sur llamando a sus nuevos territorios Nam Viet (ó los Viets del Sur). Los chinos dominaron al país hasta el año 938, año en el cual lograron su independencia. La historia del país desde tal fecha hasta el siglo XIV fue una permanente resistencia al intento de invasión y expansión china hacia el sur. Al final del siglo XVI misioneros franceses

arribaron al reino de Anam, el cual se encontraba dividido en las dinastías del norte y del sur. Entre 1862 y 1900 fueron anexados Tonkin, Annam, Cambodia, y Laos constituyéndose lo que se llamó la Indochina Francesa. Posteriormente al inico de la II Guerra Mundial, los japoneses ocuparon el país hasta su derrota en 1945, fecha en la cual los aliados ocuparon Vietnam y asignaron la tarea del desarme japonés a la Gran Bretaña y a la China Nacionalista.

El país fue dividido en dos en el paralelo 16 quedando la parte norte bajo el control de China Nacionalista y la parte sur bajo el control de Gran Bretaña quienes ayudaron a los franceses a retomar el control y poder de la zona bajo su tutela.

En este punto de la breve historia cabe señalar que una situación muy compleja y diferente existía *per se* en el norte, derivada de los hechos desarrollados en los últimos meses de la II Guerra Mundial.

Un movimiento vietnamita nacionalista se había establecido en la parte norte de Indochina, movimiento fundado y liderado por Ho Chi Minh, movimiento que con el tiempo y bajo el mismo liderazgo se convierte en el partido Comunista Indochino. Geográficamente, el Vietnam, país en forma de S, es dueño de una geografía agreste y por demás difícil, lo cual se hace patente aún en sus playas, ocupa la parte oriental de la Península Indochina y está constituído por tres de las partes que formaban la Indochina Francesa. Al norte, Tonkín con su capital Hanoi; al centro Annam, con su capital Hue; y al sur la Cochinchina, con su capital Saigón. Alrededor de 332,000 kilómetros cuadrados con algo más de 45 millones de habitantes. Su etnía estaba constituída por cuatro grupos: los indonesios, de piel oscura y aún negra, que ocuparon inicialmente el país; luego tenemos a los mosi seminómadas, cazadores y agricultores; los kmer, llamados también camboyanos; y finalmente los thais y los annámitas, ambos originarios de China y fuertemente influenciados por la cultura de esta última, pueblo ambicioso y dominante que le dan finalmente al país el nombre de Vietnam (vocablo annamita).

Luego de esta breve descripción etno-geográfica retomamos el hilo de la historia y volvemos a 1946 donde Francia por medio de un tratado reconoce la existencia de la República Democrática de Vietnam con su propio territorio, como un estado independiente dentro de la federación Indochina. Este tratado también previa que el asunto relativo a la reunificación de los dos vietnams quedaría supeditado a la realización de un referendum al respecto, y como contraparte la República Democrática permitiría el ingreso de tropas francesas en su territorio. Como consecuencia de grandes diferencias posteriores al tratado, en noviembre de 1946 los franceses atacaron Haiphong y en diciembre del mismo año el Vietminh contraatacó a los franceses de Hanoi. Estos dos episodios son los que dan inicio a la Guerra del Vietnam.

En breve, diremos que inicialmente los franceses tenían ventaja militar, pero el Vietmin combatía haciendo uso de la guerra de guerrillas y contaba además con el apoyo popular, apoyo del cual carecían los franceses. La guerra continúa con victorias efímeras por ambos lados hasta enero de 1950 en que tanto China como Rusia reconocen la existencia de la República Democrática Vietnamita y un mes después, los EE.UU. reconocen el Gobierno de Bao Dai a la sazón emperador restituído por los franceses en el Vietnam del Sur.

Entre 1950 y 1954 la guerra crece en intensidad y se esparce a través de todo el Vietnam, hasta que en mayo de 1954, en la más famosa batalla de Indochina es vencido el ejercito francés, me refiero a la saga de Dien Bien Phu, consecuencia de esto último, fue la Conferencia de Génova de 1954 cuyos acuerdos fueran violados sistemáticamente por ambos bandos.

Cabe señalar en este punto que con la caida de Dien Bien Phu y el retiro del ejército francés de Indochina, los EE.UU. quedaron como la única potencia capaz de bloquear una ulterior expansión en el sureste asiático.

Todo esto como consecuencia de la famosa "Teoría de las fichas de dominó", elaborada en 1952 durante la administración Truman, la cual fuera optimizada dos años después por John F. Kennedy, senador en aquel entonces, quien describió al Vietnam como la piedra angular del mundo libre en el Sureste asiático - al igual que nosotros en Sudamérica - como la clave de un arco o el punto débil de un dique, Birmania, Thailandia, la India y el Japón, asi como, sin duda Laos y Camboya, quedarían amenazados si la marea roja del comunismo se desparramaba sobre el Vietnam.

Retomo en este punto al autor del libro para hacer llegar al lector algunos de los hechos, errores y aciertos cometidos por los EE.UU. durante el proceso gracias al cual, sin querer queriendo, se fueron involucrando en la guerra del Vietnam. No escapará a la agudeza del lector que con ligeros cambios a las citas no interrelacionadas que posteriormente enumeraremos, las similitudes que existen o pudieran existir son tan gruesas que comentarios mayores resultarían irrelevantes.

Nuestro primer error grave en el Vietnam fue no haber intervenido en la batalla de Dien Bien Phu. ¿Faltó decisión política?

"Al quedarnos al margen mientras nuestro aliado sufría la derrota, los EE.UU. perdió su última oportunidad para detener con poco esfuerzo la expansión del comunismo en el Sureste Asíatico". Somos aliados también, y si de algo estamos seguros es de que no podemos permanecer impasibles para escribir o leer algo similar a lo anteriormente citado con sólo un simple cambio de

escenario en los años venideros.

"Ho Chi Minh no fue más que un brillante embaucador que se pasó la vida simulando ser exactamete lo contrario a lo que era. Fue nacionalista sólo en el sentido de que no podía establecerse un estado comunista en el Vietman mientras éste formará parte del imperio francés. Sólo se mostró leal a la idea de obtener el poder para si mismo y para su ideología. Ello hacia muy fáciles sus cálculos tácticos. Razonó que mientras los franceses tuvieran el poder, él no podría escalarlo, de modo que era preciso arrojarlos del país". En este punto pido la benevolencia del lector para permitirme inferir un pensamiento similar al que tuve cuando lei por primera vez este párrafo: recordé a Plutarco y pensé que éste con toda su sapiencia y sentido humano solo había podido, en su famosa obra *Vidas Paralelas*, establecer un pálido reflejo de lo que éstas significan en el campo de las semejanzas ya que no es aplicable por obvia la de los contrastes.

"El partido comunista de Ho Chi Minh se atenía fielmente al principio de que vale más matar diez inocentes que dejar escapar un solo enemigo. Se calcula que cincuenta mil vietnamitas fueron ejecutados y que otros cien mil pasaron a campos de trabajo forzado".

"El tormento que representaba la política seguida por Ho Chi Minh no terminó con eso. Las familias de los AMS convictos tuvieron que enfrentarse a procedimientos de aislamiento social instigado por el gobierno. Ho Chi Minh sabía que su régimen se había ganado la permanente enemistad de las víctimas, y como según el, podían convertirse en oponentes futuros, debían de ser liquidados. Se cursaron órdenes para que nadie hablara, mantuviera contactos o proporcionará trabajo a aquellas personas. Un testigo declaró como ocurre con los perros sarnosos, incitaba a los niños a que les arrojaran piedras. Casi todos aquellos desgraciados acabaron muriendo de hambre. Se calcula que entre trescientos mil y quinientos mil campesinos se suicidaron o fallecieron como resultado de semejante política de aislamiento. "El único comentario que cabe al respecto, a fin de establecer un paralelismo en función a la situación y a las declaraciones vertidas por prominentes personalidades de actualidad nacional, se resalta que la población vietnamita es fundamental y prioritariamente campesina, entendiéndose como tal a todos los estamentos que puedan cubrirse dentro del amplio espectro de significados del vocablo; es decir; desde el hacendado hasta el simple jornalero.

"Ho Chi Minh no hubiera salido muy bien parado en unas elecciones libres. En 1954, uno de cada trece norvietnamitas, prefirió huir del país antes que vivir bajo su régimen. Su llamado programa de reforma agraria había convulsionado al país produciendo una grave carestía de víveres y provocando grandes revueltas campesinas que empezaron en la propia provincia de Ho Chi Minh, y se

extendieron por lo menos a otras dos. El general Giap admitió más tarde que, con el fin de aplastar la revuelta, su gobierno había matado cincuenta mil personas". Huelgan los comentarios sobre todo en lo relacionado con el éxodo de los ciudadanos.

A continuación voy a trasladar sólo algunos de los principales párrafos contenidos en el capítulo III de libro y que el autor titulará: "Por qué y de qué manera intervenimos en el Vietnam".

"Nuesto error principal consistió en ignorar una de las leyes más estrictas de la guerra: No entrar nunca en un conflicto sin saber como se va a salir".

"La primera regla de la guerra consiste en conocer al enemigo y entender su estrategia y su táctica. La segunda en adoptar una estrategia y una táctica adecuada a las circunstancias de la guerra".

"A diferencia de las revoluciones de Cuba y Nicaragua, en que los marxistas se apropiaron de movimientos que en un principio no fueron comunistas, la subversión guerrillera de Vietnam del Sur se inició y fue controlada y dominada por los comunistas desde el principio, y cuando los no comunistas dejaron de ser útiles para la causa, se los eliminó".

"La violencia fue otra de las bases de los éxitos obtenidos por el Frente de Liberación Nacional. Para el F.L.N. el terror y las atrocidades formaban parte de una política calculada. Los comunistas preparaban listas de víctimas y luego desplegaban equipos especialmente adiestrados para secuestar o matar a los que figurasen en ellas. Los escuadrones de la muerte del F.L.N. fijaban su atención en los jefes de poblado. Los guerrilleros diferenciaban cínicamente entre los jefes corruptos y honestos. Un desertor del Frente explicó que, al encontrarse con jefes corruptos, los comunistas denunciarían públicamente al gobierno y exijirían que sea derrocado, pero en realidad lo que harán será apoyar y estimular a tales jefes. Por otro lado, un jefe de aldea honesto que haya hecho mucho por su pueblo y tenga una idea clara de lo que es el partido, será clasificado por éste como reo de alta traición y en consecuencia se le eliminará. Aquellos a los que se tachaba de traidores enfrentábanse a un destino cruel. Cierta vez, los comunistas ocuparon un pueblo cuyo jefe había cooperado con el gobierno de Saigón. Los guerrilleros reunieron a todos los campesinos en las afueras incluyendo al jefe y su familia. A la vista de todo el mundo abrieron el vientre a la mujer del jefe y desmembraron a sus hijos uno tras otro, cortándoles los brazos y las piernas sin hacer caso de sus alaridos. Luego castraron al jefe. Tras haber presenciado estas espantosas ejecuciones, nadie en el pueblo se atrevió a seguir cooperando con el gobierno central".

Hasta que el *Modus Operandi* comunista en la más clara aplicación del principio

emitido por Nicolás Machiavello: el fin justifica los medios; y que medio más efectivo que el uso indiscriminados, razonado e inteligente del terror.

Continuaremos exponiendo algunos pensamientos y comentarios del autor relacionados con la guerra revolucionaria, así como, con la política, la estrategía y la táctica.

"Los jefes militares y políticos norteamericanos se dejaron engañar por la artimaña de Ho Chi Minh porque llevaban unos anteojos que les figuraban la estrategía". Ho había empleado dosificadamente el artilugio de hacer ver el árbol sin dejar ver el bosque, entreteniendo y desvirtuando la realidad del problema. "A principios de la década del 60, la táctica comunista de guerra revolucionaria tenía obsecados a nuestros estrategas. Mao la había utilizado ya para hacerse con el poder en China y Fidel Castro lo empleó también en Cuba. En enero del 61 Nikita Kruschov anunció que pensaba apoyar las guerras de Liberación Nacional".

"Los consejeros de Kennedy no sólo demostraron una ingenuidad lamentable, sino también, y de manera fundamental, un criterio muy pobre. No entendieron la distinción, de importancia capital, entre guerra revolucionaria y guerra de guerrillas".

"Al no haber comprendido la naturaleza de la guerra, se redujeron las posibilidades de que escogiésemos la estrategia correcta para combatirla. Nuestras fuerzas armadas eran expertas en movilizar enormes recursos, orquestar un apoyo logístico adecuado y desplegar una enorme concentración de fuego. En el Vietnam todas estas tácticas los llevaron a conducir la guerra a su manera en vez de desplegar las técnicas adecuadas para derrotar a la nueva clase de enemigo con el que se enfrentaban. Cometieron el error de librar una guerra no convencional mediante tácticas convencionales".

"Las democracias no están bien preparadas para librar guerras, tanto largas como de ámbito limitado. Un poder totalitario puede obligar a su pueblo a luchar indefinidamente, pero una democracia sólo combate bien mientras la opinión pública apoye la guerra, y la opinión pública no apoyará la guerra que se libre de manera indecisa o que se alargue sin señales tangibles de éxito. Ello todavía es más cierto sí el conflicto tiene lugar a medio mundo de distancia".

"Tratar de obtener la victoria es esencial para una democracia en guerra. La victoria debe ser difundida en términos de objetivos políticos concretos a los que se lleguen utilizando medios militares.

Una buena estrategia en el Vietnam y en cualquier otro lugar del mundo en una guerra similar, hubiera debido iniciarse con el reconocimiento de cinco factores:

Primero: Reconocimiento del territorio en conflicto.
Segundo: Identificación de la causa central de la guerra.
Tercero: Determinar adecuadamente las tareas a realizar, priorizándolas en base a su importancia estratégica.
Cuarto: Adecuar la táctica militar al tipo de guerra planteada.
Quinto: Eliminar las rutas y puntos de reaprovisionamiento y evitar el reemplazo de sus bajas negándosele la capacidad de reclutamiento.

"Derrotar a guerrilleros insurgentes bien organizados es tarea difícil. Algunos la consideraban imposible. Pero los revolucionarios que han utilizado tácticas de guerrillas han sufrido más derrotas que victorias".

"Un experto en guerra de guerrillas comentó que el triunfo de una rebelión depende de si los revolucionarios defienden una causa popular y poseen una organización eficaz. Caso de coincidir ambos factores, los insurgentes casí siempre ganarán. Si no es así, incluso un gobierno débil se mantendrá en el poder. Si la causa es popular pero su organización resulta deficiente, un gobierno capacitado extinguirá la insurgencia. Si la guerra no es popular pero la organización es fuerte y eficaz, la guerra se convertirá en una prolongada pugna".

"Los comunistas emplearon dos tácticas, la primera consistía en destruir la presencia del gobierno de Saigón en la zonas rurales asesinando o secuestrando a los funcionarios locales y en segundo término intentaron levantar al pueblo de Vietnam del Sur contra el gobierno local. Los insurgentes procuraban incitar a los campesinos al odio contra el gobierno promoviendo y distorsionando agravios populares, o bien, si eso no les servía, aterrorizando a la población con la violencia a fin de reducirla a la sumisión. El control comunista de las zonas rurales dependía de la creación de un ambiente de terror".

"La clave de la victoria consistía en librar simultáneamente una batalla militar y otra política".

El experto militar británico en contrarrevolucionarios, Sir Robert Thompson, en cierta oportunidad en Malasia afirmó: "Me parece muy bien poseer bombarderos, masas de helicópteros y una tremenda concentración de juego, pero nada de ello destruirá una célula comunista en una instituto de segunda enseñanza capaz de alistar cincuenta reclutas al año para el movimiento insurgente".

"Los informadores (léase prensa), la mayoría de los cuales no sabía nada de asuntos militares, ignoraban lo mas importante . En cambio, sus escritos se concentraban en incidentes aislados y dramáticos, y con la frecuencia sus relatos eran terriblemente equivocados".

"El marcado contraste entre el amplio tratamiento que los medios de comunicación dieron al asesinato de My Lai por los norteamericanos y las mínimas informaciones divulgadas sobre las masivas atrocidades en Hue, fue prueba evidente de una de las diferencias más notables entre los regímenes democráticos y los comunistas, nosotros divulgamos nuestros defectos, mientras ellos ocultan los suyos".

Considerando que sería estéril el comentar los párrafos precedentes por su contenido tan claro, pasaré muy brevemente a enfocar el capítulo cuatro titulado: "Cómo ganamos la guerra". Al respecto a continuación enunciaremos los cinco elementos en los cuales estaba basada la estrategia diseñada por el en ese entonces presidente Nixon, incluyendo brevemente una síntesis del significado de cada una de ellos:

Vietnamización: consistía fundamentalmente en la preparación tanto de dirigentes como de dirigidos para que asuman sus responsabilidades con el objeto de que luchen por sí y para sí, eliminando gradualmente el tutelaje estadounidense bajo el cual se habían cobijado, y recibiéndolo a él y a su ayuda sólo como al aliado que era.

Pacificación: basado prioritariamente en la ocupación de las áreas rurales y citadinas abandonadas por los comunistas con el fin de llenar el vacío politico producido, impedir el retorno de los comunistas y proporcionarles protección; restableciéndose el proceso político-social y atrayéndose la lealtad de la población, comprometiéndola con las tareas del gobierno y proveyéndola de nuevas oportunidades ecónomicas.

Aislamiento Diplomático: dado que todo el material básico de los norvietnamitas procedía de la Unión Soviética y de la China era absolutamente necesario mediatizar dichos envíos y la única manera de hacerlo era logrando la cooperación de ambas potencias para lo cual, tanto un acercamiento a China como una distención con la Unión Soviética se consideraron convenientes a fin de aislar diplomáticamente el régimen de Hanoi.

Negociaciones de Paz: tenían como objetivo principal el asegurar la supervivencia del estado survietnamita y aprovechar la situación de debilidad creada en el Nor Vietnam como consecuencia del endurecimiento de la guerra, con lo cual ser reunciaba a una victoria militar que demandaría: rapidez, gran esfuerzo de material y personal y el apoyo del público y del congreso; lo cual especialmente en el problema del envío de tropas no solo sería muy difícil, sino prácticamente imposible.

Retirada gradual: la retirada estaría en función del otorgamiento a los sud

vietnamitas de la responsabilidad de su propia defensa. Esta no debía de ser apresurada, sino que debería de estar ligada íntimamente al ritmo de la vietnamización, a la intensidad de la actividad enemiga y a lo que sucedería en la mesa de negociaciones. En consecuencia, conforme las unidades sudvietnamitas fueran incrementando su fortaleza, el ritmo de la retirada norteamericana iría en aumento.

Estos cinco elementos en los cuales basó su estrategia para terminar la guerra de Vietnam el presidente Nixon, deben movernos a reflexión y servirnos para bosquejar los pilares de la estrategia que nos permita a su vez ganar nuestra propia guerra.

En el capítulo cinco el autor trata sobre "Cómo se perdió la Paz", el título de éste capítulo es por demás significativo y en él, el autor se extiende en un sin número de detalles que no son otra cosa que el relato de la forma y los métodos de los cuales se valió el vietcong para sistemáticamente violar el alto el fuego y todas las condiciones estipuladas en los acuerdos de paz de París, así como las innumerables razones del Congreso de los Estados Unidos que permitieron una damática disminución de la ayuda económica y de equipamiento a las fuerzas armadas sudvietnamitas contribuyendo con ello a la derrota de un país más de Occidente. Esta situación se vé reflejada en toda su magnitud en el siguiente párrafo de la pluma del autor: " Importa reconocer que es pedir demasiado que un soldado combata bravamente cuando tiene las municiones racionadas, mientras no sucede lo propio en el campo enemigo". Finalmente para cerrar el capítulo quiero transcribir otro párrafo que, por su contenido, al menos debe motivarnos a meditar sobre su paralelismo y, por qué no decirlo, también su dramatismo "se podría ser generosos respecto a la posición adoptada por el movimiento antibélico, y decir que no había modo de que sus miembros pudieran saber lo que sucedería tras nuestra derrota. Pero el caso es que si era sabido y ellos debían haberlo conocido".

Con ocasión de la caída del Vietnam del Sur cabe recordar cierto comentario que en alguna oportunidad emitiera el general De Gaulle: "si los prudentes abandonan el uso del poder ¿Qué locos lo asumirán y qué fanáticos?" Finalmente cabe citar el epitafio del autor: "Las tropas comunistas llevaron la paz al Vietnam del Sur y a Camboya ... pero fue la paz de los sepulcros".

Llegamos así al sexto y último capítulo del libro que suscintamente comentamos y que da nombre al presente artículo, en el cual, por considerarlo en sumo grado interesante abusaré de la bondad del lector, dejando que él mismo establezca los paralelismo existentes e infiera el futuro.

La guerra del Tercer Mundo empezó antes de acabara la II Guerra Mundial.

Después de haber fracasado en impedir la conquista del Vietnam por el comunismo, se convirtió en dogma comunmente aceptado que fracasaríamos en cualquier otra empresa similar.

El fantasma del Vietnam sigue perturbando el debate de la ayuda al gobierno de El Salvador y a los contras anticomunistas de Nicaragua. Si no logramos detener el apoyo soviético a la agresión en nuestro propio hemisferio, nos quedan pocas esperanzas de conseguirlo cuando nuestros intereses se vean amenazados en otras partes del planeta.

En los momentos actuales, la mayor amenaza para la paz está en el Tercer Mundo.

Según B. H. Lidell Hart, estratega militar inglés, si se desea la paz hay que tomar en consideración la guerra.

La Unión Soviética continúa apoyando lo que llama movimientos de liberación nacional en el Tercer Mundo.

Moscú ha logrado el dominio sobre nueve países del Tercer Mundo desde 1974 sin necesidad de utilizar unidades de combate.

En Cuba y Nicaragua, la Unión Soviética estimuló y eventualmente se apropió de amplios movimientos revolucionarios, con la excusa de apoyar las que denominan guerras de liberación.

En El Salvador estamos presenciando una técnica similar a la utilizada en el Vietnam: una insurgencia guerrillera que no cuenta con un apoyo popular amplio y carece de posibilidades de sobrevivir, y mucho menos de prevalecer sin el apoyo logístico que recibe de Nicaragua, la Unión Soviética y Cuba.

A veces los soviéticos desencadenan el chispazo de una revolución. Otras patrocinan alguna que ya se haya iniciado. de cualquier modo, la Unión Soviética gana y Occidente pierde otra batalla por el Tercer Mundo.

En el mundo presente, las batallas importantes no se libran a lo largo de las fronteras, sino en remotos poblados y en pequeños países cuyos nombres pocos norteamericanos han oido pronunciar.

La superioridad en fuerzas convencionales nada conseguiría contra un enemigo que no libra una guerra convencional.

Si hubieramos enviado víveres y no armas, Grecia hoy sería comunista. La experiencia griega nos demuestra que, a corto plazo, no puede haber progreso

sin seguridad. Pero también debemos reconocer que, a largo plazo, no hay seguridad sin progreso.

No faltan los ingenuos que ven en la diplomacia la única solución a los conflictos armados en el Tercer Mundo. Pero la diplomacia no puede triunfar sin un potencial militar que la apoye.

Debemos perfeccionar estrategias con las que enfrentarnos a la ofensiva soviética en tres niveles diferentes: cuando una nación no comunista sufre el ataque de una insurreción comunista, cuando un regímen comunista ha logrado ya el poder, y cuando una nación no comunista disfruta de paz, antes de iniciarse una revolución.

Hemos de proveer de ayuda militar y económica a los países afectados, en la misma proporción en que los insurgentes la reciban del bloque soviético, pero el país sometido a ataque debe asumir la responsabilidad de aportar los hombres necesarios para su defensa. Tal el enunciado de la doctrina Nixon, formulada en 1969.

En los conflictos del Tercer Mundo, nuestra elección no debe hacerse por regla general entre nuestros aliados y alguien mejor, sino entre nuestros aliados y alguien mucho peor.

Es evidente que los gobiernos mas represivos son los comunistas. La cosa está clara. Los cubanos están mucho peor bajo Castro de lo que estuvieron bajo Batista. "Los vietnamitas estan peor bajo el comunista Le Duan que bajo Thieu". Cuando regímenes no comunistas ocupaban el poder, los EE.UU. pudieron al menos ejercer cierta presión con la que incrementar su respeto a los derechos humanos.

Ahora ya no puede hacer nada. Nunca debemos seguir una línea de conducta que provoque la caída de un gobierno que permita algunas libertades y la victoria de otro que no permita ninguna.

Finalmente, no debemos cometer el error de ayudar a nuestros aliados a combatir la insurreciión, ignorando las fuentes de la misma. Por ello no tiene sentido, otorgar ayuda militar y económica a El Salvador sin ejercer presión sobre Nicaragua y otros paises del bloque soviético que proporcionan armas a los insurgentes.

Los soviéticos no pueden seguir disfrutando de todas las ventajas. Si tienen derecho a apoyar fuerzas de liberación comunista en paises no comunistas, a nosotros nos asiste un derecho todavía más legítimo a apoyar a las verdaderas fuerzas de liberación en países comunistas.

Con relación al terrorismo Internacional, algunos insisten en que nos mostremos prudentes en las represalias a causa de los peligros graves que entrañará para la población civil, los rehenes y nuestro personal militar. Pero si no podemos intervenir en todos los casos de terrorismo, deberíamos mostrarnos enérgicos cuando sabremos quienes son los responsables y dónde se encuentran. Lo contrario sería dar carta blanca a esos forajidos internacionales para que vuelvan a atacar. Si un grupo de terroristas consigue intimidar a los EE.UU., otros se sentirán estímulados para entrar en acción, con el resultado de que se pierdan más vidas. Una respuesta rápida y a tiempo, aún cuando ello represente algún peligro para personas inocentes, conseguirá que otros terroristas se sientan menos propensos a amenazar y matar a más personas inocentes en el futuro. Son contraprocedentes las repetidas amenazas de represalía no seguídas por la correspondiente acción.

El terrorismo, tanto si lo practica el estado como los grupos políticos o los individuos, representa uno de los aspectos más insidiosos y letales de la guerra del Tercer Mundo.

Si los EE.UU. desean contínuar representando un papel en el Tercer Mundo, deben atacar el terrorísmo en su misma raíz. Debemos hacer responsables de sus actos a quienes los inspiran y a quienes los sufragan.

El arma más poderosa de los terroristas es la actitud mesquina del mundo civilizado cuando se trata de combatirlos.

El terrorismo moderno es un desafío internacional al orden internacional, y por ello requiere una respuesta asimismo internacional. El terrorismo engrendra miedo, el miedo engendra aislamiento y suspicacia, y todo ello provocará inevitablemente que las naciones se alejen entre si. Cuando esto ocurra, el mundo entero sufrirá las consecuencias.

El terrorismo es un sistema para dividir y conquistar, pero sólo si sus victímas se lo permiten.

El mundo civilizado habrá de adoptar una política unitaria para enfrentarse al terrorismo.

Lo más importante es reconocer que incluso las naciones que apoyan al terrorismo dependen de aquellas a las que convierten en sus víctimas.

Los terroristas no serán disuadidos por resoluciones de las Naciones Unidas o por expresiones de indignación de jefes y de legislaturas. Pero sí pueden serlo en cuanto se den cuenta que al producir el terror encenderán la cólera de

aquellas naciones que no desean vivir en un mundo avasallado por una exigua minoría que recurre a la violencia para lograr sus objetivos. Sólo conseguiremos eliminar al terrorismo si los asfixiamos envolviendo a sus patrocinadores en la negra cortina de la condena internacional.

Debemos practicar la política de librar guerras limitadas, cuando sean necesarias, para alcanzar objetivos limitados. Ganaremos si impedimos que el enemigo gane.

Nadie pretende sugerir con esto que debamos actuar como ellos para obtener ventajas. Nietzsche escribió "Quien lucha con cocodrilos se convierte en uno de ellos"; pero también debemos recordar que quien no luche acabará devorado por los cocodrilos.

No existen límites al poder soviético para invadir, derrocar o socavar cualquier gobierno no comunista, o para armar, fortalecer y estimular cualquier gobierno comunista agresivo.

El congreso es un campo deliberante y sus ruedas giran con una lentitud a veces irritante. En consecuencia, un presidente debe observar, pensar y, en un momento dado, actuar con decisión.

Desde el fin de la II Guerra Mundial los comunistas han obtenido el poder en 18 países. Inmediatamente después de la guerra, el ideario comunista tuvo aceptación en el Tercer Mundo precísamente porque la gente no sabía que significaba. Ahora ya lo sabe. Y el comunismo ha dejado de atraer a las masas porque promete paz y promueve guerras, promete liberación y ejerce la tiranía, promete justicia y establece gulags, promete progreso y ocasiona pobreza. Pero sí bien el comunismo ha dejado de atraer a las masas, ejerce poderosa influencia en los elementos dirigentes. Porque ofrece un medio para obtener el poder y conservarlo. Los comunistas seguirán intentanto extender su imperio, pero sólo triunfarán gracias a su armamento, y no por la fuerza de sus ideas.

El mayor acontecimiento geopolitico desde la II Guerra Mundial es la pérdida de la batalla ideológica por los comunistas.

Si no existe la esperanza de un cambio pacífico, el cambio violento se hará inevitable. Hemos de aprovechar la oportunidad de realizar una revolución pacífica en el Tercer Mundo, ya que de lo contrario nos enfrentaremos más tarde a la necesidad de contender con revoluciones violentas.

Debemos ofrecer al Tercer Mundo algo por lo que luchar, no algo a que oponerse.

"Las revoluciones, raras veces producen democracia, y en el periodo que siguió a la II Guerra Mundial, las revoluciones izquierdistas nunca lo han conseguido".

"Cuando una nación debe elegir entre ideología y supervivencia, esta última siempre obtiene prioridad".

"Si un programa en favor de progreso ofrece a un país la promesa de una revolución pacífica, quienes tratan de atizar una revolución violenta se quedarán sin carburante".

"Nuestra derrota en el Vietnam fue sólo un fallo temporal tras una serie de victorias. Es muy importante que aprendamos las lecciones de aquella derrota. En el Vietnam intentamos defender una causa justa y fracasamos. Decir 'No Mas Vietnams' puede referirse que no lo intentemos de nuevo. Pero debería significar que no facasaremos otra vez".

Considero que los párrafos aisladamente seleccionados de este sexto capítulo son tan aleccionadores, tiene tanto contenido, se asemejan tanto a nuestra situación que no merecen comentario alguno por lo grueso y obvio del paralelismo existente, consecuencia -entre otras- de la aplicación de las mismas trasnochadas ideas y procedimientos, no se si por falta de imaginación, lo cual dudo, o si más bien por el hecho de que con ellas siempre han alcanzado los mismos ancestrales, el sojuzgamiento de nuevas masas de gente para ser explotados en beneficio de la Madre Rusia.

Creo conveniente y necesario puntualizar algunos alcances de la obra estrechamente relacionados con nuestra situación actual; alcances tales como aquel que resalta el hecho de "No entrar nunca en un conflicto sin saber como se va a salir". Lamentablemente, el pueblo peruano no tuvo en ningún momento la capacidad de decidir su ingreso al conflicto; simplemente de la noche a la mañana se encontró inmerso en él. Conflicto en el cual el bando subversivo (revolucionario) hace uso ilimitado del terror para la consecución de sus fines; los cuales no son otros que lograr el ingreso de un país más, con su territorio, riquezas y, lo más importante, su población dentro de la órbita comunista.

Normalmente estos movimientos nacen como nacionalistas, reinvindicadores de las necesidades de sus pueblos; minorías descontentas por considerar que no existe una equitativa distribución de la riqueza y terminan en lo que se ha convertido en constante histórica, siendo manipulados o expropiados por el comunismo internacional con el apoyo y beneplácito de los intelectuales occidentales de avanzada, quienes magnificando y difundiendo entusiastamente la máquina de los sueños comunistas contribuyen a los logros por ellos buscados.

Una vez metido en el conflicto - guerra - solo cabe aplicar la famosa máxima de uno de los más grandes guerreros de todos los tiempos, me refiero al general de cinco estrellas Douglas Mac Arthur quien enunció: "En la guerra no existe nada que pueda sustituir a la victoria". Verdad incontrastable, axiomática, espartana tanto en su teoría como en su praxis; "vencer, sólo vencer es lo que cuenta". Aquí nuevamente quiero traer a colación un pensamiento completo de Richard M. Nixon què enuncia enfáticamente que "Tratar de obtener la victoria es esencial para una democracia en guerra. La victoria debe ser definida en términos de objetivos políticos concretos a los que se llegue utilizando medios militares".

Este pensamiento tiene una estrecha ligazón con la definición del tipo de conflicto, por lo que considero importante hacer un breve deslinde entre lo que implica y significa el concepto de guerra revolucionaria y guerra de guerrillas. La primera, la guerra revolucionaria, es una operación política que tiene por objeto destruir el control del enemigo, instando para ello al pueblo a levantarse en contra de la autoridad constituida. La segunda es una sofisticada operación militar que tiene por objetivo *sine qua non* el infiltrar pequeñas unidades fuertemente armadas con gran capacidad de movilidad dentro de las líneas enemigas, a fin de desorganizar sus comunicaciones, interrumpir sus suministros y hostilizar sus fuerzas. Como colofón es necesario resaltar la necesidad de llevar a cabo la guerra adecuada en contra del enemigo; esto significa que no es lógico ni profesional el desarrollar una guerra de corte netamente convencional contra un enemigo que desarrolla una guerra revolucionaria.

De todo esto se desprende la necesidad de cumplir una de las reglas fundamentales de la guerra, la cual en palabras del autor es: "La primera regla de la guerra consiste en conocer al enemigo y entender su estrategia y su táctica, siendo la segunda el adoptar una estrategia y una táctica adecuada a las circunstancias de la guerra".

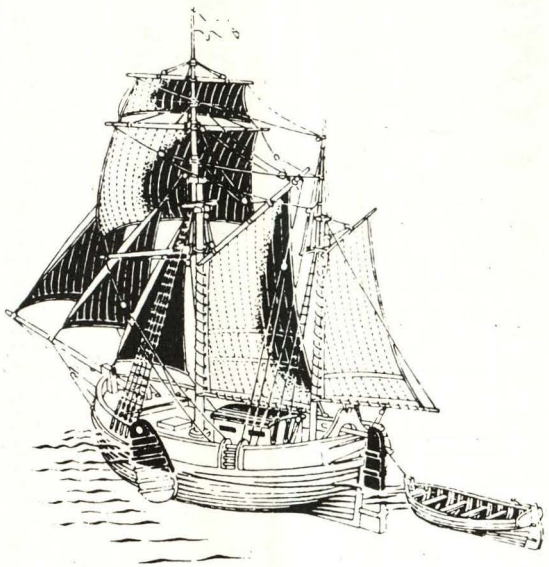
Esto nos lleva directamente a la identificación de los cinco factores siguientes:

- Reconocimiento del territorio en conflicto tomando un claro conocimiento del mismo, relacionadolo con la etnía y la idiosincracia del poblador y estableciendo meridianamente las ventajas y desventajas del mismo para ambos bandos;
- Identificación de la causa central de la guerra desde el punto de vista de las demandas planteadas, donde tiene una importancia gravitante el establecimiento de la diferencias ideológicas de ambos contendientes. Debe también establecerse claramente los problemas socio económicos de cada zona, asi como, los puntos o focos de conflicto cuya solución oportuna y justa puede inclinar el apoyo hacia uno u otro bando con las consiguientes ventajas-desventajas que ello conlleva;
- Determinación de las tareas a realizar, priorizándolas en base a su

importancia estratégica, esto como consecuencia de la identificación de las causas centrales de la guerra;
- Adecuar la táctica militar al tipo de guerra planteada, factor que no requiere mayor explicación; y
- Eliminación de la capacidad de reaprovisionamiento, así como, el reemplazo de bajas por reclutamiento.

Como consecuencia del conocimiento de estos cinco factores y del estudio de los mismos en los cinco dominios propuestos; el político, el ideológico, el económico, el psicosocial y el militar se desarrollaría la estrategia pertinente a ser aplicada.

Finalmente quisiera expresar en forma totalmente breve la lección que recibimos del autor del libro la cual es: "si queremos tener paz, debemos luchar por ella", esto es, la paz se conquista, se lucha, se obtiene dejando hasta el último aliento en la contienda; no cae como maná del cielo.



ESTUDIO CONTABLE

IBARRA, FARFAN CONTADORES PUBLICOS

CONSTITUCION DE EMPRESAS (S.R.L. E.I.R.L.)
CONTABILIDADES
ASESORAMIENTO LABORAL Y TRIBUTARIO
DECLARACIONES JURADAS
TRAMITES EN GENERAL

Jr. Antonio Miroquesada Nro. 376 Oficina 411 Lima -1

SERIEDAD Y GARANTIA

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C. de N. Julio J. Elías Murgía

Intereses Vitales y Estrategia Nacional

Contralmirante Jorge Hesse Ramírez

Uno de los problemas centrales que deben entenderse muy claramente, por encontrarse entre los extremos de la guerra y la paz, es la identificación de los "Intereses Vitales" y su relación con la Estrategia Nacional.

Los "Intereses Vitales" constituyen un concepto complejo de comprender y es generalmente entendido a medias. Es necesario analizar este concepto, descomponiéndolo en todos sus elementos constituyentes y tratar de profundizar en el origen y comprensión de cada uno de estos elementos que lo conforman.

La raíz del primer término de este complejo concepto, el interés, viene del latín *Interesse* y su significado denota una inclinación más o menos vehemente del ánimo y la mente hacia un determinado objeto, que de alguna forma nos atrae o conmueve; se le podría definir como el concepto abstracto que une lo inmaterial con lo material. Sin embargo su acepción genérica entraña aspectos de necesidad con carácter colectivo cuando se trata del orden amplio de lo moral o material.

El problema del análisis, se profundiza al tratar de ir a los extremos materiales e inmateriales del interés, y posibilitar su recorrido entre esos extremos, tratándolos de unir en un entendimiento único, transparente y claro. En el extremo inmaterial de la mente, se acerca uno a comprender algo que le concierne, podría decirse que una síntesis inicial sería entender el interés en el aspecto no material, como el deseo de aspirar a algo que deviene de percepciones de la conciencia muy profundas y sensibles, aspiraciones que generalmente están ligadas al entorno socio-vital del individuo. Mientras en el extremo material, el de las cosas objetivas, se entendería como el valor de algo o el valor percibido; el esfuerzo o mérito real de hacer o arriesgar mediante acciones para lograr el objeto percibido, el cual generalmente constituye una necesidad.

La segunda parte del concepto que estamos analizando, el término vital, tiene también origen en una palabra latina, *vitalis*, cuyo significado concreto nos indica, en forma transparente, que comprende todo lo perteneciente o relativo a la vida. Conlleva, además, implícito el aspecto sensible de importancia o trascendencia que se autorrelaciona al ser utilizado para referirse a todos los aspectos de la vida.

Lo relacionado a la vida, tiene un entendimiento muy profundo en la conciencia humana y genera una fuerza o actividad interna consustancial a su concepción o simple aprehensión, mediante la cual obra el ser que la posee. Es asimismo el término vida, una extensión temporal que significa la duración de las cosas y de los seres.

La generalización del término vida o vital, a niveles nacionales, nos transporta a las consideraciones de la supervivencia del estado-nación y su población.

Estos dos conceptos simples o indivisibles, el interés y lo vital, al unirse forman un concepto complejo ya que confluyen varias "esencias" u objetos de inteligencia al momento de concebirlos mentalmente, y sus "aspectos" son muy variados. En este complejo concepto se ha perdido la simplicidad de sus términos conformantes, lo simple se ve ahora rodeado de una "actividad" constructiva que dificulta nuestro juicio y compromete nuestro argumento para definir su exacto significado. Esto ha ocurrido precisamente debido a la unión de varias "esencias" y a la presencia de diferentes "aspectos" que amplían nuestro juicio y profundizan nuestros argumentos, al haber pasado de los conceptos objetivos a los conceptos mentales. Estos conceptos por su gran extensión, resultan de laboriosa comprensión.

Similar complejidad se origina por el hecho de inducir su entorno natural de percepción, la inducción generará apartarse de la transparencia objetiva y personal, para elevar tales conceptos al nivel general de la concepción desde el punto de vista de los aspectos nacionales.

En los primeros párrafos se ha tratado de profundizar algo en el concepto de los "Intereses Vitales", analizando los elementos constitutivos de dicho concepto. Tal aproximación nos permitirá ver las implicancias y trascendencia del mismo cuando se le analice en forma integral.

Los Intereses Vitales de un país tienen que ver, fundamentalmente, con aquellos aspectos que son necesarios, tanto material como espiritualmente, para lograr el bien común en un estado-nación. Se consideran aspectos de potencial humano, la soberanía y jurisdicción sobre todo el territorio y los dominios que la Constitución establece. Los potenciales de recursos naturales,

en especial los de aguas y energía, de ciencia y tecnología, los productivos y económicos, así como los medios potenciales que se requerirán para las necesidades futuras. Estos aspectos constituyen las denominadas estructuras de los Intereses Vitales, por ser indispensables en la identificación e importancia de tales intereses en su estructura racional.

La estructura de los Intereses Vitales debe responder a un orden apropiado, en el cual prima el aspecto de las personas humanas, como elemento esencial del potencial de toda la sociedad de un estado-nación. Luego viene el aspecto del territorio y los dominios para después continuar a las principales riquezas naturales, tanto materiales como espirituales, proyectando su vastísima extensión de concepto complejo a los indefinibles confines de los medios potenciales.

Identificar cuándo estos Intereses Vitales se encuentran o pueden encontrarse amenazados, mediante diferentes metodologías, constituye la tarea primordial de la Estrategia Nacional, mediante una actitud de alerta siempre presente y una evaluación constante de la situación. Estas actitudes, cuando son expresadas, configuran las opiniones conceptuales que detallan las primeras ideas que, al ser tamizadas por un análisis juicioso, permiten preparar los argumentos principales del Concepto Estratégico de un Estado-Nación. Este concepto estratégico nacional va más allá de los límites políticos de los períodos de gobierno y generalmente vive y perdura no sólo con sus altos niveles intelectuales, sino principalmente con su pueblo. Las democracias desarrolladas enuncian estos conceptos en forma abierta y logran la participación de ellos convirtiéndolos en principios por los cuales luchan para darles validez universal.

Los Intereses Vitales, por tener aspectos valorativos tan sensibles y profundos, originan situaciones de excepción en la norma generalmente aceptada de que la política antecede a la estrategia, ya que por su trascendencia, este tipo de estrategia nacional excede los plazos de los períodos de gobierno y sus políticos de turno. Estos conceptos, al ser enunciados en defensa de las posibles amenazas de los Intereses Vitales de un país, autogeneran una aceptación unánime y se internalizan de tal forma que se aceptan prácticamente como principios o reglas de moral universal que tendría un imperativo categórico. Sucede eso sí, algunas veces, que los gobiernos de turno cambian las prioridades de interpretación de las amenazas dentro de un determinado aspecto, pero generalmente es la historia la que se encarga de evidenciar el error.

Sobre la base de lo expuesto, podemos ahora preguntarnos ¿Quién debe hacer todo ésto?

Generalmente se piensa que todos estos asuntos son de exclusiva incumben-

cia del dominio militar, sin embargo las sociedades de alto consenso lo llevan a cabo en la cuna donde se desarrolla el espíritu crítico de un país: las universidades; centros estos, que permiten efectuar la investigación amplia y profunda que la importancia del caso merece. Todas las ramas de la investigación científica contribuyen, cada una con su grano de arena de altísima especialización, al necesario enriquecimiento de los múltiples aspectos de los Intereses Vitales.

En las democracias jóvenes o sociedades de bajo consenso, son efectivamente pocos los que se dedican al tema; y los que lo hacen, al carecer de capacidad de investigación científica, y por consiguiente de conocimiento profundo y contrastable, tratan de imponer sus trabajos, sin respaldo científico, sobre algunos temas desarrollados como si fuesen dogmas inmutables. El hecho causa más rechazo que aceptación. En esta situación es generalmente muy difícil hacer entender a los niveles de interés, la importancia de aplicar los conocimientos ya existentes y adaptarlos inicialmente a la propia realidad sin complicar mucho el tema. En tales casos, lo que debe hacerse desde el inicio, es identificar claramente los Intereses Vitales y sus amenazas, y mediante estrategias genéricas trabajar tentativamente para que sucesivas investigaciones vayan introduciendo el cambio.

Entre estos extremos, el de las posiciones dogmáticas por un lado, y las posibilidades de logar un acuerdo práctico por el otro, es difícil lograr consenso. Esto se agrava aún más cuando la universidad no participa ni prepara niveles adecuados para iniciar los estudios e investigaciones que sustenten el conocimiento de los cuadros intelectuales y políticos en formación.

Sin embargo, paradójicamente, a menudo las urgencias no permiten dedicarle tiempo a las cosas importantes, así que trataremos de regresar a lo urgente, analizando algunos aspectos adicionales que le dan una supremacía única a los Intereses Vitales y a la Estrategia Nacional.

El concepto "Interés Vital", realmente conlleva un deseo casi místico, intenso, fundamental, que denota una preocupación muy grande; el cual, por su importancia, cuando es afectado, nos lleva a tomar decisiones tan extremas como sacrificar la paz y los beneficios que se derivan de ella.

El "Interés Vital", entonces, representa siempre un bien muy preciado, el cual está unido con sus aspiraciones y necesidades muy trascendentes que tienen que ver con la vida nacional.

La contradicción u oposición irreconciliable, de "Interes Vitales" entre dos bandos en oposición, origina definitivamente un camino sin retorno hacia un conflicto que tendrá que dirimirse por la fuerza de las armas.

Esta proposición nos lleva invariablemente a comprender que los conceptos, "Estrategia" e "Interés Vital", tienen reciprocidad e integralidad uno con respecto al otro, de ahí la necesidad de comprender en los niveles de gran estrategia o de estrategia nacional, la identificación de los "Intereses Vitales" de un país, pues, cuando éstos son afectados, la Gran Estrategia o Estrategia Nacional debe tener prevista las acciones necesarias.

La esencia del conocimiento para evitar una guerra sin ceder corresponde a la identificación correcta de los "Intereses Vitales" de un país y en hacerle conocer al enemigo la voluntad ineludible de mantenerlos incólumes a toda costa.

Existen muchos "Intereses" postergables; sin embargo, lo importante es identificar aquellos que son vitales y al mismo tiempo divulgarlos, para que se comprenda la voluntad indoblegable de ejecutar, con todos los medios disponibles, los propósitos estratégicos de los mismos.

Cuando se habla de medios para cumplir los propósitos, se sobreentiende el uso de la fuerza para controlar una situación y, por consiguiente, la preparación que se debe tener para actuar con máxima resolución en el momento en que nuestros "Intereses Vitales" se vean afectados. Ante esta situación surge claro y nítido el concepto de estrategia, prever esta situación es hacer estrategia y enunciarla como concepto estratégico configura la expresión amplia del poder; es decir: qué controlar, con qué propósito, hasta qué grado, cuándo iniciar el control, cuánto tiempo y cuándo debe efectuarse el control del poder o fuerza militar, no sólo para evitar que nuestros "Intereses Vitales" sean mellados, sinó para demostrar al enemigo que su estrategia ha fallado y que su lado es el perdedor. Unida a esta acción en el dominio militar, actuan coadyuvando los dominios político, económico, psicológico y tecnológico; los cuales se priorizan según se trate de una guerra en el frente externo o interno.

Debe tenerse en cuenta además, a manera de paréntesis circunstancial, que una guerra en el frente interno por lo general involucra una guerra del tipo revolucionario o subversiva, la cual tiene fundamentalmente una estructura ideo-política. La naturaleza eminentemente ideo-política del conflicto prioriza nítidamente al dominio político, no sólo como el dominio de la decisión, sinó además como el dominio de la acción principal.

Se une a este dominio también prioritariamente el dominio sico-social, el cual en razón de ser el medio por excelencia de la guerra revolucionaria, origina que se constituya en el elemento principal de las contra-estrategias de la acción política.

Unido a estos dos dominios prioritarios, coadyuvan los dominios económico y militar, proporcionando los medios financieros para los aspectos de apoyo socio-económico uno; y el otro, el dominio militar, proporcionando la seguridad

y libertad de acción mediante la antisubversión y neutralizando los focos identificados positivamente mediante la contrasubversión.

Con estos conceptos unívocos queremos dar transparencia en el entendimiento del ineludible nivel político y de alta decisión que encierra la Estrategia Nacional. Tratar de separarla y llevarla a niveles de estrategia operativa en el campo únicamente militar, configura uno de los errores más graves que pueden cometer los altos niveles de decisión en un país.

Si no se es capaz de identificar con claridad meridiana cuando se han afectado los "Intereses Vitales", indudablemente se está afectando la "Seguridad Nacional".

Repasar constantemente el reconocimiento de estos intereses, constituye la parte consustancial y de esencia de la Estrategia Nacional y conlleva grave responsabilidad no reconocer cuándo se están afectando los "Intereses Vitales". Estos, por ser tan importantes e intensos en la Realidad Nacional, no pueden soslayarse por error o por apreciación de que una indecisión temporal no causará mayores problemas, grave responsabilidad y tremendo cuestionamiento deberá otorgarle la Historia a aquellos que ostentando altos niveles de decisión, no definan rápidamente la puntualización de estos hechos. Sobre estas estructuras vitales descansan los valores éticos y morales de la responsabilidad del jefe o del político en las situaciones de crisis y de conflicto, en que muchas veces la indecisión es la muestra de la mala preparación estratégica. Ante este reto de estar siempre vigilantes, en actitud de responder inmediatamente al menor indicio, nos debe llevar nuestra preparación estratégica. Cuando los niveles de decisión no adviertan estos aspectos importantes, se traduce en forma inconfundible la lealtad de expresarlo y exigirlo con la cortesía de la verdad ineludible. A esto se le denomina actitud estratégica o conjunto de capacidades potenciales que en la vigilia del análisis riguroso permiten sustentar opiniones necesarias.

Cuando el enemigo no se define y se oculta entre la sombra de la incertidumbre; cuando el enemigo utiliza el tiempo como su aliado para opacar el análisis; cuando el enemigo mata aleve y salvajemente a uno, para aterrorizar a miles; cuando en los pueblos el terror oscurece la claridad de la libertad; cuando la lenidad judicial nos acosa; cuando el enemigo aplica la difusa técnica de oscurecer el panorama político con su guerra sicológica; cuando el enemigo se mimetiza política o ideológicamente con seudos principios democráticos para confundir; cuando el escenario es nuestro propio territorio y los afectados son nuestros bienes materiales y espirituales así como nuestros hermanos; entonces se tiene nuestros "Intereses Vitales" atacados por el enemigo interno y nuestra demanda de vigilia estratégica es aún mayor y nuestra lealtad nos obliga a decir que ha llegado el momento de actuar de acuerdo a la Estrategia Nacional.

Entrevista al Comandante General de la Marina de Guerra del Perú Revista *defensa* (España)*

Alejo Marchessini

La revista española defensa *es una publicación especializada en temas de tecnología militar, con un considerable tiraje de 25,000 ejemplares mensuales y un amplio plantel de redactores y corresponsales en todo el mundo.*
Como parte de su política editorial, ha venido publicando secciones especiales dedicadas a presentar a sus lectores a las fuerzas navales iberoamericanas. La correspondiente al número de abril de este año lo hace con la Marina de Guerra del Perú, dedicando treinta y dos páginas a describir cada una de sus fuerzas componentes, las mismas que son sumariadas en la sección bibliográfica de este número.
El artículo inicial de la revista defensa *contiene la entrevista que su corresponsal en Lima, sr. Alejo Marchessini, efectuara al Comandante General de la Marina. Tanto las preguntas como las respuestas del almirante Jahnsen contienen aspectos que la* Revista de Marina *juzga de interés para sus lectores, y es por tal razón que, como excepción a nuestra política editorial, lo transcribimos en las siguientes páginas.*

***

DEFENSA.- *¿ Podría trazarnos un panorama general de la Marina de Guerra del Perú, en lo que respecta a su rol de Defensa, en los albores de los años 90?*

ALMIRANTE JAHNSEN RAYGADA.- Difícilmente se halla en otro país una armada con ámbitos de trabajo como los de la nuestra. La frontera marítima del Perú es la proyección de un litoral que tiene un contorno de 3,079.5 kilómetros y nuestro dominio marítimo se extiende hasta las 200 millas marinas. Hemos también que atender los no menos importantes rumbos fluviales de los ríos del oriente que tienen en el Amazonas un camino natural que saliendo de la entraña

(*) defensa *(Madrid 1989), año XII, nº 132, pp. 16-20.*

del Perú nos lleva hacia el este, comunicándonos con el océno Atlántico. No es, sin embargo, el Amazonas lo único sorprendente en este mapa caprichoso de agua dulce y orillas cambiantes. En Madre de Dios, que es un departamento suroriental, tiene también presencia nuestra marina, justamente en un lugar que es virtual frontera fluvial de tres países: Brasil, Bolivia y Perú. En el altiplano peruano-boliviano se encuentra suspendido el lago Titicaca, el más alto del mundo con más de 3,800 metros sobre el nivel del mar, y allí flamea nuestra bandera en patrulleras dependientes de la Capitanía de Puerto de Puno, milenaria ciudad andina cuyos habitantes pueden ver también algún buque nuestro con más de cien años de antigüedad.

Nuestra organización avizora en este camino al siglo XXI, que es la década del noventa, un paisaje que bien podría explicarse hoy así: Hace menos de dos años comisionamos la fragata misilera B.A.P.*Mariátegui*, cuarta unidad de su tipo en la Fuerza de Superficie y segunda fragata misilera tipo *Lupo* salida de nuestros astilleros del SIMA-Perú. Tres años antes, habíamos comisionado el B.A.P.*Montero*, que fue entonces la primera unidad misilera erigida en las gradas del SIMA-Callao. Esta clase de buque, propulsado con motores diesel y turbinas de gas, de poco porte, gran versatilidad, altas velocidades y potente armamento, debe ser lo que nosotros tengamos en el mar en rumbo al año 2000 y al clarear las primeras luces del siglo venidero. Buques con helicópteros muy eficaces, en capacidad de extender el brazo misilero en el ataque. Nos complace afirmar que hemos realizado muy exitosos ejercicios de lanzamiento de misiles con estos buques y sus elementos aéreos embarcados, eficientemente afianzado el equipo humano en su gran conjunto.

Con los proyectiles Otomat hemos continuado y estamos desarrollando la era misilera que iniciamos en 1973 con el destructor tipo *Daring* B.A.P.*Palacios*, portador de *Exocet* como su gemelo el B.A.P.*Ferré*. Ambas unidades prestan actualmente eficiente servicio y sus armas, que son las mismas que tienen en sus contenedores nuestras corbetas misileras, son también mantenidas como los *Otomat* por personal peruano en los talleres de la Estación de Misiles. Le estoy, pues, señalando por el ejemplo de estas unidades de superficie, algo de lo que conceptúo este túnel del noventa hacia el año 2000. Algo similar podría, por ejemplo, expresar en lo que respecta a la Fuerza de Submarinos con el tipo 209, de los que tenemos seis que reúnen muchas de las más deseables virtudes para una unidad de esa clase. Nuestros submarinistas dotarán en el año 2000 buques cuya operación les será familiar por vecindad, pues los actuales buques navegando y los que navegarán en diez años más, poseen elementos de avanzada tecnología que, como antes en los entonces flamantes submarinos tipo *Sierra* que también operan hoy, sus predecesores los recordados buques tipo R, sin dejar de lado los útiles *Guppy*, han sido y seguirán siendo una permanente escuela en la cual el hombre, primer factor de eficiencia, va remontando sucesivamente tiempos, técnicas, compromisos y nuevos retos.

Nuestra Aviación Naval, tanto la embarcada como los elementos aeronavales y hombres que los dotan a bordo del portahelicóptero *Aguirre*, ha de arribar a las próximas décadas posiblemente bajo características muy similares a las de hoy, es decir, elementos aeronavales embarcados conformando una unidad de guerra con el buque y también unidades en tierra cubriendo misiones distintas y complementarias a la de la aviación embarcada.

Similares consideraciones a la que he expresado caben en lo que toca a la Fuerza de Infantería de Marina, hoy dependiente de la Comandancia General de Defensa de Costa, e igualmente a nuestra Fuerza de Operaciones Especiales.

D.- *La situación económica que vive el Perú obviamente alcanza a su marina de guerra y muy particularmente en su campo presupuestario. ¿De qué forma se está compensando esta situación? ¿Cuáles son las carencias hacia las que debería dirigir sus principales esfuerzos presupuestarios?*

A.J.R..- Cuando el mundo atraviesa una situación económica crítica, que afecta de manera especial a países de poco desarrollo relativo, como es el caso del Perú, la Marina esmera medidas de austeridad, recortando especialmente rubros de adquisiciones navales y obras planeadas respecto al establecimiento naval terrestre. Todo ello es parte de necesarias exigencias de la hora actual. Tratamos de remontar la problemática profundizando nuestro rendimiento profesional aplicado al material que conocemos tanto en el mantenimiento preventivo como al operar en los diversos ámbitos, marítimo, fluvial y lacustre en que nos desenvolvemos. En pocas circunstancias de nuestra historia, como ahora, fue más puesta a prueba la creatividad de nuestro personal. Por ejemplo, las armas cortas y medianas en uso, de las que es buena muestra la submetralladora MGP, pionera de los esfuerzos del autoabastecimiento de material de guerra en el Perú, es hoy arma de común uso en nuestra marina y en otras fuerzas similares de la República, la exportamos también y en el futuro nuevos frutos, producto de la tesonera labor de investigación y desarrollo que realiza el Instituto, contribuirán a paliar esta dura etapa de exigibles limitaciones económicas, que son sólo eso, limitaciones más no razones de paralización.

D.- *¿De qué forma y a través de qué cauces se está colaborando con las armadas extranjeras?*

A.J.R.- Desde 1960 el Perú ha intervenido en la operación Unitas con la sola excepción de 1982 en que tuvo lugar la guerra de las Malvinas. Nos enorgullece además haber participado con buques que encuentran ilustre antecesor en el petrolero B.A.P. *Zorritos*, primero de la serie erigida en astilleros del SIMA-Callao. Hemos también participado en diversas ocasiones con armadas de

otros países del mundo, en operaciones de superficie, submarinas, aeronavales y de desembarco y comandos. Nuestra Escuela de Submarinos, que cumplirá sus bodas de oro el presente año, ha prestado reconocidos servicios a la comunidad naval universal. Por otra parte, en la Escuela Superior de Guerra Naval han realizado cursos de Comando y Estado Mayor, oficiales sudamericanos y norteamericanos; recíprocamente, enviamos al extranjero, a Newport por ejemplo, a nuestros oficiales.

D.- *Conocemos que la Marina quiere dotarse de un buque-escuela velero al igual que ya lo tienen muchas armadas iberoamericanas. El horizonte de 1992 y de una regata de navíos de esta clase está cercano. ¿Cómo ve el comandante general ese proyecto?*

A.J.R.- Es cierto que no tenemos ahora un buque-escuela velero para el entrenamiento de cadetes de la Escuela Naval y alumnos del Centro de Instrucción Técnica Naval, pero conviene aclarar que nuestra marina ha poseído en su inventario buques veleros destinados a tareas prácticas en la formación naval. En los planes de nuestra marina ha figurado y está siempre presente, el proyecto de que contemos con un buque-escuela a vela. En más de una oportunidad hemos estado muy próximos a concretar la idea. Dentro de los objetivos de Defensa de nuestra institución hemos dado permanentemente espacio a un párrafo de política apuntando al enriquecimiento de la conciencia marinera en cadetes y grumetes, al promoverse la enseñanza de la navegación a vela, actividad náutica natural que bien puede afianzarse en el futuro con la adquisición de un buque a vela para cruceros de instrucción y entrenamiento. 1992, que prevé dentro de los actos conmemorativos del quinto centenario del descubrimiento de América, una regata de navíos de esta clase, bien podría ser un buen motivo para que esta inquietud institucional se haga realidad. Justo es, sin embargo, expresar que frente a los legítimos deseos de que nuestra marina cuente con esta nave, que tanto representa también diplomáticamente, al llevar por el mundo el pabellón y la representación del Perú, enfrenta la tangible barrera en la situación económica existente. Este proyecto tendría entonces que hallar con la favorable circunstancia, condiciones económicas que se ajusten a nuestras posibilidades.

D.- *La Marina desempeña un importante papel en la zona de emergencia, reconocido en todo el mundo. ¿Puede aportarnos algún dato de lo que ha representado la actividad de la Armada en este área?*

A.J.R.- Es un hecho que existe en el país un estado de guerra subversiva que toma vigor desde el año 1980. Más de diez mil peruanos han muerto en enfrentamientos fratricidas en los que unos, equivocados, están empeñados en trastocar el orden constituido y reemplazar la bandera que flamea en los mástiles de la Patria desde la primera hora de la República. Muchos miembros

de la Marina, entre ellos almirantes, jefes, oficiales, técnicos, oficiales de mar, cabos, marineros y grumetes han muerto enfrentando el terrorismo. Nuestros infantes de marina, especialmente, cumplen dentro de su misión principal tareas en la primera línea del deber nacional e institucional combatiendo a los subversivos. Es fundamental destacar lo que el esfuerzo de la Marina representa detrás y al lado de cada infante nuestro combatiendo en las breñas de Ayacucho. Debo enfatizar que está siempre presente en la conciencia de cada hombre que sirve en la Armada, con uniforme o sin él, su plena identificación con nuestros infantes de marina y su esfuerzo heroico por contribuir a la paz nacional, aun a costa de perder la vida combatiendo a un enemigo invisible y cruel. Así, esta fuerza moral que brota de la entraña institucional para hacerse energía vivificante en el pecho de cada miembro de la Infantería de Marina aporta engrandecimiento al hombre en la trinchera, que se sabe reconocido por los suyos y reconocido por todos los peruanos.

D.- *El Servicio Industrial de la Marina es un complejo importante. ¿Qué planes se tienen trazados de cara a su desarrollo en los años venideros?*

A.J.R.- El 26 de julio de 1953 el Servicio Industrial de la Marina lanzó desde sus astilleros del Callao el B.A.P. *Zorritos*, primer buque de alto bordo construido hasta entonces en América del Sur. Este buque navega hoy y a él han continuado muchos otros que hacen honor al Centro de Operaciones Nº 1 del hoy SIMA- Perú, denominado SIMA-Callao, principal y más moderno astillero de la costa latinoamericana del Pacífico y primer complejo metal mecánico del país. En 1987 fue incorporado a la flota el B.A.P. *Mariátegui*, fragata misilera gemela del B.A.P. *Montero* que ingresó al servicio en 1982. Entre estos buques y aquel *Zorritos*, existe una saludable continuidad de unidades petroleras, de transporte, patrulleras guardacostas y buques de guerra que dan buena fe de las bondades del SIMA. Posteriormente el Centro de Operaciones Nº 3 con base en Chimbote, contribuyó con importancia a la descentralización de la construcción naval y reparaciones, patrulleras guardacostas y unidades de desembarco de tropas son manifiestos de la autoridad profesional que en su campo posee Chimbote, una empresa enclavada en uno de los más importantes y hermosos puertos de nuestro litoral marítimo. En Iquitos, sede de la Quinta Zona Naval, se alzan las construcciones del Centro de Operaciones Nº 2, el SIMAI, que ubicado en la margen izquierda del río Nanay, apoya no solamente a la Fuerza Naval de la Amazonía, sino a la Marina Mercante Fluvial y empresas privadas y públicas de la región.

El SIMA-Iquitos tiene entre otros logros el de ser contestario del SIMA-Callao, constructor éste del buque de investigación científica *Humboldt*, al haber erigido en su centro de operaciones el buque de investigación científica fluvial *Stiglich*. Antes mencioné con el logro de la subametralladora MGP-79, tácitamente al Centro de Fabricación de Armas (SIMA-CEFAR) que tiene ya algunos años en rumbo a lograr nuestra autonomía y necesario desarrollo en el ámbito

de armamento. Comprendido el SIMA-Perú, dentro del gran anhelo institucional de constante esfuerzo y permanente desarrollo, consideramos en los años venideros mejoras en distintos órdenes de su acaecer exigiéndonos tareas no navales como la construcción de puentes, vagones, máquinas-herramienta, etc.

D.- *La salida al mar de Bolivia, el Norte y el Sur, son puntos tradicionales de la atención por parte de las Fuerzas Armadas peruanas. ¿Cómo calificaría las relaciones actuales con los países vecinos?*

A.J.R.- El Perú es tradicionalmente una nación respetuosa de los tratados internacionales. La salida al mar de Bolivia es, lo entiendo así, una aspiración que está comprendida dentro de sus objetivos nacionales. Tal anhelo es asunto que jurídicamente alcanza al Perú en tanto la salida al mar de Bolivia pueda ser contemplada por territorios chilenos que pertenecieron al Perú hasta fines del siglo pasado. El artículo 9 del Protocolo Complementario al Tratado de 1929, suscrito entre el Perú y Chile, específica esta condición. En lo que atañe al Norte, existe el Protocolo de Río de Janeiro, suscrito por Perú y Ecuador el 29 de enero de 1942. En la observancia de usos y costumbres que prescribe el derecho internacional, tal documento, discutido libremente por los congresos de Ecuador y Perú y aprobado por ellos, es válido internacionalmente y perfecto en su forma. La frontera peruano-ecuatoriana se encuentra delimitada en toda su extensión de casi 1.500 km. quedando sin demarcar 78 km., por decisión unilateral ecuatoriana. En el texto del Protocolo de Paz, Amistad y Límites Peruano-Ecuatoriano, figuran cuatro países americanos: República Argentina, Chile, Estados Unidos del Brasil y Estados Unidos de América, en calidad de garantes del Protocolo. El gobierno peruano mantiene excelentes relaciones con todos sus vecinos y han dado evidentes muestras del espíritu de confraternidad que siempre ha caracterizado a nuestra nación. Consecuentes con ello, nuestras Fuerzas Armadas, dentro de las que se inscribe la Marina de Guerra del Perú, cumplen con el rol que la Carta Fundamental de la República le asigna en su capítulo XIII y básicamente en el artículo 275, en donde se especifica nuestra finalidad primordial que es garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República.

Como comandante general de la Marina y primer servidor de la Institución, afirmo que observamos la letra y espíritu de este mandato constitucional. Es árdua y delicada esta gran tarea, pero el cumplir se simplifica cuando se cuenta con hombres y mujeres navales tan capaces como los que sirven en ella. Fieles a nuestras tradiciones y respetuosos de nuestros hombres mayores, debo decir a usted finalmente, que nos inspira en la labor cotidiana el ejemplo de nuestro almirante don Miguel Grau, quien en alguna ocasión y en circunstancias muy difíciles, para el Perú, expresó: Yo sólo soy un pobre marinero que trata de servir a su patria.

NUEVO PROGRAMA DE PRESTAMOS DE LA COOPERATIVA "ALAS PERUANAS"

A PARTIR DEL MES DE JULIO - 1989

TIPO	MONTO PRESTAMO	TASA MENSUAL	PLAZO DE PAGO	TIEMPO DE OTORGAMIENTO A PARTIR DE LA RECEPCION
SOLA FIRMA	90 % APORTES	6%	5 MESES	-------
A	3 VECES	12 %	8 MESES	5 DIAS
B	6 VECES	16 %	10 MESES	10 DIAS
C	8 VECES	20 %	12 MESES	20 DIAS

- APORTE MAXIMO A PARTIR DEL MES DE JULIO.....: I/. 35,000.00

- PRESTAMOS DE "PROMOCION" PARA SOCIOS NUEVOS..... I/. 200,000.00
  CON UN APORTE DE INSCRIPCION DE I/. 50,000.00 (EN 5 DIAS)

EN AGOSTO DEL PRESENTE ESTAREMOS DANDO INICIO AL III PROGRAMA EDUCATIVO, SU PROGRAMACION SERA DADA A CONOCER APROXIMADAMENTE DE ACUERDO A LA CALIFICACION DEL COMITE.



Sección Crónicas:

La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el Conflicto de 1941. Combate de Payana

Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros

Tras lo descrito en la edición anterior, referido al combate y toma de Matapalo, en la que fuera decisivo el actuar de la dotación de las patrulleras, el comandante de la Torre Ugarte había dispuesto, como dijimos, el zarpe de tres de las unidades a Capones, con órdenes de celebrar allí el 28 de julio y, además, el importante triunfo logrado por la flotilla de patrulleras. Quedaban con él, en Matapalo, las lanchas *P-98*, bajo órdenes del alférez de fragata Germán Castillo, y *P-99*, al mando del de igual grado Jorge Bellina, en la misión, ambas, de explorar los canales por donde pudieran haberse internado las fuerzas enemigas.

La parte de la flotilla a mis órdenes, compuesta por las *P-101, P-102 y P-103*, tomada la decisión de atacar Payana, como se ha expuesto, esperaba con este objeto, y de acuerdo a lo planeado, la hora de la baja marea.

Apreciación de la situación

Las obras de defensa de Payana consistían en trincheras que tenían comunicación con nidos para ametralladoras. Estas obras distaban de 50 a 60 metros de la orilla. En los períodos de pleamar toda fuerza atacante a la isla era detectable en lo ancho del horizonte; pero en las horas de la baja marea los atacantes tenían, hacia la orilla, una cobertura de aproximadamente 500 metros, puesto que no se podía disparar en depresión.

Las informaciones necesarias a este respecto las había obtenido de la Escuadrilla de Cooperación Naval Nº 82, cuya base se hallaba en Puerto Pizarro. Esta escuadrilla la integraban entonces, el capitán C.A.P. Augusto Duarte y,

El autor en uno de los puestos enemigos capturados [Foto del autor].

además, los alféreces José Heighs, Ernesto Fernández, Jesús Melgar, César Linch y el teniente de Sanidad C.A.P. Don Glave. Esta escuadrilla prestó magníficos servicios, tanto a la Escuadra como a la Flotilla de Patrulleras.

De acuerdo a las informaciones pues, las circunstancias se apreciaban del todo favorables para proceder al ataque del fortín ecuatoriano:

1) La hora próxima a la baja mar era la que nos permitiría ocultarnos al enemigo, justamente en el momento más difícil del desembarco, y tomar tierra.

2) Ya en la playa, podríamos organizarnos adecuadamente, contando para ello, como protección natural, con el declive de la orilla dejada por la baja marea.

3) Era de creerse que los fugitivos de Matapalo no habían podido llegar a Payana, y que aún se hallaban ocultos en los caños de esa isla, o en la isla Correa; o, quizá, habían caído presos por las tropas peruanas mandadas por el capitán Mantilla del *B.I.5.*

4) En Payana se había oído el bombardeo de Matapalo y esto, es natural, debía haber afectado la moral de los adversarios.

Los antecedentes y circunstancias, pues, favorecían la operación a efectuarse sobre Payana.

El Plan de Operaciones

Con anticipación, los comandantes de las patrulleras habíamos estudiado las formas de ataque desde diversos frentes a Payana, de modo que, llegado el momento, concordamos y decidimos sobre el más apropiado.

Nuestra fuerza se aproximaría a la posición enemiga formando en columna, con una distancia de 20 metros entre patrulleras; pero ya frente al fortín ésta se alargaría a 50 metros y caerían a estribor 90º formando en línea. El orden de avance sería: *P-102*, al mando del teniente Díaz Zumaeta; *P-101*, teniente Mariátegui; y *P-103*, teniente Barreto. El rumbo debería ser tal que se llegara a los 1,000 metros del fortín en el instante de cambiar de formación, de columna a línea. El fuego se abriría desde los 2,000 metros.

Cuando se formara en línea, las alas, *P-102 y P-103*, se abrirían acercándose a la isla con el objeto que el enemigo concentrara sus fuegos sobre ellos, permitiendo esto que la *P-101* avanzase con menos daños y lanzara su dotación al asalto. Previamente se había reforzado la dotación de la *P-101* con

las de las *P-102 y P-103*, las que sólo se habían quedado con lo estrictamente necesario para navegar y accionar el cañón de 20 mm. Las ametralladoras de las patrulleras estaban con los afustes terrestres en el *P-101* y los tripulantes estaban armados, además del fusil con bayoneta, con machetes o hachas de abordaje y también con bombas incendiarias, confeccionadas con botellas llenas de gasolina y tapadas con las espoletas ultrasensibles de los proyectiles de 20 mm. Estas bombas se lanzaban desde lejos, usando unas gasas al igual que las hondas de los guerreros incaicos.

Cuando por la aproximación de las *P-102 y P-103* se concentraran los fuegos sobre ellas, la *P-101*, usando de toda su velocidad, se lanzaría hacia la orilla conduciendo su tripulación al asalto. Terminado el desembarco, la *P-101*, que quedaría al mando del alférez Manuel Vegas, se retiraría hasta unirse a las *P-102 y P-103*, con las que apoyaría también el avance de la tripulación de desembarco bajo mi mando con el fuego de sus cañones.

El teniente Barreto, comandante de la *P-103*, debía, además, vigilar el estero Seco, pues su posición le permitía batir de enfilada al enemigo si éste se retiraba hacia Las Salinas o San Gregorio.

Quedó establecido el escalón de mando desde el inicio de las hostilidades, y se lo hizo de pleno conocimiento del personal de la plana menor; asimismo, se tenía debidamente elaborado el plan de destrucción, para el caso en que fuere necesario, y el personal fue también debidamente entrenado en cuando a su ejecución. Se puso énfasis en las obligaciones de los componentes de las dotaciones llegado que fuere este caso de destrucción.

Desarrollo de las acciones

A las 11.05 a.m. del 28 de julio de 1941, ciento veinte años después de producida nuestra independencia, en el conflicto con la vecina República del Ecuador, la fuerza a mi mando se ponía a tiro de las armas enemigas, abriéndose un fuego vivísimo por ambas partes. La *P-102*, al mando del teniente primero Díaz Zumaeta(*), tomó como objetivo las trincheras del flanco derecho de las defensas enemigas y la *P-103*, comandada por el teniente primero Barreto, enfilaba con su tiro las trincheras y casamatas del flanco izquierdo enemigo.

(*) *Permítaseme un paréntesis en el relato de los hechos para hacer de conocimiento de los lectores algunos aspectos de la vida del entonces (1941) teniente primero Rafael Díaz Zumaeta, quien tuvo valiente y destacada actuación en el conflicto armado que se refiere. Se graduó de alférez de fragata en 1933. Después fue enviado a Grotton, Connecticut (EE.UU.), en la comisión de construcción de las cañoneras fluviales* Loreto *y* Amazonas. *Formó parte de la dotación del B.AP.* Loreto

Las *P-102 y P-103* maniobraban hacia sus objetivos, dividiendo el fuego enemigo al aproximarse por direcciones opuestas. Este era el momento propicio para que la *P-101* marchase a su meta prefijada. Pero desde los 600 metros el fuego enemigo se concentraba en mi patrullera con peligro de hacer tal número de bajas que, llegado el momento, el resultado del desembarco resultaría infructuoso. En esta fase del combate, me hallaba sobre la caseta de navegación, apoyado al mástil, observando el curso de la operación. Por dos veces el marinero Rafael Yugra me aconsejó y pidió insistentemente evitase riesgos; entonces me ubiqué junto al cañón, siempre al lado de la caseta o puente de navegación.

Por dos veces repetimos la maniobra de aproximación, pero, invariable, las fuerzas enemigas concentraban sus fuegos en la embarcación más próxima, es decir, precisamente la mía. Entonces dispuse que las *P-102 y la P-103* siguieran manteniendo sus fuegos sobre los fortines enemigos, en tanto que la *P-101* se dirigiría a Capones con el objeto de embarcar a la guarnición de la Guardia Civil y los tabacaleros de El Bendito, entrenados, de acuerdo a mi orden, por el sargento primero Víctor Flores Montani.

Yo no tenía bajo mis órdenes a la Guardia Civil, ni tampoco estaba facultado para llevar civiles a combatir; pero, apreciando los resultados que podrían producirse en beneficio de nuestras fuerzas y empeño, asumí tal responsabilidad.

A medida que me acercaba a Capones podía distinguir a guardias y civiles que, desde la orilla, observaban el desarrollo del combate. Su entusiasmo y ardor, exteriorizado en gritos y vivas, eran un claro índice también de su ánimo combativo, por lo que, haciendo uso de la bocina, les exhorté a hacerlo a mis órdenes. Como ya tenían sus armas consigo, procedieron a lanzar al agua dos enormes canoas protegidas con troncos de ceibos. Estas canoas fueron abarloadas al *P-101* y, cuando todo estuvo ya listo, se embarcaron 19 guardias y 36 civiles armados. Estos últimos se hallaban dirigidos por el señor Silva, un tabacalero de la región y padre, a la vez, del práctico del *P-103*. Como recuerdo de este emotivo momento conservo, de aquella campaña, una fotografía

---

y en el viaje en el que se trajeron las cañoneras compartió con el autor, por ser los únicos oficiales a bordo, las guardias de navegación por mares tormentosos y climas que variaron de frígidos, al zarpar de New London, a tropicales. Este viaje hizo del alférez de fragata Díaz Zumaeta, un hombre hecho a las duras exigencias de la vida naval. Durante el tiempo que sirvió en la selva fue el primer marino de guerra que surcó en una cañonera el peligroso pongo de Manseriche, y se inició en misiones de combate llevando en su buque tropas del Ejército para desalojar una expedición ecuatoriana que había invadido nuestro territorio. Durante el conflicto de 1941, las misiones que le fueron encomendadas las cumplió con eficiencia y, por difíciles que ellas fueran, las arrostró con estoicismo. Fue, para decirlo en pocas palabras, tenaz en sus decisiones y un valiente en el combate .



La patrullera P-101, en la que se encontraba embarcado el autor [foto del autor].

tomada por un tripulante de mi buque, en la que puede verse la tierna escena de un guardia civil en el instante de despedirse de su esposa.

Al llegar la *P-101* nuevamente a la zona de acción, se vio afectada por el máximo fuego desde los 1,000 metros hasta los 600. Como había previsto, la baja marea no permitía, en este momento, el tiro de depresión y, por otra parte, el fuego de nuestros buques no les permitía dejar de las trincheras para salir y batirnos desde la playa.

Desde los 600 metros, la *P-101*, a cubierta del fuego con sus dos grandes canoas, se dirigió hacia su objetivo.

Respecto al armamento cabe señalar que la marinería contaba con el ordenado en el plan; los guardias, el reglamentario; y los civiles, unos con los fusiles que les habíamos proporcionado, y los otros, los que no habían alcanzado a recibirlos, portaban revólveres, escopetas y carabinas. Destacando el hecho que estos bravos ciudadanos deseaban vehementemente contribuir con su acción por la patria y la defensa de sus tierras. A nuestras 3 ametralladoras se sumaron 2 más de la Guardia Civil.

En su ataque, la *P-101* tocó tierra a las 12.17 p.m, utilizando como medio para contactarse con la playa las dos canoas que llevaba abarloadas a ambas bandas y cuyas proas sobresalían. Ordené el desembarco en el siguiente orden: tripulación del *P-101*, reforzada con las de las *P-102* y *P-103*; después,

los efectivos de la Guardia Civil; y, finalmente, los civiles. Todo el personal se enmascaró en el acantilado de arena.

De acuerdo a las órdenes emitidas durante la navegación, el dispositivo se organizó como sigue: el flanco derecho, las tripulaciones de la Flotilla, al mando del oficial de mar de 3ª Carlos Negrini; el flanco izquierdo, los efectivos de la Guardia Civil, al mando del sargento 1º Luis Flores Montani, y la reserva, formada por algunos guardias civiles y civiles armados, a las órdenes del cabo de la Guardia Civil Crisanto Mavila y del iugareño señor Silva. El centro se hallaba bajo mis órdenes, con un pequeño grupo de comando que me permitiera articular el dispositivo. Las ametralladoras fueron emplazadas en el extremo derecho, en una magnífica posición, y constituían la base de fuego que protegería el avance.

Organizadas así las fuerzas en tierra, ordené que el alférez Vega se abriera de la orilla, dejando bien sujetas las canoas, y apoyara, junto con el fuego de las otras unidades, el avance de la fuerzas de desembarco.

A las 12.25 ordené abrir el fuego de las cinco ametralladoras. El tableteo de las armas automáticas apagó el sonido de las armas enemigas, pero oíamos el silbido de sus proyectiles pasar sobre nuestras cabezas protegidas por la depresión de la orilla. El palpitar de mi corazón me ahogaba. Si era miedo no lo quería reconocer; además, fuera de mí, me era imposible pensar que fuera advertido. Era consciente de que había tomado una responsabilidad por mi cuenta. Para mí, como estaba procediendo era lo conveniente; pero si no daba los resultados que yo había previsto sería mi perdición. Creo que no era sólo el miedo natural, que yo vencería, estaba seguro; era, además y en el fondo, preocupación por mi responsabilidad.

Llegó el momento de iniciar el asalto. Ordené lanzar las bombas. El efecto que ello produjo fue efectivo. Era impresionante el estampido y las llamaradas que tras las explosiones se producían. Las trincheras enemigas comenzaron a ser abandonadas; pero la resistencia, aunque con menor intensidad, se mantenía aún. Dispuse se lanzasen nuevas andanadas de bombas y, consecuente a la acción, quise ordenar a las fuerzas de la flotilla, a viva voz, el asalto. Pero no me fue posible, quizá por los nervios, quizá por miedo, exteriorizar con el tono que deseaba la orden. Violento de cólera conmigo mismo salí del parapeto y con el brazo extendido ordené a mis hombres que me siguieran. Y así, con gritos de fieras, nos lanzamos contra las trincheras adversarias. Entonces la contundencia de un golpe me tumbó. Me levanté aún no del todo consciente y proseguí en el impulso del asalto. Llegamos hasta las trincheras enemigas. Desde allí, a viva voz ordené el asalto al otro flanco, lo que fue ejecutado por las fuerzas de la Guardia Civil al mando del sargento Flores Montani. Los dos flancos enemigos, objeto de nuestra arremetida, habían sido, pues, tomados.

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
J. Elías Murgia

Ordené después el avance de la reserva y cuando ésta llegó hasta las trincheras y la ocuparon, dispuse que las fuerzas de la flotilla y de la Guardia Civil efectuasen las operaciones de limpieza, tomando las precuaciones necesarias a fin de evitar sorpresas del enemigo oculto en el monte. Empezamos por las instalaciones de la guarnición, pero con resultados negativos.

Esperé los disparos de la *P-103*, que debía foguear al enemigo que, en su huída, cruzaría el Estero Seco. No se produjeron, pero convencido de que así sería procedí a arriar el pabellón de las fuerzas adversarias e izar en su sustitución la enseña peruana que llevaba conmigo y que, doblada, tenía bajo mi camisa. Izar el pabellón nacional tras combate y en campaña. Nunca sentí emoción tan grande como cuando me correspondió realizarlo aquel 28 de julio. No pude evitar que mis ojos se llenaran de lágrimas y, en mi fuero interno, ofrecí este solemne acto e instante a mi amado padre, quien en su juventud había luchado también por la sagrada causa de la patria en la guerra de 1879. Los vivas y hurras de mi gente me volvieron a la realidad. Sentí afectarme una sensación de mareo y en ese mismo instante el oficial de mar Negrini me advirtió de una pequeña herida. También constaté que tenía dos leves heridas más en la pierna derecha, producidas sin duda por la fragmentación de una granada en el curso del asalto y que originó mi caída y conmoción. También habían sufrido heridas de las mismas características el cabo de 2ª Humberto Moreno y el guardia civil Angel Cruz.

Izado el pabellón peruano, como si se tratase de una señal, se acercaron las patrulleras a la orilla, vitoreando sus tripulaciones al Perú y a la Armada.

Feliz 28 de julio. Nos llenaba de orgullo y satisfacción haberle dado a la patria dos florones: Matapalo y Payana.

En su alegría y participación en el acto por el triunfo alcanzado, el teniente Barreto se olvidó del Estero Seco, de modo que los fugitivos se fueron libremente por la península de Tembleque.

Bien, hecha la celebración, era hora también de acordarse del almuerzo ordenado por el comandante de la Torre Ugarte; de modo que dispuse el regreso a Capones. Eran las 14.00 horas.

En un momento de la navegación el cabo Yugra me pidió que subiera sobre la caseta de navegación. Llegado allí me mostró tres impactos de proyectil incrustados en el mástil. Confieso que sentí recorrerme culebrillas por el cuerpo. Yo había estado precisamente allí cuando dirigía el tiro durante la aproximación y él, subalterno previsor, me había exigido quitarme de tal lugar. Recordado subalterno. Adquirió una enfermedad que lo llevó a la tumba,

debido a su empeño en el servicio y su esforzada entrega en la campaña. No pude hacer otra cosa por él sino asistirlo en el hospital, depositar flores en su tumba y elevar una sentida oración en su memoria.

Almuerzo por el Día de la Patria

Cuando dimos fondo en la caleta de Capones, allí, cerca a la orilla, ví al comandante de la Torre Ugarte, y no precisamente con gesto de bienvenida. Supuse que él, personalmente, ya había ordenado la preparación del almuerzo.

Me ordenó permanecer a bordo; en cambio la tripulación de todos los buques bajó a tierra, a disfrutar del almuerzo y de la satisfacción por dos triunfos logrados.

Feliz 28 de julio. Hasta mi cámara llegaba el invitante olor de los cabritos que se asaban en las brasas. Es cierto que tenía mucha hambre, pero me hallaba contento conmigo mismo.

Cuando mi personal regresó a bordo pude comer mejor y más de lo que hubiera podido hacerlo en tierra, pues cada uno de mis hombres me trajo y obsequió una parte de su ración. Y, sinceramente, me supo mejor, pues íntimamente disfrutaba así de una muestra de aprecio y homenaje por parte de mi gente.

A las 16.30 horas se retiró el comandante de la Torre Ugarte, ordenándome por intermedio del teniente Barreto que adoptase las medidas de seguridad necesarias.

En correspondencia a ello dispuse que la *P-102*, al mando del teniente Díaz Zumaeta, y la *P-99*, a órdenes del alférez Bellina, se dirigieran al fortín de Payana, cuyas inmediaciones debían explorar como medida de precaución. Además, la *P-102* debía embarcar a un grupo de combate de la Guardia Civil, siempre bajo la jefatura del sargento Flores Montani. Mi buque, la *P-101*, permanecería en Capones, y la *P-103* y la *P-98* en El Salto, debiendo mantener la última enlace con mi nave.

Payana, base avanzada de operaciones de la Flotilla

Amaneció el 29 de julio. Yo había pasado la noche en mi buque, la *P-101*, fondeada en Capones. Mis recuerdos fueron para mi casa en Lima. Ese día cumplía siete años mi hijo Salvador. Sería día de fiesta en el hogar lejano, sobre todo para mi madre, que había volcado todo su cariño en éste su nieto. Parecía él haber revivido mi infancia. La muerte de mi padre la afectó y envejeció mucho; mi hijo la hizo revivir.



Fotografía encontrada en el puesto de comando ecuatoriano en Payana. Se puede apreciar en ella las trincheras del fortín [fotografía del autor].

A las 08.00 llegó de Payana la *P-102*. El teniente Díaz Zumaeta me informó de lo ocurrido y acaecido en la guarnición peruana de Payana que él había estado organizando como base avanzada de operaciones de la Flotilla y puesto de la Guardia Civil. Esta última, desde un primer momento, había procedido a cavar nidos de ametralladoras en la retaguardia, en precaución de cualquier posible contrataque enemigo; posteriormente estos nidos se unirían con trincheras.

Respecto a exploraciones, se había hecho una hasta las afueras de Salinas, y por prudencia, dado lo avanzado de la tarde, no se entró en la población. Por otra parte, ésta daba la apariencia de haber sido abandonada. Se halló una embarcación abandonada, la que fue tomada, y en el monte también se hallaron y recogieron equipos militares dejados en forma dispersa.

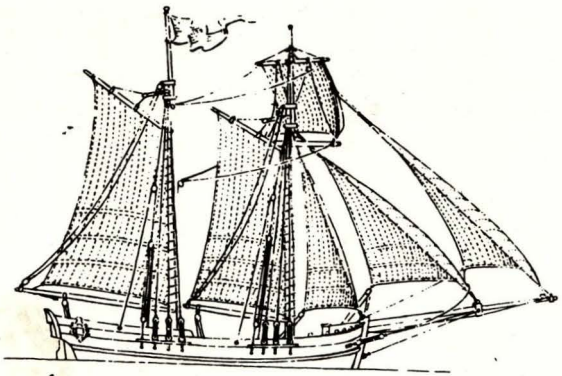
A las 10.00 se oyó un fuerte bombardeo hacia el norte. Parecía que la Escuadra operaba sobre Puerto Bolívar.

De El Salto, la *P-98*, al mando del alférez Germán Castillo, zarpó hacia Matapalo, para proveer de rancho a la guarnición de la Guardia Civil instalada allí después de la toma de Matapalo. En el viaje de ida había sido objeto de ráfagas de ametralladoras a la altura de un caño en el estero Matapalo. Empero, no se había contestado el fuego, en la presunción de tratarse de patrullas peruanas que estaban en operaciones de limpieza. Sin embargo, al llegar al

fortín el alférez Castillo se informó por el teniente de la Guardia Civil a cargo del puesto, que no se había enviado hombres en esa misión. En el viaje de regreso fue objeto de nuevas ráfagas de fuego, las que, esta vez sí, fueron contestadas con energía. La *P-98* regresó a El Salto y, de allí, procedió a Capones a efectos de darme parte su comandante sobre las ocurrencias. De inmediato dispuse la salida de la *P-101* y de la *P-102* a El Salto, y que la *P-99* continuara en enlace en Payana.

En El Salto pedí al teniente Barreto que llamara por teléfono al comandante de la Torre Ugarte en tanto yo continuaría con las mismas patrulleras a inspeccionar el caño desde donde se nos disparara. Antes de entrar en él hicimos fuego con las ametralladoras. Luego de ello, la *P-98* se adentró, en vía de reconocimiento, en el canal. Encontró una canoa averiada y algunos objetos abandonados. Por ello era de creerse que las fuerzas ecuatorianas se habían embarcado y que posiblemente se dirigirían a Salinas o a San Gregorio, o algún otro punto de la península de Tembleque. En conocimiento de todo esto, regresé a El Salto y despaché a la *P-98* a Capones y Payana para poner en alerta al alférez Bellina.

Desde El Salto llamé por teléfono al comando de la Flotilla a fin de hacer de su conocimiento estas novedades. En estas circunstacias recibí igualmente una llamada telefónica del jefe de Estado Mayor de la 1ª División Ligera, teniente coronel Manuel Odría, quien me ordenó tener lista la Flotilla para efectuar una operación sobre Pitajaya, o Pitahaya, orden que habría de ser confirmada por el comandante de la Torre Ugarte. Vendría después la operación sobre Pitajaya.



La Escuela de Submarinos

Apuntes para la historia de los submarinos peruanos. (V entrega)*

Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

La Primera Etapa

En 1912, al ser adquiridos los sumergibles *Ferré y Palacios.*, se despertó en la Armada el natural interés por preparar a los oficiales que debían mandar estas naves. Esto llevó a que entre 1915 y 1919 fueran dictadas algunas conferencias sobre navegación submarina, minas y torpedos en la Escuela Naval. El éxito de las mismas, basado en la novedad del arma y en las muestras de excelencia que estaban dando los sumergibles y submarinos alemanes en la campaña del Atlántico, llevó a que se propusiera su incorporación a la *currícula* de la Escuela Superior de Marina, cuando ésta fuera finalmente constituída.(1) Con ánimo de normar el desarrollo de estas charlas, el 1º de febrero de 1916 fue emitido un decreto supremo, cuyo primer párrafo señalaba que los oficiales de la Armada "que deseen adquirir la especialidad de navegación submarina, serán destinados por el Estado Mayor General de Marina, a su solicitud," a ocho meses de instrucción. La parte teórica de esta preparación estaba a cargo del jefe de la Estación de Sumergibles, mientras que la práctica era de competencia de los comandantes del *Ferré* y del *Palacios.*(2)

La temprana "especialización" de algunos oficiales en el arma submarina trajo consigo el nacimiento de un fuerte sentimiento de élite entre ellos. Este proceso pudo deberse a una suerte de reacción a los conceptos que inicialmente habían predominado sobre el empleo del arma submarina, muy de acuerdo al pensamiento naval francés previo a la Primera Guerra Mundial, que los consideraba el "polvillo de la flota", sólo aplicable en tareas de defensa de puertos. Esta óptica varió a partir de 1917, cuando la Marina Imperial Alemana inició su célebre campaña submarina sin restricciones. El éxito que lograron convirtió a

(*) *En razón a que en este mes de marzo se conmemoran 50 años del traslado a tierra de la Escuela de Submarinos, he alterado la secuencia de estos apuntes sobre los submarinos peruanos. J.O.S.*

las dotaciones de submarinos en las más importantes y orgullosas en cada una las flotas existentes. En nuestro medio, hubo un sonado incidente vinculado a este temprano orgullo submarinista. En octubre de 1917, con motivo de haber sido nombrado comandante de la Estación de Sumergibles un oficial que no era especializado en esa arma, los comandantes del *Ferré* y del *Palacios*, tenientes Monge y Valdivieso, renunciaron a sus respectivos cargos en señal de protesta. La actitud del ministro de Guerra y Marina de entonces fue duramente criticada por los medios de prensa, que mayoritariamente emprendieron una campaña de apoyo a los jóvenes tenientes .

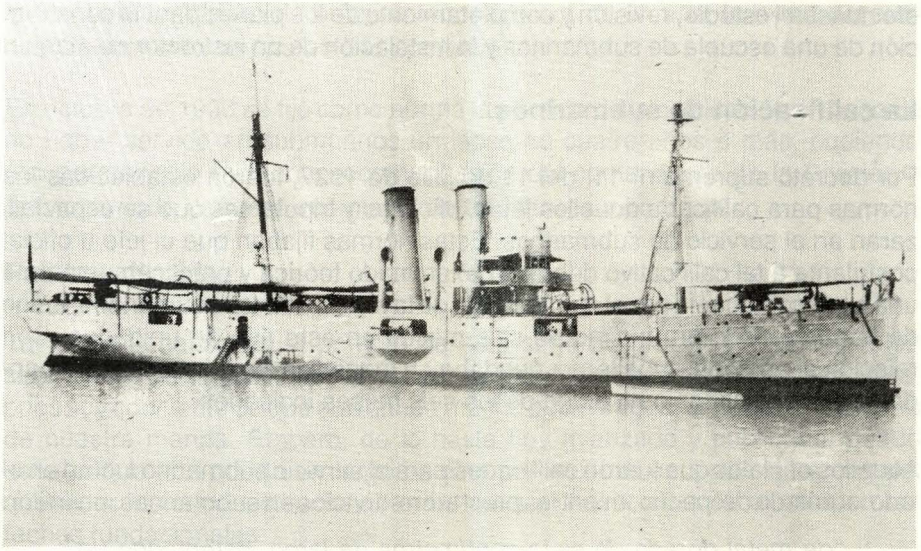
Inicios de la Escuela de Submarinos a bordo del B.A.P. *Lima*

En 1929, por disposición del comandante de la División de Submarinos, fue constituida la Escuela a bordo del B.A.P. *Lima*, buque madrina de submarinos. Esta escuela estaba "destinada a preparar teórica y prácticamente en los conocimientos especiales del arma, al personal superior y subalterno no calificado en esta especialidad, que sea nombrado para prestar servicios en la División". La primera dotación de la flamante escuela estuvo conformada por el capitán de fragata Pablo C. Ontaneda, como jefe de instrucción; el capitán de corbeta Manuel R. Nieto; el teniente primero Alejandro Bastante; los tenientes segundo Alfonso Balaguer y Alberto del Castillo; y el alférez de fragata Alfredo Freyre. Los primeros alumnos fueron los miembros de la División que aún no estaban calificados para prestar sus servicios en ella. El tiempo de instrucción habría de ser de seis meses y luego tres más de práctica a bordo.

El 1º de julio de 1930, el Jefe de la Escuela declaró inauguradas las labores de la misma, pronunciando un significativo discurso que las páginas de esta revista recogieron en su totalidad. En él, destaca las conveniencias de unificar la preparación de los submarinistas, haciendo concurrir esfuerzos que antes se prodigaban aisladamente. Para estas finalidades contaban con el apoyo del capitán de fragata Compton, de la Misión Naval Norteamericana, quien se hallaba instalando un "instructor de ataque" a bordo del *Lima*; y del jefe del Taller de Torpedos de la Base Naval del Callao, cuyos conocimientos del Bliss Leavitt serían sumamente útiles para los alumnos.

Traslado a Tierra

El decreto supremo nº 2, del 1º de marzo de 1939, creó la División de Escuelas Técnicas como organismo dependiente del Estado Mayor General de Marina. El dispositivo agrupaba bajo un solo comando a las siguientes escuelas: torpedos, submarinos, buceo, ingeniería y comunicaciones, así como al taller de instrumentos de precisión. Todas ellas, a excepción de la de comunicaciones y torpedos, quedaban inicialmente sujetas a la autoridad del comandante



El crucero Lima, *a bordo del cual se inició la Escuela de Submarinos* [Museo Naval del Perú].

del Arsenal. En virtud a este dispositivo y a la resolución ministerial 185, del 1º de abril de ese mismo año, la Escuela de Submarinos emitió su reglamento funcional, el mismo que fue aprobado por resolución ministerial del 21 de abril.(3) Este reglamento constaba de cinco secciones. La primera contenía igual número de anexos fijando la rutina diaria y el método de calificación, el plan de instrucción para oficiales, el programa semanal general para la tripulación, el programa para tripulación de la especialidad de electricidad; y el programa para tripulación de la especialidad de máquinas. Las otras cuatro secciones, que debían ser elaboradas por el oficial que quedase a cargo de la Escuela, eran las siguientes: definiciones, descripción general del submarino, emergencias y ejercicios, y cuestionario de exámenes. Dentro del mismo dispositivo se establecía, además, que los cursantes serían de alféreces de fragata o tenientes segundos, en el caso de oficiales; y de cualquier grado que requiriera el servicio en caso de personal subalterno.

El cursante sería nombrado a dedicación exclusiva una vez aprobado el correspondiente examen de aptitud física. La etapa práctica duraría seis meses, luego de la cual, tomando en consideración la opinión del comandante de la unidad en que la efectuó, se le otorgaría o no la calificación respectiva. En diciembre de ese mismo año, la Escuela pasó a depender de la Base de Submarinos.(4)

Durante la Segunda Guerra Mundial la Escuela estuvo en receso, ya que la mayor parte de las unidades e instructores tomaron parte en la defensa de la zona norte del país. El 24 de febrero de 1955 se nombró una comisión para que

efectuase el estudio, revisión y completamiento de los planes para la construcción de una escuela de submarinos y la instalación de un instructor de ataque.

La calificación de submarinos

Por decreto supremo nº 11, del 11 de julio de 1927, fueron establecidas las normas para calificar a aquellos jefes, oficiales y tripulantes que se especializaran en el servicio de submarinos. Estas normas fijaban que el jefe u oficial postulante a tal calificativo debía ser examinado teórica y prácticamente ante una junta compuesta por el comandante de la división de los submarinos, luego de haber servido un mínimo de seis meses en este tipo de unidades. Con relación al personal subalterno, quedaba en manos de los respectivos comandantes el calificarlos o no luego de los seis meses indicados.

Aquellos oficiales que fueron calificados para el servicio submarino lucían en el lado izquierdo del pecho, mientras prestaron servicios en submarinos, un alfiler:

> "*de metal dorado de siete centímetros de largo, ostentando un submarino del mismo material, visto de proa; navegando en superficie y con los timones de cada extremidad desplegados para inmersión, el cual iba colocado entre dos delfines en posición horizontal, cuyas cabezas reposarán sobre el borde superior de los timones*".

El personal subalterno llevó ese mismo distintivo bordado en hilo de oro sobre fondo azul o blanco, de acuerdo al uniforme de la estación, en la manga derecha entre el hombro y el codo. Esta última disposición, referida al uso de la insignia de submarinos por el personal subalterno, fue variada por resolución suprema del 14 de diciembre de 1932, otorgándole el uso del mismo distintivo del oficial. Los primeros submarinistas en ser calificados fueron las dotaciones de los B.A.P. *R-1* y B.A.P. *R-2*. El uso permanente del distintivo de calificación fue otorgado mediante decreto supremo el 15 de junio de 1942.(5)

Primero por el servicio en submarinos y luego mediante la calificación respectiva, se consideró a los tripulantes de esas naves una gratificación de un sol por cada inmersión, hasta un tope de quince soles mensuales. Este monto fue modificado en enero de 1930, pasando a ser del 25% del haber básico.(6)

Las reglas así fijadas para obtener la calificación de submarinos fueron ampliadas mediante otro dispositivo supremo, de fecha 12 de abril de 1932, de manera tal que sólo se otorgaría a aquellos oficiales que habiendo concluido su cuaderno de a bordo, hubieran efectuado no menos de veinte inmersiones como oficial a cargo y tenido diez aproximaciones de ataque exitosas, sean estas efectivas, o en la mesa de ataque. Asimismo dicho dispositivo establecía

que el tiempo mínimo de práctica requerido era de un año, la mitad del cual debía haber sido en una unidad operativa.(7)

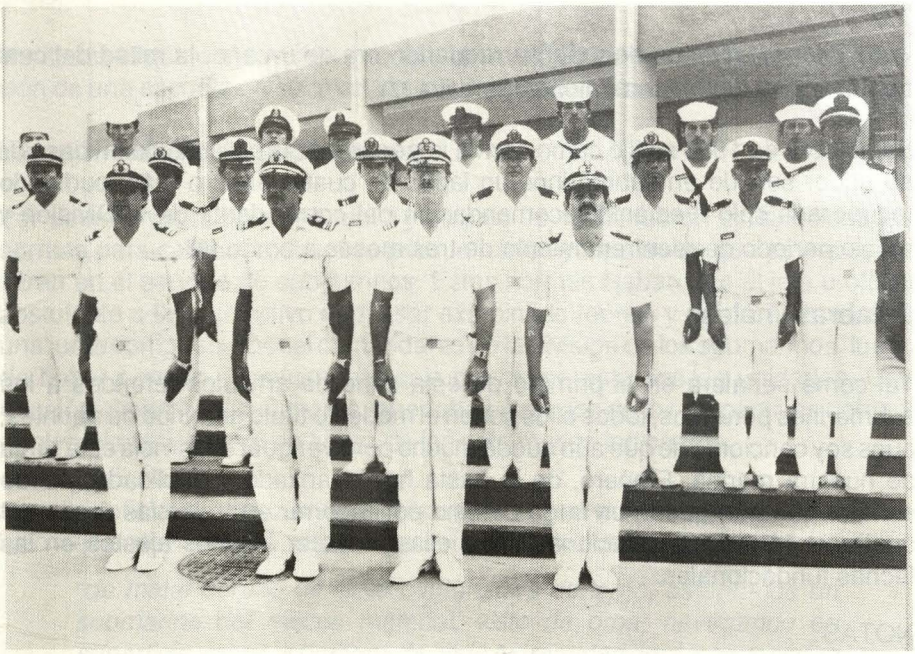
En octubre de 1933 se fijó como norma la pérdida de la calificación en caso de no haber servido en submarinos un lapso de cuatro años o más, pudiendo recuperarla sólo mediante recomendación del comandante de la División y previo período de reentrenamiento de tres meses a bordo.(8)

Palabras finales

Tal como señalara en el primero de esta serie de artículos referidos a los submarinos peruanos, todos ellos tienen el modesto título genérico de apuntes, pues soy conciente de que aún queda mucho por averiguar en torno a esta rama de nuestra marina. Empero, de lo hasta hoy avanzado y publicado, puedo señalar que aún queda un largo camino por recorrer en todas las áreas del quehacer histórico institucional, entre ellas el hacer algunos ajustes en las fechas fundacionales.

NOTAS

(1) Ernesto Caballero y Lastres, *Memoria presentada por el Director de la Escuela Naval*, La Punta 1917, p. 7. José R. Gálvez, *Memoria presentada por el Director de la Escuela Naval*, La Punta 1919, p. 17.
(2) *Legislación Militar*, Lima 1899-1920, 18 tomos, tomo IX, pp. 469-470.
(3) León Garaycochea, *Legislación Naval*, Lima 1919-1944, 18 tomos, t. XI, pp. 212-213.
(4) Garaycochea, t. XI, pp. 228-230, 349.
(5) Archivo General de Marina, Orden General nº 27 de 1927. Garaycochea, tomo V, pp. 227-229; tomo VII, pp. 595-596; tomo XIV, pp. 284-285.
(6) Garaycochea, tomo VI, pp. 517-518; tomo XIV, p. 96.
(7) Garaycochea, tomo VII, pp. 313-314 y 321-322.
(8) Garaycochea, tomo VIII, pp. 240.



ESCUELA DE SUBMARINOS
JEFES DE ESCUELA

1.-	Tte. 1°	Carlos Espinoza Illich	MAY. 39 -MAY.40
2.-	Tte 1º	Federico Salmón de la Jara	MAY. 40 - FEB. 42
3.-	C. de C.	Alberto Ascenso Cabello	FEB. 42 - MAR. 46
4.-	C. de C.	Enrique Carbonel Crespo	MAY. 46 - NOV. 46
5.-	C. de C.	Alberto Monge Velmorel	NOV. 46 - MAY. 47
6.-	C. de C.	Pedro Vargas Zollner	MAY. 47 - FEB. 48
7.-	C. de C.	Miguel Rotalde de Romaña	FEB. 48 - SET. 49
8.-	C. de C.	Luis López De Castilla	SET. 49 - AGO. 51
9.-	C. de C.	Miguel Rotalde de Romaña	AGO. 51 - JUL. 53
10.-	C. de C.	Gastón Herrera Chocano	JUL. 53 - DIC. 54
11.-	C. de C.	Luis López De Castilla	DIC. 54 - JUL. 55
12.-	C. de F.	Manuel Fernández Castro	JUL. 55 - FEB 57
13.-	C. de C.	Ramón Arróspide Mejía	FEB. 57 - ENE. 59
14.-	C. de C.	José Franco Ponce	ENE. 59 - MAR. 59
15.-	C. de C.	Enrique Fernández Dávila	MAR. 59 - JUN. 59
16.-	C. de C.	Daniel Masías Abadía	JUN. 59 - DIC. 59
17.-	C. de C.	Pedro Gálvez Unzueta	DIC. 59 - MAR. 61
18.-	C. de C.	Hernán Quiroz Alva	MAR.61 - MAR. 62
19.-	C. de C.	Rafael Pinto Teixeira	MAR. 61 - DIC. 63
20.-	C. de C.	Armando Reátegui Canga	DIC. 63 - DIC. 65
21.-	C. de C.	Luis Samanez del Risco	DIC. 65 - NOV. 66
22.-	C. de C.	Jorge Camino Rasso	NOV. 66 - DIC. 67
23.-	C. de C.	Alberto Santillán G.	DIC. 67 - OCT. 68

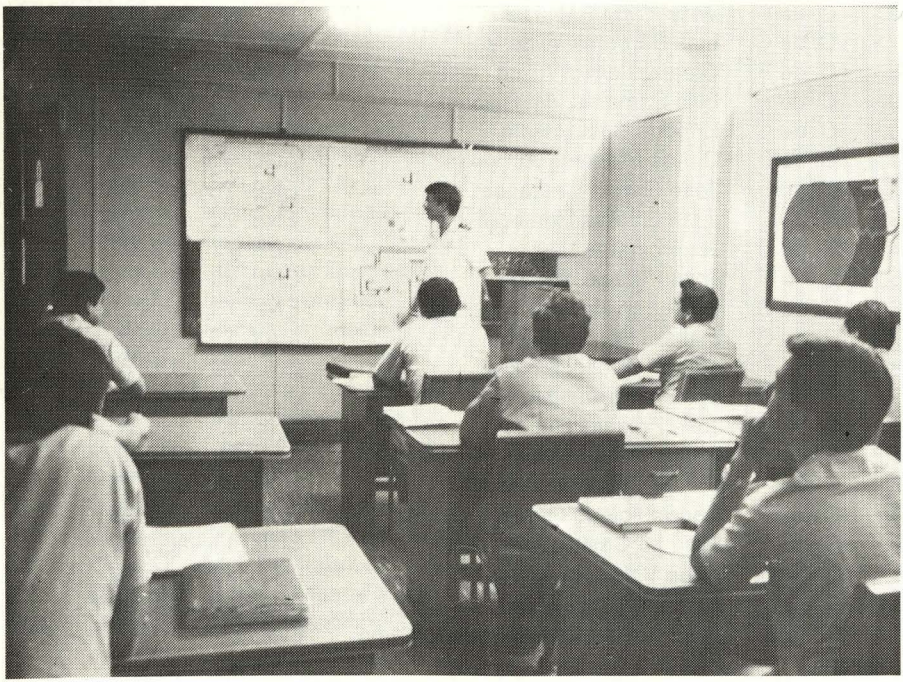


Vista de la ceremonia de celebración por los cincuenta años de la Escuela de Submarinos [Foto oficial de la Marina de Guerra del Perú].

24.-	C. de C.	Raúl Sánchez Sotomayor	OCT. 68 - DIC. 68
25.-	C. de C.	Oleg Kriljenko Vujich	DIC. 68 - DIC. 69
26.-	C. de F.	Willy Harm Esparza	DIC. 69 - DIC. 70
27.-	C. de C.	Luis Bardales V. de V.	DIC. 70 - NOV. 71
28.-	C. de F.	Oleg Kriljenko Vujich	NOV. 71 - DIC. 72
29.-	C. de F.	Luis Samanez del Risco	DIC. 72 - DIC. 73
30.-	C. de C.	Enrique Bustamante	ENE. 74 - AGO. 75
31.-	C. de F.	Carlos Pfenning Augustín	AGO. 75- DIC. 75
32.-	C. de F.	José García Castaños	ENE. 76 - DIC. 76
33.-	C. de C.	Juan Garfías Reátegui	ENE. 77 - ABR. 77
34.-	C. de C.	José Linares Leyva	ABR. 77 - DIC. 77
35.-	C. de F.	José Piaggio Thorne	ENE. 78 - DIC. 78
36.-	C. de C.	Guillermo Newton Vásquez	ENE. 79 - ABR. 79
37.-	C. de C.	Manuel Fernández Lino	MAY. 79 - ENE. 80
38.-	C. de F.	Jorge Petrozzi Molfino	ENE. 80 - JUL. 80
39.-	C. de C.	Manuel Fernández Lino	JUL. 80 - DIC. 80
40.-	C. de F.	José Piaggio Thorne	ENE. 81 - JUL. 81
41.-	C. de F.	Carlos Berio Remy	SET. 81 - ENE. 83
42.-	C. de F.	Carlos Bedón Hurtado	ENE. 83 - DIC. 83
43.-	C. de F.	Carlos Toledo Ocampo Ureña	ENE. 84 - DIC. 85
44.-	C. de F.	Juan M. Castro Valdivieso	ENE. 86 - AGO 87
45.-	C. de C.	Jorge Valencia Jaúregui	AGO. 87 - DIC. 87
46.-	C. de F.	Juan F. Torres Figari	ENE. 88 - DIC. 88
47.-	C. de F.	Javier de las Casas Sommerkamp	ENE. 89 -



Clases en la Escuela de Submarinos [Foto Oficial de la Marina de Guerra del Perú].



Cincuenta aniversario de la Escuela de Submarinos (*)

Agutta Ferri Hominum Acies Fundimus

La creación de la Escuela de Submarinos fué dispuesta mediante el decreto supremo nº 2, del 1º de marzo de 1939, siendo su primer instructor encargado el entonces teniente primero Carlos Espinoza Illich.

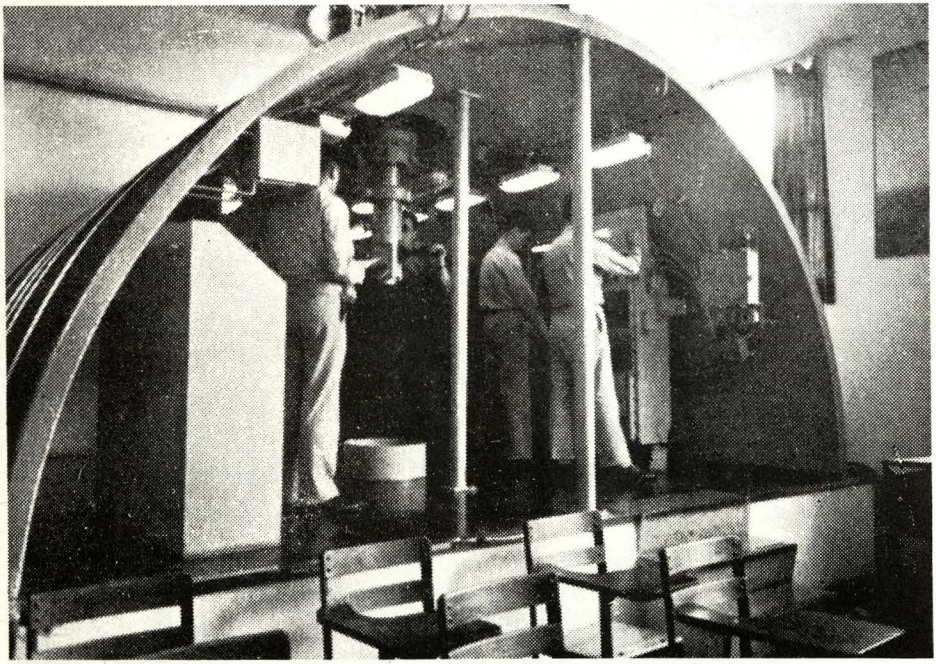
Desde su creación hasta nuestros días, la Escuela de Submarinos ha venido experimentando una serie de cambios y mejoras gracias a los esfuerzos desplegados por sus jefes y dotaciones, así como por el decidido apoyo recibido de los comandantes de la Flotilla, hoy Fuerza de Submarinos.

Es difícil sin embargo precisar los logros personales, máxime cuando gracias a una acertada política de trabajo los esfuerzos desplegados por unos fueron continuados e impulsados por sus relevos. Por ello es que los logros que se señalan son el producto de un esfuerzo contínuo, de un *Team* de trabajo, cuyo principal objetivo fue y es lograr que las unidades submarinas cuenten con personal superior y subalterno altamente capacitado, con una elevada moral, con un gran espíritu de sacrificio, de dedicación y de cuerpo, que han hecho posible que nuestra fuerza cuente hoy en día con 78 años de una brillante y honrosa trayectoria.

La Escuela inició sus actividades a bordo de las unidades submarinas tipo "R", el mejor lugar sin duda para el aprendizaje. Fue durante estos primeros años de creación de la Escuela, que las dotaciones que participaron en viajes de intercambio y prácticas con los submarinistas norteamericanos en Panamá trajeron a su regreso la inquietud y el deseo de construir un instructor de ataque, similar al que habían utilizado en sus entrenamientos.

Con una gran cuota de ingenio y dedicación, empleando material de los sumergibles dados de baja, y bajo la dirección del capitán de corbeta Alberto Ascenso Cabello, se construyó un prototipo de instructor de ataque, en las instalaciones de la Estación de Submarinos.

(*) *Nota enviada por la Escuela de Submarinos con ocasión de sus celebraciones.*



Clase de táctica para oficiales en la Escuela de Submarinos. La foto corresponde a 1961 [Enrique León de la Fuente "Medio siglo de navegación submarina en el Perú", en *Fanal*, 1961, p. 12].

El incremento de unidades de nuestra entonces flotilla, que ocurrió con la llegada de los submarinos tipo "Sierra", motivó la implementación de la Escuela de Submarinos en las instalaciones del Centro de Instrucción Técnica Naval (CITEN). En el local inicial dentro del CITEN, se construyó un nuevo instructor de ataque, acorde con las recientes unidades adquiridas, los submarinos "Sierra".

Este instructor de ataque simulaba el puesto de combate de un submarino tipo "Sierra" con todas sus características, contando con equipos electro-mecánicos y sincrónicos que permitían reproducir con bastante aproximación las diferentes fases de ataque.

Reconocida la gran dedicación y desarrollo alcanzado por los submarinstas peruanos, las marinas amigas de Colombia, Argentina y Venezuela enviaron a sus oficiales y personal subalterno para que iniciaran su formación submarinista en nuestra *Alma Mater*. En alguno de estos casos, las dotaciones extranjeras forjadas en nuestras aulas, dieron inicio al desarrollo del arma submarina en sus países de origen, cabiéndonos el preciado honor de haber dejado escuela en países amigos.

Hoy en día la Escuela de Submarinos funciona provisionalmente en dos locales cedidos por el CITEN, luego que el anterior fuera demolido por remodelación,

en espera de la conclusión de la construcción y posterior completamiento de su nuevo local en la Estación de Submarinos.

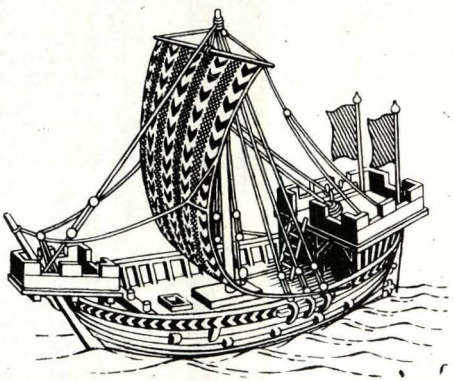
A pesar de lo precario de las actuales instalaciones y de las limitaciones materiales, la tarea no se detiene, nos anima esa mística de trabajo y dedicación que hemos adquirido a través de nuestro paso por submarinos, dando cabal cumplimiento a nuestro lema, cual es forjar hombres de acero.

Hoy después de 50 años de fructífera labor, podemos decir con orgullo que en nuestra querida escuela se han formado:

- Cincuentiún promociones de oficiales, del Curso de Calificación de Submarinos.
- Setentaidós promociones de tripulantes, del Curso de Calificación de Submarinos.
- Doce promociones de oficiales, del Curso de Operaciones Submarinas y Táctica Avanzada, contando en su última realización, el año 1988, con la asistencia de un oficial superior de la Armada Argentina.
- Una promoción de Personal Civil, en el Curso de Corresponsales de Guerra Naval.
- Dos promociones de guardiamarinas, en el Curso de Conocimiento General de Submarinos.

Adicionalmente se realizan en forma contínua Cursos de Refrescamiento y Entrenamiento para las dotaciones de submarinos.

Los trágicos acontecimientos en el B.A.P. *Pacocha*, y las demostraciones de valentía, entereza y moral, de aquellos que fallecieron, y de aquellos otros que pudieron escapar de las profundidades, han puesto de manifiesto cualidades y valores excepcionales, y a los que en alguna medida la Escuela ha ayudado a consolidar.



Nicolini fabrica, distribuye y vend
todo lo que su famili necesita.



nicolini...es de la familia!

Violencia Militar

Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey

Asistí a una charla sobre la Biblia, sustentada por un sacerdote a quien se considera, no solamente un experto en el tema, sino que además tiene el don de hacerse entender con gran claridad. Añadiré que guardo para con él una profunda amistad y nos prodigamos expresiones de especial afecto.

El tema central en esta oportunidad fueron capítulos del libro de los Salmos, en los cuales se encuentra una gran fuente de sabiduría. Se tocaron salmos que expresaban el ansia de justicia del pueblo escogido por Dios y a través de una exposición magistral se llegaba a la injusticia de la violencia y por razones obvias se alcanzaban puntos de comparación con la situación que desgraciadamente le ha tocada vivir a nuestra patria.

Pero hubo una expresión que me tocó como tizón encendido y la reflexión sobre el tema me ha motivado a escribir unas líneas al respecto. La expresión fue "no podremos cambiar la situación del país únicamente con la violencia de los terroristas y de los militares."

Se estaba tratando el tema de la justicia; se había expresado cuáles eran las causas de la violencia y yo las repasaba mentalmente:

- la violencia de los patronos que no dieron trato justo a los obreros, empleados, campesinos etc. que trabajaron para ellos.
- La violencia de algunos banqueros que se enriquecieron con los créditos de usura que otorgaban a quienes necesitaban de ellos y no tenían otra fuente a la cual acudir.
- La violencia de quienes sobornaron aprovechando la debilidad humana, para torcer la justicia.
- La violencia de quienes lucraron con el comercio a costa de los necesi-

tados.

- La violencia de quienes exigieron soborno para cumplir con sus obligaciones.
- La violencia de quienes mantuvieron en la ignorancia a sus dependientes para beneficiarse de su falta de conocimientos.

Estas son algunas de las causas de violencia *que originaron, según la charla*, una respuesta violenta.

Interesante, ... ninguna de estas violencias fueron ejercidas por los militares; más aún, recordaba que desde la Escuela Naval nos enseñaron que la principal virtud de un conductor de hombres es la justicia y quien es justo no pueder ejercer ninguna de las violencias que fueron, según la charla, origen de réplica violenta. Recordaba que desde los primeros cruceros de verano, veíamos a los oficiales enseñando a leer, escribir, sumar y restar a reclutas que en ese entonces eran algunas veces analfabetos; sabíamos que oficiales de los otros institutos de las Fuerzas Armadas, también cumplían igual labor social en los cuarteles. Recordaba que aprendimos "a sacar la cara" por el personal que trabajaba con nosotros en los buques y dependencias de la Marina de Guerra; participamos de sus alegría y tristezas; nos sentimos orgullosos de la labor que desarrollan y nos preocupamos de su bienestar.

Ví en la Amazonía formar escuelas de diferentes oficios en el cuartel *Vargas Guerra*, para que quienes terminaban su servicio militar contaran con un medio mejor de ganarse la vida y ser útiles a su familia y por ende a su país. Esto ocurría igualmente en la Marina y en la Fuerza Aérea.

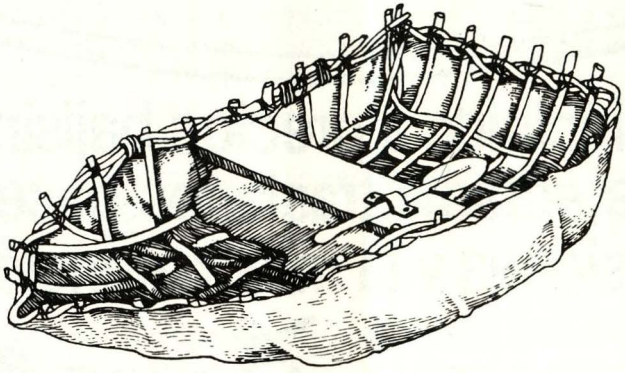
Todo este caminar a lo largo de la carrera se va cumpliendo en la difícil profesión de ser conductores de hombres y quiero insistir que para ello es menester ser ante todo un hombre justo.

Por estas razones no puedo aceptar que se mida a los militares con el mismo rasero que se usa para medir a quienes asesinan a campesinos indefensos, sin importar si son hombres o mujeres, niños o ancianos, asesinan simplemente por que un psicópata fanático logró pulsar las cuerdas necesarias de su sensibilidad para "educarlos" desde niños a no tener ninguna consideración por la vida propia ni la del prójimo; con quienes destruyen el esfuerzo de un país que está luchando por salir de una situación difícil que permita alcanzar un bienestar mínimo para sus hijos; que están sumiendo cobardemente al país en la miseria más terrible. ¿Cúanto costará en tiempo, dinero y esfuerzo restituir los centros experimentales agrícolas destruídos? ¿Cúanto sudor de peruanos requeriremos para reponer los servicios que han destruído? ¿Cúanto tiempo nos llevará sanar las mentes de los niños que están siendo envenenados desde las

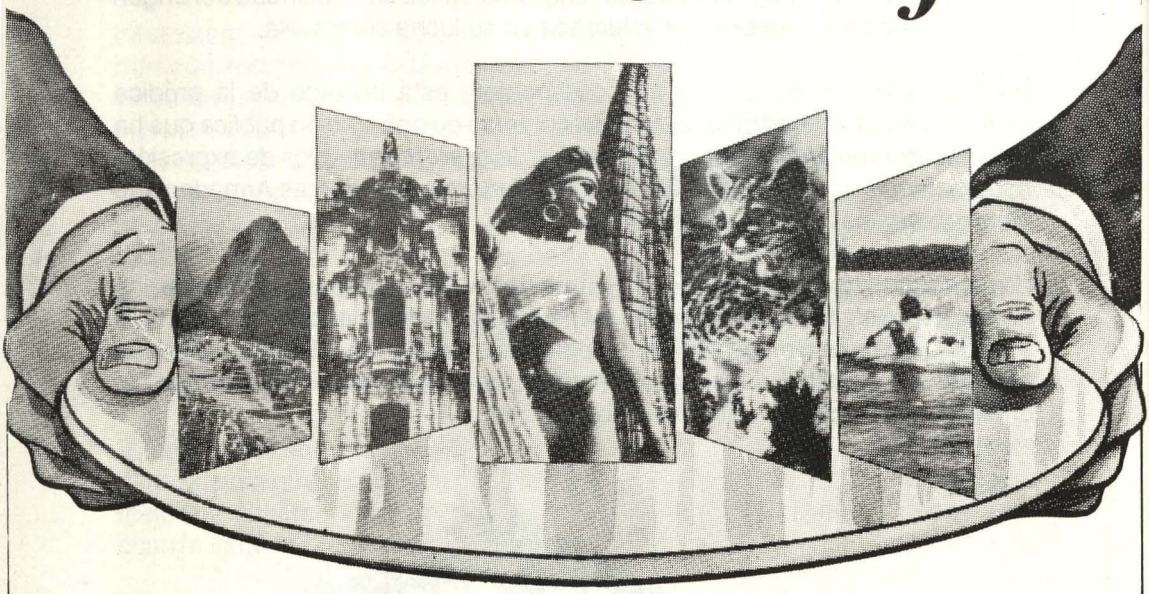
escuelas populares? ¿Saben los suecos, franceses, alemanes, etc. que ahora hay jóvenes y niños formados para destruir por la destrucción misma, con el dinero que se recolecta en sus países para esos fines? Sin justificarlo puede comprenderse que tontos útiles en Europa o los Estados Unidos de Norteamérica, sin conocer la realidad del Perú, los apoyen económicamente, pero no puedo callar cuando en mi país, personas cultas que se supone han profundizado un poco en la realidad que estamos viviendo, sean cómplices baratos de una campaña sicológica a nivel internacional que ya dió resultados en otras latitudes, para que la opinión pública tenga una óptica distorsionada del orígen de la violencia y no se sienta involucrada en su lucha contra ella.

Estoy convencido de que mi amigo sacerdote está imbuído de la prédica evangélica y no ha podido excluirse del contexto de una opinión pública que ha sido inteligentemente manipulada a través de diferentes medios de expresión. Esta manipulación pretende dificultar el accionar de las Fuerzas Armadas que están obligadas a proteger a su patria.

Invoco pues a la conciencia conquistada en el ejercicio permanente de las acciones justas, para discernir con claridad y defender la acción de las armas cuando se emplean en el servicio del país, para logar el bienestar a que tienen derecho sus ciudadanos, así como también poder condenar el empleo de las armas cuando sus fines son asesinos e injustos.



¡Con Faucett el Perú en bandeja!



¡Todo incluido a precios bajísimos: pasaje, estadía, traslados, paseos, excursiones y la mejor atención!

Sólo tienes que escoger el lugar del Perú que quieres conocer y Faucett te lleva.

Sí, Faucett ha creado junto con las agencias mayoristas: Mundo Color, Mundos, Pentagrama, People Tours y Sky International, los mejores y más completos paquetes turísticos al interior del país. Ahora tú también puedes conocer el Perú con gente que es peruana como tú.

Consulta en tu agencia de viaje preferida o en Faucett.

Visita también nuestros atractivos turísticos en el Norte: Punta Sal, Puerto Azul, Las Pocitas y Cabo Blanco.

Faucett Perú

Peruanos como tú.

INTERCOM/DOR/HEIN/WWW/0286/MOD

Mundo color

MUNDOS

Programas Turísticos PENTAGRAMA

PEOPLE TOURS

SKY INTERNATIONAL S.A.

Puntos de vista: una encuesta poco viable

Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

Buscando la oportunidad de dar opinión sobre los posibles resultados de una encuesta entre los miembros de las Fuerzas Armadas del Perú, es que me he permitido escribir este artículo, y al hacerlo he tenido que medir lo reducido del espacio para expresar estas ideas pensando que lo que se pierda de reflexión se ganará en espontaneidad.

Creo, que debo empezar por hacer análisis de valoración crítica de esta simulación de encuesta, por el grado presumible de representatividad de la muestra que se eligirá pero también creo que tal vez no sea relevante ni necesario hacerlo en esta oportunidad; por ello, sólo pasaré revista a sus posibles resultados sin detenerme a imaginar como se obtuvieron; problema que quedará para la empresa que lo desee llevar a la práctica.

Pienso que de plantearse las siguientes cuatro cuestiones básicas relativas a las más altas esferas del Estado: la Constitución, el Gobierno, el Sistema Democrático y la Sociedad; se podrían obtener conclusiones de interés, si bien no del todo concordantes.

Sobre la *Constitución*, no habría inconveniente en afirmar que aparecerían respuestas con un pleno apoyo y deseo de respeto y que podrían llegar a valores del 85%, entre opiniones de *muy buena* y *buena*; así como también se encontrarían valores menores de respuestas cuando se exprese opinión sobre su real cumplimiento por los peruanos. Ello sería producto del convencimiento de las Fuerzas Armadas por el respeto a la ley fundamental de la Nación y porque su actual maduración política les ha hecho ver las insatisfacciones por las pasadas experiencias de innumerables movilizaciones en la historia del Perú, casi todas inducidas por la opinión pública y por la misma sociedad cada vez que perdió capacidad de control del Poder Político, rompiéndose así el

orden democrático. Pienso que este resultado de la encuesta sería natural porque ahora las Fuerzas Armadas tienen un sólido desarrollo político y por tanto está muy arraigado el esquema del Sistema de Defensa Nacional con primacía del Poder Político. En este sentido, la existencia de la convicción del pleno respeto a la Constitución Peruana y al ordenamiento democrático, con el reconocimiento formal del elegido que representa la autoridad y el mando como jefe supremo de las Fuerzas Armadas, es probablemente lo más esperado aunque no lo más trascendente.

Sobre el *Gobierno*, no llamaría la atención el mayor contraste de opinión desfavorable sobre la gestión política de coyuntura, pues es normal un desgaste político en función del tiempo, pero también porque los riesgos se incrementan cuando el Gobierno convoca al pueblo para hacer cambios tal vez importantes, pero con una incompleta previsión de sus respuestas y de los costos sociales; sobre todo cuando emplea la metodología de exaltar las polarizaciones políticas, económicas y sociales latentes que son el producto de la precaria identidad nacional.

Es así que sobre este tema los resultados de la encuesta estarían con una opinión de las Fuerzas Armadas que variarían alrededor del 70% entre regular y mala.

Pero, no obstante esto, cuando se une el análisis anterior al aspecto de la vigencia del Sistema Democrático se presentarían, estoy seguro, respuestas alentadoras ante un hipotético conflicto entre el Gobierno y la Sociedad, en la que buena parte de los encuestados olvidarían su desafecto al primero y su descontento, para así defender el Sistema Democrático a ultranza.

Sobre *Sistema Democrático*, las respuestas de las Fuerzas Armadas estoy seguro que guardarían una valorada convicción de la importancia del sistema que permite el juego de intereses de toda índole y la auscultación de todas las corrientes de opinión y comportamiento político, económico y social; por ello ante una consulta real se tendrían respuestas masivas positivas sobre la obligación de garantizar la evolución del sistema dentro del respeto por sus normas y valores.

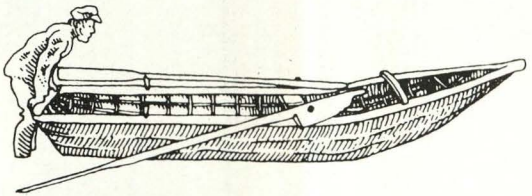
Asímismo, no sería de extrañar que, inmersa en estas opiniones, aparecieran obligadas respuestas sobre el valor ineludible de las instituciones tutelares de la Patria y su silenciosa producción de seguridad y también por salvaguardar la soberanía nacional y garantizar el ejercicio del poder que emana del pueblo y por la defensa de la integridad territorial dentro del sistema, en los tiempos de emergencia y regímenes de excepción. Todo esto tiene mucho que ver con la estabilidad política, económica y social al interior y su erradicación al exterior

del país y también con la responsabilidad plena del poder político y su sistema de defensa. Por ello, puede considerarse que, pese a los peligrosos avances de la subversión y el terrorismo, la seguridad y defensa nacional tienen capacidad de respuesta garantizada y así seguirá mientras exista la asistencia y cooperación mutua con la sociedad; mejor dicho, sin las dicotomías que siempre deformaron la doctrina.

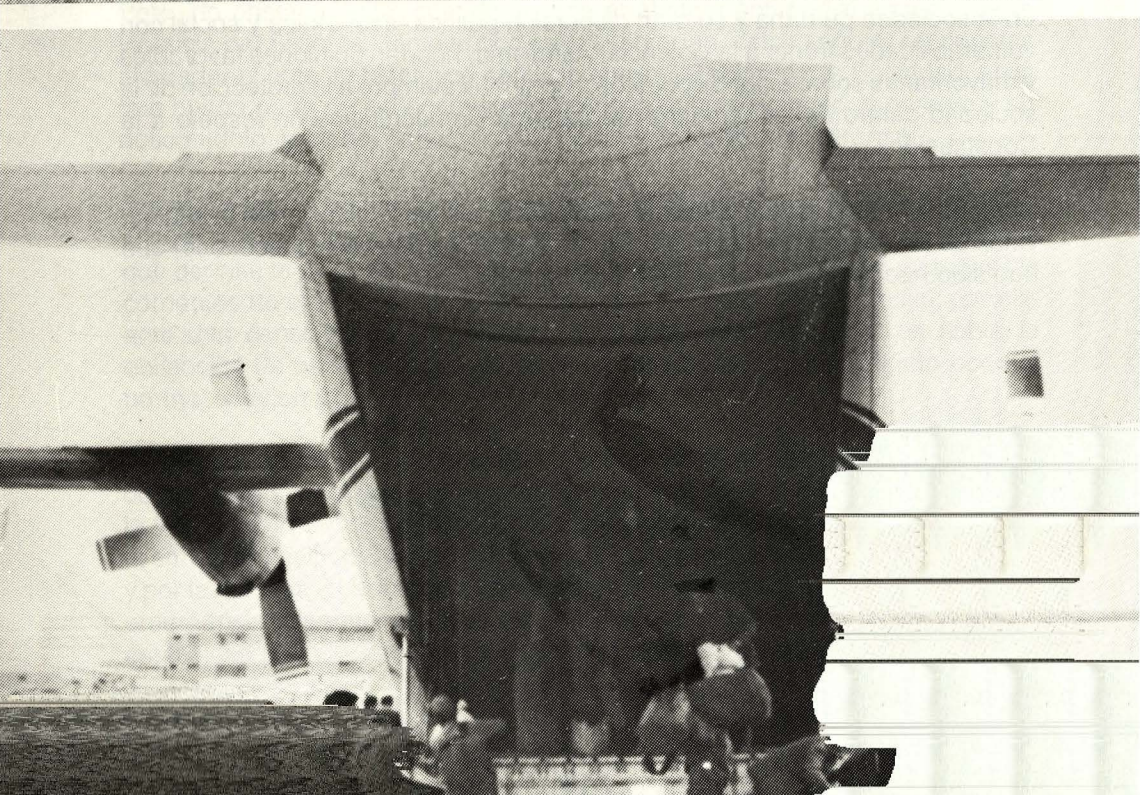
Sobre la *Sociedad*, las Fuerzas Armadas opinarían mayoritariamente con inquietud por las manifestaciones individuales y algunas colectivas que estarían madurando dentro de la propia sociedad sobre todos los valores antagónicos alrededor del término militarismo, el que estaría fluctuando en función a la movilización de la opinión pública en favor o en contra de permanecer o salir, de los cuarteles. En este sentido, las respuestas de ellas serían de preocupación por la fragilidad de la conciencia nacional alrededor de los problemas internos de la sociedad; vale decir, los procesos de evolución de las organizaciones públicas y privadas, sus capacidades de conciliación y consenso alrededor de la necesaria supervivencia institucional del estado de derecho y de las responsabilidades de todos y cada uno de los peruanos inherentes al desarrollo y a la defensa nacional.

En este sentido, no cabría duda de opiniones, en elevado porcentaje, desfavorables sobre la existencia de una precaria auto-defensa de los intereses y raíces en la sociedad peruana y su gran dispersión política, económica y social con vulnerabilidades frente a la violencia. Asímismo, habrían opiniones favorables y mayoritarias sobre estar dispuestos a contribuir siempre a la protección de la sociedad dentro de los términos del Sistema Democrático y de respeto a la Constitución.

No estaría demás indicar que estas apreciaciones generales tienen la subjetividad de las condicionantes, por tanto su calificación tendrá que reconocer que han sido hechas con ausencia de toda malicia.







Sección gráfica:

Seis años en Ayacucho

DESDE FINALES DE 1982, LA FUERZA DE INFANTERIA DE MARINA HA VENIDO COMBATIENDO POR LA DEFENSA DEL ORDEN LEGAL. EN ESOS LARGOS AÑOS, MUCHOS SON LOS QUE HAN CAIDO EN LA ACCION LEGANDONOS A TODA LA MARINA UNA LECCION DE CORAJE Y PUNDONOR QUE NOS ENORGULLECE. EMPERO, MUY POCO ES LO QUE CONOCEMOS SOBRE LA ZONA EN LA QUE LOS SUCESIVOS DESTACAMENTOS "CAIMANES" HAN VENIDO OPERANDO.

EN TAL SENTIDO, SE HA CONSIDERADO OPORTUNO PUBLICAR ALGUNAS VISTAS DE NUESTRA ZONA DE OPERACIONES A LO LARGO DE ESTOS AÑOS. EL MATERIAL HA SIDO PROPORCIONADO, OBVIAMENTE, POR MIEMBROS DE LA FUERZA DE INFANTERIA DE MARINA, LO CUAL EXCUSARA LAS POSIBLES DEFICIENCIAS EN CUANTO A CALIDAD. PESE A ELLO, SU INTENCION HA SIDO COMPARTIR UNA EXPERIENCIA PROFESIONAL CON LOS DEMAS MIEMBROS DE LA INSTITUCION.

S.A.A.

Arriba: *Listos a partir en un avión Búfalo, desde el aeropuerto de Luisiana.*
Debajo: *Embarque en un avión Hércules en la Base Aérea del Callao, en junio de 1983.*



Dos vistas del pueblo de Sanabamba, al sur de Luisiana, después de un ataque senderista a mediados de 1988.





Vista aérea de San Francisco (al lado derecho). Al lado izquierdo se aprecia a la localidad de Quimbiri, en el Cusco. El puente que cruza el río Apurímac es el único operativo en nuestra área.

Vista de Sivia, al norte de San Francisco. Hacia el lado inferior se aprecia la localidad de Hatum Rumi, en el Cusco. La carrozable une este último punto con San Francisco, debiendo cruzarse el río en embarcaciones o balsas locales.





Al norte de Sivia se encuentra la localidad de Llochegua, la misma que colinda con la zona habitada por los campas (en la márgen opuesta). En la fotografía inferior el desfile de los escolares de esa localidad con ocasión de las Fiestas Patrias de 1986.





Hacia el sur de San Francisco se encuentran Luisiana (arriba) y Santa Rosa (abajo). El primero de estos lugares es sede del Comando Político Militar y a ella acuden los comuneros de la región de Pichihuillca en busca de apoyo de Acción Cívica. En la foto superior se aprecia el local del centro de salud de Santa Rosa, abandonado por el personal de ese sector hace ya algunos años.





En los años iniciales la Infantería de Marina estuvo comprometida en la zona de Huanta. En la foto superior se aprecia una de las calles de dicha localidad, en enero de 1984. En la foto inferior se puede ver el poblado de San José de Secce, en junio de 1983.



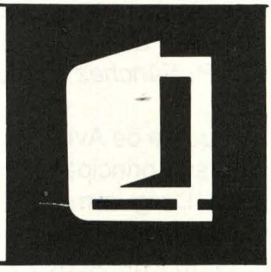


Actualmente nuestros hombres luchan en la zona del río Apurímac. En lo foto superior se aprecia la carretera que une San Francisco con Luisiana. En la foto inferior se aprecia una patrulla en ruta hacia Corazón Pata




Harinas
Cogorno
CALLAO
FLOR DE
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
Harina sin Preparar
Cogorno
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar

LIBROS Y REVISTAS



Seis años en Ayacucho

ESPAÑA
defensa. Revista internacional de ejércitos, armamento y tecnología (Madrid, EDEFA) año XII, nº 132, abril 1989.

La prestigiosa revista española *defensa*, ha dedicado la sección principal del número que comentamos a la Marina de Guerra del Perú como parte de una saludable política editorial de ir "aportando al conocimiento monográfico de la realidad militar en los países de Iberoamérica, en el segmento naval".

Los reporteros españoles que han llevado a cabo este número especial son Alejo Marchessini, corresponsal de la revista en Lima; Javier Taibo Arias, enviado especial; y José María Treviño Ruiz.

Lo primero que se encuentra al revisar este número es la presentación editorial de nuestra institución, seguida de una extensa entrevista al Comandante General de la Marina [la misma que ha sido reproducida en este número]. A las palabras del almirante Jahnsen sigue un reportaje sobre la Fuerza de Operaciones Especiales, el mismo que se divide en tres subtítulos: perfil operacional, armamento y equipo, y escuela de operaciones especiales.

El tercer artículo está dedicado a la Fuerza de Submarinos, con un sugerente subtítulo: a la vanguardia en Iberoamérica. Las cuatro páginas de este artículo han sido organizadas para presentar una reseña histórica de la Fuerza, su actual organización, las celebraciones de su 75 aniversario y una breve reseña del lamentable accidente del B.A.P. *Pacocha*.

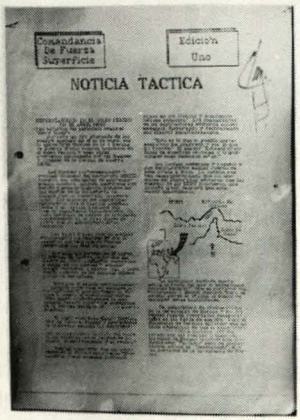
La Fuerza de Superficie, "desde 1821 en primera línea", constituye el cuarto

artículo de este especial. En el artículo se pone énfasis en las capacidades de nuestras actuales unidades de superficie, dedicando partes especiales al B.A.P. *Sánchez Carrión* y al B.A.P. *Mariátegui*.

La Fuerza de Aviación Naval está muy bien representada, siendo descritos no sólo sus principales aviones sino los escuadrones de los que éstos forman parte. De igual modo, se da alguna noticia sobre el escuadrón de mantenimiento. Igual tratamiento merece la Fuerza de Infantería de Marina, siendo resaltado el Grupo de Apoyo Anfibio por el hecho de que los reporteros españoles tomaron parte de algunos ejercicios con el Batallón de Vehículos Anfibios.

Además de los artículos referidos a la Marina de Guerra del Perú, este número de *defensa* trae noticias sobre el charrua, un nuevo blindado brasileño y el primer turboreactor fabricado en ese país [pp. 70-71].





PERU. *Noticia Táctica*. Callao, Comandancia de la Fuerza de Superficie, 1989, nº 1.

Por feliz iniciativa de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, ha aparecido el primer número de *Noticia Táctica*, boletín que guarda el ánimo de comentar temas especializados en aspectos de la guerra de superficie.
Publicada en el sistema más sencillo posible, empleando un procesador de textos, el primer número que comentamos incluye algunas ilustraciones hechas mediante el mismo ordenador. El contenido trata extensamente del enfrentamiento que sostuvieran el 18 de abril de 1988 buques y aviones de la marina norteamericana con buques misileros iraníes, en la zona del Golfo Pérsico. La fuente esencial para dicho artículo proviene del periodico *Navy Times*, de la marina norteamericana, pero se puede apreciar los comentarios que este tema suscitan en los editores.
Nuestra revista aprovecha esta ocasión para saludar la aparición de este nuevo órgano interno institucional, deseando fervientemente que supere la crisis del primer número.

J.O.S.

Un rincón de poesía

¿Valla o ambulancia?

Traducción libre del
Capitán de Navío
Edgardo Loret de Mola Pacussich*

Era una bella montaña, discutirlo no había modo,
sobre ella se podía observar el mundo embelesado;
pero tres nobles y cien plebeyos habían ya resbalado
cayendo al fondo del valle, al río y al lodo.

Discutían en el pueblo cómo resolver el problema;
pero no se ponían de acuerdo en la solución.
Unos gritaban: "Poned en su borde una valla",
otros decían: "La ambulancia al fondo no falla"
¡La verdad, era un fenomenal bolondrón!
Por fin, a votación sometieron el tema.

Votaron todos, por valla o ambulancia,
detallado recuento se hizo luego calle por calle
y la ambulancia en el fondo del valle,
ganó el voto en covacha, casa y estancia

Y ya que sentía el hombre común de la calle
enorme angustia y pena terrible
por los pobres y ricos que del borde cayeron,
sus pocos o muchos ahorros pusieron,
en colecta rápida y por demás sensible,
para poner la ambulancia en el fondo del valle.

Traducción libre del poema "A fence or an ambulance, aparecido en la revista de seguridad Mach, *enero-febrero 1989, sin indicación del autor.*

Y es que decían, claro y tondo:
"El cerro está bien, si uno tiene cuidado,
no se golpea al caer el que ha resbalado,
sino al chocar con el fondo"

Desde entonces y sin descanso de un día,
la ambulancia presurosa viajó por la calle
llevando dentro herido o muerto en camilla
al hospital, la morgue o a la ardiente capilla,
a todo el que al fondo del valle
desde la elevada cumbre caía.

Un día al pueblo llegó una sabio viejo sobrio
que dijo: "¡Alabado sea Dios, nunca jamás
vi un grupo de gente tan incapaz,
que mirar supieran, pero no vieran lo obvio!"

"A todos les preocupa mucho más
el efecto que la causa,
sin pensar que un poco de prevención
para accidentes es la mejor solución"
y gritó: "¡Escuchen, hagan una pausa,
o el problema no acabará jamás!"

"La cumbre, con fuerte valla cerquemos
de tal modo que a nadie el piso le falle
y la ambulancia en el fondo del valle
en el futuro casi nunca usaremos"

"El viejo es un loco", los otros dijeron,
"¿Quitar la ambulancia del fondo del valle,
que con tan tanto esfuerzo hemos puesto?
¡No!, ¡no!, ¡no!, ¿De que se trata ésto?"
y gritaron: "¡Qué el viejo loco se calle!"
y a continuar con su trabajo se fueron.

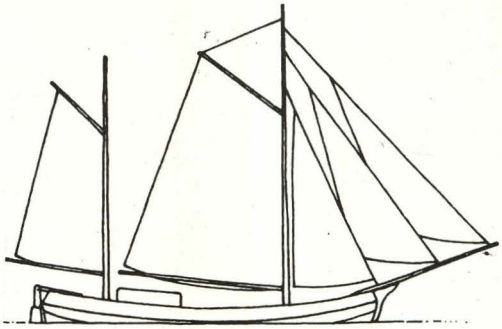
Sin embargo, una poca gente práctica pensó
que el viejo tenía razón y no locura,
"Es mejor la prevención que la cura"
dijeron y esa idea, fuerza les infundió.

Pronto, sin hacer caso a tanta habladuría,
y sin entrar en mucha e inútil discusión,

construyeron en la cumbre una fuerte valla
que desde entonces corrige el pie del que falla
demostrando la capacidad de decisión
del hombre que actúa con sabiduría.

Si, mi amigo, guiar bien al joven es mejor
que tratar de corregir luego de años al viejo,
porque si ayudas al hombre caído eres muy trejo;
pero eres genio si evitas que caiga ese mismo señor.

Es mejor detectar las causas de un posible accidente,
mejor eliminar los motivos de seguro sufrimiento y dolor
porque poner una valla alrededor de la cumbre es más justo detalle
que estacionar lista y pronta una ambulancia en el fondo del valle.
Recuerda, amigo, erradica siempre la causa posible de error
e infaliblemente verás feliz a tu propia gente.

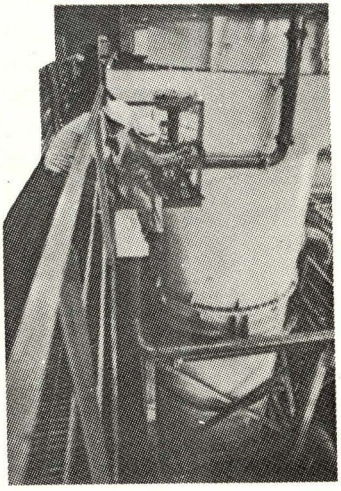


Peruanos trabajando por el Perú



Lo que todo peruano debe saber

Desde hace miles de años nuestra tierra esperaba ansiosa poder dar sus frutos al hombre. Hasta que el hombre peruano, unió a su esfuerzo el capital y la tecnología, transformando el desierto en productiva actividad, llena de progreso y vida.





El desarrollo del país, es preocupación de los 40,000 peruanos de Southern Perú. Hoy ellos tienen un presente y un futuro asegurado.

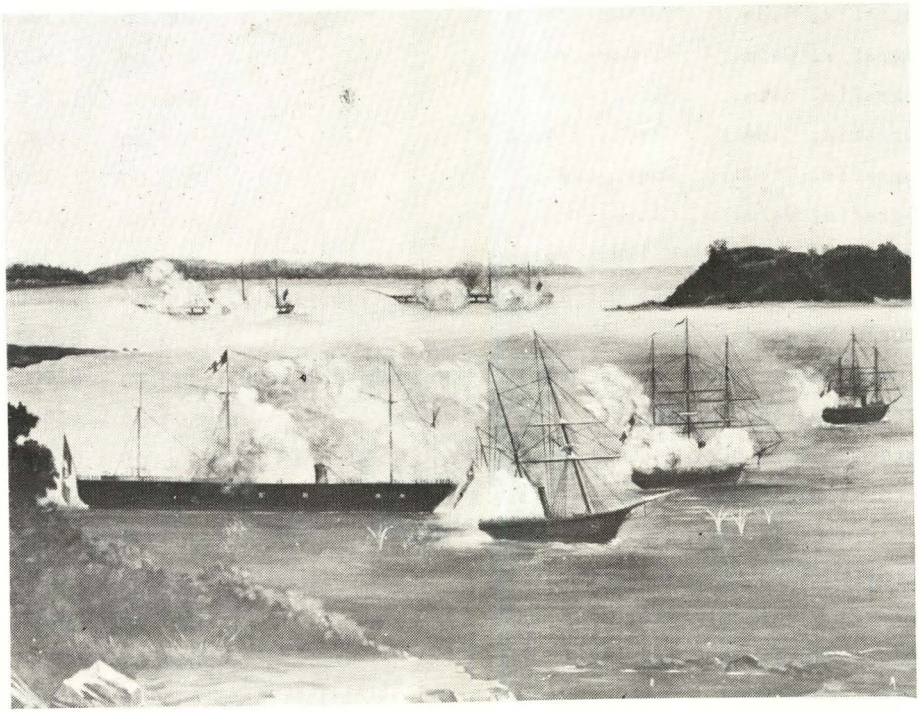
El impulso de la gente de Southern Perú se extiende a toda la zona sur del país, beneficiando a más de 120,000 peruanos en actividades conexas.

Creemos en nuestra gente

SOUTHERN PERU
Peruanos trabajando por el Perú

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.



Combate de Abtao (7 de febrero de 1866) Oleo anónimo, hecho en los años inmediatos al combate. Toma como base los apuntes del guardiamarina Pedro Rodríguez, de la dotación de la Apurímac (Museo Naval del Perú, sede Callao)

- **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**

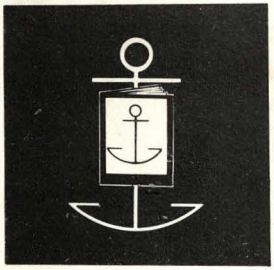
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LISTA DE PRECIOS MAYO 1989

	Precio Marina	Precio Público
Album Grau (Popular)	9,000.00	15,000.00
Biografìa, C.de C. Elìas Aguirre	800.00	1,500.00
Biografìa, C.de N. Germàn Astete	800.00	1,500.00
Biografìa, Calm. L. Montero F.	800.00	1,500.00
Biografìa, Calm. Mariàtegui	800.00	1,500.00
Biografía, C.de N. García y García	800.00	1,500.00
Biografía, Tte.lro. Rodríguez	800.00	1,500.00
Biografía, Valm. Carvajal	800.00	1,500.00
Biografía, Valm. Villavicencio	800.00	1,500.00
Derrotero Inglés de las Costas de América (1703-1704)	6,000.00	9,000.00
Escuela Naval del Perú	5,000.00	8,000.00
Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú	5,000.00	8,000.00
Héroes y Marinos Notables	3,500.00	4,000.00
Historia de la Guerra de América: I	4,000.00	6,000.00
Historia de la Guerra de América: II	4,000.00	6,000.00
Historia dc la Marina de Guerra del Perú	4,000.00	6,000.00
Historia de la Marina del Perú: II	4,000.00	6,000.00
Historia Naval del Perú: III	4,000.00	6,000.00
Historia Naval del Perú: IV	4,000.00	6,000.00
Iquitos y Funamaz	3,500.00	4,000.00
La Casa Grau	1,200.00	1,500.00
Legislación Naviera	15,000.00	20,000.00
Postales con temas Navales	600.00	900.00
Viaje de la Fragata Amazonas al rededor del Mundo	5,000.00	8,000.00
Marina Mercante en la República tomos: I y II	10,000.00	15,000.00
Panorama sobre El Nuevo Derecho del Mar	8,000.00	12,000.00

Nota: Esta lista regirá a partir del lro. de Mayo de 1989, hasta nuevo aviso.


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.

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

DIRECTOR: Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado; SUB DIRECTOR: Capitán de Fragata Manuel Coello Montezuma; EDICION: Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo; Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña; CORRECCION: Carlos Zúñiga Segura; DIAGRAMACION: T2, Gra. Elmer Córdova P.; FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch.; DIBUJO: Carmen Soto D. T.U.; PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra Vidarte; DISTRIBUCION Y ARCHIVO: T3 Mauricio Sega.

Revista de Marina

Fundada en 1907

DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA
Av. Salaverry Cdra. 24, Jesús María - Lima 11
Teléfono: 635151 - Anexo 226 - 240

Lima, 23 de octubre 1989.

Estimado suscriptor:

Me es sumamente grato dirigirme a usted para saludarlo y conversarle de algunos puntos en relación a la "Revista de Marina".

Usted ha recibido, incluyendo el presente número, cinco ejemplares de la "Revista de Marina" en lo que va del año. De estos, tres corresponden a 1989. Habrá apreciado que el formato recuperó su dimensión tradicional y que el contenido de la revista se ha flexibilizado. Así, hemos publicado artículos de personalidades políticas, eclesiásticas y artísticas. Consideramos que esto es saludable para nuestra perspectiva institucional. Igualmente, se mantiene la participación de miembros de la Armada tanto en situación de actividad como en retiro.

Los costos de la "Revista de Marina" también son una novedad importante. la edición de noviembre-diciembre 1988 costó I/. 2'916,857.00 para una tirada de cuatro mil ejemplares, el costo unitario fue entonces de I/. 729.21. La primera revista del presente año, importó I/. 11'489,271.00, y el costo unitario fue I/. 2,872.31. La revista que usted tiene ahora, mayo-junio 1989, cuesta I/. 19'010,000.00, siendo el precio unitario de I/.4,752.50. Progresivamente publicaremos las ediciones: julio-agosto 89 (I/. 24'000,000.00), setiembre-octubre 89 (I/. 30'000,000.00), noviembre-diciembre 89 (I/. 37'000,000.00). Los costos incluyen un miniposter a color. El número de páginas está en un promedio de 125.

su aporte mensual para la edición de la revista en lo que va del año 1989, es: I/ 600.00. La Marina, el apoyo de CONCYTEC, avisaje publicitario (cada vez más difícil de obtener) y la directa intervención del personal técnico de la Dirección de Información, son factores que hacen posible que la "Revista de Marina" navegue, aunque con dificultades.

Acudimos, entonces, a su comprensión para pedirle que su aporte sea más realista de lo viene siendo. En otras palabras, I/. 1,200.00 sobre I/. 4,752.00 que cuesta la revista, cuya frecuencia es bimestral, representa el 25% del costo. Históricamente, el aporte del suscriptor ha sido, tomando como muestra el año 1988, el siguiente en porcentaje: enero-febrero (79%), marzo-abril (73%), mayo-junio (63%), julio-agosto (33%), setiembre-octubre (77%), noviembre-diciembre (54%). En 1989: enero-febrero (31%), marzo-abril (25%), mayo-junio (19%) y la proyección a julio-agosto sería 15%.

No aspiramos a que su aporte sea del 79% como lo fue en enero-febrero 88, no tampoco del 63% de mayo-junio 88, pero si creemos que podría estar en el 50% del costo actual, lo cual supone un descuento mensual de I/. 1,250.00. De esta manera estaremos contribuyendo todos, de manera equitativa, a que la "Revista de Marina", prestigiosa publicación de la Armada, mantenga el nivel que actualmente ya posee. En la primera quincena de diciembre debe salir la edición noviembre-diciembre 1989. En prensa figuran actualemnte las ediciones julio-agosto y setiembre-octubre, que se están trabajando simultáneamente.

Cordialmente,

EL DIRECTOR

Revista de Marina

Año 82 - Nº 3
Mayo - Junio 1989

ISSN 1012-8247

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C. de N. Julio J. Elías Murguía

Contenido

Editorial 277

Grandes batallas navales 281
Senador Enrique Chirinos Soto

La Marina de Guerra y el terrorismo 287
Monseñor Ricardo Durand Flores S.J.

Motivación: Maslow, Herzberg y Porter-Lawler 291
Capitán de Navío Armando Echeandía Luna

Salud, stress y trabajo en el medio naval 299
Capitán de Fragata S.N. (M.C.) James Gutiérrez Tudela

¿Qué es la Junta Interamericana de Defensa? 311
Delegación peruana ante la Junta Interamericana de Defensa

¿Un seguro para el "Humboldt"...? ¿Y por qué nó otro para la flota? 323
Capitán de Corbeta Gastón Larco Pooley

Ideologización de la violencia 329
R.P. Felipe Mac Gregor Rolino

Combate del Callao. 2 de mayo de 1866 341
Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

La estrategia de la guerra de guerrillas 345
Contralmirante (r) Julio de los Ríos Rozas

La independencia de Namibia 361
Teniente Primero Mario Sánchez Debernardi

La Marina de Guerra del Perú: 367
¿Una élite?
Capitán de Fragata (r) Luis F. Villena Gutiérrez

Sección bibliográfica 375
Comentario de libros

Rincón Literario: 381
Una reflexión en el Día de la Madre
Teniente Primero C.J. Sergio Casana Bejarano

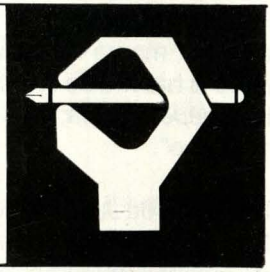
Décima a un marino malambino 383
Humberto Rodríguez Pastor

Las leyes navales 385
Almirante R.A. Hopwood, de la marina británica

Carta de un peruano 389
Alférez de Fragata Daniel Torres

El B.I.C. Humboldt y/o el arte de navegar 391
Carlos Zúñiga Segura

EDITORIAL



Mayo: More, Astete y el heroismo

Nuestra historia naval, tan rica desde sus orígenes, nos permite, a menudo oportunidades de reflexión que no debemos desaprovechar.

Cuando se anuncia mayo en nuestras efémerides navales, la reacción inmediata apunta generalmente a Iquique. Acertado el pensamiento, pues, el 21 de mayo marca en los fastos navales una cumbre y gloria y magnanimidad que han dado a ese combate un lugar en la historia de las marinas del mundo. Abunda posiblemente, a esta elección, el hecho de ser aquel, un episodio fundamental de la guerra del Pacífico. A lo dramático de las circunstancias, al hundimiento de la *Esmeralda* llevando a la muerte a cientos de sus tripulantes y a su propio comandante el capitán Arturo Prat Chacón caído en la cubierta del *Huáscar.*

No obstante tan trascendental es el combate de Iquique como el que cerca de este puerto, hacia el sur desarrollaron la peruana *Independencia* y la chilena *Covadonga,* en Punta Gruesa. Juan Guillermo More en carta que dirige al comandante Carlos Condell el 14 de junio de 1879 expresa: "... la guerra a que ha sido injustamente provocado mi país y su noble aliada, la República de Bolivia, quizá se prolongue por un tiempo indeterminado,en cuyo caso no es dudoso que el desgraciado comandante de la *Independencia* tenga oportunidad, cualquiera que sea su condición, de provocar a usted y a Chile todo de cuanto es capaz el que nunca faltó a sus deberes ni como caballero ni como patriota". El 21 de mayo el Perú pierde un buque capital de su ya limitada fuerza y simultáneamente a un capitán de primera clase quien cometió sí, aquella vez, un error grave que él decidió pagar con el precio de su vida. Esta decisión es en More inmediata al naufragio de su buque. Lo que un hombre hace es generalmente consecuencia de lo que él decide. More decidió morir cuando perdió su buque. El manifestó al comandante del *Chalaco* cuando era conducido a Arica lo siguiente: "He perdido el buque que la nación me confió, asumo la responsabilidad y pagaré con mi vida el desastre".

Prácticamente al año y algunos días de haber manifestado esto el comandante More, morirá heroicamente en la batalla de Arica el 7 de junio 1880. Era jefe de la batería de la plaza y lo acompañaban más de doscientos tripulantes de la *Independencia,* que con él combatieron en Arica "Hasta quemar el último cartucho".

El cuerpo de Juan Guillermo More yace en la Cripta de los Héroes, Monumento Nacional levantado en el Cementerio General de Lima para albergar los restos de quienes murieron en acción durante la Guerra del Pacífico.

Despejado el 21 de mayo de 1879, de nuestra memoria, otra efeméride naval, también en la veintena surge, aunque remontando dos años atrás, el combate de Pacocha.

El 29 de mayo de 1877, comandaba el monitor *Huáscar* el capitán de fragata Luis Germán Astete. Razones de carácter político, que para el caso no tienen interés, habían desembocado en declarar al *Huáscar* como trasgresor de la ley. Una carta que el almirante inglés Algernon M. de Horsey, comandante y jefe de las fuerzas navales de su majestad británica en el Pacífico, dirigió al *Huáscar* expresaba que: "cualquiera abordaje o ingerencia con los buques británicos o sus propiedades, por el buque revolucionario...*Huáscar* me obligará a tomar posesión de ese buque y entregarlo a la autoridad legal". Se encontraba embarcado de Horsey en la fragata "Shah" con la que navegaba la corbeta "Amethyst"
Días después del virtual ultimatum, responderá Astete, que rechazaba "con tranquilidad pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor almirante que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta la fuerza con que se consuman, sabrá cumplir con deber".

Agredió de Horsey y respondió Astete. La fragata *Shah* de seis mil toneladas de desplazamiento y la corbeta *Amethyst* de dos mil toneladas enfrentaron al buque peruano y sus mil ciento treinta toneladas, ello al márgen de la tecnología superior en el lado británico.

El comando inglés, que reconoció la calidad profesional de su rival, desistió de su empeño y esgrimió en su parte oficial la excusa, frágil, de atribuir al monitor *Huáscar* una velocidad superior a la de diseño del buque.

Luis Germán Astete, marino ejemplar, se haría cargo tres años después, durante los prolegómenos de la ocupación chilena de la situación en el Callao, pues, se desempeñó como jefe político y militar del puerto. En los quehaceres de tal cargo recibió (nótese la analogía del caso que va a narrarse con los acaecimientos de 1877) del comandante chileno Galvarino Riveros, el 21 de

setiembre de 1880 una nota exigiendo la entrega de la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac,* "en el término de 24 horas", agregando luego: "si mañana 22 a las 12:00 no me han entregado los citados buques, se llevará a cabo el bombardeo (de los puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay), sin otra prevención".

Respondió el mismo día el comandante Astete la misiva "es de sentir que teniendo V.S.al frente y en las mismas aguas a los buques peruanos *"Unión", "Rímac"* puede venir a tomarlos, si le acomoda...". Líneas más adelante recomienda Astete: "Honroso sería para VS avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el papel de espectador en el largo espacio de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo".

Cuando el 16 de enero de 1880 Astete debió hundir las naves surtas en la bahía del Callao para que no cayeran en manos del enemigo, él, patriota auténtico no consideró terminada su misión, pues, decidió incorporarse a la resistencia. Dejó su hogar y encargó su familia a su madre política, luego "monta a caballo y se incorpora a las fuerzas de Cáceres".

El 10 de julio de 1883, es decir tras varios años de contínuo batallar en la breñas de Ayacucho, don Luis Germán Astete héroe nacional, murió conduciendo la cuarta división en la batalla de Huamachuco.

En la Cripta de los Héroes, muy cerca a More, Grau, Cáceres, Bolognesi y Elías Aguirre entre otros, descansa el capitán de navío Luis Germán Astete.

Mayo: More y Astete, dos nombres que no deben ser olvidados por nosotros hoy, ni eclipsados por el brillo, auténtico, es cierto de otros hombres mayores muertos ayer, para hacernos fuertes hoy, frente a la amenaza que, paradójicamente viene, esta vez, de adentro.

El Director



Batalla de Lepanto, 7 de octubre 1571.

Grandes batallas navales

Senador
Enrique Chirinos Soto

En la historia de la humanidad, se registran con frecuencia grandes batallas navales que deciden el curso de aquélla. Repasemos algunas.

En la segunda de las guerras médicas -guerras entre persas y griegos, entre Oriente y Occidente-, la batalla de Salamina enfrenta a la flota persa, con ochocientos buques en números redondos, contra la flota griega, principalmente ateniense, que componen menos de cuatrocientos trirremes.

Los navíos griegos -tal había sido el designio táctico de Temístocles, estratega de Atenas- rápidos, ligeros, fáciles de maniobrar, aprovechan los angostos espacios de la bahía de Salamina para embestir, hundir o hacer retroceder a las pesadas embarcaciones persas del rey Jerjes.

Para sostener su plan de ataque, Temístocles había librado una viva discusión con Euribíades, general espartano. Hay un momento en que este último, blandiendo un bastón en la mano, avanza hacia Temístocles como quien está dispuesto a pasar de las palabras a los hechos. Entonces, el ateniense, flemáticamente, le dirige la célebre admonición: "Pega, pero escucha".

Salamina concluye con una aplastante victoria de los griegos. Unida la victoria naval de Salamina a la victoria terrestre de Platea, puede decirse que, en verdad, deciden el destino del mundo entonces conocido. Persia no absorberá a Roma. Oriente no se impondrá a Occidente. En cambio, florece el imperio ateniense en el siglo de Pericles. Cuando Grecia decaiga, a consecuencia de las Guerras del Peleponeso, Roma sucede a Grecia. Una y otra, Grecia y Roma, constituyen en conjunto la civilización greco-romana, que es madre de la civilización judeo-cristiana a la cual pertenecemos.

Iniciada ya la Edad Moderna, cuando hace décadas que los turcos han conquistado Constantinopla, y que Colón ha descubierto América, se libra, en el mar Mediterráneo, frente a la costa griega, la batalla, también decisiva, de Lepanto. La alianza de España, Roma y Venecia se opone a Turquía. La cruz contra la media luna. La flota aliada, fuerte de trescientas naves y con ochenta mil hombres, está al mando de don Juan de Austria, hijo bastardo de Carlos V y hermano de Felipe II. La flota turca, con doscientos cincuenta barcos y

ciento veinte mil hombres, se halla a órdenes de Alí-Bajá.

Los cristianos obtienen la victoria el 7 de octubre de 1571 en toda la línea. Ha sido otro duelo entre Oriente y Occidente, en el que Occidente ha llevado la mejor parte. Europa será cristiana y no mahometana. De Lepanto, Miguel de Cervantes -quien toma parte valerosamente en el combate, y a quien se hiere en el brazo izquierdo– dice que es la más alta ocasión que vieron los siglos pasados y que verán los venideros; y Fernando de Herrera empieza así su himno inmortal: "Cantamos al Señor que en la llanura venció del ancho mar al trace fiero..."

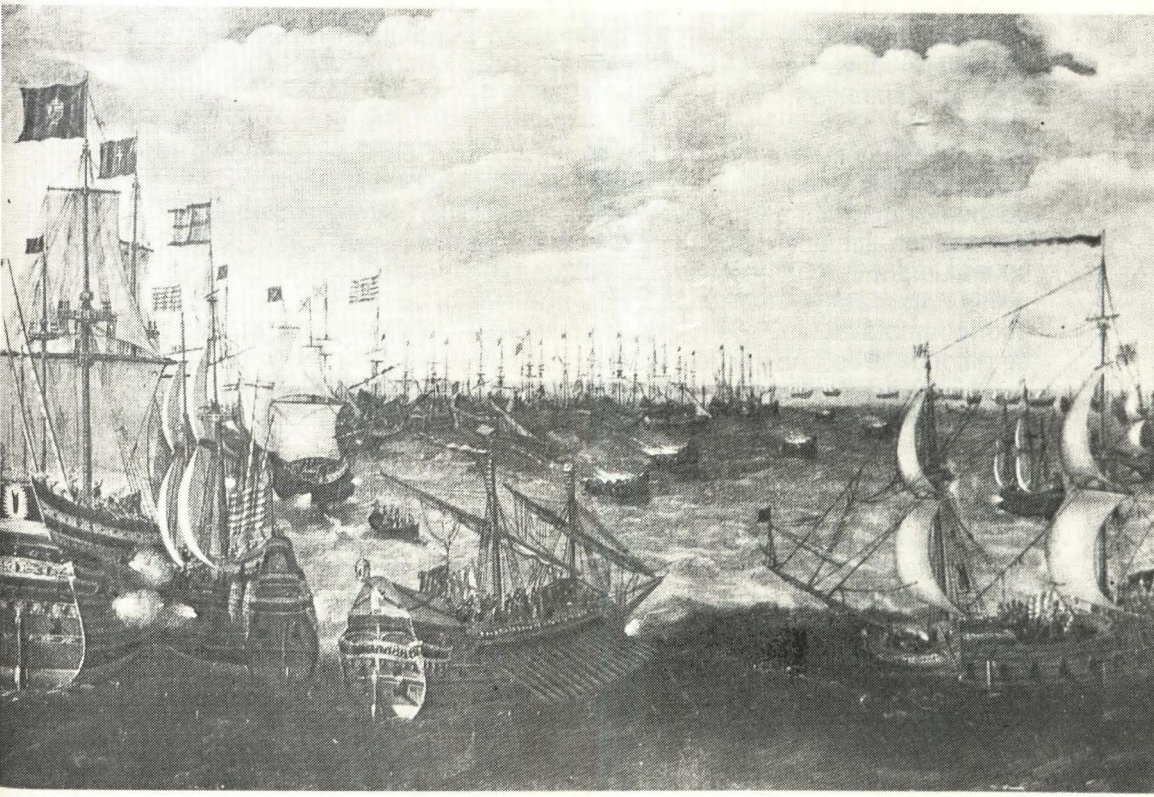
En el mismo reinado de Felipe II, en 1588, éste envía contra la Inglaterra de Isabel I la escuadra a la que, presuntuosamente, apellidó "invencible". A bordo de los pesados galeones españoles –verdaderos transportes– viajan ochenta mil infantes y tres mil caballos. La armada está a órdenes del duque de Medina Sidonia, don Alonso Pérez de Guzmán, quien ni siquiera es marinero sino que tiene que improvisarse como tal.

Los ingleses se llevan uno de los mayores sustos de su historia. Pero una tempestad dispersa a la Armada, momento que, al mando de Drake y de Lord Howard, los ingleses aprovechan para atacar a los españoles y causarles grandes bajas, –repitiendo la táctica de Temístocles en Salamina–. Apenas los restos de la Armada vuelven a la península. Los resultados de tal fracaso son también decisivos, dentro de la civilización occidental. El catolicismo no ha derrotado al protestantismo. España no consigue dominar a Inglaterra; y, por ello mismo, su hegemonía en Europa no será duradera. "Y lo que a todos les quitaste sola –dirá Quevedo a España– te pueden, a ti sola, quitar todos".

En cierto modo, ya en el siglo XIX, Napoleón corre la misma suerte de Felipe II. El emperador quiere invadir a Inglaterra. Dice: "Dadme durante seis horas el dominio del canal de La Mancha, y seré el dueño del Planeta". En verdad, todo lo que necesita es transportar a un ejército precisamente al otro lado del canal. Para ello, imparte instrucciones al almirante Villenueve, quien está al mando de la flota aliada franco-española, para que abandone su refugio cerca de Cádiz, y se enfrente a los ingleses en el estrecho.

El combate de Trafalgar se libra el 21 de octubre de 1805. El almirante inglés es Horacio Nelson –"el hombre más hombre que había en Europa, dice Ortega y Gasset, era el capitán Nelson"—. La flota inglesa cuenta con 26 navíos de línea, además de fragatas y corbetas. La escuadra aliada dispone de 18 navíos de línea franceses y 15 españoles, aparte de fragatas y bergantines.

Nelson lanza la proclama famosa: "Inglaterra espera que cada uno de vosotros cumplirá con su deber". El choque es terrible. Nelson, a bordo del *Victory,* muere en combate, pero alcanza el triunfo. El heroíco almirante español Cosme Churruca, a bordo del *San Juan Nepomuceno,* también muere en combate. Napoleón obtendrá todavía la brillante victoria de Austerliz y muchas



victorias más. Pero su hegemonía sobre Europa tampoco será duradera, por causa de las coaliciones que, infatigable, los ingleses le organizan. La gratitud de Inglaterra a Nelson se testimonia con la plaza Trafalgar, en el corazón de Londres, y con la poderosa columna que allí se levanta en homenaje al amante de Lady Hamilton. Es Trafalgar, ya está en germen Waterloo.

en la guerra mundial de 1914, sólo hay una batalla naval de importancia —sin contar las del Coronel y de las islas Malvinas—: la batalla de Jutlandia o del Skager Rak. La flota alemana, al mando del almirante Reinbold Scheer, se aventura fuera de puerto, y tropieza, a la altura de la península de Jutlandia, con la flota británica al mando del almirante lord John Jellicoe. De éste, ha dicho Winston Churchill, primer lord del Almirantazgo, que es el único hombre, en los dos bandos, que puede perder la guerra en una tarde.

La flota británica cuenta con 28 acorazados, aparte de una muchedumbre de otros navíos. La flota alemana es inferior: 16 acorazados aparte de barcos de menor envergadura. En el combate, los británicos sufren más pérdidas que los alemanes. En cambio, los primeros quedan dueños del campo. Los alemanes se retiran a sus bases de las cuales no volverán a salir hasta que, terminado el conflicto, se dirijan a la base inglesa de Scapa Flow para allí hundirse, en cumplimiento de las severas condiciones del armisticio. En tal sentido, la

batalla de Jutlandia también es decisiva en la medida en que afirma la supremacía naval de Gran Bretaña, refuerza el bloqueo que ésta impone a los imperios centrales y termina por extenuarlos.

En la segunda guerra mundial, en 1941, cuando Rusia todavía no ha sido invadida ni los japoneses ha atacado en Pearl Harbor a los Estados Unidos, cuando Gran Bretaña está sola frente a Adolfo Hitler, el más poderoso de los acorazados alemanes –el *Bismarck*– se hace a la mar. En el Océano Atlántico, se encuentra con una escuadra británica. Un cañonazo del *Bismarck* en la Santa Bárbara del *Hood*, hunde a éste, el mayor de los acorazados británicos –con cuarenta mil toneladas de desplazamiento–. A continuación, el *Bismarck* se retira de la escena y se le pierde la pista por algunos días, hasta que llega la noticia de que aviones británicos torpederos lo han localizado, y lo han sepultado en el fondo del océano.

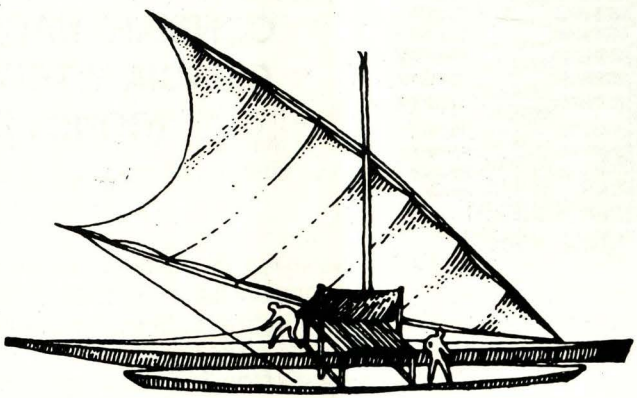
Anteriormente, el acorazado del bolsillo *Graf Spee* había sido gravemente averiado por tres cruceros británicos. Toma refugio en Montevideo. Al salir del puerto, y rodeado por una muy superior escuadra enemiga, el comandante del navío opta por hundirlo, y por hundirse junto con él, honrando así las mejores tradiciones navales. En cualquier caso, está claro que Alemania no puede disputar a Gran Bretaña la supremacía marítima. El acorazado alemán *Von Tirpitz* –gemelo del *Bismarck*– será atacado por aviones británicos y hundido en un fiordo de Noruega. Hitler, como Napoleón, no puede dominar el estrecho por unas horas para transportar su ejército a Inglaterra, a la cual salva, una vez más, su condición de isla.

En el escenario del Océano Pacífico, la batalla de Midway, junio de 1942, es decisiva. Los norteamericanos tienen la ventaja de haber descifrado la clave telegráfica de los japoneses, y de conocer, por lo tanto, con anticipación, los movimientos del enemigo. Esta es una batalla de portaviones en la que las escuadras no se ven sino que se combaten a la distancia. Como dice el historiador británico A.J.P. Taylor, la batalla dura apenas cinco minutos, al cabo de los cuales la supremacía marítima, en ese teatro de operaciones, pasa de manos del Japón -que la tenía desde Pearl Harbor- a manos de los Estados Unidos, que ya no habrán de soltarla.

En el caso que más nos interesa –el del Perú–, la costa es el flanco que siempre hemos ofrecido a la invasión. En el siglo XVI, Francisco Pizarro llega por la costa. En 1820, la expedición libertadora de José de San Martín consigue, por el mar, lo que, en vano, habían intentado los argentinos por tierra y al través del Alto Perú: llegar al virreinato de Lima. Antes de la guerra contra la Confederación Perú–Boliviana, los chilenos hunden sorpresivamente en el Callao, sin declaración formal de hostilidades, a la escuadra de Santa Cruz. a la hora de la Guerra del Pacífico los chilenos tienen que derrotar a Miguel Grau a bordo del *Huáscar* el 8 de octubre de 1879, antes de transportar un soldado hasta el Perú. La guerra se decide en el mar.

No hay gran potencia sin poderío naval. En nuestros días, la Unión Soviética ha desplegado gigantesco esfuerzo para igualar o superar a la norteamericana, aunque no lo ha conseguido, según entiendo, en los esenciales renglones de portaviones y de submarinos atómicos. Pero los buques soviéticos se desplazan en el Mar Báltico, en el Mediterráneo, en el Mar Negro, en el Océano Pacífico y hasta en el Indico, en señal de que la Unión Soviética es una potencia con intereses mundiales.

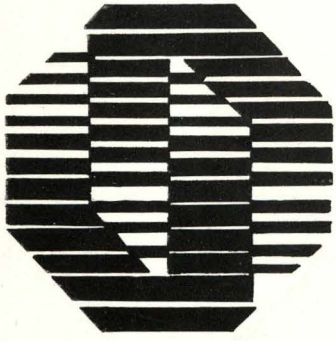
En cuanto al Perú, la historia nos enseña que necesitamos una flota eficaz, tanto para la defensa nacional como para afirmar nuestra presencia y nuestra vigilancia en las doscientas millas del mar de Grau. Honor a nuestra Marina de Guerra. Lo digo como senador de la República y como miembro de la Asociación Nacional Pro-Marina, filial de Arequipa, a quien, por lo demás, la Marina ha distinguido generosamente con su condecoración más alta.



"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS RELACIONES Y TIENDEN AL ENGRANDECIMIENTO COMUN"

Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877





CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"EL OBJETIVO
DEL CONSEJO NACIONAL
DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, ES LOGRAR
UN CAMBIO DE MENTALIDAD EN CUANTO A LA CREACION
Y UTILIZACION DE INNOVACIONES TECNICAS Y EL APROVECHAMIENTO
CIENTIFICO DE LOS RECURSOS PROPIOS,
ASI COMO ESTIMULAR LA CREATIVIDAD DE LA JUVENTUD
NACIONAL Y CREAR UNA GENERACION DE CIENTIFICOS QUE SE VAYA
AMPLIANDO PROGRESIVAMENTE EN
EL PAIS".

La Marina de Guerra y el terrorismo

Monseñor
Ricardo Durand Flórez S.J.

Escribir un artículo relacionado con la Marina de Guerra, no es cosa fácil para quien no es entendido en la materia. Pero pensando en el asunto encuentro un tema que sin pretenderlo la Marina, se ha relacionado con ella, por contar entre sus filas a la Infantería de Marina. Me refiero al terrorismo subversivo, contra el cual en diversas zonas del país, se están enfrentando, en acciones bélicas, si bien no en guerra convencional, en las cuales nada tienen que ver submarinos, corbetas o cruceros, ni tampoco torpedos o cañones.

Los marinos entran en esta lucha dentro de un Comando Conjunto, si bien tengo entendido que responsabilizándose de una zona. Con todo, lo que expresaré puede aplicarse a todas las fuerzas del orden que se enfrentan a la subversión terrorista.

Hace ya varios años que pienso que quienes exponen su vida en este enfrentamiento, no están suficientemente ni orientados ni respaldados por la Constitución, de la cual deben emanar leyes de aplicación práctica, así como normas y directivas.

En efecto, la nueva Constitución ha limitado un tanto los fines de las Fuerzas Armadas, pues le da como "finalidad primordial", el orden externo de "independencia, soberanía e integridad territorial" según el art. 275, pudiendo actuar en el orden interno sólo en "situación de emergencia", según el art. 231, reservado al Presidente de la República, y por un plazo de 60 días.

Evidentemente los legisladores de la Constituyente no pensaron que podrían darse "graves circunstancias que afectan la vida de la Nación", no solamente por pequeños lapsos de dos meses, sino por años. El hecho de que se tengan que prorrogar esos lapsos por años y años indica lo que afirmamos.

Lo mismo puede decirse cuanto que se restringe en el art. 277, como finalidad de las Fuerzas Policiales "mantener el orden interno..." Esto es correcto en circunstancias normales relativas principalmente a la delincuencia y agitación; pero no para el caso de un tipo de acciones bélicas aunque no puedan

escudarse en los acuerdos de Ginebra aquellos cuyas acciones son el asesinato que siembra el terror, medio por el cual pretenden subvertir al país contra el art. 81 de la Constitución. "Polis" etimológicamente es "ciudad", por lo cual la "Policía" se ocupa del orden "civil", de los ciudadanos; pero una guerra interna en lo que toca a las acciones bélicas, no es el campo normal de la Policía.

Añadamos que en los estados de emergencia "Las Fuerzas Armadas asumen el control del orden interno" (art. 321 a) y si bien se añade "cuando lo dispone el Presidente de la República", es lógico que sea así de simple, para la emergencia de 60 días ó más meses; pero no por años. No es razonable dar tal poder por años sin leyes que amparen y orienten a las Fuerzas Armadas, pero leyes basadas en la Constitución, previo estudio exhaustivo de la situación, la coordinación de competencias con las Fuerzas Policiales, y dando a los civiles su parte de responsabilidad. Sobre el punto pienso que está lleno de razón lo que opina el General Sinesio Jarama.

Cuando tenía este artículo preparado oí al Dr. Luis A. Maraví hablar de un plan que me pareció enfocaba la situación en forma de aprovechar la experiencia de estos ya largos años.

Lo fundamental de este artículo es insistir en que el poder legislativo asuma su responsabilidad histórica, estudie la Constitución, y según ello, introduzca modificaciones si fuese imprescindible. De todos modos las Fuerzas Armadas y la Marina de Guerra deben necesariamente contar con un sólido apoyo y orientación, según lo dicho, que creo aun no se da plenamente, como la requiere la expansión del terrorismo subversivo.

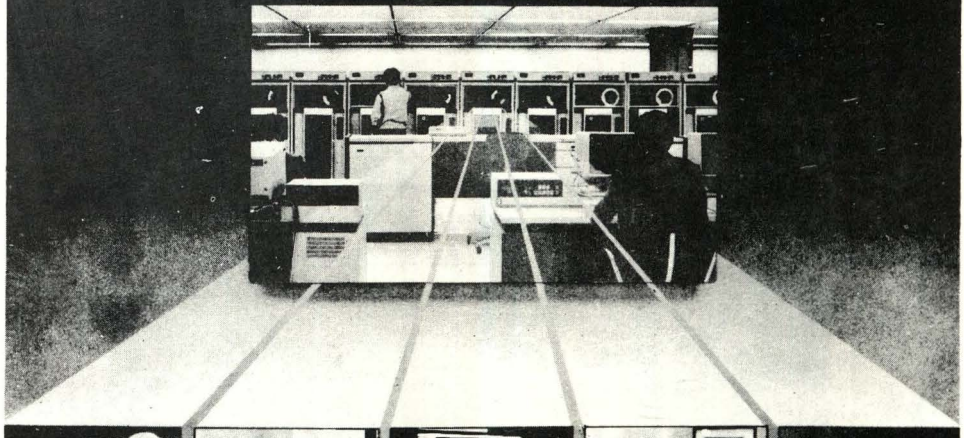
Esta legislación adecuada debe ayudar también en dos puntos importantes: uno el que se reste ocasión a falaces expresiones de los que pretenden poner en el mismo nivel a las Fuerzas del Orden con los subversivos terroristas. Otro punto importante es ayudar a la población campesina, tan duramente golpeada por el terrorismo, y al no haber una legislación adecuada, se encuentra en casos como "zona ocupada". Distintas son las acciones bélicas, a las acciones de tutela y protección. Conozco algunos casos, entre ellos de la Infantería de Marina, en los que realmente no sólo han tutelado al pueblo campesino, sino lo han ayudado en sus siembras, cosechas y mercados.

No es que desee guerra. Me opongo a ella; pero a acciones bélicas ¿con qué otro tipo de acciones se puede responder?

Un aspecto que debe ser muy estudiado y profundizado es el de las acciones de destrucción y muertes aleves. No puede dejar de señalarse y coordinarse competencias y responsabilidades.

Mi saludo a la Marina de Guerra del Perú, que siempre y en todo caso tiene ejemplos que seguir de nobleza, hidalguía, amor a la Patria y amor a Dios, como lo mostró junto con otros el Gran Almirante Don Miguel Grau.

CONECTESE CON NUESTRO COMPUTADOR CENTRAL Y OLVIDESE DE IR AL BANCO





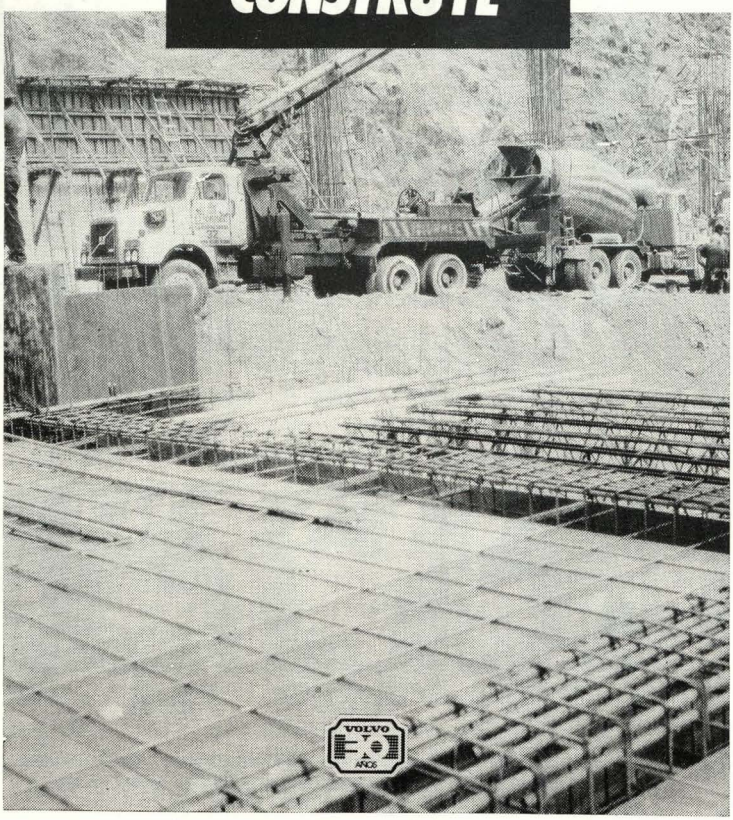
BANCA POR TELEFONO | BANCA POR PC EMPRESARIAL | CAJEROS AUTOMATICOS PARLANTES | BANCA POR PC FAMILIAR | BANCA POR TELEX

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

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

Motivación:
Maslow, Herzberg y Porter-Lawler

Capitán de Navío
Armando Echeandía Luna

Mucho se ha escrito sobre motivación, inclusive en esta revista, empleando indistintamente diferentes teorías para sustentar determinadas políticas. El presente artículo pretende llevar al lector a través de las principales corrientes o teorías, escritas y puestas en práctica, sobre motivación.

En primer lugar, propongamos una definición de motivación, como el proceso de movilizarse uno mismo y a otros a trabajar para el logro de objetivos individuales y colectivos.

La palabra motivación tuvo orígenes semejantes a los de manipulación, es decir, el hacer que se cumplan objetivos presionando a la gente a hacer cosas que realmente no desean hacer, recurriendo para ello a la ambición y deseos de poder del individuo y, también, al miedo. Ejemplos de esta interpretación son encontrados en *El Principe* ,de Macchiavello (1514), y *Power* de Michel Korda (1970).

A pesar de lo que se quiera decir y aceptar, es aún práctica en algunas organizaciones la manipulación, amoralidad y el uso del miedo y presión económica.

La diferencia básica entre manipulación y motivación está en la actitud de la gente, es decir, la motivación asume que la persona posee un complejo conjunto de intereses y aspiraciones que son cambiantes.

Sea como manipulación o como motivación, y antes de identificar estas teorías, la gente sabía perfectamente como influenciar deliberadamente a otros para cumplir tareas; es decir, la conveniencia de satisfacer "necesidades" con recompensas.

Pero, ¿qué es necesidad?

Necesidad es una deficiencia fisiológica o psicológica, percibida por un individuo. Estas necesidades son primarias o fisiológicas (alimento, aire, agua, descanso, sexo) y secundarias o psicológicas (estima, afecto, poder, realización).

Las necesidades motivan a las personas a actuar de determinada manera para lograr satisfacerlas, es decir, definen objetivos. El grado de satisfacción de estas necesidades, obtenido al alcanzar determinado objetivo, condiciona el comportamiento futuro del individuo en situaciones semejantes. En general, las personas tienden a repetir comportamientos asociados con la satisfacción y a evitar aquellos asociados con insatisfacción, un principio conocido como la ley de efectos.

De aquí se puede derivar que la dirección de una organización debe tratar de crear situaciones en las que el individuo perciba que puede satisfacer sus necesidades mediante comportamientos que alcance los objetivos de la organización.

Para esto, la dirección de una organización tiene a la mano ofrecer recompensas.

Recompensa es algo que un individuo percibe como valioso. Dado que las percepciones de cada individuo son diferentes, lo que se considere como recompensa puede variar entre las diferentes personas.

En las recompensas se reconocen dos tipos las intrínsecas y las extrínsecas.

Las intrínsecas se obtienen del propio trabajo, tales como la realización profesional, el reto de determinada tarea, la satisfacción de vencer, saber que el trabajo es útil, poder, etc.

Las recompensas extrínsecas no provienen del trabajo en sí, sino de la organización, tales como sueldo, ascenso, nivel, reconocimiento, beneficios, etc.

Resulta claro que para saber qué recompensas ofrecer, primero hay que conocer las necesidades de los individuos.

En 1943, Abraham Maslow, desarrolló la Teoría de Jerarquía de las Necesidades, agrupando estas necesidades en cinco categorías:

- Fisiológicas (alimento, agua, abrigo, techo, sexo)
- Seguridad (protección contra posibles eventualidades físicas y psicológicas).
- Afiliación (aceptación, pertenencia, afecto, apoyo).
- Estima (respeto de otros, reconocimiento, competencia).
- Auto-realización (realización total, poder, fama).

En ésto no hay mayor mérito ya que muchos otros habían propuesto agrupaciones semejantes; la gran contribución de Maslow estuvo en destacar que existe una jerarquía de estas necesidades en la motivación del individuo, es decir, que las necesidades de nivel inferior requieren ser satisfechas antes de que necesidades de nivel superior puedan motivar a un individuo.

Sin embargo, en esta escala, las necesidades no son enteramente discretas, y una necesidad de escalón superior puede empezar a motivar aún cuando la de escalón precedente no esté totalmente satisfecha, debido al fenómeno conocido como expectativa.

De acuerdo con esta teoría, la persona hambrienta y desnuda procurará primero satisfacer sus necesidades de alimentos y abrigo, y sólo después buscará refugio. Posteriormente, satisfechas estas necesidades básicas, procurará contacto social y ganarse el respeto y afecto de los demás; sólo entonces, tratará de proyectarse hacia su total realización y potencial.

La teoría de Maslow falló, sin embargo, en reconocer la diferencia de las necesidades entre personas; así, en algunos casos, la estima precedía a la afiliación o la auto-realización precedía a una o más de las necesidades propuestas como previas,

Mc Clelland propuso un modelo de motivación agrupando las necesidades de las personas en:

Poder	–	Deseo de influencia en otros.
Logro	–	Proceso de realizar un trabajo hasta su término, con éxito.
Afiliación	–	Relaciones amistosas, compañía y deseos de ayudar.

La interpretación de Mc Clelland podría encontrarse ya contenida en la clasificación de Maslow pero trabaja, en todo caso, a 90 grados de divergencia; es decir, apunta a los objetivos finales, esto es, que las personas se comportan de determinada forma a fin de conseguir poder, sentir que logran o alcanzan algo y sentir que pertenecen.

En 1959, Frederick Herzberg propuso la segunda teoría importante de la motivación: la de los dos factores. Herzberg sostuvo que existen dos grandes grupos de factores: los higiénicos o extrínsecos, relacionados con el medio ambiente en el que se realiza un trabajo; y los motivadores o intrínsecos, relacionados con la naturaleza del trabajo en sí.

Bajo este enfoque, los factores higiénicos producen insatisfacción sólo si no existen o son inadecuados. En caso sean adecuados, no inducen motivación ni dan satisfacción, de ahí el nombre de higiénicos.

Los responsables por motivar a las personas son los factores intrínsecos o

motivadores, entre lo que están aquellos pertenecientes a los niveles de estima y auto-realización de Maslow.

El mérito de la teoría de Herzberg consiste en relievar que el dar a las personas lo llamados factores higiénicos (entre los que se encuentran alimentos, vestido, seguro, sueldo y pensión) no motivan, sólo previenen la insatisfacción. Para motivar, la dirección debe también proveer los motivadores estima y realización, iniciándose en muchas organizaciones la técnica de "enriquecer el puesto"; es decir, rediseñarlo y ampliarlo para dar mayor reto, autonomía, variedad, responsabilidad y autoridad.

La tercera gran teoría de motivación, propuesta por Porter y Lawler, reúne en un solo cuerpo la teoría de expectativas y la teoría de equidad.

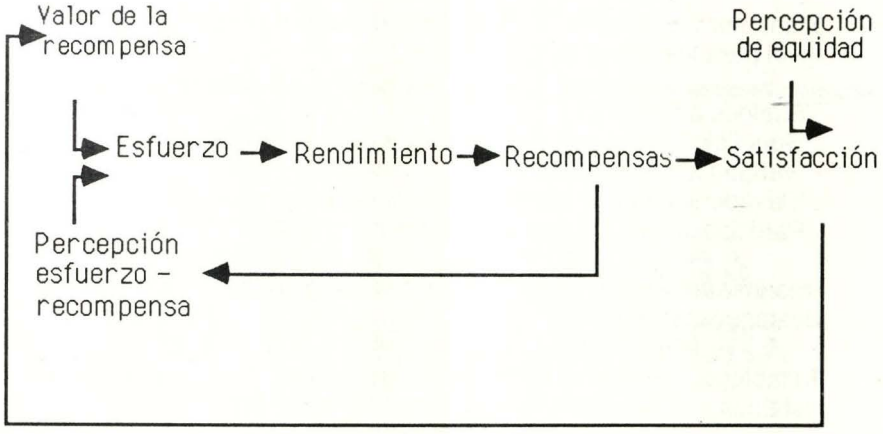
La teoría de expectativas, originalmente propuesta por Víctor Vroom (1964) se basa en que la existencia de una necesidad no es suficiente para motivar a una persona hacia un objetivo; la persona debe, además, confiar o tener la expectativa de que este comportamiento llevará a la satisfacción de sus necesidades.

En este contexto, la persona valora y compara la cantidad de esfuerzo desplegado y el rendimiento o logro de objetivos; luego, está la expectativa que se obtendrá una recompensa proveniente de un determinado nivel de desempeño y, finalmente, está la expectativa del valor de esa recompensa en el sentido de la satisfacción o insatisfacción que acarrea.

		Expectativa		Expectativa	Valor de
Motivación	=	que el rendimiento	X	que resultará en	X la recompensa.
		es posible		una recompensa	

La teoría de la equidad sostiene que las personas determinan la relación entre recompensa recibida y esfuerzo desplegado, y comparan esta relación con aquella de otras personas realizando trabajos similares. En caso las personas perciben que existe un desbalance en la equidad, buscarán reducir la diferencia reduciendo el esfuerzo o procurando otra actividad.

El modelo de Porter y Lawler (1968) incorpora ambas teorías, la de expectativas y la de equidad y trabaja con cinco variables: esfuerzo, percepción, rendimiento, recompensas y satisfacción.



De esta forma, concluye que el rendimiento lleva a la satisfacción sólo si se perciben recompensas que satisfagan necesidades y que existe equidad en la relación esfuerzo-recompensa.

¿Qué podemos concluir con esta presentación de las tres grandes teorías sobre motivación?

- Que las personas realizan un trabajo o actividad motivados por la satisfacción de necesidades.
- Que las necesidades no son iguales para todas las personas.
- Que, por tanto, las recompensas no pueden ser iguales.
- Que hay necesidades que motivan y otras que simplemente impiden la desmotivación
- Que los motivadores pertenecen o provienen de la organización misma.
- Que las personas perciben si el esfuerzo desplegado permitirá conseguir una satisfacción de necesidades (recompensas).
- Que las personas perciben si hay equidad en la obtención de estas recompensas.

¿Y qué puede hacer una organización para motivar a su personal?

- Dar más énfasis en los motivadores intrínsecos mediante medidas que realcen los factores de estima y realización :

  . Reconocimiento a la permanencia en la organización.
  . Reconocimiento de méritos y trabajos sobresalientes.
  . Oportunidades para la realización profesional y el perfeccionamiento.
  . Selección de los más capaces mediante un proceso justo de promoción.
  . Mayor nivel de responsabilidad y autoridad.
  . Una proyección o línea de carrera atractiva en lo profesional.

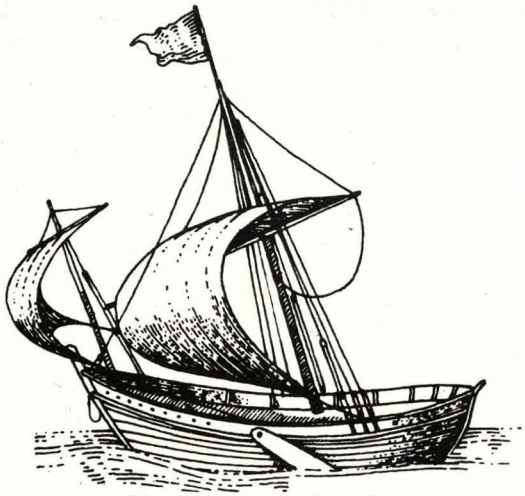
- Mantener un conjunto de factores extrínsecos (higiénicos) en un alto nivel para impedir la desmotivación :

  . Sueldos adecuados
  . Beneficios sociales, de bienestar y seguridad adecuados y que se vengan a comportar en un cuasi-dinero.
  . Elevado espíritu de cuerpo y compañerismo.
  . Participación de los logros y esfuerzos grupales.

- Imprimir una nueva política de verdadera igualdad de oportunidades y destaques de méritos.

- Establecer y mantener "reglas de juegos" claras, justas, transparentes y estables.

- Tomar conciencia de que el "capital humano" es de la mayor importancia en la organización.



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

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

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

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

Oficina Principal:

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

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

DEL TRABAJADOR MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

El Reglamento de capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, en su Art. D-010102 señala que el trabajador marítimo o fluvial, es la persona que desempeña faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga de naves mercantes, de muelle a nave o viceversa, en los puertos de la República.

Estos trabajadores se enceuntran bajo la jurisdicción de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo que determina el número de titulares, postulantes y suplentes, garantizando de este modo el normal desenvolvimiento de las operaciones de carga y descarga.

La denominación que designa a estos trabajadores corresponde a las tareas que realizan:

ESTIBADORES.- Son los encargados de la manipulación de la carga del muelle al buque y viceversa.

MANIOBRISTAS.- Distribuyen el material para el manipuleo de la carga (estrobos-chinguillos-redes y otros); y, preparan y acomodan las plumas y aparejos, aperturan y cierran escotillas.

TRABAJADORES.- Confeccionan las notas de taya en la descarga, embarque o movilizaciones, la misma que debe contener la información sobre cantidad, condición y características de bultos movilizados.

PARIHUELEROS/VAGONETEROS.- Tienen como función principal la de manipular parihuelas vacias, colocándolas en muro o muelle para ser llevadas a bordo del buque para la descarga. Los Vagoneteros, prestan servicios como ayudantes de los tractoristas para acercar las vagonetas vacías al costado de la nave; una vez cargadas se dirigen al almacén recogiendo los bultos que hayan caído en el trayecto.

DE RIBERA.- Son los que acarrean el material de trabajo desde los pañoles hasta el costado de la nave y viceversa. Asimismo, realizan labores de vigilancia como guardián de escala en cubierta de proa y popa y en bodegas.

LANCHEROS.- Se encargan de recepcionar la carga de los muellanos o estibadores y de trasladar los lanchones del muelle al buque o viceversa para el embarque o descarga según el caso.

MUELLANOS.- Realizan labores en tierra o muelle cargando o descargando en forma conjunta con los lancheros.

CARREROS.- Efectúan sus tareas en muro o muelle o en los almacenes de terminal, se encargan de manipular la mercadería de los vehículos que ingresan al terminal.

Salud, stress y trabajo en el medio naval (Primera Parte)

Capitán de Fragata S.N. (M.C.)
James Gutiérrez Tudela

Salud

Hablar de salud es hacerlo de un vocablo que tiene múltiples definiciones ya que se ha polemizado mucho en torno a la misma. Así existe una idealista que la define como el estado de completo bienestar físico, mental y social y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. Una definición epidemiológica más bien afirma que es el equilibrio entre el individuo y su medio ambiente cultural (físico y biológico). Una tercera definición es la fisiológica que la define como el estado de equilibrio funcional que se traduce por un silencio orgánico. Aunque la primera definición es el ideal a que tiende la humanidad y por lo mismo es la aceptada e incorporada en la Constitución de la Organización Mundial de la Salud ya que en la mayoría de los países se hace hincapié en los aspectos físicos y mentales de esa definición, conceptualmente hablando la salud puede enfocarse como una operación tripartita en donde confluyen el individuo, la medicina y la institución o sociedad en el medio social y el personal naval, la sanidad naval y la Marina de Guerra en el medio naval tal como se esquematiza en la figura nº 1.

Sabiendo que una de las misiones de la Medicina naval es el cuidado de la salud del personal naval así como el asegurar una óptima condición física y síquica en ese personal, por intermedio de su organismo técnico directriz, la Sanidad naval, debe suministrar toda la medicina preventiva y curativa necesaria para mantener tal fin en el campo del bienestar físico y mental, horizonte propio de la Medicina naval ya que el social escapa del ámbito de la misma y es esta medicina, disciplina eminentemente científica, la encargada de crear salud o al menos de disminuir la enfermedad en el medio naval y como tal sus logros presentes y futuros son probablemente infinitos aún cuando la capacidad del individuo y la institución para obtener progresos o avances sea oficiales de Sanidad naval comprometidos con su institución y preocupados en llevar adelante programas de asistencia, educación e investigación médico navales.

En este contexto existen una serie de factores o eventos condicionantes o predisponentes que alteran ese estado de equilibrio y normalidad orgánica, funcional y síquica del ser humano. La interrelación y los efectos que producen esos factores dan lugar a la enfermedad, cuya concepción como un fenómeno vinculado o derivado del trabajo es muy antigua y se confunde en sus orígenes con la propia actividad médica. En la actualidad está fuera de toda duda la interrelación salud-enfermedad-trabajo y corresponde a los investigadores e institutos de investigación en el medio naval desarrollar protocolos y analizar estructural y específicamente los riesgos laborales del personal naval que trabaja. De esta manera la Medicina Ocupacional en la Marina de Guerra debe prevenir todo daño causado a la salud del personal naval que trabaja por las condiciones del mismo, protegerlos en su unidad o dependencia contra los riesgos resultantes de la existencia de agentes nocivos a su salud y colocar y mantener al personal naval en una especialidad o calificación acorde con su aptitud o capacidad sicofísica, definiéndose ésta, como la posibilidad de realizar trabajo por la acción coordinada e integrada de una variedad de funciones, principalmente procesos generadores de energía, actividad neuromuscular y factores sicológicos.

De igual modo, la Medicina del Trabajo en el medio naval debe conocer la prevalencia de los riesgos a los que se encuentra expuesta la población naval que trabaja, entendiéndose por riesgo como la probabilidad de que ocurra un daño o fenómeno indeseado es decir la proximidad o contingencia de los mismos y por riesgo laboral, el conjunto de factores físicos, síquicos, químicos, ambientales, sociales y culturales que actúan sobre el individuo o el personal. Estos riesgos pueden ser riesgos del ambiente o microclima de trabajo, riesgos contaminantes, factores de inseguridad, sobrecarga muscular, sobrecarga mental y otros. En consecuencia, factor de riesgo de un daño es todo factor, característica o circunstancia que va acompañado de un aumento de la probabilidad o riesgo de que ese fenómeno indeseado ocurra sin prejuzgar si el factor en cuestión es o no una de las causas del mismo, aun cuando su identificación haya sido motivada por una sospecha de causalidad. Justamente uno de esos factores que condicionan, causan o agravan muchos trastornos o enfermedades es el stress y sin duda alguna, la gran mayoría de esas afecciones que hoy son estudiadas dentro del ámbito de la Medicina ocupacional tienen una íntima correlación con el stress, cuyos alcances e implicancias en el medio naval y en el personal naval que labora serán expuestos y analizados con el mayor criterio y aproximación objetivos.

Stress

En la literatura médica al igual que stress existen muchos términos de expresión inglesa para referirse a hechos fisiológicos, bioquímicos o clínicos que son de traducción prácticamente imposible. Tal es el caso de shock, turnover, flapping, shunt, feedback, squeeze, clubbing, bends, etc. que se usan sin mayor objeción. El término stress se ha usado tanto durante los últimos tiempos dentro y fuera de la Medicina que no es lo mismo que tensión nerviosa aunque para algunos es un estado de tensión alta o presión que resulta de un accidente o injuria corporal o una reacción sicológica de

respuesta emocional aumentada. El concepto de stress nace de la necesidad de adaptarse al medio ambiente en que vive el individuo y es el estado que coloca al sujeto frente a un requerimiento constante sea físico o síquico y que moviliza en uno u otro sentido el organismo en conjunto.

Aun cuando se conocen las consecuencias del stress más precisamente que la definición del mismo, se puede definir como la suma de las respuestas a estimulaciones de distinta naturaleza que actúan sobre el organismo o puede considerarse también como la respuesta del cuerpo a cualquier evento real o imaginado que se percibe como una exigencia de respuesta adaptativa y/o productora de esfuerzo. De esta forma el organismo es desviado de su equilibrio y normalidad orgánica, funcional y síquica por un agente cualquiera que lo estimule. Esto nos permite diferenciar entre stress –la respuesta adaptativa mediatizada internamente– y causantes de stress –los estímulos (los llamados estresantes o "stressors"). Bajo este concepto se agrupan las cargas físicas, químicas (o bioquímicas), síquicas y sociales que pueden afectar al organismo; es decir los agentes que provocan el stress pueden ser de diversa naturaleza, siendo en conjunto los dos últimos (agentes estresantes sicosociales) los que tienen mayor relación con el trabajo y cuya importancia actualmente es reconocida por la inmensa mayoría de médicos.

Las reacciones de stress son naturales y hasta necesarias para la propia vida; sin embargo, bajo algunas circunstancias ellas pueden tornarse perjudiciales para el funcionamiento del ser humano. Si se conceptúa el estado de stress como una función vital se tiene que aceptar que existe uno de carácter fisiológico, compatible con la condición de sano, que hasta cierto punto resulta beneficioso ya que puede estimular acción y otro tipo de stress que cursa en la enfermedad y que constituye uno de los mecanismos iniciales de ella. En Medicina clínica, Siquiatría y Medicina ocupacional se emplea el término stress tal cual lo definió y describió Hans Selye (1907-1982), es decir como una condición patológica. Este fisiólogo canadiense denominó stress al conjunto de reacciones que un organismo desarrolla al ser sometido a una situación que exige un esfuerzo para poder adaptarse. Aun cuando Selye circunscribió la fenomenología del stress patológico dentro del estrecho margen de la función hipofisoadrenal, actualmente se sabe que en ese estado (al igual que en el stress fisiológico) es toda la función homeostática del organismo la que está en actividad o sea sus mecanismos pueden implicar los sistemas endocrino, reproductivo, metabólico, cardiovascular, inmune y gastrointestinal entre otros.

Selye pudo percibir en estudios y ensayos que, así como los objetos mecánicos se deforman cuando son sometidos a una tensión más allá de los límites de su elasticidad, cuando un organismo es sometido a estímulos que amenazan su homeostasis, tiende a reaccionar con un conjunto de respuestas específicas que constituyen un síndrome y que se desencadena en forma independiente de la naturaleza del estímulo (a lo que denominó stress). Además el decía que "todo lo que causa stress hace peligrar la vida a menos que se encuentre una respuesta de adaptación adecuada; inversamente, todo lo que hace peligrar la vida causa stress y respuesta de adaptación". A esta

última le dio el nombre de síndrome general de adaptación que no es sinónimo de stress. El síndrome puede definirse como la suma de todas las reacciones sistémáticas inespecíficas que ocurren en el organismo, que sólo se producen con ocasión del stress y que le aseguran una exposición larga y continuada al mismo. Comprende 3 fases distintas (1) el estadío de reacción de alarma; (2) el estadío de resistencia y (3) el estadío de extenuación o agotamiento.

La reacción de alarma corresponde a la reacción de emergencia de Walter Cannon (1871-1945), fisiólogo norteamericano responsable del desarrollo de la noción de homeostasis. El percibió que cuando un animal era sometido a estímulos amenazadores de la homeostasis como miedo, hambre, dolor y rabia, presentaba una reacción de emergencia por la cual el organismo se preparaba para luchar o huir (*fight or flight*). La reacción de alarma es, por lo tanto, la suma de todos los fenómenos sistémicos específicos conocidos y revelados por exposición súbita a estímulos a los cuales el organismo es cualitativa o cuantitativamente adaptado. A esta fase sigue la de resistencia, cuando el agente estresante mantiene su acción y la mayor parte de las manifestaciones características de la reacción de alarma desaparecen. La tercera fase, la de agotamiento, representa muchas veces una falla de los mecanismos de adaptación pues aun un organismo altamente adaptado definitivamente no puede mantenerse por si mismo en la etapa de resistencia. Si la exposición a las condiciones anormales continúa, la adaptación falla y las manifestaciones caracterísiticas de la reacción de alarma reaparecen desarrollándose esta tercera fase. El síndrome general de adaptación nunca ocurre en su forma pura sino siempre se complica y modifica por acciones específicas superimpuestas de los agentes estresantes expuestos. Selye había cimentado sus hipótesis mediante ensayos con animales, pudiendo demostrar tanto en el estadío de reacción de alarma como en los de resistencia y extenuación o agotamiento alteraciones humorales y morfológicas sobre todo a nivel de la médula adrenal.

Stress y enfermedad

Las reacciones de stress son, en consecuencia, el resultado de esfuerzos de adaptación. No obstante, si la reacción al estímulo agresor es muy intensa, o si el agente estresante es muy potente y/o prolongado, podrá producirse como consecuencia enfermedad o una mayor predisposición para el desarrollo de la misma. Muchas enfermedades orgánicas son causadas o agravadas por el stress incluyendo úlcera gastroduodenal, colon irritable, hipertensión arterial, cardiopatía coronaria o ateroesclerótica, cefalea tensional y migraña entre otras, en las cuales existe en forma notoria un componente de esfuerzo de adaptación, independiente de si el agente estresante es físico, químico, síquico o social. Cuando predomina el síquico esto da lugar a la enfermedad sicosomática como la úlcera gastroduodenal y la hipertensión arterial.

El tracto gastrointestinal es sensitivo a cualquier clase de stress, sin embargo el mecanismo por el cual el stress mediooambiental contribuye a la enfermedad ulcerosa no es claro aunque los factores emocionales juegan un rol más

significativo en la úlcera duodenal que la gástrica. Ciertas emociones tales como hostilidad, resentimiento, culpabilidad y frustración se han asociado con acidez gástrica incrementada. También la ansiedad causaría secresión ácida aumentada lo cual conduciría a ulceración y síntomas consiguientes, aunque no se ha demostrado que la ansiedad relacionada al stress, altas tasas de secresión ácida y úlcera ocurran simultáneamente en los mismos pacientes. Además se conoce una variedad de estímulos estresantes que inducen ulceración del tracto gastrointestinal. Entre estos: stress físico agudo tal como el inducido por quemaduras, cirugía, trauma, shock, cambios agudos de temperatura, fracturas, etc.

En relación a la hipertensión arterial, las situaciones o emociones estresantes tales como temor, ira y ansiedad están asociadas a cambios de la tensión arterial resultando en incremento de la misma. Igualmente se ha demostrado en forma fehaciente que el stress emocional puede acompañarse de cambios en la frecuencia del pulso, del débito cardiaco, de la resistencia vascular periférica y de la presión sanguínea. También se ha sugerido, según algunos estudios, ciertas diferencias intrigantes entre los sexos: los hombres parece que generalmente son "reactores a presión" mientras que muchas mujeres parece que son "reactores a frecuencia cardiaca", lo que significa que en ellas la tensión arterial no cambia mucho cuando se encuentran en un estado de stress, cosa que sí ocurre con la frecuencia cardiaca. Por otro lado la mayor parte de pacientes hipertensos del sexo masculino son de personalidad o temperamento tipo A, caracterizado por un sentido exagerado de la urgencia del tiempo, fuerte sensación de velocidad en el trabajo y gran responsabilidad en él, hablar en voz alta y aceleradamente, tendencia a la hostilidad, urgencia en el manejo y competencia verbal.

La frecuencia de enfermedad cardiaca arterioesclerótica o coronaria aumenta en presencia de factores de riesgo como el stress y tipo de personalidad, esto es que ambos factores puede ser implicados en la patogénesis de ese trastorno siendo más relevante para el desarrollo de angina de pecho que para infarto de miocardio agudo, de tal forma que la eliminación o modificación de esos factores en una población parece disminuir la incidencia de complicaciones ateroescleróticas como las cardiopatías coronarias antes mencionadas. En cuanto a la personalidad, algunas investigaciones indican que los sujetos caracterizados como tipo A están más propensos a la enfermedad coronaria que el tipo opuesto (tipo B). Efectivamente las personas tipo A tienen el doble de incidencia general de enfermedad cardiaca coronaria en el estudio poblacional llevado a cabo en Framingham (E.U.N.A.), lo que confirma, aunque no en todo, desde el punto de vista epidemiológico un patrón de comportamiento tipo A, personalidad que juega un rol en arterioesclerosis coronaria.Para otros, sin embargo, no todos los tipos A están en riesgo primario sino sólo aquellos con una historia familiar de enfermedad cardiovascular. Si al stress emocional y al tipo de personalidad se agregan factores de riesgo como hipertensión arterial u otros (hiperlipidemia o dislipidemia, diabetes mellitus, hábito de fumar, obesidad e inactividad física) va a aumentar el riesgo de incidencia de cardiopatía isquémica en un grupo de personas. Cabe mencionar también que este trastorno se ha encontrado con mayor probabilidad, según criterios

electrocardiográficos y de angiografía coronaria, en un grupo de pacientes con ansiedad y depresión lo que sugiere que estos trastornos mentales al estar asociados al stress pueden estarlo con el proceso ateroesclerótico.

Igualmente los trastornos mentales son influenciados por el stress. Ellos emergen por la interacción de una personalidad predispuesta y las causas de stress que se le imponen, siendo una falla en la capacidad de adaptarse al stress de la vida uno de los factores precipitantes más comunes que inician de manera súbita o aguda un trastorno siquiátrico. Sin duda todos tenemos esferas sicológicas vulnerables al stress, no importa cuan saludable parezca ser nuestra adaptación. Si las experiencias del individuo tocan estas áreas y el grado de su naturaleza angustiante excede a la capacidad de la persona para manejar dichas tensiones por medio de métodos de adaptación saludables, el individuo se verá obligado a enfrentar dichas tensiones con métodos neuróticos o sicóticos. No obstante es incorrecto considerar que el stress por sí solo es el factor que precipita los desórdenes mentales, pues tiene que tratarse de un stress particular y quizás en un momento determinado. Así también se ha encontrado una relación entre los "stressors" o agentes stresantes sociales (estado conyugal, responsabilidad paterna, trabajo, actividad financiera, etc.) y los desórdenes siquiátricos en un grupo poblacional, es decir eventos estresantes de la vida también se asocian con estado siquiátrico alterado y cuanto más grande es el stress más grande es el riesgo siquiátrico sin relación al estado socioeconómico. Esos agentes estresantes sociales corrientes tienen asociación significativamente algo frecuente con síntomas depresivos aunque son sólo uno de un número de factores que influencian la depresión.

Cuantificación del stress

Aún cuando el stress continúa siendo difícil de diagnosticar y de cuantificar, los fisiólogos, clínicos y siquiatras, en su afán de investigación, han procurado obtener datos útiles mediante estudios experimentales de niveles hormonales sanguíneos y urinarios, test sicológicos y determinación de funciones vitales que permitan hacer la medición y evaluación del stress medioambiental y su relación con un proceso patológico. Como el stress no siempre puede determinarse cuantitativamente con facilidad es muy importane disponer de un medio para establecer si la persona está o no con esta respuesta adaptativa. Sería ingenuo pensar en unidades de stress como se piensa en unidades de calor, peso o longitud. Igualmente un factor estresante no se podría medir objetivamente como el peso y la temperatura.

Las hormonas contrarreguladoras o sea antagonistas de la insulina como el glucagón, cortisol, catecolaminas y somatotrofina se segregan durante muchos tipos de stress por lo que se les llama también hormonas del stress. Ellas normalmente activan las vías catabólicas como la glucogenolisis, gluconeogénesis, proteolisis, lipólisis y cetogénesis. También la hormona antidiurética o arginina-vasopresina se secreta en dichos estados. Desde hace mucho tiempo se conoce que se produce un incremento en el gasto de aquellos

constituyentes urinarios particularmente representativos de la actividad de la corteza adrenal habiéndose establecido una estrecha correlación entre el nivel de 17-hidroxicorticoides de la sangre y la orina y la intensidad de un afecto desagradable cualquiera que sea su cualidad. Igualmente se ha encontrado que los sujetos expuestos a condiciones de stress o con el stress de los experimentos tienen un incremento en el valor de 17-ketoesteroides y asociada a esta respuesta también hay una disminución en la cuenta linfocitaria sanguínea (linfopenia) y en el número de eosinófilos (eosinopenia).

En una prueba para determinar la excreción urinaria de 17-ketoesteroides como una medida del stress se ha cuantificado esta sustancia en pilotos británicos durante 6 ó 7 horas de vuelo encontrándose un aumento del mismo esteroide sobre el promedio a tal nivel que fue juzgado casi significativo. Un estudio similar se llevó a cabo en postulantes norteamericanos al servicio naval en submarinos donde se midió la producción urinaria de 17-ketoesteroides durante dos situaciones estresantes: una síquica y otra física. La primera consistió en la aplicación de un test de personalidad y otro de clasificación y la segunda consistió en la realización de escape desde una campana a 12 pies de profundidad y del tanque de entrenamiento de escape de 18 a 50 pies de profundidad. Se tomaron muestras urinarias al levantarse, 15 minutos antes y 15 minutos después de las pruebas y 2 horas después de finalizado el stress, habiéndose encontrado que los 17-ketoesteroides aumentaron significativamente sobre las muestras basales durante ambos tipos de situaciones con un valor más grande durante el stress físico que durante el síquico. De igual modo, al hacer un muestreo automático de sangre (supervisión húmeda de Holter) en sujetos ambulatorios para determinar los niveles de catecolaminas durante varias actividades, los investigadores han demostrado el impacto del stress medioambiental encontrando niveles extremadamente bajos en los momentos de descanso y niveles máximos durante discursos en públicos o procedimientos dentales.

Desde el punto de vista bioquímico y gracias a la tecnología moderna se ha podido clarificar cómo varias sustancias neuroactivas tales como el ácido gamma aminobutírico, serotonina y endorfinas y encefalinas afectan la percepción y las respuestas fisiológicas al estímulo medioambiental. Las endorfinas y encefalinas son péptidos opioides endógenos secretados por la hipófisis anterior que también pueden tener un rol en las enfermedades estresantes. La secreción aumentada de beta endorfina y beta lipotropina acompaña los niveles incrementados de la hormona adrenocórticotrofina y del cortisol como parte de la respuesta al stress aunque los órganos blancos para la acción de las primeras sustancias no se conocen. Finalmente, recientes trabajos de investigación sugieren que el stress emocional puede acompañarse por cambios en los niveles de lípidos sanguíneos dando origen a una hiperlipoproteinemia secundaria como desorden subyacente debido a un mecanismo de secreción incrementada y catabolismo disminuido de las lipoproteínas de muy baja densidad.

Así también desde hace mucho tiempo se evalúa la situación del stress síquico mediante test especiales que miden el índice del estado sicológico del sujeto

cuantificándose en escalas el grado de ansiedad, depresión o cualquier otro trastorno neurótico. Uno de ellos es justamente el Inventario de personalidad multifásico de Minnesota (E.U.N.A.) que se usa para determinar las características de la personalidad del sujeto o paciente y detectar así la presencia o ausencia de sicopatología. Las subescalas de esta prueba proveen índices de los niveles de ansiedad y depresión de la persona así como rasgos de carácter y como ya se ha mencionado evidencia de sicopatología.

Un signo fisiológico cuantificable del stress es la presión sanguínea o tensión arterial que puede ser estudiada mediante diversas técnicas como el monitoreo computarizado. Así al estudiar minuto a minuto los cambios en la presión sanguínea y en la frecuencia cardiaca se ha encontrado que la tensión arterial media sube hasta un 50% un minuto después que el sujeto empieza a hablar. Por otro lado, si se registra la presión sanguínea en el interior de una cámara hiperbárica donde la presión ambiental es elevada, la tensión arterial se registrará al mismo nivel como aquella encontrada a nivel del mar. Tanto en el agua como en la cámara hiperbárica muchos buzos están sujetos a stress emocional que pueden alterar sus cifras tensionales por lo que las mediciones de hipertensión arterial encontradas en exposiciones hiperbáricas pueden ser inducidas por el stress.

Ultimamente al medir y evaluar la reactividad del corazón frente al stress los estudios en animales dejan poca duda de que esta respuesta adaptativa puede inducir cambios en la fisiología cardiovascular y promover mecanismos fisiopatológicos. Los investigadores han demostrado también una mayor incidencia de lesiones en la capa íntima arterial de monos que se hallan en medios ambientes muy estresantes comparados con aquellos en bajos ambientes de stress y subsecuentemente se ha encontrado una diferencia del doble en el grado de ateroesclerosis en los reactores altos cuando se les comparó con los reactores bajos lo que sugiere la importancia y el impacto del medio ambiente estresante sobre el proceso arterial degenerativo.

En la práctica humana se ha medido el impacto del stress mental desde el punto de vista clínico determinando la calidad y cantidad de reactividad de un sistema dado a un factor estresante controlado y como se ha demostrado que es la presión sanguínea la que determina el riesgo de daño futuro en el órgano blanco, últimamente se ha desarrollado en E.U.N.A. un sistema no invasivo para la evaluación de los factores hemodinámicos responsables de la hipertensión arterial. Durante este examen, se monitorizan las respuestas hemodinámicas del paciente a tareas físicas y mentalmente estresantes por medio de una unidad de presión oscilométrica, un sistema cardiográfico de impedancia, electrocardiografía y fonocardiografía en forma simultánea. El sistema es efectivo para detectar a aquellos que reaccionan inapropiadamente al stress mental y provee un método para identificar individuos que están en riesgo antes que el daño en el órgano blanco resulte irreversible y clarifica también los mecanismos hemodinámicos responsables de la hipertensión en un paciente dado. Los tipos de reactividad encontrados en este test de stress son tres: a) reactores a gosto cardiaco cuando la presión sanguínea puede

aumentar exclusivamente por el gasto cardiaco mientras la resistencia sistémica total permanece incambiable o aun cae ligeramente; b) reactores vasoconstrictivos cuando la presión sanguínea puede elevarse exclusivamente a través de la vasoconstricción con gasto cardiaco incambiable o bajo y c) reactores combinados cuando ambos mecanismos contribuyen a elevar la presión sanguínea.

Bibliografía

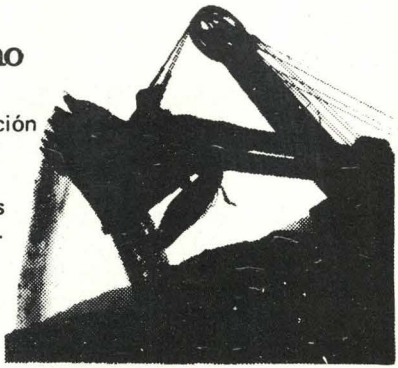
1. Alleyne, G.O., "La salud y el desarrollo" *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana*, 1983, vol. 94 (4), pp. 315-324.
2. Badía M., R., "Salud ocupacional y riesgos laborales" *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana*, 1985, vol. 98, pp. 20-33.
3. Braunwald, E. et al, *Harrison's Principles of Internal Medicine*. McGraw-Hill Book Company 1987, 11ª edición, vol. II.
4. Eliot, R. y H. Morales-Ballejo, "Stress and the Heart: Measuring and Evaluating Reactivity" *Hospimedica,* 1988, vol. VI (nº 3), pp. 55-63.
5. Flynn, P.A., "The influence of medical considerations on modern naval warfare" *Proceedings*, 1977, nº 891, pp. 170-185.
6. Ilfed, F., "Current social stressors and symptons of depresion" *American Journal of Psychiatry*, 1977,vol. 134 (2), pp. 161-166.
7. Jenkins, C., "Recent evidence supporting psychologic and social risk factors for coronary disease" *The New England Journal of Medicine*, 1976, vol. 294 (18), pp. 987-994.
8. Kangilasky, J., "Type A' personalities in men 'mellowed' by beta blockers" *JAMA* , 1982, vol. 247 (20), pp. 2759-2773.
9. Kannel, W., "Cardiovascular risk factors and 'Preventive management" *Hospital Practice*, 1987, vol. 22 (10), pp. 119-136.
10. Kolb, L.C. y H.K. Brodie, *Siquiatría Clínica*. Interamericana 1985, 10ª Ed.
11. Peters, M.N. y Ch.T. Richardson, "Stressful life events, acid hypersecretion, and ulcer disease" *Gastroenterology*, 1983, vol. 84, pp. 114-118.
12. Plaut, R., "Análisis de riesgo. Alcance y limitaciones para el administrador de salud" *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana*, 1984, vol. 96, pp. 296-306.
13. Reitsma, W.D. *Aterosclerosis*, Editorial El Manual Moderno S.A. 1979, vol. 2.
14. Rodrigues, A.L., "Stress y trabajo" *Diálogo Médico*, 1988, vol. 5, pp. 20-23.
15. Romero, E. *Patología General y Fisiopatología*, Editorial Alhambra S.A. 1970, 3ª Ed., t. 2.

Creemos en el Perú

Lo que todo peruano debe saber

El beneficio del país es preocupación de la gente de Southern Perú.

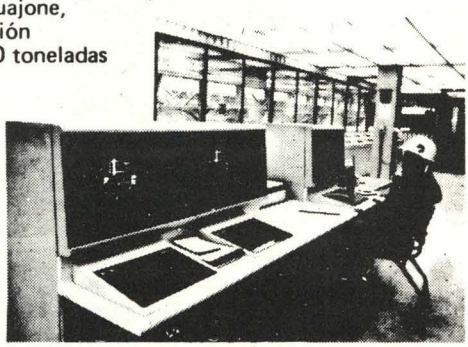
La inversión de 1,100 millones de dólares, realizada por Southern Perú, ha sido la más grande en la historia de la minería peruana.





Este impulso de Southern Perú elevó la producción nacional de cobre de 50,000 a 184,000 toneladas anuales en 1960, cuando Toquepala entró en operación.

En 1977, con Cuajone, el nivel de producción llegó a cerca de 400,000 toneladas anuales de cobre.



Hoy somos el quinto país exportador de cobre, producto cuya calidad es altamente valorada en el mundo.

Hasta la fecha, hemos generado 4,500 millones de dólares en divisas para el desarrollo del país.

Invertimos en su futuro

SOUTHERN PERU

Peruanos trabajando por el Perú



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.

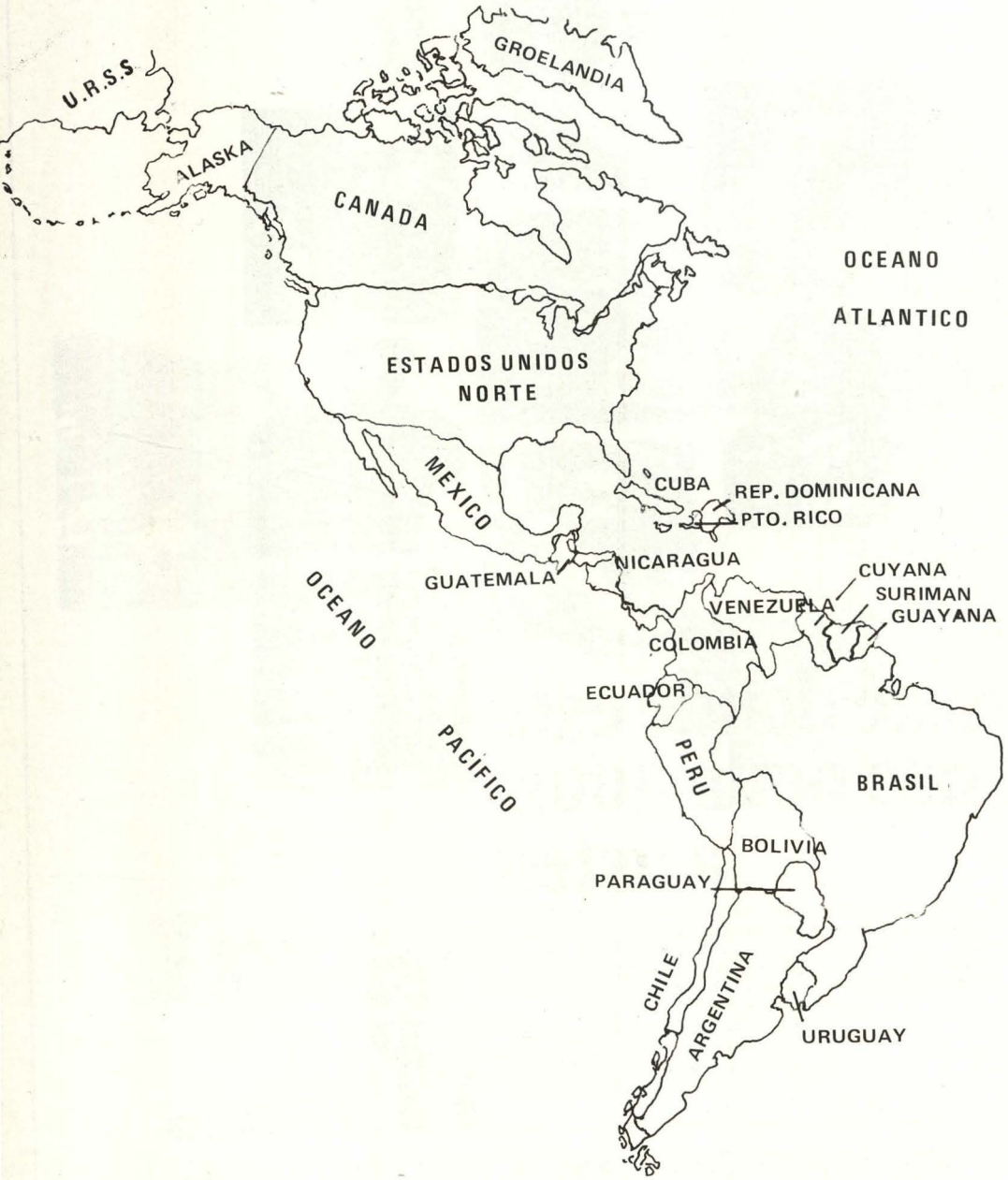
Sí, nos dedicamos a usted.



gente de confianza

BANCO DE CREDITO

EL BANCO


GROELANDIA
U.R.S.S
ALASKA
CANADA
OCEANO
ATLANTICO
ESTADOS UNIDOS
NORTE
MEXICO
CUBA
REP. DOMINICANA
PTO. RICO
NICARAGUA
GUATEMALA
CUYANA
SURIMAN
GUAYANA
VENEZUELA
COLOMBIA
ECUADOR
OCEANO
PACIFICO
PERU
BRASIL
BOLIVIA
PARAGUAY
CHILE
ARGENTINA
URUGUAY

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C. de F. Julio J. Elías Murgía

¿Qué es la Junta Interamericana de Defensa?

Delegación peruana ante la Junta Interamericana de Defensa.

La Junta Interamericana de Defensa (J.I.D.), es hoy en día la organización militar multilateral más antigua del mundo libre, pues su funcionamiento ininterrumpido desde su creación en 1942 así lo confirma; sin embargo, su presencia en lo que hoy se conoce como Sistema Interamericano se remonta a las primeras décadas del siglo XIX cuando las nacientes repúblicas americanas, en la búsqueda de la consolidación de sus respectivos procesos de independización, visualizan la necesidad de unir esfuerzos para hacer frente a las amenazas de reconquista por parte de las metrópolis colonialistas europeas, y determinan como objetivo común el de la cooperación en el campo militar, como el mejor incentivo para asegurar la concurrencia de dichos esfuerzos.

Posteriormente, serán dos conflagraciones bélicas mundiales las que van a contribuir decisivamente a que la cooperación en el ámbito militar se extienda hacia otros campos, potenciando la necesidad de establecer objetivos de nivel continental tendentes a crear primero y desarrollar después políticas y estrategias generales sobre la base del principio esencial de la solidaridad, dando lugar así a la creación de este máximo ente coordinador que es la Organización de Estados Americanos (O.E.A.).

Hoy los objetivos políticos y estrategias del sistema interamericano, están establecidos como propósitos esenciales en la Carta de la Organización de Estados Americanos y, asimismo, están establecidas las bases de la Política de Seguridad Continental tanto en dicha carta como en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (T.I.A.R). Es dentro de este marco que la J.I.D desenvuelve sus importantes actividades, y es por tal razón que los miembros de la Delegación Peruana han formulado este documento que pretende profundizar el conocimiento y facilitar la comprensión sobre la Junta Interame-

ricana de Defensa, que como se repite, es la organización militar multinacional más antigua del mundo libre.

Breve reseña histórica

La Junta Interamericana de Defensa ha sido, al igual que todo el Sistema Interamericano, objeto de un continuo proceso evolutivo que se inicia con el mismo origen de las repúblicas americanas. Este proceso tiene como característica principal los actos de cooperación interamericana con los que se sentaron las bases de un conjunto de principios que hasta la fecha mantienen vigencia.

El primer acto de cooperación está dado por la convocatoria al Congreso Anfictiónico de Panamá, que se inició el 15 de julio de 1826 con la asistencia de Perú (actualmente Perú y Bolivia), la Gran Colombia (actualmente Colombia, Venezuela, Ecuador y Panamá), la República Centroamericana (hoy Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Honduras y Guatemala) y los Estados Unidos Mexicanos. En este evento, con el que se inicia la etapa de los congresos, se propuso un "Tratado de Unión, Liga y Confederación" que sólo fue ratificado por Bogotá once años después, el 14 de setiembre de 1837. Sin embargo, es en el ámbito militar en que este evento alcanza resultados positivos puesto que se llega a firmar el documento por el cual cada parte signataria se comprometía a aportar un contingente y los fondos necesarios para su sostenimiento, en el caso de una invasión a cualquiera de los Estados participantes en el congreso.

Se realizan luego otros congresos, como el de Lima, en 1847; Santiago de Chile, en 1856, Washington 1864; y nuevamente en Lima, en 1865, en los que las representaciones de los países participantes firman convenios referidos a la seguridad del continente, los mismos que sin embargo no reciben la ratificación de los respectivos gobiernos.

El interés común de las aún nacientes naciones deriva hacia la necesidad de prevenir conflictos entre ellas por cuestiones de demarcación territorial, y es entonces cuando se inicia la etapa de las Conferencias Interamericanas. A la primera realizada en Washington en 1889 siguen otras tres: la de México en 1901, la de Río de Janeiro en 1906, y la de Buenos Aires en 1910. En todas ellas se puso énfasis a la solución pacífica de las controversias mediante el arbitraje.

Después en un paréntesis histórico, dado por la Primera Guerra Mundial, se realizaron otras conferencias como la de Santiago de Chile en 1923, La Habana en 1928, Washington en 1929 (denominada "Conferencia Internacional Americana sobre conciliación y arbitraje") y Montevideo en 1933. En todas estas conferencias se dio énfasis a conceptos relativos a la solución pacífica de controversias y neutralidad en el caso de luchas internas.

En el ámbito continental el interés común se va orientando hacia la necesidad de dar forma más definida a la cooperación interamericana en la defensa de

la integridad política y territorial del continente americano. En ese camino tiene lugar primero la "Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz", realizada en Buenos Aires en 1936, cuya acta final contiene la "Declaración de Lima" documento de trascendental importancia, pues en el se reafirmaron los principios de solidaridad continental y la decisión de defenderlos contra toda intervención extraña y asimismo, se estableció como declaración que en caso de la paz, la seguridad o la integridad territorial de cualquiera de las repúblicas se viera amenazada por actos de cualquier naturaleza, los respectivos gobiernos proclamarían su interés común y su determinación de hacer efectiva esa solidaridad.

Al iniciarse la II Guerra Mundial, se inicia también la etapa de las reuniones de consulta de ministros de relaciones exteriores para estudiar y proponer soluciones a los problemas que afectan al continente, y es así como se celebró la primera reunión, en Panamá el año 1939. En este evento se registraron varias declaraciones de importancia entre las cuales las referidas a seguridad y defensa continental fueron la "Declaración Conjunta de Solidaridad Continental", la "Declaración General de Neutralidad de las Repúblicas Americanas" y la "Declaración de Panamá" en la que, como parte fundamental, se establece la descripción de los límites de la zona de seguridad de aguas adyacentes al continente americano.

Con la invasión alemana a los Países Bajos y Francia, en mayo-junio de 1940, surge como riesgo para la paz del continente americano, la posibilidad de que las posesiones holandesas y francesas pudieran convertirse en centros estratégicos de agresión contra las naciones libres de América. La preocupación llevó a la convocatoria de la II Reunión de Consulta de Ministros de RR.EE., en la Habana en julio de 1940. El resultado más importante de esta reunión fue la suscripción de la resolución XV, que sienta las bases para la creación de la J.I.D. Esta resolución declara que todo atentado de un estado no americano sería considerado como un acto de agresión contra todos; así mismo, que en el caso que se ejecutaran actos de agresión o hubiera amenaza de agresión, los estados signatarios consultarían entre sí para concertar las medidas más convenientes a tomar.

La III Reunión de Ministros de RR.EE. tuvo lugar en Río de Janeiro, en enero de 1942, poco después de producido el ataque a Pearl *Harbour* (7.12.19 41); aquí fueron aprobadas varias resoluciones, entre ellas la XXXIX, que creó a la Junta Interamericana de Defensa. La J.I.D. celebró su primera reunión en Washington, el 30 de marzo de 1942 y desde esa fecha viene funcionando ininterrumpidamente.

Posteriormente, en 1945, se efectuó en ciudad de México la llamada "Conferencia Interamericana sobre problemas de la guerra y la paz", en la que se firmó la resolución IV, que fue denominada "Constitución de un Organismo Militar Permanente".

Dos años más tarde, en 1947, Río de Janeiro fue sede de la "Conferencia

Especial para el Mantenimiento de la Paz y Seguridad del Continente" en la que se firmó el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (T.I.A.R.).

Luego se realizó la IX Conferencia Internacional Americana de Bogotá 1948, en la que se suscribió la Carta de la Organización de Estados Americanos (O.E.A.). La Resolución XXXIV de esta conferencia fue denominada "Mantenimiento de la J.I.D."

En 1951 tuvo lugar en Washington la IV Reunión de Consulta de Ministros de RR.EE., en ella se adoptó como resolución III la denominada "Cooperación Militar Interamericana" que encomienda a la J.I.D. "Preparar y mantener al día el planeamiento militar de la Defensa Común", que constituye la razón fundamental de la existencia y continuidad de este organismo.

La J.I.D en el marco del sistema interamericano

La J.I.D. y la O.E.A. funcionando independientemente, sirven a las naciones del hemisferio occidental. La J.I.D. depende de los gobiernos americanos a través de sus delegados.

La O.E.A. se ocupa básicamente de los asuntos políticos, sociales, económicos y de seguridad del continente y la J.I.D. se encarga del asesoramiento en lo relacionado con la defensa colectiva del continente americano. Ambas organizaciones están vinculadas por intermedio de sus respectivas secretarias, nexo mediante el cual la O.E.A. proporciona los fondos necesarios para el funcionamiento de la J.I.D.

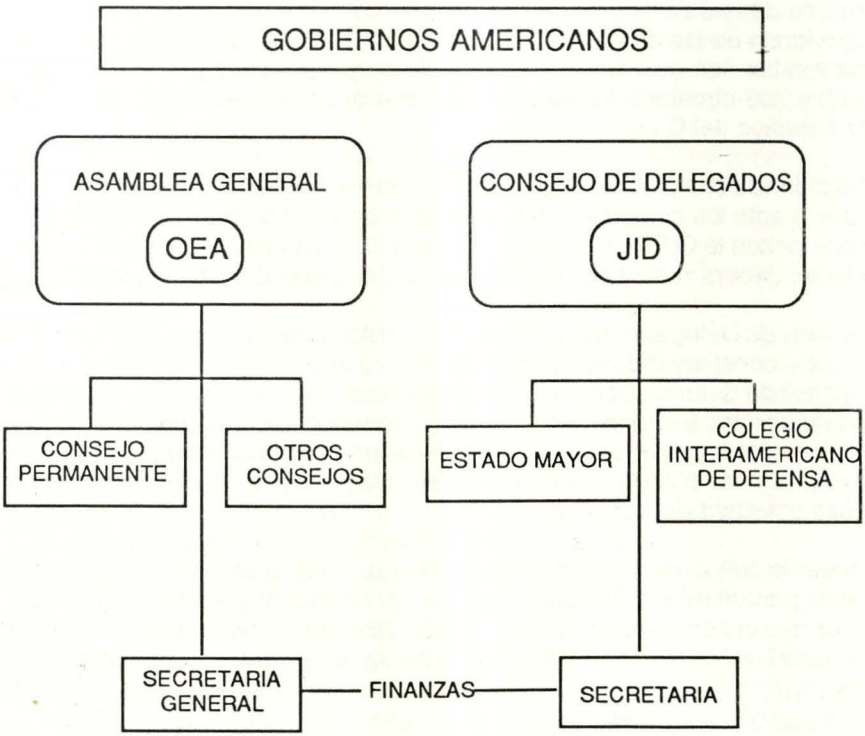
En el caso que una reunión de consulta de ministros de relaciones exteriores activase el Comité Consultivo de Defensa, el Consejo de Delegados y Secretaría de la J.I.D. actuarían respectivamente como órgano asesor y secretaría de dicho comité.

Si bien hasta la fecha no ha sido activo el Comité Consultivo de Defensa, han sido varias las oportunidades en que la OEA ha requerido y recibido apoyo y asesoramiento de la J.I.D. Algunos de estos casos son los siguientes:

— En 1963, ante la denuncia de introducción clandestina de armas cubanas a Venezuela, la J.I.D. proporcionó expertos militares para identificar la procedencia del armamento y el grado de participación cubana en la subversión.
— En 1965, durante la crisis de la República Dominicana, la J.I.D. en 72 horas formuló el plan para organizar una "Fuerza Armada Interamericana" y proporcionó a la O.E.A. un asesor de alto nivel.
— En 1969 y 1976, con motivo de los incidentes entre Honduras y El Salvador, la J.I.D. proporcionó delegados para desempeñarse como observadores para el mantenimiento de la paz.

En el caso del conflicto suscitado en el Atlántico Sur, la J.I.D. no ha permanecido inactiva ante los problemas que han afectado y que aún afectan la defensa colectiva del continente. Este acontecimiento, al igual que los de Centro América, mantienen a la J.I.D. permanentemente abocada al estudio y análisis

ESQUEMA DEL SISTEMA INTERAMERICANO



de la situación ante la necesidad de revisar frecuentemente el planeamiento estratégico de la defensa colectiva del Continente. En ese contexto ha tenido lugar por ejemplo, la modificación de una de las hipótesis considerando no solamente la posibilidad de agresión por parte del bloque oriental sino también por cualquier país o potencia extra continental.

Misión

La J.I.D. tiene por misión "actuar como órgano de preparación y recomendación para la legítima defensa colectiva del continente americano contra la agresión y desempeñar además de las funciones consultivas que le competen, las de la misma índole que pueda delegarle el Comité Consultivo de Defensa de la Organización de los Estados Americanos".

Organización

Para cumplir esta misión, la J.I.D. cuenta con los siguientes órganos constitutivos: Presidencia, Consejo de Delegados, Estado Mayor, Colegio Interamericano de Defensa y la Secretaría

Según la reglamentación vigente, el país sede de la J.I.D. (E.U.N.A.) proporciona el personal para cubrir los cargos de presidente, director del C.I.D., secretario de la J.I.D. y jefe del Departamento Administrativo del C.I.D. Las delegaciones de los demás países proporcionan el personal para ocupar en forma rotativa los cargos de vice-presidente y vice-secretario de la J.I.D., director y vice-director del Estado Mayor, vice-director y jefe del Departamento de Estudios del C.I.D.

La Presidencia comprende un presidente y un vice-presidente, representando a la Junta ante los gobiernos de los estados americanos y ante las entidades que componen la O.E.A. Para representar a la Junta ante otros organismos o entidades deberá recibir aprobación previa del Consejo de Delegados.

El Consejo de Delegados está compuesto por representantes de los 20 países miembros, constituyéndose por lo tanto en el cuerpo colegiado para la toma de decisiones de la Junta. Como tal da instrucciones a los organismos subordinados, aprueba los trabajos efectuados y, a través de las delegaciones, hace llegar a los gobiernos respectivos las resoluciones de la Junta en forma de recomendaciones, planes e informaciones relacionadas con la seguridad y defensa colectiva del continente.

De acuerdo con el reglamento de la J.I.D., todas las decisiones se aprueban en forma parlamentaria. Todos los asuntos considerados se debaten libremente antes de ser sometidos a votación. Cada delegación, no importa cual sea el número de sus miembros, tiene un voto y no existe el veto. Las decisiones que afectan la defensa del Hemisferio requieren el voto afirmativo de dos tercios de las delegaciones acreditadas, para su aprobación.

El Consejo de Delegados se reúne en sesiones ordinarias dos veces al mes; sin embargo, puede convocarse a sesión extraordinaria, siempre que se considere necesario.

El Consejo de Delegados establece las normas y rige las actividades de los órganos dependientes en forma directa o a través de comisiones nombradas especialmente cada año: de Administración, del Colegio Interamericano, y Social y de Relaciones Públicas. Asimismo, nombra las comisiones transitorias que sean necesarias.

Las sesiones del Consejo de Delegados se llevan a cabo en los cuatro idiomas oficiales de la J.I.D.: inglés, francés, portugués y español.

El Estado Mayor es el órgano de trabajo técnico permanente de la J.I.D. Está integrado por oficiales de distintas fuerzas y armas, designados por los países miembros. Su misión principal es la de realizar los trabajos asignados por el Consejo de Delegados, elaborando los planes y estudios especiales necesarios para la defensa del continente. Su organización cuenta con una Dirección y tres divisiones que son las del Planes, de Inteligencia y, la de Logística y Estudios Especiales.

El Colegio Interamicano de Defensa fue creado por el Consejo de Delegados en octubre de 1962, sirviendo desde entonces como un instituto militar de altos estudios destinado a preparar personal militar y funcionarios civiles de los estados americanos, mediante el estudio del Sistema Interamericano y de los factores políticos, sociales, económicos y principalmente militares, relacionados con la defensa colectiva del continente americano contra la agresión.

La Secretaría tiene como misión proporcionar servicios administrativos, logísticos y de idiomas, además de actuar como Secretaría del Comité Consultivo de Defensa de la O.E.A., cuando sea activado.

Posibilidades y limitaciones

Entre las posibilidades de la J.I.D. se pueden señalar:

a. Responder con eficiencia a la función consultiva que su misión le impone.
b. Obtener información, realizar análisis, formular planes y proponer recomendaciones en materias de carácter técnico-militar, destinados a la defensa colectiva del continente americano.
c. Constituir grupos de observadores militares para el mantenimiento de la paz en el continente, cuando sea autorizado.
d. Organizar el comando y estado mayor de una unidad militar combinada y conjunta interamericana, cuando sea autorizada.
e. Asesorar en aspectos militares a organismos o gobiernos que lo soliciten.

Entre las mas notorias limitaciones, se encuentran las siguientes:

a. La participación de la J.I.D. en el Sistema Interamericano se ve disminuída por no contar con un enlace formal y permanente con la O.E.A.; este enlace podría materializarse eventualmente a través del "Comité Consultivo de Defensa" en el caso de tomarse la decisión de convocarlo, cosa que hasta el momento no ha sucedido.

b. Por otro lado, la crisis económica por la que atraviesan la mayoría de los países conformantes del Sistema Interamericano, se refleja en el aspecto presupuestario de todos sus organismos, entre ellos la J.I.D.

Trabajos realizados

En el cumplimiento de su misión, la J.I.D. ha estructurado y adoptado una metodología de planeamiento, la cual considera una progresión lógica y ordenada de actividades que permiten materializar el planeamiento estratégico.

El proceso se inicia con la apreciación de la situación estratégica, continúa con una análisis estratégico, una directiva de planeamiento, un concepto estratégico y finaliza con la elaboración de los planes estratégicos básicos.

Como resultado de la aplicación de esta metodología, la J.I.D. ha elaborado los siguientes planes:

(1) Plan Estratégico Básico "Alfa" para hacer frente a guerra revolucionaria.

(2) Plan Estratégico Básico "Bravo" para operaciones de guerra limitada.

(3) Plan Estratégico Básico "Charlie" para operaciones ofensivas autorizadas.

Estos planes tienen por objeto establecer las bases y sugerir recomendaciones a los gobiernos, a fin de que cada uno de los estados americanos, de acuerdo con la hipótesis contempladas en cada plan, pueda preparar el correspondiente planeamiento de seguridad, contribuyendo así a la defensa común del continente.

Además la J.I.D. formula documentos de doctrina estratégica y estudios especiales de ese alto nivel, entre los cuales se puede mencionar los siguientes:

(1) "Bases para el planeamiento de la defensa aérea colectiva del continente"

(2) "Preparación y operaciones de socorro en casos de desastre"

(3) "Plan para la coordinación de la defensa del tráfico marítimo interamericano" (PLANDEFTRAMI)

(4) "Estudio sobre la interoperatividad de los sistemas de armas y comunicaciones entre los países miembros de la J.I.D."

Actualmente la J.I.D. con su Estado Mayor está desarrollando los trabajos previstos en el programa anual, en el cual se puede destacar como importantes las tareas siguientes:

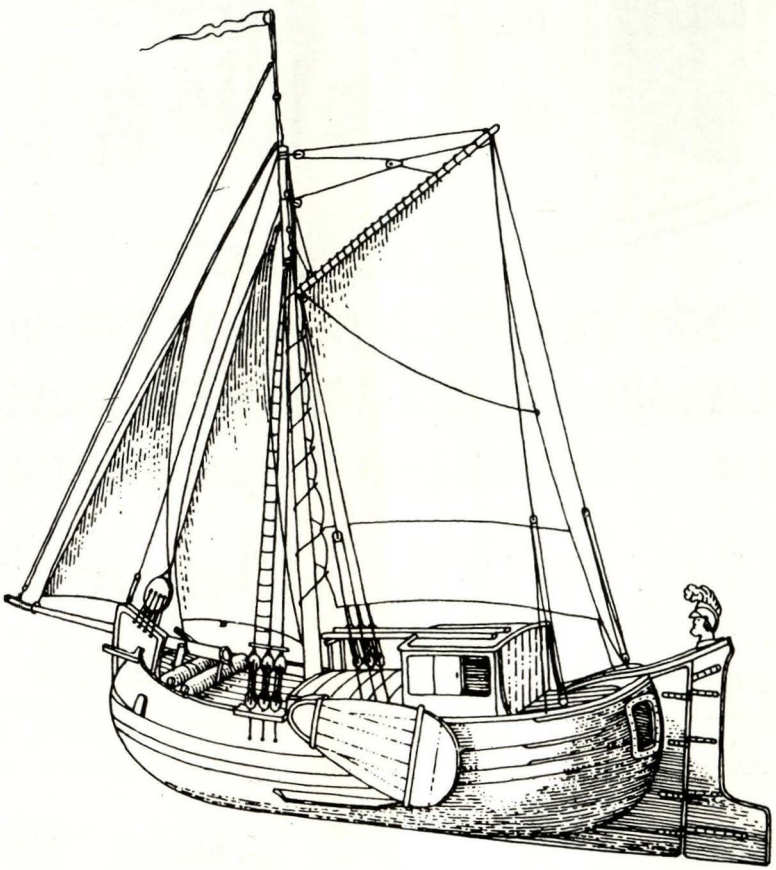
- Informes Trimestrales de Inteligencia
- Apreciación de Situación Estratégica
- Análisis Estratégico
- Concepto Estratégico
- Revisión de los Planes Estratégicos Básicos
- Revisión y actualización del Manual de Planeamiento
- Manual de Ejercicios y/u Operaciones Combinadas
- Manual de Organización y Procedimientos para cuando la JID sea requerida en misiones para la preservación y mantenimiento de la Paz.
- Revisión del Reglamento del Estado Mayor
- Estudio para agilizar la presentación de trabajos al CD
- Estudios sobre relaciones OEA/JID
- Estudio para mejorar las relaciones con las Conferencias Militares Interamericanas

Por lo tanto se puede afirmar que la J.I.D., como símbolo de unidad en la causa común de las Américas, está siempre dispuesta a servir en el marco de la legítima defensa colectiva del continente contra la agresión.

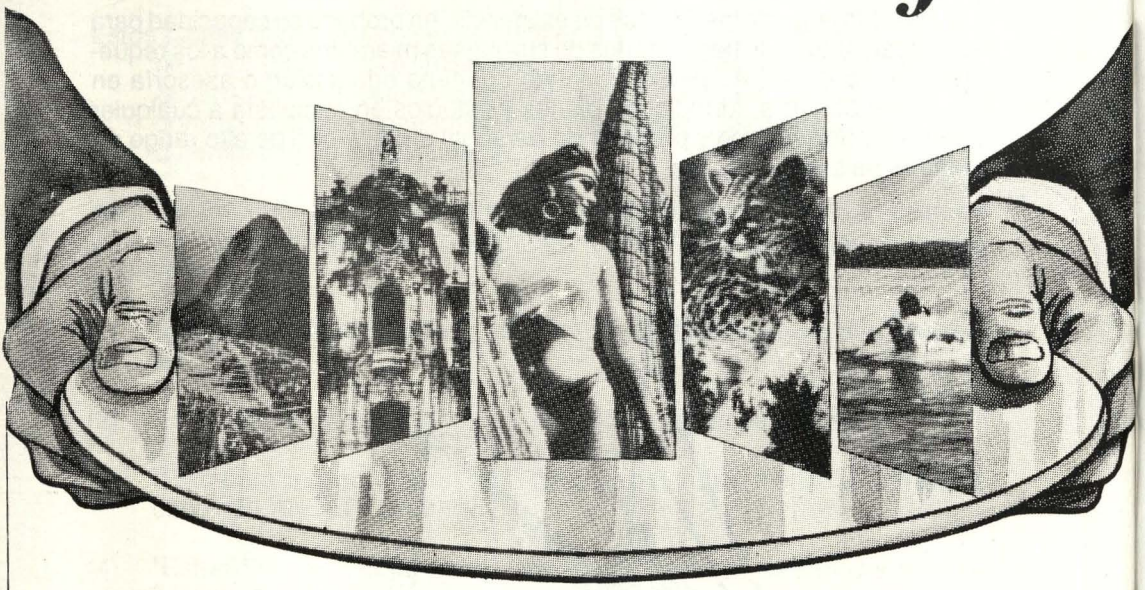
– Presentaciones para los viajes de estudio y participación en foros internacionales.

Comentario final

La J.I.D., a lo largo de los 47 años de existencia, ha probado su capacidad para responder tanto a las necesidades de sus países miembros como a los requerimientos de la O.E.A., proporcionando oportuna orientación o asesoría en momentos de crisis; formulando planes y estudios en respuesta a cualquier amenaza y adiestrando y preparando personal militar y civil de alto rango de nuestros países.



¡Con Faucett el Perú en bandeja!



¡Todo incluido a precios bajísimos: pasaje, estadía, traslados, paseos, excursiones y la mejor atención!

Sólo tienes que escoger el lugar del Perú que quieres conocer y Faucett te lleva.

Sí, Faucett ha creado junto con las agencias mayoristas: Mundo Color, Mundos, Pentagrama, People Tours y Sky International, los mejores y más completos paquetes turísticos al interior del país. Ahora tú también puedes conocer el Perú con gente que es peruana como tú.

Consulta en tu agencia de viaje preferida o en Faucett.

Visita también nuestros atractivos turísticos en el Norte: Punta Sal, Puerto Azul, Las Pocitas y Cabo Blanco.

Faucett Perú

Peruanos como tú.

INTERCOM/DOBLEDAW WORLDWIDE

Mundo color

MUNDOS

Programas Turísticos PENTAGRAMA

PEOPLE tours

SKY INTERNATIONAL S.A.

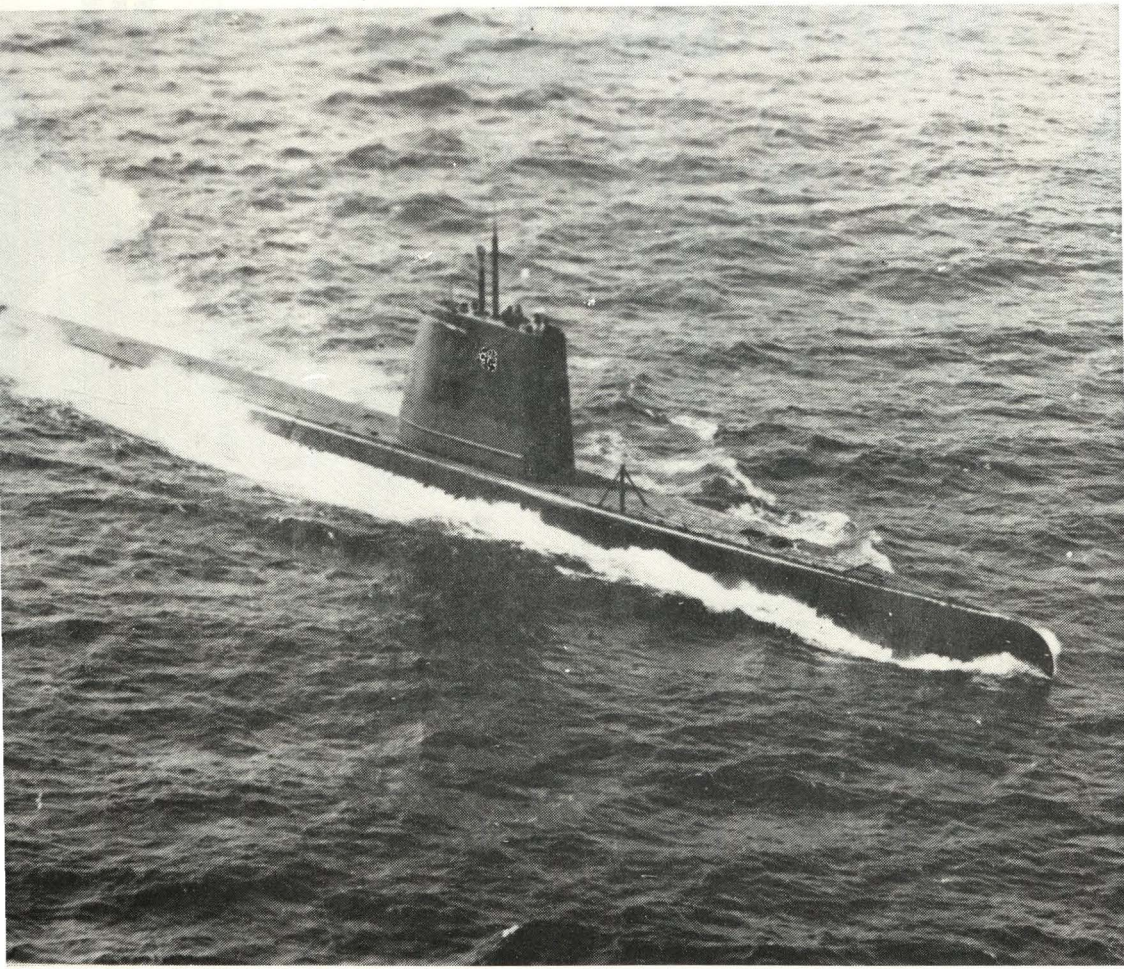


Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

Jr. Antonio Miro Quesada 260 – 8vo piso, Lima – Teléfono 283410 – Fax 271644



B.A.P. Pacocha

Un seguro para el Humboldt... ¿Y por qué no, otro para la Flota?

Capitán de Corbeta
Gastón Larco Pooley

Las operaciones del buque de investigacíon científica *Humboldt* ilustraron la naturaleza internacional de la navegación. Construído en el Perú, siguiendo un diseño alemán occidental, encalló en la Antártida y fue auxiliado por buques ingleses y argentinos, con el asesoramiento de un grupo de salvataje que incluía un inspector canadiense, contando con el apoyo del remolcador *Yelcho* de la marina chilena

La inclusión del inspector canadiense se produjo cuando, al tener noticias del accidente, los aseguradores en el Perú solicitaron la asistencia de sus bien afianzados contactos en el mercado de seguros de Inglaterra. La Asociación de Salvataje (The Salvage Association), establecida hace más de 130 años para brindar asesoramiento técnico independiente al Lloyd's de Londres, estaba en capacidad de elegir uno de sus cientos de inspectores en el mundo entero, con experiencia en lo pertinente al percance. La oficina en Vancouver de la Asociación tiene gran experiencia en salvataje en el Artico y reparaciones en el Mar de Beaufort, que se remonta a más de quince años.

La operación de salvataje siguió lineamientos clásicos, haciendo inspecciones inmediatas y tomando medidas para garantizar la seguridad del buque. Se recopilaron datos y se hicieron preparativos que incluyeron:

- Reportes del buque antes y después del encallamiento, para el cálculo de la fuerza ejercida en el casco por el escollo tanto por el efecto del viento como del mar.
- Se identificó los tanques con filtraciones.
- Se verificó el contenido de todos los tanques
- Se inspeccionó el fondo para identificar la mejor dirección en la cual moverlo al ser reflotado.
- Se chequearon los motores; el propulsor y el timón para comprobar si aún eran utilizables.
- Todos los datos disponibles sobre las condiciones de marea local esperada durante los próximos días, permitieron una predicción exacta de la marea.
- Se puso a disposición la ayuda de otros buques, incluyendo un remolcador.

- Se comprobó que ningún pináculo rocoso estorbase al buque mientras se encontraba encallado.

Luego se analizaron los datos para ver si sería posible aligerar el buque, extrayendo el agua de lastre y transfiriendo agua fresca, combustible, víveres y equipos para permitir el reflotamiento con la ayuda de un remolcador. El análisis demostró que tal reflotamiento era posible, pero que se necesitaba un cuidadoso estudio de la marea en el lugar del accidente, sobre el cual había escasa información. Mientras se llevaba a cabo el estudio de la marea y se confeccionaba una tabla de mareas a bordo del buque, se empezó a trabajar en la transferencia de combustible, víveres y agua fresca al remolcador Yelcho. Se hicieron también preparativos para el apoyo del remolcador en caso de presentarse problemas en el reflotamiento, y se arrió además un ancla por popa para ser halada en caso necesario durante estas operaciones.

El reflotamiento se llevó a cabo conforme lo planeado, sin necesidad de remolque. El buque fue reflotado a las 19.55 horas del 5 de marzo y poco después se encontraba anclado a buen resguardo en Caleta Potter. Entonces comenzó la segunda fase de la operación de salvataje, es decir, la verificación de los daños y los preparativos para viajar al puerto seguro más cercano. Los buzos del *Yelcho* descubrieron diecisiete fracturas y agujeros en el fondo del buque. La mayoría de estos estaban en condiciones de ser parchados como para permitir que varios tanques de doble fondo fueron bombeados, y eso fue lo que se hizo. El buque fue construído en un estandar comercial que incluía un doble fondo total. Esto, indudablemente fue lo que lo salvó, pues el daño del fondo se extendía a partir de 3 metros desde la proa a lo largo de toda la eslora de la quilla hasta el extremo posterior de la base del timón comprometiendo internos hasta 1/3 inferior.

Luego que los tanques de doble fondo fueron bombeados, el 9 de marzo, el Inspector pudo examinar los daños del fondo en diferentes puntos.

Después de estudiar los reportes de los buzos y las declaraciones de la dotación del buque y de considerar el resultado de las inspecciones internas que había efectuado, estuvo en capacidad de comunicar a los oficiales del Humboldt que las reparaciones temporales llevadas a cabo le permitirían una travesía segura hasta Punta Arenas, donde debía ingresar en el dique seco. Deberían observarse varias recomendaciones, que incluían el cuidadoso monitoreo del estado atmosférico en el Canal de Drake y el empleo del *Yelcho* como buque escolta.

El viaje hasta Punta Arenas terminó el 14 de marzo, quedando el buque seguro en las instalaciones del SAEM. La inspección demostró que no menos de 42 toneladas del fierro de la estructura del fondo requerían ser renovados y reparados en un área no menor de 245 metros cuadrados. El daño era tan considerable que se consideró que el único procedimiento prudente era efectuar las reparaciones en Punta Arenas.

El éxito de la Operación de Salvataje se debío en gran parte a la experiencia de los oficiales y tripulación del *Humboldt* y del *Yelcho*, y al



Vista del Hospital de la Base Naval del Callao, durante la inundación de 1985 (Marina de Guerra del Perú).

acertado asesoramiento del Grupo de Administración de Salvataje en Punta Arenas. La operación puso de manifiesto la capacidad profesional de todos los que intervinieron en el salvataje.

Debemos tomar en consideración todos los siniestros que nos han sucedido en el transcurso de los años: inundación de la Base Naval, incendio de parte del Cuartel General de Maranga, caída de dos aviones Fokker, colisión y hundimiento del B.A.P. *Pacocha;* por nombrar algunos casos saltantes.

Un seguro conlleva transferir el riesgo a manos de personas especializadas y con capacidad financiera, para darnos tranquilidad mental y desplegar todo nuestro esfuerzo por el bien de nuestra institución.

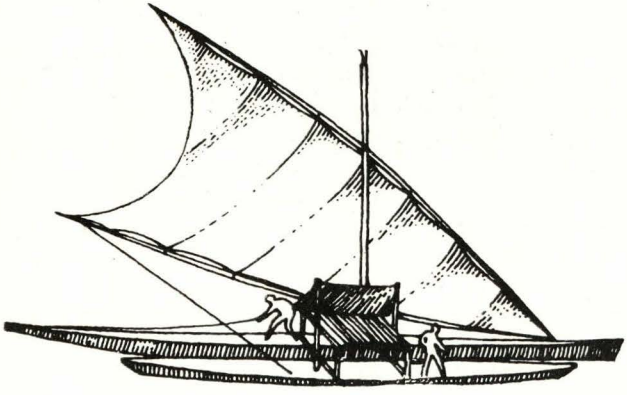
Nuestra preocupación está en todo lo que corre el riesgo de sufrir algún siniestro. ¿Podemos optimizar y analizar la repercución de los siniestros?, si se puede, llegando al análisis de la "Pérdida Máxima Probable".

El interés del autor está orientado principalmente a nuestros buques de guerra y a su personal, para tomarles un seguro en cuanto a un valor pactado y acordado, de modo que si algo sucede en un operativo, como una colisión o la pérdida de alguna vida humana, estaríamoss cubiertos sin distraer los

fondos asignados a otros fines. Ahora más que nunca se hace imperioso el tener un seguro que nos de la tranquilidad suficiente de saber que si sufrimos la pérdida total o parcial de alguno de nuestros bienes de patrimonio, ya no tendríamos que recurrir a que el Tesoro Público nos entregue el dinero para el reemplazo de dicho bien, con la larga demora que ello implica. Es por esto que el seguro es una solución. Por el pago de una prima adecuada transferimos el riesgo a manos de expertos que nos garantizan el dinero o suma asegurada para las compras del bien perdido o dañado.

Tradicionalmente siempre se ha pensado que un buque de guerra no puede ser asegurado. Esto no es correcto, como ejemplo podría citar que la marina de Omán está asegurada y entre otras la de Ecuador está por hacerlo.

Agradezco la colaboración del Sr. N.J. Matthew de The Salvage Association, con quien he trabajado el caso del B.I.C. Humboldt y ha colaborado con este artículo.




Harinas
Cogorno
CALLAO
FLOR DE
EUGENIO COGORNO
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
Harina sin Preparar
Cogorno
5
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar



Sepelio del vicealmirante Gerónimo Cafferatta.

Ideologización de la violencia*

R.P. Felipe Mac Gregor Rolino

Desde hace muchos años las estadísticas del Perú muestran dos tendencias aparentemente contradictorias; descenso del reparto per cápita del producto nacional bruto y aumento de la población escolar en el nivel superior de la enseñanza.

Anoto estos datos porque de las muchas correlaciones que se pueden establecer entre ellos me interesa señalar esta; en el Perú se ha impuesto la dura necesidad de retrasar el ingreso de los jóvenes al mercado de trabajo improvisando universidades y otras formas de enseñanza superior.

Así leo la extraña correlación aumento de pobreza y miseria (1), y aumento y prolongación de la enseñanza formal (2).

Es un principio elemental de la sabiduría humana que la pobreza, el dolor, la miseria se entienden y toleran menos cuando se conocen vidas menos duras que la propia.

Este principio inspira el reclamo de los grandes movimientos campesinos: tierra y escuela; él impulsa a los jóvenes a buscar más educación; incrementa el tremendo poder y la responsabilidad de orientar que tienen hoy los maestros.
Sendero Luminoso (S.L. en adelante) es un partido, una de las siete facciones del Partido Comunista del Perú, que dice "buscar el poder para los más pobres", los campesinos; S.L. ha cultivado especialmente al magisterio, incluso universitario. S.L. tiene su propio Proyecto Nacional, diverso de el del Perú oficial.

---

* *Fragmento de l conferencia dictada por el autor con ocasión del XXV aniversario del Instituto Peruano de Administración de Empresas.*

(1) Eso significa el frío dato estadístico "disminución del ingreso *per cápita*".

(2) La educación cuando peor es en su calidad genera más inseguridad, significa y facilita actitudes llamadas revolucionarias. Caricaturas de la verdadera revolución.

S.L. capta a la mayoría de sus militantes entre jóvenes de 18 a 25 años; según estadísticas de hace dos años eran el 90%.

La mayoría de presos capturados por terrorismo tienen educación superior (38.5%), un número similar tiene secundaria (37.7%), pocos son los que sólo han terminado los primeros años de colegio (17.3%) y todavía son menos los que nunca han ido a la escuela (6.3%). (3)

Desde hace siglos los Andes peruanos viven en rebelión; resuenan las marchas de los ejércitos -huancas, waris, quechuas, españoles, republicanos, de las guerrillas, más recientemente las del Ejército Revolucionario del Pueblo-.

Para nosotros, hombres de ciudad inmersos en otros quehaceres, han tenido poca resonancia las luchas campesinas, aún las de los últimos 25 años.

No hemos leído en Ciro Alegría, Scorza, Arguedas, el dolor de una raza contenida, lista a estallar, presionada por la injusticia ya intolerable de su situación.

Son varios los libros publicados en el Perú en los últimos 20 años cuyo título es un programa: Tierra o Muerte.

La lucha campesina ha tenido diversos objetivos: conseguir la tierra, la escuela, el poder.

La lucha de S.L. como la de la guerrilla del 65 es la lucha por el poder, poder total para el hombre andino, como el poder de Mao Tse Tung ganado en su "larga marcha", arrebatado al poder central.

¿Cómo se ha llegado a este planteamiento?

En los grandes movimientos sociales influyen hombres, ideas y condicionamientos históricos. S.L. es un movimiento diseñado en los años 60 y 70, antes y después de las guerrillas del 65, preparado cuidadosamente en los años 70 al 80; y que en los años 80 sacude al Perú.

Los hombres dirigentes del movimiento son poco conocidos; se citan nombres sin que haya clara relación de sus respectivas posiciones en la jerarquía del partido: Kawata, Kulich, Lagos, Mezzich, Casanova, Díaz Martínez, etc.

Del conductor se conocen más cosas, sus camaradas lo llaman camarada

(3) Cita de *El Comercio* 7 de abril de 1985. Tomado de *Violencia y Crisis de valores*

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Elías Murgia

Gonzalo, el presidente Gonzalo o la cuarta espada del marxismo. (4)

Su nombre es Abimael Guzmán, mollendino, educado en un hogar de clase media arequipeña; buen estudiante en el colegio La Salle de Arequipa; mejor estudiante en la Universidad de San Agustín en uno de los periodos de esplendor del claustro. Cuando la seriedad y exigencia intelectual eran características de la vida académica de la Universidad, los militantes de izquierda, entre quienes Abimael Guzmán tenía primer lugar, procuraban sobresalir.

Estudió dos carreras: Derecho y Filosofía; a juzgar por sus tesis de grado se dedicó más a Filosofía que a Derecho. Su tesis de bachiller en Filosofía es un serio estudio sobre la teoría del espacio según Kant, refutada con argumentos de física y matemáticas modernas. Quien escribió esa tesis ha desarrollado una gran capacidad de análisis y reflexión.

Al concluir la Universidad, Abimael Guzmán pertenece al Partido Comunista, piensa con categorías marxistas, como lo demuestra su tesis de bachiller en Derecho; tiene una gran capacidad de análisis, escribe un castellano impecable.

Su vocación es la lucha política. Busca el poder, espera acceder al poder por su influencia en la universidad y en la educación peruana.

Después de Arequipa, es profesor en la Universidad Guzmán y Valle, La Cantuta; allí se relaciona más con grupos marxistas y actuales y futuros maestros.

Luego gana por concurso una cátedra en la Universidad de Huamanga; el año siguiente a su llegada es Director de Personal. El cargo le da derecho a movilidad de la Universidad, usada todos los fines de semana para recorrer el departamento de Ayacucho y visitar todo lugar donde haya una escuela.

Fueron diez años de estudio, primero del mundo social, económico, político, ideológico y simbólico en que se mueven esos maestros; después, del país, de la universidad, de la izquierda, del partido comunista.

Abimael Guzmán había disentido varias veces de la orientación del Partido Comunista; en 1969 decide formar un nuevo partido al que llamó P.C.P. Sendero Luminoso.

Muchos de ustedes, universitarios de los años 60, recordarán al F.R.E.S., Frente Revolucionario de Estudiantes Socialistas, organización presente en muchas universidades; el F.R.E.S. escribía bajo la cifra de su nombre este lema de Mao: "por el Sendero Luminoso". Abimael Guzmán lo corrige y formula así: "por el Sendero Luminoso de José Carlos Mariátegui".

---

(4) Después de Marx, Lenin y Mao.

¿Qué hizo Guzmán en esos años? Políticamente ganar y perder la adhesión de la Federación de Estudiantes de Huamanga, ganar y nunca perder la adhesión de la Facultad de Educación, pero sobre todo "corregir concepciones, examinar mejor la realidad, vincularse al pueblo, preparar mejor a los combatientes", según el programa señalado por Héctor Béjar, a la futura lucha armada.(5) Conoció, además, a muchos maestros y universitarios entre quienes seleccionó su estado mayor.

He tenido acceso a documentos de sus primeras reuniones cuando se decidía la importancia y formación de los comités para jóvenes y mujeres.

Además de los dirigentes debemos mencionar a los militantes reclutados para la nueva empresa. He dicho antes que la mayoría, 90%, son jóvenes entre 18 y 25 años. ¿Por qué?

La inseguridad del joven sin educación, trabajo o futuro, lo convierte más fácilmente en candidato a la militancia de una organización que le da seguridad y una visión férrea y coherente de la vida -como la de todo totalitarismo- S.L. la ofrece. La militancia ocupa sus horas, todas las horas si no tiene empleo; y si lo tiene y conviene a S.L. conservarlo, las horas sustraídas al descanso.

La militancia es participación en grados diversos, desde el activista hasta el entregado en forma total a S.L. En ninguno de esos grados la falta de dinero es obstáculo, el dinero es un medio no es un fín. La vida es austera, sacrificada. La ocupación es el Partido.

La labor concientizadora de S.L. fue primero de la juventud campesina, se dirige ahora con más énfasis, a la juventud escolar y universitaria. Indio, cholo, mestizo o blanco, si es joven es aceptable.

> "Desde 1971 S.L. extendió su influencia en las universidades peruanas, llegando a tener alguna presencia en ellas a fines de 1976; pero desde 1978, fecha en la cual se programa la Lucha Armada, inicia una lenta y progresiva captación de estudiantes de las más exclusivas universidades particulares. Tal proceso tuvo, por su naturaleza estratégica, un lineamiento metodológico clandestino. Tuvieron dos razones para actuar así; por un lado, los estudiantes provenientes de las clases medias y altas de la sociedad son elementos fácilmente asimilables a la doctrina ideológica de S.L., ya que no cuentan con una ideología apropiada que les permita evadir dicha influencia; y por otro lado, son jóvenes cuyos padres y/o familiares ocupan posiciones altas en la estructura gubernamental, en las Fuerzas Armadas, Fuerzas Policiales, en la industria y el comercio, y de quienes, en determinados momentos puede extraerse información valiosa para los fines de S.L." (6)

(5) H. Béjar, *Una Experiencia Guerrillera*, Lima 1965.

(6) M.J. Granados, "Ideología de Sendero Luminoso", *Socialismo y Participación*, nº 37, p. 21.

El senderista está convencido de ser el portavoz, el germen de un nuevo mundo: la patria del presidente Gonzalo.

Están convencidos -lo dicen siempre- de que son distintos y mejores que los demás, sosteniendo tales ideas sin importarles las acusaciones de sectarismo, fanatismo y demencia. Las cárceles han dado oportunidad de comprobarlo.

Las ideas de S.L. son las de Mao y Lenin; citados más veces que Marx en los escritos conocidos de Sendero Luminoso y en los documentos incautados a militantes o entregados por alguno de ellos.

A la doctrina de Lenin y Mao se añaden dos elementos occidentales; el elogio de la violencia de Sorel, quien la llama bella y moral; y las imágenes apocalípticas con las que el cristianismo presenta los sucesos del fin del mundo.

Todas estas ideas, expresadas en la simbología de la sociedad andina, tienen además otra profunda connotación humana; "expresan el odio y amargura de la población andina y también de la población mestiza" (Arguedas).

Estos hombres, con estas ideas y estos sentimientos, se mueven y actúan en circunstancias de tiempo, lugar y grado de desarrollo determinados. Ayacucho no es más pobre que Puno, Apurímac o Cajamarca; la circunstancia decisiva de la organización de S.L. allí y de su eficacia, fue la presencia de la Universidad de Huamanga.

H. Favre estudioso francés, historiador social, autor de un excelente trabajo sobre S.L. contesta a la revista *Quehacer*.

> "Nunca he creído que la de Sendero fuese una insurrección regional de base campesina. Es un movimiento subversivo.
> Ciertamente Ayacucho era en 1980 -y lo es aún hoy- uno de los departamentos más pobres y atrasados del país. Pero nunca la pobreza y el atraso han llevado a un pueblo a sublevarse. Al contrario, pobreza y atraso son poderosos factores de conservaduorismo. Las viejas dictaduras patrimoniales de antaño lo sabían.
> Por otra parte esta pobreza era -y lo sigue siendo- muy equitativamente compartida, ya que 70% de ayacuchanos se repartían el 60% del ingreso departamental. Los hacendados tradicionales habían prácticamente desaparecido y, a despecho de los que pretenda la ideología senderista, no me parece ver posible en el senderismo la lucha de los campesinos oprimidos contra una inexistente propiedad latifundista.

> Sigo pensando que si la insurrección ha comenzado en Ayacucho, es porque el estado mayor de Sendero se encontraba allí y que allí estaba realizando un trabajo político intenso desde hacía 10 años." (7)

¿Qué pretende Sendero Luminoso?

S.L. es un partido político que, en su búsqueda del poder, meta de todo partido, rechaza la vía democrática y escoge la vía de la subversión. Traza así una línea divisoria con todas las otras agrupaciones de izquierda que aceptan la vía democrática.

Los hombres de S.L. se preparan cuidadosamente para la subversión. Esta es la gran diferencia entre S.L. y la guerrilla de 1964-65. Hay escuelas de formación de dirigentes. Conozco el proceso de su formación por documentos no publicados y por otros comentados en revistas y periódicos nacionales.

Importa reiterar que la elección de conquistar el poder por la subversión se hace concientemente; escogen la lucha armada, el terrorismo (aunque S.L. no acepta ser llamado terrorista), la agitación, el sabotaje, la infiltración, el robo (de dinamita, explosivos, mechas, medicinas, equipo quirúrgico, autos, camiones, intercomunicadores, dinero, alimento, ganado, etc.) e imponen un impuesto revolucionario.

Su propaganda a iniciados o posibles adherentes es clandestina, horizontal, trabajo celular con muchas de la técnicas modernas de movimientos sociales. El cuidado del adoctrinamiento teórico y práctico (en la acción) les asegura a sus militantes.

No gastan en propaganda, la tienen gratuita en los medios de comunicación social por acciones espectaculares, capaces de hacer noticia. De este modo consiguen dar notoriedad a S.L. y destilar miedo en el tejido social.

Además de los dirigentes de las acciones políticas existe el Ejército Revolucionario del Pueblo; la primera promoción de sus cuadros se graduó en febrero de 1980, tres meses antes de su primera "acción militar". El Ejército Revolucionario del Pueblo conduce, por la guerra de guerrillas, a la Guerra Popular.

El 17 de mayo de 1980 un grupo de senderistas tomó Chuschi y quemó las ánforas de sufragio electoral. Era su primera acción de guerra propagada a nivel nacional.

¿Cómo llegará al poder Sendero Luminoso?

El plan elaborado por S.L., y hecho clandestinamente público en 1974, señala

(7) H. Favre, entrevista en *Quehacer*, nº 42, p. 44.

cinco fases al "Desarrollo de la guerra del pueblo", así se llama el documento.

La guerra del pueblo acontecerá en dos periodos:
1er. periodo:pre-estallido de la Guerra Popular Prolongada. Tiene dos fases.
1ª fase: despliegue e infiltración.
2ª fase: consolidación de lo adquirido al desplegarse o extenderse. La consolidación requiere la construcción del partido en el campo.

2º periodo: estallido de la Guerra Popular Prolongada. Tiene otras tres fases:
1ª fase (3ª en el proceso total): La guerrilla y el apoyo campesino generalizan la violencia contra las autoridades reaccionarias, los explotadores del pueblo.
La violencia por el sabotaje y terrorismo se planean detalladamente y exigen gran cuidado del anonimato de los ejecutores y obtienen gran publicidad para S.L.
Se inica la formación del Ejército Revolucionario del Pueblo.

2ª fase (4ª en el proceso total): Creación de Zonas Liberadas y aparición de un Gobierno Provisional Revolucionario.
En las Zonas Liberadas todo el poder pertenece al Partido (S.L.) sólo él administra, desde siembra hasta cosecha, transporte, comercio, etc.
El Gobierno Provisional debe buscar audiencia y reconocimiento internacional.

3ª fase (5ª en el proceso total): La mayoría de la población apoya al partido
Se recoge el fruto del trabajo al interior de las FF.AA, —iniciado desde la 1ª fase— divididas, quebrantadas en su disciplina, sin coherencia en sus decisiones las FF.AA. no pueden enfrentar al Ejercito Revolucionario del Pueblo.
Las instituciones democráticas carcomidas por su ineficacia, la inflación y la corrupción tampoco pueden resistir. La ineficacia del Parlamento se ha demostrado en las fases anteriores y los llamados parlamentarios de izquierda han "probado" la futilidad de su intento de construir el socialismo desde una institución antipopular. (8)

La "guerra total" culminará con la victoria de S.L. No habrá una gran batalla que decida la suerte de la guerra.

La guerrilla continuará con escaramuzas bélicas prolongadas y cuando el desgaste sea muy grande y las instituciones democráticas hayan perdido eficacia y representatividad se negociará el cambio, del gobierno y poder reaccionario por el gobierno y poder popular. Así aconteció en Rusia, China y con otras variantes en Viet Nam, Camboya y Laos.

---

(8) La tradición antiparlamentaria de una vertiente radical del socialismo tiene en Lenin y Sorel a sus grandes exponentes. El epíteto "cretino", dado por Abimael Guzmán a los socialistas parlamentarios fue empleado primero por Sorel.

¿Qué ha conseguido S.L.?

El plan desplegado en "Desarrollo de la guerra popular" y resumido antes, puede considerarse una utopía o el sueño febricitante de revolucionarios teóricos o el frío cálculo de estrategas de movimientos sociales modernos.

¿Es una utopía, es un sueño, es un cálculo?

La respuesta no puede darse sólo atendiendo razones del corazón o el sentimiento.

Tampoco es una respuesta lo que Kant llama "anticipación del deseo", deseo que S.L. no triunfe, por eso no triunfará.

No es una respuesta decir: el pueblo peruano es pacífico, o el campesino rechaza la violencia o los peruanos no nos dejaremos arrebatar la democracia conquistada. El asunto es más serio y no puede tratarse con expresiones retóricas.

El plan presentado en "Desarrollo de la guerra del pueblo" tiene los visos de una auténtica utopía, como el plan de huelga total de Sorel; pero también es el cálculo frío de un estratega conocedor de las riquezas de un movimiento social moderno, moldeado con una red cuyos hilos son más conocidos que sus nudos. El movimiento no sólo busca reparto más igual de la riqueza sino otra forma de socialización y reproducción cultural, participación activa de los individuos, sociabilidad, solidaridad, autodeterminación, creatividad.

La historia de los últimos 7 años de la vida nacional nos fuerzan a tomar en serio la concepción, la estrategia y las realizaciones de Sendero. No son ilusos quienes han conseguido:

a) Estado de emergencia en 22 provincias de los departamentos de Ayacucho, Apurímac y Huancavelica.
b) Expansión a la zona de Selva y posibles conexiones con Movimientos afines en Colombia.
c) Implantación en Lima de células y comandos de exterminio; empleo de terrorismo selectivo. El número de victimas es de miles, trece mil según los últimos cálculos.
d) Voladuras de líneas férreas y descarrilamiento de trenes; voladuras de puentes; voladuras de torres de electricidad.
e) Establecimientos de zonas liberadas en Apurímac y Ayacucho.

Pero mucho más preocupante de todo ello; han conseguido enrolar en sus filas a tantos militantes cuantos eran necesarios para estas acciones de guerrilla, para mantener un ejército popular y escuelas de dirigentes.

¿Qué hacer?

Nuesta información y reflexión sobre esa parte dolorida y dolorosa del Perú, a la que S.L. nos hace mirar, nos plantea las preguntas ¿qué hacer? ¿qué podemos hacer? ¿qué debemos hacer?

Partamos de esta simple constatación: los problemas de los hombres lo resolvemos los hombres. Esto significa: los problemas no son resueltos por el dinero, ni por la técnica, son resueltos por los hombres; Dios mismo, para hablar en términos humanos, quiso sujetarse a esta ley; ese es el sentido de la Encarnación, el Hijo de Dios se hizo hombre y vivió la dura realidad de los hombres, incluída la muerte en la cruz, y así redimir a los hombres.

¿Qué significa esto para los empresarios?

Primero: No se puede crear, más o menos artificialmente, un mundo propio, sin problemas reales, en el cual trabajar tranquilamente. Pretender ignorar la violencia es traicionarse a sí mismo y traicionar al Perú.

Segundo: Su acción en el Perú real debe tener en cuenta la violencia de complejas y antiguas raíces que toca muchas dimensiones de nuestra vida nacional, social y personal.

Tercero: La violencia de S.L. no es la única violencia en el Perú; la violencia callejera, secuestro, robos, asaltos llama nuestra atención.
Sentimos menos la violencia de desiguales relaciones establecidas y casi aceptadas tradicionalmente: el desprecio del campesino, del indio, es una expresión de pretendida superioridad que da derecho a la explotación, al abuso.
El abuso del poder económico, del poder político, del poder que da el saber, ha hecho especialmente violenta la relación entre grupos de peruanos, esa violencia se denomina violencia estructural. *Esta violencia es mucho más grave, social y moralmente hablando.*
Contra esta violencia se levanta S.L., esa es la violencia que jamás derrotará la represión.
Sociológica y políticamente hablando, el levantamiento contra la violencia estructural termina siempre victorioso, la historia reciente y la antigua lo prueban. La única opción capaz de vencer la insurgencia contra la violencia estructural es la transformación social justa.

Cuarto: La violencia es la solución injusta de un conflicto: S.L. capitaliza las violencias de nuestra larga historia, la del conquistador, la de la relación entre el gamonal y el trabajador del campo entre la comunidad campesina y el hacendado. La violencia del enfrentamiento de la legalidad de los blancos y el derecho de vivir de los indios; la violencia de quienes pagados por el estado, jueces, gobernadores, alcaldes, médicos del Ministerio de Salud, educadores del Ministerio de Educación, deben

servir a los pobres y han estado, con incumplimiento de su contrato de servicio, muchas veces del lado de quienes oprimían y abusan de los pobres. En esta misma situación hay que poner bastantes veces a las FF.AA. y las FF.PP.
La represión de la violencia por las FF.AA. y las FF.PP. ha sido desproporcionada.

Quinto: S.L. es una injusta, cruel, destructora y falsa solución a la injusticia.

Sexto: Un empresario no puede ignorar la injusticia que combate y denuncia S.L. Debe rechazarla, procurar combatirla.

Séptimo: Un empresario debe ser en su corazón y en su acción justo, y su gran compromiso profesional y social debe ser "establecer la justicia".

Octavo: Un empresario no puede aceptar la solución de Sendero y debe comprometerse en otras búsquedas de la justicia en cada uno de los caminos personales y profesionales por donde transite en la vida.

Noveno: Al poder del dinero, el empresario añade el poder del saber, interesarse por comunicar, aumentar el saber por la mejora de las universidades donde estudiaron; empeñarse en esfuerzos educativos como SENATI debe ser parte de programa de vida de todo empresario.

Termino por donde empecé, un empresario no puede vivir de espaldas a la realidad; en la realidad del Perú está la violencia, la subversión, la marcha acelerada hacia un enfrentamiento fratricida.

La represión no es solución.

El camino tiene nombres cambiantes, desarrollo, democracia, paz, pero una sola dirección, la justicia nacida de la fe en el Señor Jesús y la decisión de ser justos en cualquier ocupación o actividad de nuestras vida.

El reto de hoy

La decisión ciudadana de vivir en democracia y defenderla, elimina el recurso al golpe militar, obliga a buscar y usar fuerzas constructivas que puedan circular por los cauces abiertos por la Constitución y rechaza la violencia, estructural, institucional o personal.

Deseo dedicar algunas reflexiones finales a estas tareas: evitar todo intento de golpe militar, buscar fuerzas constructoras capaces de transformar la realidad, rechazo de la violencia.

La interrupción por las Fuerzas Armadas de la vida institucional del país no acontece repentinamente. Es el resultado de una conspiración de civiles y

militares, como en el levantamiento del general Odría; o de militares, como en la Revolución de las Fuerzas Armadas encabezada por el general Velasco.

La decisión de conspirar nace de la esperanza o del egoísmo. Cuando el deterioro social, huelgas, paros, manifestaciones callejeras, acciones guerrilleras o desborde de violencia se repiten frecuentemente en muchos ciudadanos crecen sentimientos de frustración y desconfianza en el orden constitucional. También algunos ciudadanos sienten y toman conciencia del deber de frenar el desorden social y de la convicción de tener para hacerlo.

En otras ocasiones los motivos son menos nobles; se conspira para defender los privilegios de que gozan personal o colectivamente; convencidos de tener poder para mantener los privilegios, usan el poder del dinero, de la influencia, de las relaciones.

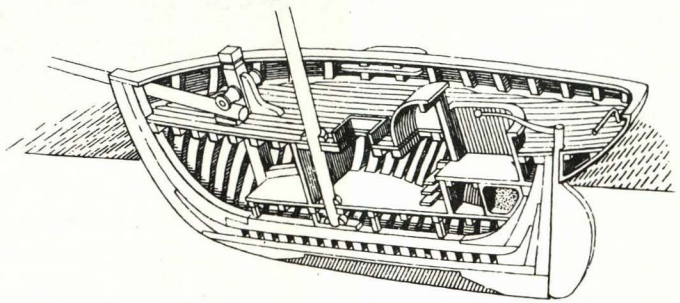
Parece innecesario insistir que la opción democrática elimina todo intento de cualquier aproximación a la conspiración.

La búsqueda de fuerzas constructoras, capaces de transformar el orden social existente hoy en el Perú, incluye a planes ordenados para el uso de recursos naturales, técnicos, financieros; pero sobre todo incluye recursos morales y espirituales. El trabajo es un recurso natural y moral de singular importancia. El desarrollo de un país, de una ciudad, reposa esencialmente en el trabajo, aún cuando no se posean recursos naturales y los económicos sean escasos. El trabajo es la fuerza constructora del mundo.

Junto a la ética del trabajo debe mencionarse la ética de la responsabilidad cuyos imperativos son: comprometerse a defender "el derecho de la vida" y a asegurar una vida "humanamente digna".

La acción responsable tiene entre sus rasgos fundamentales poder, unilateralidad, incondicionalidad, totalidad, continuidad; el objeto de la responsabilidad del presente es el futuro.

Finalmente, tarea urgente es el rechazo de toda forma de violencia.





Colocación de ofrendas florales en la Plaza Gálvez del Callao.

Combate del Callao. 2 de mayo de 1866

Capitán de Fragata
Jorge Ortiz Sotelo

El Callao, puerto principal de estas tierras desde la irrupción europea en el mundo andino, ha sabido dar claros ejemplos de valentía y entereza cívica a lo largo de su historia. Son hitos en ella, la lucha contra la flota holandesa de Spilbergen, la terca y valerosa resistencia de Rodil, la defensa del orden legal en 1834 y tantos otros momentos que marcan la conciencia colectiva de un pueblo corajudo y viril. Pero el hito principal fue levantado un día como hoy hace 123 años, por militares, marinos y civiles, unidos en el fragor de un combate contra fuerzas navales españolas que pretendían obtener satisfacciones inatendibles.

Las circunstancias que llevaron al envío una escuadrilla española con una expedición científica, así como los diversos hechos que fueron confabulándose para que dicha presencia se tornara agresiva, al punto de ocupar las islas Chincha, constituyen el gran telón de fondo sobre el cual debe referirse la acción del Callao. Para llegar a ella, tanto el Perú como las hermanas repúblicas de Bolivia, Ecuador y Chile habían constituido una alianza en defensa de la agresión hispana, en la que algunos veían los últimos alientos de un esfuerzo de reconquista. Por otro lado, las flotas peruana y chilena habían conformado una escuadra aliada que, en febrero de ese mismo año, había medido sus fuegos con fragatas españolas en el extremo sur de continente.

Profundamente consternado por el escaso éxito alcanzado en la acción de Abtao, el jefe español, el bravo y hábil brigadier Casto Méndez Núñez, llevó a cabo una acción punitiva sobre el puerto de Valparaíso, sin encontrar resistencia en ello. En el deseo de castigar al otro contrincante, anunció el bombardeo del Callao para el 1º de mayo.

Las defensas de nuestro primer puerto habían sido sometidas, durante los años precedentes, a un proceso de modernización que obedecía a los nuevos conceptos que sobre ese aspecto de la guerra naval habían surgido en Europa y Norteamérica. Sin embargo, al ser declaradas las hostilidades con España

* Discurso pronunciado en la ceremonia conmemorativa en la Plaza Gálvez del Callao, el 2 de mayo de 1989.

hubo que completar apresuradamente algunas de estas obras y construir otras. Es este esfuerzo participó decididamente tanto el pueblo de Lima como el del Callao, habiéndose preservado en la memoria colectiva el célebre "Cañón del Pueblo", instalado en 48 horas merced al esfuerzo de 3,000 voluntarios. Cabe destacar que al llamado para montar dicha pieza acudieron unas 30,000 personas; una vez instalada, su operación fue confiada al gremio de artesanos y a 21 oficiales de la Armada en situación de retiro.

De ese modo, el 2 de mayo de 1866 el puerto estaba defendido por cinco buques de guerra, seis baterías, dos torres, un fuerte, el solitario Cañón del Pueblo y varios batallones de artillería e infantería, desplegados para prevenir cualquier intento de desembarco. Además, la bahía había sido parcialmente minada e incluso se había llevado a cabo un primer intento por construir una nave submarina para destruir a los buques españoles.

Los puestos en la defensa peruana resultaron cortos para la enorme cantidad de voluntarios que reclamaban la honra de combatir por su patria. Antiguos jefes de la época auroral de la República encontraron ubicación junto a jóvenes guardiamarinas y cadetes del Colegio Naval Militar, escapados del mismo en la noche del 1º con el fin de estar presentes en la acción. Entre estos últimos puede citarse al joven guardiamarina Leoncio Prado, hijo del presidente de la República, quien encontró un lugar a bordo del vapor *Tumbes*, comandado por el capitán de corbeta Juan Raygada y en el que izaba su insignia de comandante general el de navío Lizardo Montero.

El número total de combatientes peruanos será difícil de precisar, pero si se conoce con exactitud que 858 miembros de la Armada iniciaron la acción cubriendo puestos en toda la línea de defensa, 490 de ellos a flote. El personal del Ejército participó igualmente en casi toda la defensa, pues varios fueron admitidos a bordo en calidad de voluntarios; igualmente, fueron recibidos a bordo algunos civiles que pidieron con insistencia tomar parte en la acción en cualquier condición o clase.

Por su parte, la flota española sumaba 14 unidades, habiendo tomado como base de operaciones a la isla San Lorenzo; su aproximación a la plaza se efectuó en tres divisiones, dos de ellas enfilaron hacia la boca del río, descendiendo luego hasta colocarse frente a la zona central; mientras la tercera división, comandada por el propio Méndez Núñez, se acercó a la parte sur. Los pormenores del combate, que duró de 1200 a 1640 horas, son harto concidos como para abundar en ellos, pero debe destacarse la rápida puesta fuera de operación de las fragatas *Villa de Madrid* y *Berenguela*, así como la valerosa actitud de sus comandantes, y el impacto hecho en la nave almiranta, que hirió a Méndez Núñez. Igualmente debe señalarse la voladura de la Torre de la Merced y las cortas pero firmes salidas de los buques nacionales. El combate cobró un considerable número de vidas en ambos bandos, siendo nuestra pérdida más sensible la del ministro José Gálvez.

En la Armada tuvimos que lamentar la desaparición de tres oficiales y cuatro miembros del personal subalterno, así como 19 heridos, seis de los cuales

eran oficiales. La mayor parte de nuestras baja se produjeron a bordo del vapor *Tumbes*, que salió hasta en dos oportunidades para intentar torpedear a la *Numancia*. Entre los muertos se encontraban los dos hermanos Cárcamo (capitán de corbeta y teniente 1º), hijos de uno de los captores de la goleta *Sacramento*, primer buque de la armada republicana.

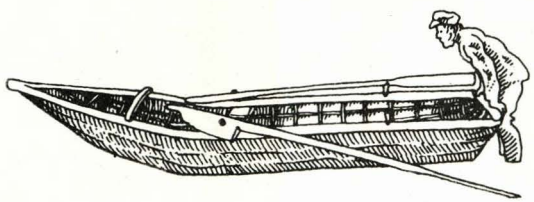
La escuadra enemiga combatió con esa terca valentía que caracteriza al pueblo español, dando y recibiendo castigo sin pedir cuartel. 150 heridos y contusos así como 38 muertos fueron el costo que tuvieron que pagar por ello. Quizá sea este un momento adecuado para rendir homenaje al contrincante de entonces, el bravo Méndez Núñez, quien supo defender el honor de su nación a pesar del relativamente pobre apoyo recibido de su gobierno.

Dos tiros peruanos, efectuados desde la Torre Junín y el monitor *Victoria,* fueron los últimos escuchados aquella tarde, en la que el heroísmo, al igual que las bajas, se presentó en ambas tiendas.

El principal protagonista en esta jornada, el héroe, si asi lo queremos llamar, fue el pueblo anónimo. Contagiando de un fervor nacionalista, de esos que sólo ve una nación en sus horas más difíciles, nuestro pueblo supo identificarse con su gobierno sintiendo el conflicto como algo muy personal.

Entre las múltiples posibilidades que brinda la historia, está la de servir de fuente revitalizadora del sentimiento de identidad de los pueblos. Esta necesidad se torna prioritaria en los momentos difíciles, pues ella es la que permite que las naciones superen las crisis sin resquebrajar su esencia. Hoy en día, nadie puede negarlo, nuestra patria atraviesa por circunstancias particularmente difíciles, y es por ello que debemos redoblar nuestro homenaje a quienes supieron legarnos una leción de coraje y patriotismo.

Todas las generaciones tienen el reto histórico de superar sus propias crisis. A las que nos toca vivir la presente, sirva de ejemplo el sacrificio de aquellos militares, marinos y civiles que supieron poner su vida al servicio del Perú para que nosotros podamos vivir con la frente alta.



Nicolini fabrica, distribuye y vende todo lo que su familia necesita.



nicolini...es de la familia!

La estrategia de la guerra de guerrillas

Contralmirante (r)
Julio de los Ríos Rozas

> Hasta que el mundo se acabe, la decisión final quedará librada a la espada.
>
> Kaiser Guillermo II.

Actualmente hay en existencia cuatro teorías de estrategia de guerra y una quinta que recién surge. Casi todos los estrategas, con uniforme o sin él, son devotos consciente o inconscientemente de una u otra. Podemos identificarlas como: Teoría Continental, Teoría Marítima, Teoría Aérea, Teoría de Mao y por último, la Teoría de Guerra Espacial.

La historia, evolución y construcción de estas teorías no son similares y, en muchos aspectos, es difícil comparar y sopesar unas con otras.

En el Perú se vive un proceso que está sumiendo al país y a su pueblo en una situación de extremo peligro, contra el cual es necesario luchar tenaz e implacablemente, ya que sus consecuencias, como ha sucedido en otros países, pueden significar el cambio total de su estructura política, social y económica, no precisamente para mejorar lo que hoy tenemos sino todo lo contrario. Este proceso, la "Guerra de Guerrillas", es el problemas más acuciante que amenaza al país y a su pueblo como una espada de Damocles.

La teoría de Mao sobre la guerra política, la teoría de las "Guerras de Liberación Nacional, es en mucho la más compleja de las teorías corrientes de guerra. En ella se expresa su propósito más claramente que en cualquier otra y establece los sistemas de medidas para su logro. El que su propósito sea político y que sus sistemas de medidas incluyan aspectos políticos, sociales y económicos así como también medidas militares, constituye una indicación tanto del alcance como del realismo de la teoría en práctica. Esta teoría, más que cualquier otra, armoniza con el hecho predominante de la revolución mundial del presente siglo. En verdad, una significativa parte de esta revolución es producto de la teoría de Mao en acción.

Desde que el comunista ha esgrimido la guerra de guerrillas como táctica

fundamental de su guerra revolucionaria y el elemento básico de su proyecto de conquista del mundo, ésta se ha convertido en un fenómeno cuyo estudio es esencial para la defensa de Occidente. Si consideramos que pertenecemos a esa parte del globo, debemos tener instrumentos para combatir cualquier amenaza que se cierna sobre nosotros. Uno de estos instrumentos es: "conocer". Conozcamos, pues, en una breve pincelada, cuál es la estrategia que se emplea y así estaremos en condiciones de oponernos, como se dijo "tenaz e implacablemente" a protervas intenciones de quien quiera que nos amenace.

El Objetivo de las Guerrillas

El principio del objetivo define la razón de todas las acciones empeñadas y la unidad de todos los esfuerzos. El de la guerra de guerrillas, como parte de una guerra total, es la conquista de la masa de la población. Claro que este objetivo supremo puede ser descompuesto en una serie de objetivos parciales, pero ninguno de éstos puede dejar de considerar su trascendencia desde el punto de vista del primero.

El más importante de los objetivos operativos de la guerrilla es la destrucción de la fuerza enemiga. Esta destrucción se logra mediante una actitud ofensiva mantenida a lo largo de ataques parciales discontinuos con empleo indispensable del factor sorpresa, empeñados sólo en condiciones seguros de ganar y con los que se combine la rápida concentración de fuerzas, la violencia y fugacidad del golpe con la rápida disperción y retirada. Para destruir la fuerza enemiga, la guerrilla enemiga también utiliza procedimientos psicológicos que destruyan la voluntad de combatir de sus oponentes, que le hagan considerar la batalla perdida aún antes de reñirla.

Con carácter secundario y tanto en cuanto sirvan a la consecusión del primer objetivo ya señalado, la guerrilla realiza acciones típicamente terroristas. Pero el terrorismo, para que dé los frutos políticos siempre buscados, ha de ser selectivo, nunca indiscriminado.

Terrorismo indiscriminado es el dirigido simplemente sobre la masa sin una dirección determinada.

Terrorismo de este tipo, blanco si se quiere, son los típicamente occidentales realizados durante las guerras coloniales, tales como el bombardeo de Haiplimg por la escuadra francesa el 23 de noviembre de 1946, en que, tras dar dos horas a la población civil para la evacuación de la ciudad, fueron bombardeados los barrios indígenas, matando unos 6,000 vietnamitas. La acción se planeó como represalia contra el también terrorismo indiscriminado del Viet Min, que habría costado muchas bajas a los franceses, pero los resultados fueron completamente contraproducentes, pues supuso el enfrentamiento general contra Francia y el levantamiento general del país.

Terrorismo selectivo fue el desarrollado pacientemente por el Viet Min, que dejó sin autoridades locales, sin servicios de orden y seguridad y sin informa-

ción a grandes zonas del país, mediante el asesinato o el amedrentamiento de los existentes, dejando fuerzas contrarrevolucionarias sin ojos ni oídos. Bastó la eliminación de unos cuantos para que el resto, y los que fueron designados para substituírlos, huyeran a zona más segura, sin que nadie quisiera hacerse cargo de sus funciones.

De 1956 a 1965, el Vietcong asesinó a 13,000 autoridades anticomunistas durante el desarrollo de su programa de terror selectivo.

Otras funciones típicas del terrorismo lo constituyen los sabotajes, las destrucciones de instalaciones industriales, de medios de transporte y de vías de comunicación. Conviene examinar estas acciones desde el punto de vista de captación de las masas y de la destrucción de las fuerzas enemigas, no destruír por destruír, sino para lograr unos fines perfectamente establecidos que nos lleven a la consecusión de las metas trazadas. La acción política norteamericana en Indochina construye muchos hospitales y escuelas, que nunca fueron destruídos por el Viet Min, pero éste procuró siempre infiltrar en ellos un maestro o un enfermero comunista, lo que supone una acción mucho más rentable que proceder a su voladura.

Es mucho mejor conseguir que algo produzca para la guerrilla que impedir que lo haga para el enemigo. Incluso antes de efectuar una destrucción es preciso considerar cuál será la forma más rentable, ya que la detención de la producción de una fábrica –por ejemplo– la podemos conseguir destruyendo sus instalaciones o atacando el tráfico de mercaderías y materias primas; de la misma forma, la detención de la producción eléctrica de una central se puede conseguir volando su planta de producción o bien atacando su red de distribución, mucho más vulnerable y que exige del enemigo el despliegue de mucho más medios si se quiere protegerla. Utilizar la destrucción en masa como medio de paralizar totalmente la vida económica del enemigo, puede hacer totalmente impopular a las guerrillas, por lo que éstos habrán de vigilar atentamente la trascendencia de las acciones de este tipo.

Insistimos en que la misión principal de las guerrillas es la destrucción de la fuerza enemiga. La guerrilla es algo más que una organización clandestina de saboteadores; es una organización armada con una misión de combate, lo que no excluye que la desarrolle siguiendo técnicas diferentes a las convencionales.

El análisis de cada objetivo señalado a las guerrillas comprende el estudio de:

a) Su carácter crítico. Un objetivo tiene carácter crítico cuando su destrucción o daño ejerza una influencia significativa en las posibilidades del enemigo para conducir o apoyar sus operaciones. Cada objetivo es considerado en relación con los otros elementos del sistema de que forma parte.

b) Su vulnerabilidad. La vulnerabilidad de un blanco es la susceptibilidad de ser atacado por los medios disponibles de los guerrilleros. La vulnerabi-

lidad está condicionada por la naturaleza del blanco, composición y disposición, tamaño y protección del mismo.

c) Su accesibilidad. Se mide por las posibilidades que tiene la guerrilla de infiltrarse en el área del objetivo, al estudiar la accesibilidad, se examinarán las medidas de seguridad adoptados por el enemigo, la situación del objetivo y los procedimientos y medios de infiltración necesarios.

d) Su recuperabilidad. Comprende el examen de las posibilidades que cuenta el enemigo para restaurar los daños efectuados por las guerrillas.

Todos estos factores son variables: un puente de ferrocarril es poco importante si el enemigo dispone de muy escasas locomotoras, pero constituye un objetivo importante si mantiene un tráfico ferroviario intenso. Cada plan de operaciones debe trazarse sobre dos o más objetivos posibles, ambos tendientes a la consecución del mismo fin, con lo que los ejecutantes dispondrán de una solución más flexible que le permita adaptarse a las circunstancias imprevistas que pueden presentarse.

Naturaleza del combate de las guerrillas.

No hay una palabra mejor para definir en forma breve la naturaleza de estos combates que la de "fluída".

En la guerra de guerrillas la situación es siempre fluída. Tanto el enemigo como las unidades de guerrillas se mueven y cambian de lugar constantemente, como resultado de sus maniobras tácticas. La zona de actividad de las guerrillas nunca es estática; la situación cambia constantemente conforme el enemigo reacciona ante las acciones de las guerrillas.

Normalmente, las guerrillas se interesan en primer lugar por la interdicción de las líneas de comunicaciones y la destrucción de las instalaciones críticas del enemigo.

Excepto en aquellas condiciones en que la ventaja táctica está claramente a favor suyo, las guerrillas no hacen ningún esfuerzo por entrar en contacto con el enemigo para destruírlo.

Por el contrario, este último debe proporcionar seguridad a sus instalaciones y comunicaciones y, simultáneamente, buscar el contacto con las guerrillas para eliminarlos. Estas dos actitudes opuestas dan origen a situaciones muy fluídas.

La superioridad de la guerrilla se adquiere más fácilmente en un terreno accidentado que restrinja los movimientos y la observacion del adversario.

Estos factores limitan las posibilidades enemigas de montar rápidas y coordinadas operaciones contra las guerrillas, proporcionando a estos últimos el tiempo necesario para evitar verse envueltas en combate de defensa estática.

El enemigo puede alcanzar la superioridad e incluso la supremacía en un área determinada siempre que esté dispuesto y sea capaz de emplear suficientes fuerzas para conseguirlo. Sin embargo, dado que las guerrillas son libres en cuanto a la elección del lugar, momento y forma de sus ataques, pueden montar operaciones con éxito contra los dispersos objetivos elegidos, pese al sistema de seguridad que su adversario adopte.

Una vez que las guerrillas están empeñadas en una operación, el mando tiene pocas posibilidades de dirigir a sus unidades subordinadas al cumplimiento de otras misiones.

Esta carencia de respuesta rápida a las intenciones del mando, es debido a la escasez o carencia de medios de radio que aseguren el enlace entre sus distintos escalones así como a las extensas zonas de acción asignadas y al grado de dispersión en que normalmente se mueven las unidades subordinadas.

Todo ello obliga a realizar un planteamiento cuidadoso flexible y completo que constituya una clara guía ante contingencias imprevistas.

Otra característica de estos combates es la multiplicidad de acciones sobre una misma área, realizados por pequeñas unidades de composición apropiada a la misión individual de cada una de ellas. No es el empleo fraccionado y sucesivo de unidades sobre un mismo blanco, sino una multiplicidad de ataques dirigidos contra varios blancos o porciones de un mismo sistema de objetivos. Tal noción tiende a engañar al enemigo respecto a la situación de las unidades de guerrillas, haciéndole sobreestimar su fortaleza y obligándole a dispersar sus elementos de seguridad para dar protección a los diversos objetivos posibles.

Medidas de control táctico.

Como en la guerra convencional, en la guerra de guerrillas son también necesarias las medidas de control para asegurar la acción del comando de todas formas, dado el carácter fluído de las acciones que se desarrollan, estas medidas de control no pueden concebirse con la rigidez con que son establecidas en la guerra convencional.

Las empleadas para dirigir y coordinar la acciones de las unidades subordinadas son:

Objetivos. El jefe designa el objetivo a ser atacado, que pueden estar constituído por líneas de comunicaciones, unidades o establecimientos militares enemigas, instalaciones industriales, etc. Normalmente, estos objetivos no son mantenidos después de conquistados o destruídos, sino que se los abandona rápidamente.

Ejes de progresión o direcciones generales a seguir, sin que ellos impliquen necesariamente que hayan de ser pisados estrictamente por la unidad a la que se le asigna.

Zonas de acción. Asignados para delimitar las áreas de responsabilidad de cada unidad subordinada y facilitar el planeamiento de las acciones. Los límites de estas zonas de acción son cambiados por los jefes del área según lo requieran las circunstancias. Asignada a una unidad una zona de acción y sus objetivos, su jefe dispone de gran libertad para conducir las operaciones en la forma que estime más apropiada.

Area base de apoyo. Pueden ser utilizadas por las guerrillas para aumentar el alcance de sus operaciones y poder permanecer más tiempo lejos de sus Areas Base. Estas Areas Base de Apoyo son áreas seleccionadas de antemano, utilizadas como puntos intermedios o cabezas de etapa y se encuentran en medio de las zonas no controladas por las guerrillas. Normalmente, son utilizadas antes y después de una operación, durante períodos de tiempo rara vez superior a 24 horas. Como zona de reunión, la unidad que la utiliza se prepara en ella para el cumplimiento de misiones posteriores y puede estar provista de suministros y medios de información por los elementos auxiliares de la organización de apoyo a las guerrillas.

Medidas adicionales de control táctico.– Pueden ser empleadas otras medidas de control por las unidades menores de guerrillas tales como puntos de reunión, objetivos intermedios, direcciones de ataque, posiciones y líneas de partida para ser utilizados por las guerrillas en la misma forma en que lo son por las unidades del ejército regular en la guerra convencional; pero recuérdese que la actuación de las guerrillas se caracteriza por la amplia iniciativa que se le deja al subordinado para la elección de la forma en que va a cumplir la misión impuesta, por lo que se adoptarán sólo aquellas medidas de control que sean absolutamente indispensables para asegurar la coordinación entre los elementos subordinados a un mismo mando.

Operaciones típicas de las guerrillas.

Incursiones. Una incursión es un ataque por sorpresa contra una fuerza enemiga o una instalación. Tales acciones se caracterizan por:

a) Secreto en la aproximación al enemigo
b) Combate violento y de corta duración
c) Rápida ruptura del contacto
d) Veloz y disimulada retirada

Las incursiones son efectuadas por las unidades de guerrillas para destruír o dañar suministros, equipos o instalaciones, tales como puestos de mando, centros de trasmisiones, depósitos, estaciones de radar, etc., captura de suministros, equipo o personal determinado o causar bajas entre el enemigo o los que le apoyan. Otros efectos de las incursiones son aportar la atención del enemigo sobre otras operaciones o zonas y desequilibrarle forzándole a

desplegar fuerzas adicionales para proteger sus áreas de retaguardia.

Organización de la guerrilla para una incursión.

1. General. El tamaño de la fuerza encargada de una incursión depende de la misión, naturaleza y situación del objetivo y fuerzas enemigas con actuación probable contra la guerrilla. La composición puede variar desde una unidad tipo pelotón, con misión de volar un puente y pocas posibilidades de contacto con el enemigo, o un batallón, con misión de destrucción de un depósito importante sólidamente protegido. con independencia del tamaño de la unidad, se divide en los elementos básicos ya citados anteriormente.

- asalto
- apoyo
- protección

2. Elemento de Asalto. El elemento de asalto ejecuta la tarea más importante, el cumplimiento de la cual supone el éxito de la incursión. Por ejemplo, si el objetivo de la incursión fuese destruír un puente, este grupo coloca las cargas y los hace detonar. En prevención de que el área del objetivo puede contar con fuerzas enemigas, los componentes del elemento van provistos de armas automáticas ligeras. En ocasiones, el cumplimiento de su misión obligará a moverse en el interior del objetivo, mientras que otras veces podrá cumplirla fuera de él.

Si fuese necesario, el elemento de asalto se divide en dos grupos: uno de acción principal, que cumple la misión del elemento, y otro grupo para el cumplimiento de tareas especiales para facilitar el acceso a la zona del objetivo del primero, tales como apertura de brechas, eliminación de centinelas, etc. La actuación de este último grupo puede ser anterior, simultánea o posterior al de acción principal.

Los esfuerzos de otros elementos, como se dijo anteriormente, están destinados a hacer posible el cumplimiento de la misión por el elemento de asalto, facilitándole el tiempo necesario para su ejecución y garantizando su protección.

3. Elemento de Apoyo. Las tareas que desarrollan estos elementos son tales como acciones de dirección o de defensa de puntos especiales y el apoyo por el fuego del asalto en la zona y proximidades del objetivo.

Sus armas principales son fusiles ametralladoras, morteros de 60 mm y fusiles dotados de alza telescópica. Su misión principal es fijar al enemigo dentro de la zona del objetivo.

4. Elemento de Protección. "El elemento de protección apoya a la incursión impidiendo al enemigo el refuerzo del objetivo atacado y la huída desde éste, mediante el aislamiento de su zona. Adicionalmente, el elemento de protec-

ción ha de cubrir la retirada de los de asalto y apoyo, actuando como retaguardia de la fuerza de incursión". Su tamaño, como el de asalto, depende de la capacidad probable del enemigo de intervenir en la operación o inmediatamente después de ella. Sus armas principales son las ametralladoras ligeras y fusiles ametralladoras capaces de un gran volumen de fuegos de detención a distancias medias.

Preparación de la incursión

1. Planeamiento. Comprende la elección de: objetivo, momento y maniobra de ataque, e itinerarios de aproximación y repliegue.

Para la elección del objetivo, si no nos viniera impuesto por la unidad superior son de validez cuantas consideraciones se hicieran al hablar de los objetivos de las guerrillas. "Reviste gran importancia la obtención de información acerca del mismo, especialmente datos referidos a situación, cuantía y costumbres de la guarnición y obstáculos". La obtención de estos datos puede ser confiada a la organización clandestina de apoyo o bien a elementos de la misma guerrilla que se destaquen con la antelación necesaria a la zona del objetivo para obtenerlos. Tanto en uno como en otro caso es preciso evitar que una actividad inusitada en sus proximidades ponga de manifiesto el propósito de las guerrillas de atacarlo.

"La elección del momento ha de cumplir las condiciones de facilitar el tiempo necesario para la aproximación, la acción y el repliegue subsiguiente". La acción nocturna favorece la sorpresa y es el mejor momento si se dispone de buena información del objetivo, si sus instalaciones no son complejas y si la acción va a ser simple. Una acción al amanecer tiene la ventaja de una aproximación oculta y la posibilidad de efectuar un mejor control de la acción. Por último, la acción durante el crepúsculo vespertino tiene la ventaja de una retirada oculta. La situación del momento determinará nuestra elección. En general una mayor necesidad de control y pobreza de información nos obligará a actuar con luz, mientras que el mejor conocimiento y la necesidad de sorpresa o de secreto nos inclinará por la noche.

"La maniobra elegida para el ataque ha de ser sencilla, estableciendo otras posibles para hacer frente a eventualidades previsibles". En plan no ha de depender de muchas variables para su éxito.

"Los itinerarios de ida y vuelta han de permitir el movimiento secreto y seguro de la guerrilla". Particular interés reviste el que su utilización no sirva de indicio de la operación que se aproxima, siendo totalmente necesario contar con el apoyo de la población civil de las zonas que se atraviesen. Tanto uno como otro han de facilitar los procedimientos de evasión en caso de persecusión enemiga.

2. Explicación de la Operación. Lo fluído de las situaciones, las dificultades para el mantenimiento del enlace con los mandos superiores suponen los des-

pliegues extraordinariamente dispersos de las guerrillas, unido a la amplia iniciativa con que han de moverse las unidades actuantes, hacen necesario que cada uno de los mandos y aún los simples combatientes tengan un concepto claro y completo de la operación o el proyecto.

Para lograrlo, todo jefe, con independencia de las órdenes que curse, se reunirá con sus subordinados y, a la vista de planos, fotografías, modelos, croquis o el mismo terreno, como solución ideal, si fuese factible, explicará todo el desarrollo de la operación, tal como se prevé.

Puntos importantes de esta explicación es lograr la comprensión de todos respecto a:

- Misión principal y eventuales
- Itinerario de aproximación. Areas Base de Apoyo y posiciones de asalto, apoyo y protección previstas.
- Código de señales convenidos para apertura de fuegos de apoyo, inicio del asalto o inicio del repliege de los distintos grupos participantes.
- Desarrollo previsto de la acción en el área del objetivo e incidencias posibles.
- Organización del repliegue, situación de los distintos puntos de reunión previstos e itinerarios elegidos.
- Previsiones para casos de persecusión
- Misiones posteriores de la unidad.

3. Ensayo de la Operación. Permite descubrir fallas posibles introducidas en el planteamiento a la vez que aseguran el mejor control de la operación por permitir la identificación de todos los ejecutantes con sus respectivas misiones. Los ensayos han de conducirse en terrenos lo más parecidos posibles a los reales de la operación y en las mismas condiciones de luz en que posteriormente ha de conducirse el asalto. Se ensaya la acción tal como se prevé y las medidas a adoptar ante distintas incidencias probables.

4. Revista Final. Antes de iniciar la marcha a la zona del objetivo, el jefe de toda unidad de guerrillas debe efectuar una revista final de su unidad. Los fines que se pretenden con esta revista son dobles: por un lado, se comprueba el estado de las armas y equipo, probando aquellas en fuego si es necesario y, al mismo tiempo, se examina el estado físico y moral de los hombres que han de tomar parte en la operación. Durante la revista se efectúa un cuidadoso examen desde, el punto de vista de la contrainformación para comprobar que ninguno de los participantes lleva sobre sí documento alguno que, de caer en manos del enemigo, pudiera amenazar la seguridad futura de la guerrilla o las acciones en proyecto.

Ejecución del movimiento

"El movimiento de aproximación hasta el área del objetivo se plena y se conduce de forma tal que la fuerza no sea detectada por el enemigo", pudiendo

emplearse uno o varios itinerarios e intentando por todos los medios evitar el contacto con el enemigo. Los itinerarios elegidos finalizan en una o varias Areas Bases de Apoyo, donde las guerrillas realizarán su coordinación final antes de trasladarse a la Base de Partida elegida. Cuando sea ocupada un Area Base de Apoyo, la guerrilla que la ocupe destacará los elementos de seguridad necesarios para evitar ser sorprendidos por el enemigo.

Acción en el área del objetivo

Los grupos del elemento del asalto encargados de misiones especiales se dirigen al área del objetivo y eliminan los centinelas, retirando los obstáculos y ejecutando cualquier tipo de misión asignada. El grupo de acción principal rápidamente sigue a aquel dentro del área del objetivo y cumple su misión.

Una vez que esta misión ha sido cumplida, el elemento de asalto se retira cubierto por el fuego del de apoyo, y por el suyo propio. En el caso de que la operación no tenga éxito, la acción se interrumpe para evitar bajas innecesarias. El elemento de asalto se repliega según el plan establecido a través de varios puntos de reunión. El elemento de protección permanece en posición para cubrir la retirada de los de apoyo y asalto, replegándose posteriormente a una señal u hora convenida.

Retirada

La retirada se efectúa de forma tal que se obtenga la máxima ocultación, tendiendo su desplazamiento a facilitar la ejecución de posteriores misiones de la fuerza encargada de la incursión.

Si es necesario, las fuerzas que intervinieron en la incursión pueden llegar a dividirse en pequeños grupos, incluso por parejas o individuos aislados, como medio más eficaz para disimular una retirada ante una persecusión inmediata.

Las emboscadas

"La emboscada es el método más común de ataque que puede adoptar una guerrilla". Es, pues, una acción ofensiva aunque su ejecución pueda revestir características más afines con la defensa que con el ataque convencional.

"Una emboscada es un ataque por sorpresa contra objetivos en movimiento, temporalmente detenidos, tales como columnas de automóviles, tropas a pie o motorizados, convoyes de ferrocarril, etc". En una emboscada, la guerrilla elige el lugar, dependiendo el momento de desarrollarse de la ejecución del movimiento enemigo previsto.

Las emboscadas se montan para destruír o capturar personal enemigo y sus suministros o equipo, para retardar o impedir el movimiento de tropas y suministros, para hostilizar y disminuir la moral del enemigo o para canalizar sus movimientos al cerrar una parte de las vías de comunicación posibles. El

resultado que normalmente se obtiene es la concentración de los movimientos enemigos sobre las principales carreteras y vías férreas o navegables, abandonando los secundarios, con lo que ofrecen blancos más rentables a otras fuerzas.

"Igual que una fuerza encargada de una incursión, la fuerza de una emboscada se organiza en los elementos de asalto, de apoyo y de protección".

El elemento de asalto conduce el ataque principal contra el objetivo de la emboscada, lo cual incluye la detención de la columna, la destrucción o captura de sus elementos, la recuperación de los suministros, armas y municiones aprovechables y la destrucción del resto. El elemento de apoyo actúa en beneficio directo del de asalto, empeñando sus fuegos contra los elementos de la columna que se oponen a la acción del anterior y contra aquellos otros próximos con posibilidades de acción directa. Por último, el elemento de protección aísla la zona de la emboscada mediante otras emboscadas o mediante el cierre en fuerza de las comunicaciones que llevan a su zona.

Finalmente, este último grupo ha de atender a la seguridad de la zona de reunión prevista para después de cumplida la misión.

Preparación de una emboscada

La preparación de una emboscada es similar a la reseñada de una incursión, pero incluye así mismo la elección del lugar donde montarla.

1. Planeamiento. Para el planeamiento de una emboscada debe tenerse en cuenta:

a) La Misión
- Emboscada simple contra una sola columna o una serie de emboscadas sobre una o varias líneas de comunicación.
- Destrucción de una columna, para captura de suministros o equipo, para hostigar.
- Principal o secundario.

b) El enemigo
- Fuerza y composición posible de la unidad enemiga objeto de una emboscada.
- Formación probable
- Posibilidades con que cuenta de ser apoyado o reforzado.

c) El Terreno
- Zonas más favorables para el establecimiento de la emboscada.
- Vías ocultas de aproximación y retirada.
- Lugares más favorables para organizar en ellos el aislamiento de la zona de la emboscada.

d) Momento de la Emboscada
Durante la noche o durante períodos de poca visibilidad, se ofrecen mayores probabilidades para soprender al enemigo o confundirle que en las producidas durante períodos de plena luz. Sin embargo, el control de la operación; la ejecución del movimiento hasta la zona elegida así como el repliegue posterior, son mucho más difíciles. Las emboscadas nocturnas son mucho más aconsejables cuando la misión pueda ser cumplida inmediatamente después de la apertura de los fuegos y requieren un máximo de armas automáticas para ser empleadas a distancias cortas. Las emboscadas nocturnas si son frecuentes, obligan al enemigo a abandonar el uso de caminos durante la noche, inmovilizándole durante estos períodos.

Las emboscadas realizadas durante el crepúsculo vespertino ofrecen la ventaja de su ejecución en condiciones aceptables de luz –lo que facilita el control y aumenta el rendimiento de las armas de fuego– y una posterior retirada nocturna que dificultará la persecusión por el enemigo. Por el contrario, una emboscada durante el crepúsculo matutino facilitará una aproximación oculta y un buen control de la ejecución, pero será condición adversa en caso de persecusión enemiga.

2. Información. La información es fundamental y el esfuerzo informativo de las guerrillas se ejerce para conocer lo más exactamente posible la composición normal del enemigo según su doctrina de combate, formaciones, sistemas de protección y técnicas a seguir para realizar una emboscada.

3. Elección del lugar. Para la elección del lugar, la consideración básica es que el terreno sea favorable en relación con los medios propios para la ejecución de la emboscada. "El terreno debe facilitar el mejor empleo de las armas de la guerrilla y limitar al máximo el rendimiento de los del enemigo así como sus posibilidades de efectuar un despliegue rápido y disperso que limite los efectos de la sorpresa y del fuego". Debe ofrecer posiciones de tiro ocultos con favorables campos de tiro.

El fuego será realizado –siempre que sea posible-, a través de una cortina de arbustos o maleza, como medios de obtener la sorpresa y de mantener los orígenes de fuegos ocultos. El terreno de las inmediaciones debe ser apropiado para canalizar al enemigo hacia la zona donde el fuego de la guerrilla sea más potente, zona que recibe nombre de "zona de destrucción" y donde no deben existir ángulos muertos que permitan al enemigo organizar la defensa.

Sobre las sendas y caminos que llevan a la zona elegida para la emboscada se colocan destacamentos de protección, con la misión de avisar al elemento de asalto de la proximidad del enemigo; posteriormente, cubren la retirada del de asalto. La proximidad entre los anteriormente citados en función del terreno y del tiempo que necesite el elemento de asalto. Otros destacamentos de protección realizan la ya sabida acción de aislamiento de la zona, estableciendo otras emboscadas sobre las comunicaciones que pudiera utilizar las unidades enemigas en refuerzo de la atacada.

Conducción de la emboscada

1. Movimiento. Las fuerzas de guerrillas se mueven según itinerarios determinados con anterioridad hasta la zona elegida para montar la emboscada.

Lo normal es que sea necesario el empleo de una o varias bases de apoyo. "Es condición indispensable para el éxito mantener el movimiento en secreto". La información se mantiene hasta el último momento mediante elementos de exploración de la misma guerrilla y la coordinación final para la emboscada se realice en el mismo lugar donde haya tenido que montarse ésta.

2. Acciones en el lugar de la emboscada. Las guerrillas se trasladan hasta una zona de reunión próxima a la de la emboscada, mientras que los grupos de protección se dirigen a ocupar sus posiciones previstas. Al tenerse noticias de la aproximación del enemigo, el jefe de la guerrilla decide realizar la emboscada o retirada, dependiendo su decisión de la potencia de la columna enemiga, sus medidas de seguridad y valor del blanco en función de la misión ordenada. Si la decisión es afirmativa, ordena al elemento de asalto la ocupación de las posiciones previstas para la emboscada, posiciones que deberán haber sido reconocidos por los mandos ejecutantes y preparados si así fuere necesario.

"La guerrilla emboscada dejará pasar la vanguardia a través de la posición principal. Cuando la cabeza del grueso alcance un punto determinado de antemano, dentro de la zona de destrucción, el elemento de asalto desencadenará todos sus fuegos con la máxima violencia. El elemento de apoyo actúa sobre la vanguardia y retaguardia para impedir el refuerzo inmediato del grueso, empeñado como el elemento de asalto".

Cuando el jefe decide dar término a la acción, bien porque la misión ha sido cumplida o porque el enemigo va a acudir con refuerzos a la zona, ordena retirarse primero al grupo de asalto; a continuación, al de apoyo y, por último, al de protección, que ha de cubrir la retirada del conjunto.

"Si el propósito de la emboscada es hostilizar y desmoralizar al enemigo, la emboscada elige como blanco a la vanguardia en lugar del grueso, como señalábamos anteriormente". Acciones repetidas sobre las vanguardias producen los siguientes efectos:

- "Obliga el empleo de fuerzas desproporcionadamente numerosas en estas misiones". Este puede debilitar otras partes de la columna de obligar al enemigo al empleo de mayores fuerzas para la protección de sus convoyes o columnas".

- "Tiene un efecto psicológico intenso sobre las fuerzas enemigas". Bajas frecuentes en las vanguardias hacen esta misión impopular.

Cuidado con las imitaciones

Son muy peligrosas, destruyen su vehículo y le salen costando mucho más.



En Maquinarias, para servirlo mejor, nuestro **Servicio de repuestos legítimos NISSAN es totalmente computarizado, rápido, libre de errores y al precio justo.**

VAYA A LO SEGURO



NISSAN **NISSAN**

Maquinarias s.a.

La mejor manera de tener un Nissan

Av. La Marina 3350 San Miguel Telf. 51-1996 • Av. República de Panamá 3080 San Isidro Telf. 42-0304 • Av. Guzmán Blanco 492 Lima Telf. 245470

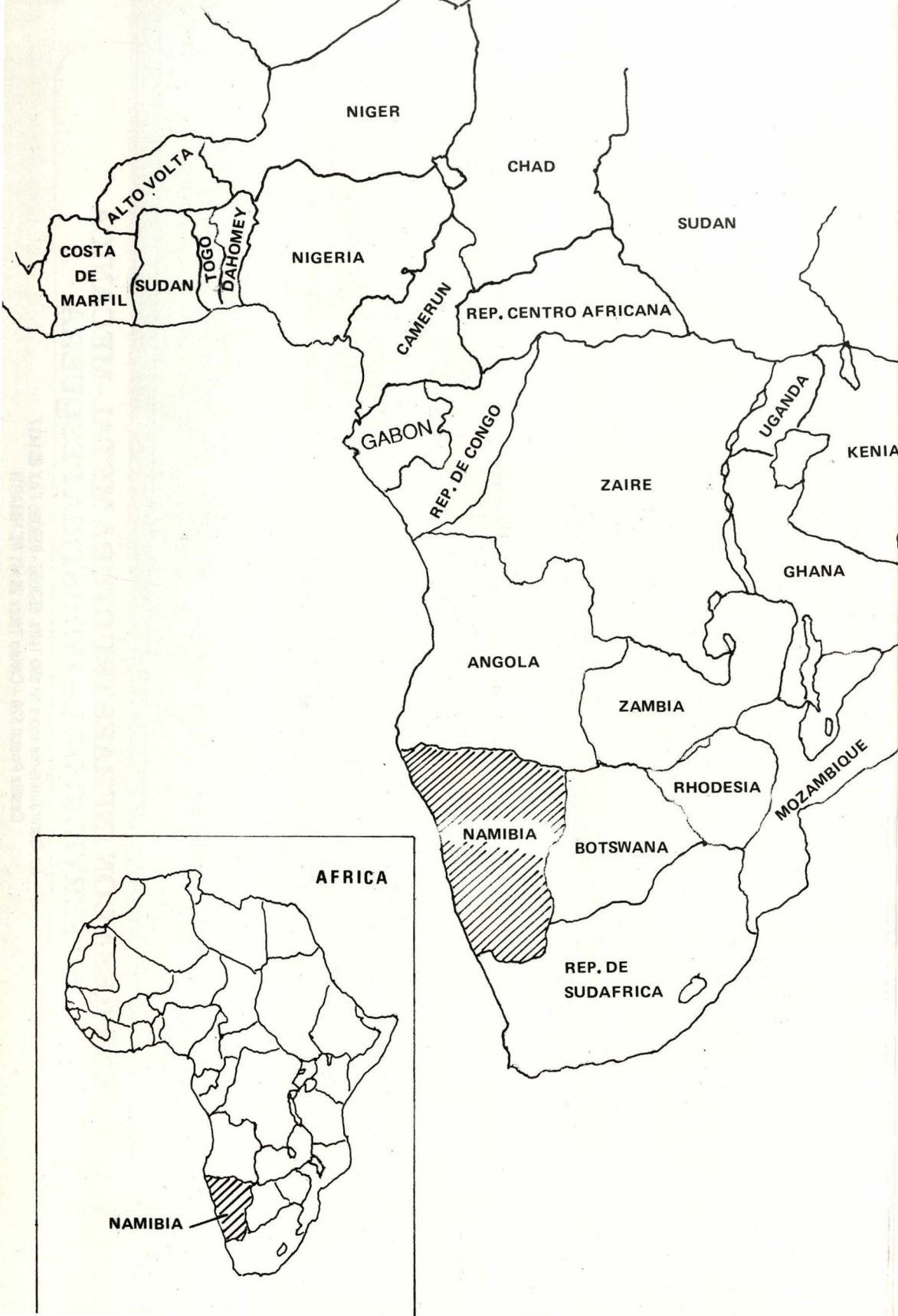
Y EN LA RED DE CONCESIONARIOS AUTORIZADOS NISSAN EN TODO EL PERU

HM REPRESENTACIONES S.A.
- ASTILLEROS -



EMPRESA CON INFRAESTRUCTURA METAL–MECANICA
AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA PESQUERA

Av. Contralmirante Mora Nº 590 Telfs. 653068 - 659355 FAX 651417
Casilla Postal 520 – Callao Télex 26151 PE HMASTI


NIGER
CHAD
SUDAN
ALTO VOLTA
COSTA DE MARFIL
SUDAN
TOGO
DAHOMEY
NIGERIA
CAMERUN
REP. CENTRO AFRICANA
GABON
REP. DE CONGO
ZAIRE
UGANDA
KENIA
GHANA
ANGOLA
ZAMBIA
RHODESIA
MOZAMBIQUE
NAMIBIA
BOTSWANA
REP. DE SUDAFRICA
AFRICA
NAMIBIA

La independencia de Namibia

Teniente Primero
Mario Sánchez Debernardi

Desde el 29 de marzo del presente año un contingente de veinte oficiales peruanos, entre ellos cinco marinos, nos encontramos en Namibia, Africa, cumpliendo con la misión de paz encomendada por las Naciones Unidas en la transición hacia la independencia de este país. ¿Cómo es Namibia? ¿Qué funciones cumplen nuestros oficiales y cuáles son los antecedentes de esta misión?

South West Africa /Namibia

Namibia, con su capital Windhoek, se encuentra localizada entre latitudes 18° y 28° sur y longitudes 14° y 21° este. Cuenta con un área de 823,144 kilómetros cuadrados, la cual está dividida en cuatro regiones naturales:

- El cinturón de 80 a 120 kilometros de ancho del desierto de Namib a lo largo de la línea de costa.
- Las montañas semi-áridas con alturas que varían entre 1,000 y 2,000 metros que cubren la parte central de interior del país.
- Las áreas noreste y sureste que son extensiones de las regiones secas del Kalahari y Karoo de los países vecinos de Botswana y Sudafrica, respectivamente.
- Y por último, las planicies boscosas al norte del parque nacional de Etosha, incluyendo las áreas lluviosas de Kavango y Carprivi.

A pesar de que la mayor parte del territorio se encuentra al norte del Trópico de Capricornio, el clima es típico de un país semi-desértico: caluroso durante el día y frío durante las noches.

La temperatura durante el verano puede llegar a los 40° C y durante el invierno, si bien el día es tibio, llega a temperaturas bajo 0°C después del ocaso.

La población total de Namibia es de aproximadamente 1.2 millones de habitantes, siendo este uno de los factores de densidad poblacional más bajos del mundo, poco más de una persona por kilómetro cuadrado.

La población está dividida en doce grandes grupos étnicos, cada uno de ellos

con sus respectivos territorios y dialectos. El lenguaje oficial es el afrikaans y el inglés, además de numerosas lenguas nativas del Africa, siendo las predominantes el bantú y el khoisán.

Namibia es famosa por contar con las minas de diamante más ricas del mundo así como por su producción de uranio, estimándose un proceso de aproximadamente 60 millones de toneladas de material por año, del cual se obtiene un promedio de 5,000 toneladas de óxido de uranio concentrado.

Además, cuenta con una fauna increíblemente variada, pudiéndose observar animales saliendo a pocos kilómetros de las ciudades.

Existen actualmente parques nacionales a cargo del Departamento de Agricultura y Conservación natural, como el Parque Nacional de Etosha (22,270 Kms. cuadrados) en donde se pueden apreciar leones, elefantes, rinocerontes, jirafas, etc. en su habit natural.

La resolución 435 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

La resolución 435 es una decisión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas confirmando el propósito de las Naciones Unidas de independizar Namibia.

En ella se consideran los principios en que se basará la nueva Constitución de Namibia, principios que fueron largamente discutidos con todas las partes y partidos políticos involucrados en este proceso hasta obtener un acuerdo absoluto con ello, así como las condiciones que deben tenerse en consideración para el correcto desarrollo del plan de independencia.

La implementación de la resolución se inició el 1 de abril de 1989 y con esto, después de más de cien años de dominación extranjera, Namibia será al fin libre e independiente, convirtiéndose en miembro de las Naciones Unidas y asumiendo responsabilidades como miembro soberano de la Comunidad Internacional.

De acuerdo al programa propuesto, Namibia podrá decidir su futuro político, mediante votación, en la primera semana de noviembre de 1989. Todos sus habitantes con derecho a voto podrán escoger representantes para la Asamblea Constituyente, la misma que redactará la primera constitución para Namibia en cumplimiento al acuerdo de principios constitucionales firmado en julio de 1982 entre todas las partes involucradas.

La resolución 435 le da autoridad suficiente al Secretario General de las Naciones Unidas y a su representante especial en Namibia, Sr. Martti Ahtisaari, a implementar el plan paso a paso en cooperación con el administrador general nombrado por Sudáfrica para este fin, Sr. Louis Pienaar.

Características más importantes de la Resolución 435

- Fue negociado por los embajadores representantes de las Naciones Unidas y todas las partes interesadas (SWAPO, Sudáfrica, Angola, Cuba y todos los partidos políticos internos).

- Fue aprobado en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sin oposición alguna (Unión Soviética y Checoslovaquia se abstuvieron de votar).

— Fue aceptado por todos los países del mundo como el único plan con el cual Namibia obtendría la condición de un Estado soberano e independiente, reconocido internacionalmente.

- Es aceptado por la mayoría de la población de Namibia, incluso los partidos que se opusieron inicialmente lo aceptan actualmente como el único camino hacia un futuro político en el país.

- Finalizará la amarga guerra de 23 años de duración y hará posible la reconciliación entre los grupos en conflicto.

- Garantiza el desarrollo de elecciones libres y legales.

- Las Naciones Unidas proveerán una fuerza de asistencia transitoria (citada como UNTAG en adelante), conformada a entera satisfacción de las partes implicadas, para monitorear la implementación de la Resolución 435 y asegurar unas elecciones libres y legales.

— Se verificará el retiro y desmobilización de tropas de las partes en conflicto y el regreso de refugiados.

- Se verificará la libertad de presos políticos.

- Se llamará a elecciones, bajo la supervición del Administrador General sudafricano, monitoreado por UNTAG, asegurando imparcialidad.

- Se asegurará que la fuerza policial existente, monitoreada por la policía de UNTAG, sea responsable por el mantenimiento de la ley y el orden durante el perído de transición.
- Se asegurará la abolición de todas las medidas discriminatorias que puedan afectar adversamente a las elecciones. Esto deberá llevarse a cabo antes del inicio oficial del período de elecciones.

— Se asegurará que todos los aspectos de plan de paz sean correctamente llevados a cabo por el Administrador General a entera satisfacción del Representante Especial del Secretario General de las Naciones en Namibia.

Fases del Plan de Independencia

Las cuatro fases del plan de independencia son las siguientes:

Primera Fase: el inicio de retiro de tropas cubanas de Angola

Segunda Fase: el confirmamiento en bases y desmobilización de las tropas de Namibia, SWATF (South West Africa Territory Force), así como el retiro de las tropas de las fuerzas sudafricanas, SADF (South Africa Defence Force)

Tercera Fase: la campaña electoral y la elección de la Asamblea Constituyente.

Cuarta Fase: la adopción de una constitución y el establecimiento de un gobierno independiente.

Composición y funciones de UNTAG

UNTAG es la abreviación de United Nations Transitory Assitance Group. Su función primordial es la de asegurar que el proceso de independencia se lleve a cabo en una forma ordenada dentro de la libertad y legalidad.

El grupo está compuesto por seis componentes principales:
- El representante especial del Secretario General de las NU
- Una unidad para las elecciones compuesta por aproximadamente 1000 miembros.
- Un comando y componente militar conformado por 4650 miembros.
- Un componente policial y su grupo asesor.
- Un representante general de la Comisión de las Naciones Unidas para refugiados y su grupo asesor.
- Un jefe de Administración General y su grupo asesor.

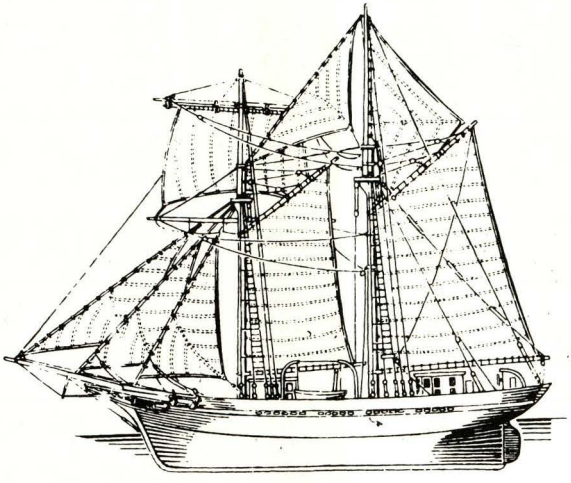
UNTAG apoya al Representante Especial del Secretario General en el desempeño de sus funciones, estando estos componentes civiles y militares bajo su control directo.

El Contingente Peruano ,

Los oficiales peruanos han sido destacados a la zona nor-este de Namibia, en la frontera con Angola, en bases militares estacionadas en Rundú, Nepara, Mangetti, Bagani, Omega, Mpacha y Katima Mulilo, conformando equipos internacionales de monitores militares junto con oficiales de la India, Finlandia y Sudán, apoyados logísticamente por el Batallón Finlandés, que tiene a cargo esta área de responsabilidad, y por la Fuerza Aérea Española e Italiana. Todo el apoyo médico se encuentra a cargo del contingente suizo, las comuniccciones a cargo del contingente inglés y los trabajos de ingeniería a cargo de con-

tingente australiano. Las tareas específicas asignadas son las de monitorear el confinamiento en bases y posterior retiro de las fuerzas sudafricanas, así como su armamento y equipo bélico a Sudáfrica; monitorear la desmobilización de las fuerzas territoriales de Namibia (SWATF); monitorear al personal militar sudafricano que al término de la desmovilización permanezca en Namibia cumpliendo funciones en entidades civiles; y monitorear el desarme, desmobilización y desactivado de bases de SWAPO (South West Africa People Organization) en Angola.

La implementación de la resolución 435 se viene desarrollando satisfactoriamente y en los plazos previstos. El éxito de este proceso de paz es ahora responsabilidad de todas las partes involucradas, quienes deberán actuar con integridad, honestidad y conciencia para garantizar el éxito de estas primeras elecciones democráticas y la independencia de esta nueva nación, Namibia.



"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

La Marina de Guerra del Perú: ¿Una élite?

Capitán de Fragata (r)
Luis F. Villena Gutiérrez

Así como en una familia, por lo menos en la mayoría de los casos, se supone que, conforme transcurran los años, ésta debería ir adquiriendo mayor solidez, experiencia, desarrollo cultural y social, así por analogía en una nación debería ocurrir lo mismo. Y al llevar este razonamiento al plano de la vida nacional me parece que, entre otros, los aspectos más importantes que merecerían concitar nuestra atención serían los relativos al grado de madurez que exhibe hoy nuestro pueblo en lo relativo a identidad nacional, al concepto mismo o idea de nación, qué tipo de concesiones le hemos hecho a la historia para concluir en que, a pesar de sus vacíos, interrogantes, ausencia de testimonios o subjetivos juicios, somos una nación que, dentro de un mestizaje indígena-hispánico, debemos ir hacia adelante en demanda del brillante futuro que merece el Perú, sin detenerse en el análisis a veces doloroso de nuestra historia, en búsqueda más de coincidencias que de diferencias.

Y es, desde esta perspectiva, que pretendo transitar, a lo largo del presente artículo, un lapso pendular que lleve al lector desde nuestros días, año 1989, hasta unas seis o siete décadas atrás, para volver nuevamente a la fecha, manteniendo a nuestra marina de guerra como el personaje central de este breve análisis histórico, para proponer luego una personal deducción sobre el significado real de nuestra institución.

Al iniciar este estudio, en primer término, debo lamentar el grave proceso de deterioro de la conciencia nacional en que estamos sumidos. En efecto, en muchos claustros universitarios y escolares hoy día se sugiere que el término Perú es solo un exceso semántico. Que no existimos como nación. Que el país, si merece el nombre de proyecto para la formación de una verdadera comunidad, resultaría ser un esbozo inacabado, en buena cuenta y, para resumir, somos una *no-nación*. A este respecto, creo que es necesario distinguir como los heraldos principales de este martilleo mental, que casi impúnemente agrede a las mentes de nuestros niños y jóvenes, a una gran parte del

magisterio público altamente politizado y al que nuestro joven historiador Dr. Fernando Iwasaki Cauti, en su libro *Nación Peruana: Entelequia o Utopía,* denomina como *los modernos sociólogos*, al conglomerado de individuos cuya presencia se hace muy evidente en el decenio de los años setenta y que adquiere ahora un mayor grado de actividad como consecuencia de la seria crisis socio-política-económica por la que hoy atravesamos.

Tales sociólogos imputan, a la ausencia de una clase verdaderamente dirigente en el país, todos los males reales o figurados que el Perú viene soportando y, a través de un proceso histórico fabrican una base más ideológica que científica, e invocando verdades a medias dejan ¡claro está! la sugerencia de que sólo una revolución socialista puede otorgarle al Perú los auténticos perfiles que urgentemente debe alcanzar como nación libre, justa y próspera.

Por supuesto que si tales mensajes circulan entre gente simple o mal informada, aprovechándose que vivimos en una nación que no solo no tiene el hábito de la no lectura sino que, aún cuando lo tuviese, hoy en día, debido a nuestro grado de empobrecimiento, la gente carece de recursos para adquirir los medios de información necesarios para eso, estos peones del marxismo sacan ventaja al ocultar que Marx, el creador, junto con Engels, del comunismo científico, justamente, para extender su revolución, no creía en el concepto de nación. ¡ Qué iba a creer! Porque Marx sabía que la nación es el conjunto de familias y que la familia es la célula de la sociedad y la primera e insustituible escuela, de libertad y de convicciones religiosas dentro del marco del desarrollo de la personalidad. Por consiguiente, el concepto de conciencia de clase que propugna el marxismo, para el fomento del posterior ejercicio de las contradicciones que culminarán, según él, en la lucha de clases, significará una frustración del avance comunista mundial. ¿Es que acaso el Manifiesto del Partido Comunista no establece, sin embages, que "los obreros no tienen patria"? Y el mismo Marx concluye señalando en la *Crítica del Programa de Gotha*, el marco político nacional es el marco natural en el que se desarrolla la lucha de clases inmediata, de la que la nación *no es el contenido* si no *la forma.* Por eso es que los *modernos sociólogos* afirmarán una y otra vez que lo primero que hay que hacer es adquirir conciencia de clase y después (mejor dicho, nunca) conciencia nacional.

Además, estos sociólogos y maestros escolares y universitarios marxistoides, desde muchos años atrás vienen tratando tan ligeramente a nuestra historia colonial que presentan a España como una nación conquistadora que vino casi exclusivamente a asesinar a nuestros pobladores indígenas ocultando que, por ejemplo, los españoles encontraron a un Imperio Incaico en franca descomposición, comprometido en guerras civiles dentro de las cuales desgraciadamente Atahualpa actuó como un traidor de su hermano Huáscar, o que estos hispanos al concluir la época del coloniaje pretendieron establecer una monarquía constitucional y no un orden republicano.

Es interesante agregar, cómo es que este importantísimo foco de investigación y formación que es la universidad ha venido derivando, ciertamente no sólo aquí sino en el mundo (pero en el Perú con clamorosa gravedad) desde sus orígenes *teológicos* (que son con los que se crean las primeras universidades del orbe) en *filosóficos* en las que ya la verdad de los valores no es tan importante sino solamente la de determinados ideólogos bajo la afirmación de que cada hombre tiene su verdad, es decir, una forma de desvincularlo de Dios; luego deviene la universidad en *científica* basada en los hechos y en la que hay que graduarse para ganar dinero sin necesidad de enmarcar esa formación dentro de un contexto cultural, completamente imprescindible para modelar al individuo, dentro de culaquier profesión u oficio como sujeto y no sólo como objeto social; para luego convertirse en un mero ente *burocrático* y, desde allí, a lo que es hoy: la universidad subversiva.

Pretendo ahora regresar desde esos setenta años atrás y analizar, a la luz de la apretada síntesis de una parte de nuestra historia que acabo de presentar en los párrafos anteriores, y desde mi personal punto de vista, que ha significado nuestra Marina de Guerra, como centro de formación de buenos ciudadanos con claros conceptos de Dios, Patria y Humanidad.

¿No es acaso posible que, dentro de toda esa campaña de desquiciamiento social se haya contemplado la necesidad de destruir esa fama de grandeza que rodea a la institucion naval, cuando tantas veces se ha afirmado, y se afirma, que la formación de los oficiales de nuestra Armada Nacional ha respondido a una vocación elitista, no como expresión de sabiduría y eficiencia sino como simple factor de clase social, de alto nivel económico, o quizás de sonoros apellidos? ¿Y no será esto un intento de crear en nuestra institución una especie de complejo de culpa para restarle la cohesión, el espíritu de cuerpo y la opción que, con muy breves excepciones, testimonió siempre en defensa de nuestras libertades, de nuestras gloriosas tradiciones, a fin de conseguir apartarla de su sagrada misión al servicio de la seguridad nacional?.

Es por esto que, dentro de las limitaciones de un artículo para la *Revista de Marina*, deseo transitar el tramo de regreso hasta nuestros días analizando qué de verdad hay en este *clasismo* que se nos imputa o, en otra forma, el sambenito de que somos una institución *conservadora*, esto es, atrazados en el tiempo.

No debemos dejar de apuntar que setenta años atrás el mundo comienza a ser azotado por las ideas comunistas que proclaman que los pueblos debe tener *conciencia de opresión* (aunque realmente no estén oprimidos), que Lenin ofrece la técnica (el golpe de Estado clásico) para capturar el poder en favor del marxismo y que Mao Tse Tung crea los métodos para la guerra revolucionaria, proceso que queda elaborado y, en mi opinión, visiblemente más vigente desde la postguerra mundial a mediados de los años cuarenta. Este panorama

¿acaso no debió ser suficiente para que se extremase los mayores cuidados en la formación, no digo solamente para los cuadros de las instituciones castrenses sino para los de cualquier otro tipo, especialmente los universitarios, en países que postulan por la democracia? La respuesta, si no estoy equivocado, la considero obvia: sí. Pues bien, nuestra Marina de Guerra, y de hecho no sólo por la aparición del marxismo sino por ser fiel depositaria de nuestras tradiciones y con visión de futuro, se esmeró en la formación de su gente y no solo de personal superior sino también subalterno, dentro de ese esquema.

Recordemos que, una de las deformaciones sumamente negativas que viene sufriendo el Perú, es el aumento inorgánico de la demanda pedagógica. Los centros escolares y las universidades han proliferado en proporciones exageradas sin ofrecer un buen servicio y huérfanas muchas veces de programas adecuados, los que mas bien adolecen de burdas mezclas de historia con ideologías políticas y en los que nuestros más caros valores y personajes nacionales resultan menospreciados o, por lo menos, puestos en tela de juicio. Si tenemos que decir que la Marina de Guerra, a mayor abundamiento ante ese panoramas tenía que conservar su política de formar *élites* (utilizo el término élite en su verdadera acepción para la sociedad peruana) pues entonces yo diría, sin ningún escrúpulo, que sí. ¿Por qué? Porque la finalidad de la tarea pedagógica es justamente esa: formar élites, y negar esto es simplemente una afectación de virtud y piedad, una deformación de la verdad, una tergiversación de lo que debería ser, por ejemplo la santidad, si alguien la deriva hacia la mojigatería. Porque la vocación elitista auténtica, como lo expresa Iwasaki, "no intenta excluir a nadie en razón de su origen social, sino de elegir a los mejores". Otra cosa es que para otro tipo de centro de actividades que, por ejemplo, no fuese la Escuela Naval del Perú, la selección, si la hubo, estuviese orientada a la perpetuación de privilegios de los grupos dominantes, como puede ser el tarjetazo para ocupar un puesto público otorgándole exclusividad a ciertas personas por el hecho de pertenecer a determinado partido político. A este respecto, nadie mejor que nuestro insigne historiador Dr. Jorge Basadre cuando dice:

> *Frente a los distinguidos caballeros que se creen facultados para cualquier exceso porque heredaron un nombre y una cuenta corriente, se yerguen con más encono en estos tiempos los que quisieran arrasar con todas las jerarquías; a los flancos de la soberbia siempre emerge el rencor. Si por un lado están los que creen que dirigir es hacer uso únicamente del látigo, por otro lado proliferan los que al pretender eliminar a las llamadas clases dominantes en ciertos países están en realidad queriendo eliminar a las clases educadas, es decir, amenazando la delgada capa de cultura allí erigida. En la crisis de las élites tradicionales, tienden a definirse nuevas élites.* (1)

Ningún pensamiento quizá más adecuado para reafirmar que el objetivo

---

(1) *Jorge Basadre* Historia de la República *(Lima 1941), pp. 38 - 39.*

principal de nuestros centros de instrucción naval-militares, comenzando desde luego por nuestra *alma mater*, la Escuela Naval del Perú, es formar caballeros a partir de los cuales hay que agregar una buena profesionalización a través de toda la carrera, hasta el último día de sus servicios en la institución, para obtener así un individuo cabal y jamás expuesto a dejarse desviar por cantos de sirenas, demagógicos, perversos, sin destino. Eso es formar élite y decírselo claramente a los marxistas sin que se nos suban los colores a la cara. O que, en todo caso si desean que lean a Basadre cuando escribe:

> *Recordemos bien, por último, que élite no es lo mismo que oligarquía. Esta representa un hecho económico-social; aquella un fenómeno espiritual. Ser de élite no se hereda: se conquista. No basta sentirse élite, hay que probarlo y hacer que los demás lo comprendan y actúen en consecuencia, a veces sin darse cuenta de ello. Para formar élites no importa de donde se procede: importa a donde se va o se quiere ir. No se forma una élite por acumulación de fortuna, camaradería de aula, identidad profesional, coincidencia de edad o costumbre de tertulia; se forma por analogía de sentimientos, aptitudes, esperanzas, ensueños y sacrificios. Se ha hablado mucho de la rebelión de las masas: olvídase con frecuencia el fenómeno de la deserción de las élites.*(2)

Y al respecto de mi confirmación de que nuestra Marina de Guerra debe continuar formando élites, a mayor abundamiento, quiero ampliar esta afirmación expresando que aún nos falta más formación humanística en la currícula del cadete naval. A este respecto siempre, y ahora mismo también, insistiré en propugnar que regresemos al sistema de ingreso a la Escuela Naval del Perú desde los catorce años de edad para seguir con dos años de aspirante y cinco de cadete, para egresar como oficial a los 21 años poseedor de una más completa formación en ciencias sociales, especialmente quizás en Historia y Filosofía. Esto hará, en mi opinión, que nuestros oficiales no solamente sean mejores líderes sino que, además, y esto es muy importante, queden aptos para adecuarse rápidamente a la vida civil cuando, por las razones que fuese, tuviesen que abandonar las filas. Importante complemento de este esquema debería ser, en mi opinión, la necesidad de acentuar esfuerzos en programas de capacitación permanentes desde el grado de alférez de fragata hasta almirantes, hasta el último día de su permanencia en la Armada.

Sospecho que todavía no hemos caído en la cuenta de que el *raro caballero andante de los mares*, nuestro ínclito almirante Miguel Grau, no sólo constituye un ejemplo de extraordinario heroismo sino que su caballerosidad a pesar del fragor y de lo cruento de la guerra pesa tanto como su actitud firme y serena ante la abrumadora superioridad de las naves del adversario. Creo que ambos factores son los que nos vienen iluminando para que, desde esa infausta guerra, estemos preocupados en formar técnica, moral y espiritualmente a

---

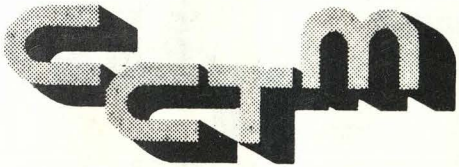
(2) *Basadre, p. 50.*

nuestros marinos. Estoy seguro en que no solamente vamos a perseverar en esta conducta sino que la vamos a acentuar.

Quiero concluir invitando a todos los miembros de la Armada Nacional, activos y retirados (que para mí es más o menos lo mismo porque ambos deben formar un ente tan unido como lo es el cuerpo y el alma, inseparables, complementarios, cada cual, desde luego, actuando dentro del campo que sus actividades o su situación militar les exige) para que, leal y honradamente reflexionen sobre esta esencial necesidad de que se siga fomentando élites y que, hoy más que nunca, ella, La Marina, y el país las necesitan. Necesitamos convenir que, salvo omisiones naturales en una organización de humanos, que no son perfectos, nuestra Marina de Guerra ha buscado, y busca, postulantes para sus cuadros que reúnan valores morales, espirituales y también sociales, que signifiquen para el futuro, garantías de honor, lealtad, sólida formación de hogar, deseable testimonio para que la vida privada y pública de sus hombres sean coherentes y no disidentes; con espíritu de sacrificio y no de obtener ventajas personales de las oportunidades que ofrece la institución naval, es decir, y nunca me cansaré de repetirlo: mantener un modelo, un paradigma de miembro de la Armada a la que, sobre todo, la caballerosidad obliga por su nobleza. Y esto, aún, dentro de las más precarias condiciones económicas y de otro tipo que signan al día de hoy. Debemos reafirmarnos en que las clases sociales no son estáticas, son permeables, y que las élites se forman dentro de ellas ascendiendo a base de méritos y de esfuerzos personales, de manera que pueden así las personas transitar desde los estratos más bajos hacia la altura que cada uno quiera alcanzar. Es así como a nadie se le debe acusar de oligarca por ser banquero si su banco, o sus bancos, los inició desde una simple ventanilla o que determinado gobierno o algún burócrata amenace.

Estimo que la Marina de Guerra del Perú constituye hoy por hoy, en este país, un excepción de calidad que necesita incentivarse cada vez más, máxime porque se le necesita más que nunca ante tanto embate de tan gran parte de la población que, desde hace tantos años viene siendo ganada por personas que, con un sancochado ideológico en sus cerebros, y sentimientos de ateísmo y de resentimiento social en sus corazones, intentan pulverizar nuestras emociones patrióticas para llevarnos después hacia modelos sociales peores que los que critican -y en medio de los cuales, muchos de ellos mismos, por su deficiente formación profesional y cívica, resutarán más tarde sorprendidos del laberinto social al que se conducen y pretenden conducir a otros-. Bástenos constatar el grado de cosas que hemos alcanzado, consistente en que se ha llegado a hacer dudar que somos una nación, artera estrategia con la cual se puede manipular tantas mentes dignas de uln mejor cultivo para los fines que todo buen ciudadano debe perseguir.

Pues bien, espero, finalmente, que estos manipuladores no tengan el menor éxito en ninguna esfera de actividad nacional y, mucho menos, en el área de influencia de nuestra Marina de Guerra.



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.

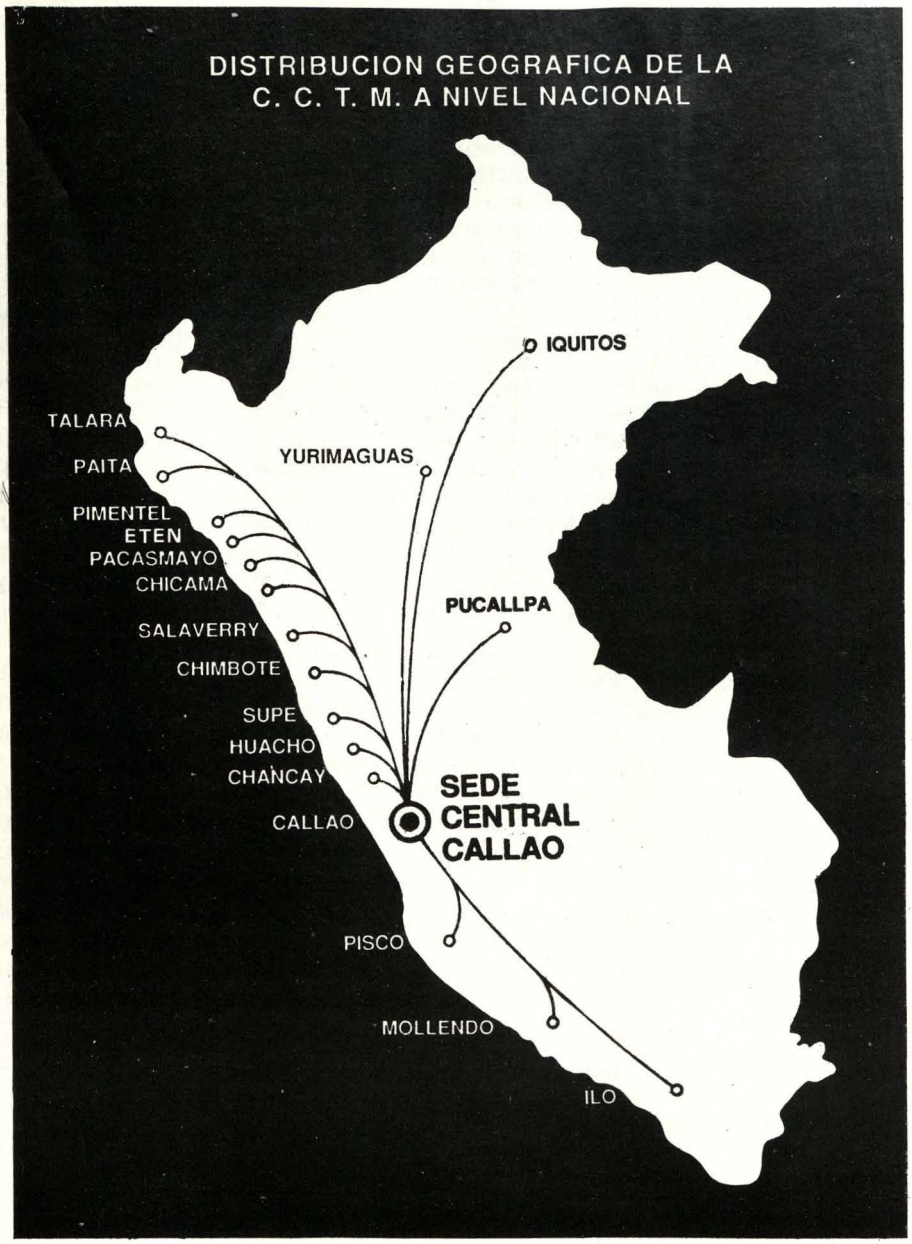
Los pliegos petitorios son los instrumentos mediante los cuales los trabajadores marítimos presentan sus pedidos de mejoras en el campo salarial así como en las condiciones de trabajo. Estos son presentados para ser vistos en primera instancia en las Juntas de Puerto, lugar donde bajo la Presidencia del Capitán de Puerto, los trabajadores marítimos y los usuarios inician el diálogo oficial para la búsqueda de una solución, de llegar a ésta, se eleva al 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.

RESUMEN DEL 1er SEMESTRE DEL AÑO 1989

	No	o/o	No.	o/o	No.	o/o
1ra. Junta de Puerto	2	50o/o	5	33o/o	7	37o/o
2da. CCTM: Acuerdo entre Delegados de Usuarios y de Trabajadores	2	50o/o	6	40o/o	8	42o/o
CCTM: Consejo de Delegados	-.-	-.-	4	27o/o	4	21o/o
	4	100o/o	15	100o/o	19	100o/o

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

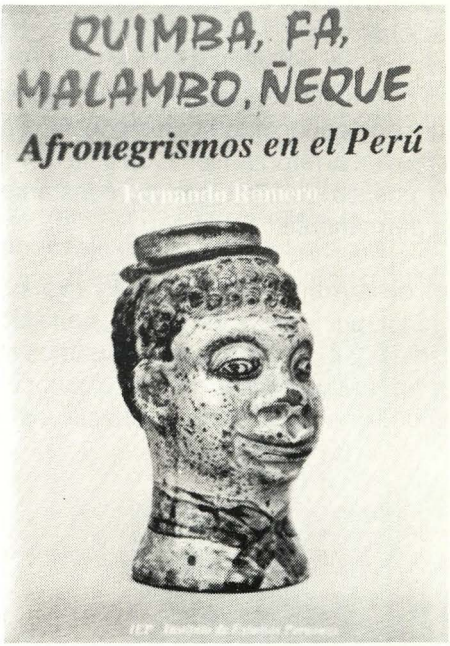


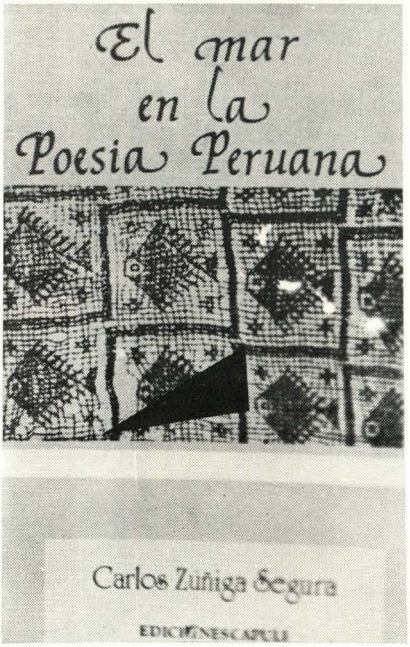
LIBROS Y REVISTAS

Sección bibliográfica.

Comentario de Libros

Fernando Romero Pintado, Quimba, Fa, Malambo, Ñeque, Afronegrismos en el Perú (Lima 1988)





Tuvimos ya oportunidad de comentar este último libro del capitán de fragata y doctor Fernando Romero (enero-febrero), pero sólo ahora ha llegado un ejemplar a nuestras manos como para recorrer sus páginas con cierta tranquilidad.Tal como entonces señalara, el tema está lejano del mundo marinero nuestro, pero no del todo, pues siendo su autor un oficial de marina la presentación del libro estuvo enmarcada en una suerte de homenaje a la profesión del mar.

Tuvimos la suerte de asistir a ella, en la que hizo uso de la palabra, y de forma brillante, como acostumbra, el doctor Luis Jaime Cisneros, quien ha prometido enviar el texto de la misma para difundirlo entre nuestros lectores. Pero también hubo algo de poesía y canto en dicho evento cultural. Fue así que los tres

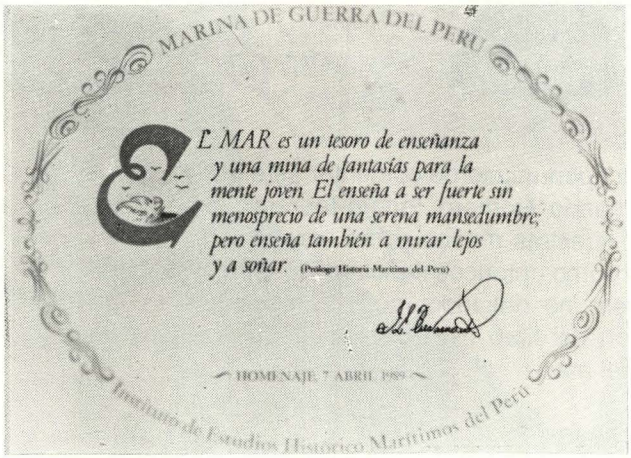
oficiales de marina en actividad que asistimos a la ceremonia disfrutamos al oir las "décimas a un marino malambino", compuestas por el poeta Humberto Rodríguez Pastor, declamadas primero y luego cantadas al compás de una guitarra y su infaltable cajón. Deseando compartirlas, las presentamos en la sección literaria.

Carlos Zúñiga Segura, *El Mar en la Poesía Peruana,* Lima 1989.

El mar como sujeto poético ha sido una constante en la historia literaria mundial y, como es natural, lo mismo ha sucedido en nuestra patria. Es en tal sentido que la compilación presentada por Carlos Zúñiga resulta interesante, pues nos permite conocer la magnitud de esa representación y, mejor aún, disfrutarla en un solo volumen. De ese modo desfilan obras de Melgar, Corpancho, Palma, Salaverry, González Prada, Eguren, Chocano, Yerovi, Vallejo, Valdelomar, y en fin, tantos otros valores de la literatura nacional.

En la medida que todos ellos se ocuparon del sujeto poético mar, en mayor o menor medida nos dan una idea de lo que hoy conocemos como conciencia marítima. La difusión de sus poemas contribuyen al reforzamiento de esta última, pues la enorme ventaja de dicho sujeto poético está en que su constante movimiento y renovación reitera una idea permanente.

La labor editorial de Zúñiga, empleado civil de la Armada desde hace ya varios años, es realmente encomiable. Poeta y editor, por inspiración propia, han sido varios los trabajos que ha publicado. Desde estas breves líneas saludamos la aparición de este nuevo esfuerzo, silencioso pero significativo, por dar a conocer ese sujeto poético que es el escenario cotidiano de nuestro quehacer institucional.



Plaqueta XXV Años del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Con ocasión de XXV Aniversario del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la Comandancia General de Marina publicó una plaqueta de homenaje recogiendo una significativa frase que el Dr. José Luis Bustamante y Rivero escribiera para prologar la obra primaria del referido instituto: Historia Marítima del Perú, que ya lleva 17 volúmenes publicados y está próximo por entregar varios más.

Centro Naval del Perú, Comisión Cultural 1978, *Historia Gráfica Miguel Grau* (Lima 1989)

La sexta edición de la siempre fresca Historia Gráfica Miguel Grau ha aparecido recientemente merced a la amplia colaboración del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología que preside el ingeniero Carlos del Río. Poco podemos agregar sobre lo ya escrito al respecto de la calidad y rigurosidad histórica con que dicho trabajo ha sido producido, pero el mensaje de tenaz peruanidad que comporta el personaje central de la obra cobra caracteres capitales en los momentos actuales, pues "es soplo vivificante que nos da fortaleza y también esperanza".

Confiamos en que el esfuerzo de ayer de la Comisión Cultural del Centro Naval se oriente hoy por nuevos rumbos, llevando a la juventud y a la niñez ese mensaje de dignidad y amor a la patria que los marinos de ayer nos legaron y que la historia institucional personifica.



Historia gráfica "Miguel Grau" - 2 ediciones en 1989 - 52,000 ejemplares desde 1978

Revista de revistas

ARGENTINA

Revista de la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, año XX, diciembre 1988, nº 30

El número que comentamos trae varios artículos de interés general, y uno muy específico para nuestro país, cual es el del capitán de navío Guillermo J. Montenegro, "El Poder Naval en el Pacífico en el siglo XX" (pp. 147-184), en el cual revisa la historia del poder naval en esta parte del planeta. Entre los otros artículos podemos mencionar al del capitán de corbeta de I.M. Luis A. Pons, sobre "Interés Nacional y Percepción (Un Dilema de Inteligencia Operativa)" (pp. 5-16), tratando de mostrar como esas categorías conceptuales dependen estrechamente de la lógica del lenguaje. Otro tema es el referido a la "Vigencia Actual del Concepto Soberanía", del capitán de corbeta Guillermo Salerno (pp. 17-33), tratando sobre la interdependencia que la soberanía con las relaciones internacionales.

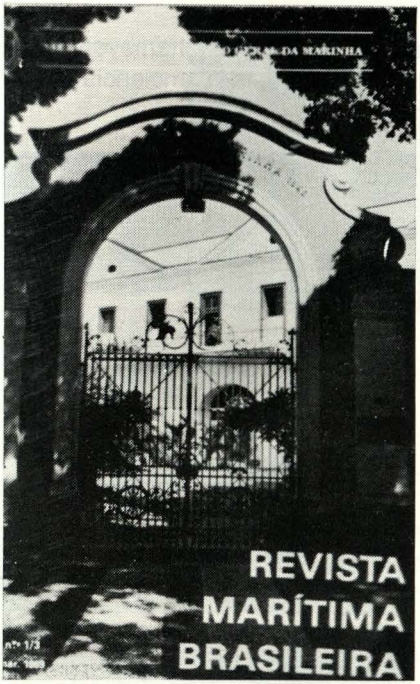
Vale la pena leer, igualmente, el artículo del capitán de corbeta Marco Aurelio Benitez, sobre "Etica para el uso del instrumento militar en las relaciones internacionales" (pp. 35-68), en el cual toca el delicado tema de la ética del uso del instrumento militar. El contralmirante Jorge A. Fraga escribe en este número algunas "Reflexiones sobre Geopolítica y Soberanía Territorial" (pp. 69-79), haciendo un interesante recuento de los actuales conflictos en el mundo y como el factor territorial juega rol importante en ellos. El capitán de fragata Gerardo Horacio Barderi escribe sobre "Algunos Aspectos de la Logística Operativa" (pp. 81-93).

BRASIL

Revista Marítima Brasileira, vol. 109, enero-marzo 1989

El vicealmirante Elcio de Sá Freitas, director de Ingeniería Naval, y el capitán de navío Elcio Leite, jefe del Departamento de Construcción de esa Dirección, refieren la forma como los conceptos de garantía de cualidad en la construcción de navío de guerra fueron introducidos en la marina brasileña durante la década pasada (pp. 17-34). Siempre interesará lo que piensen nuestros vecinos en el campo de la geopolítica, por lo tanto es recomendable revisar el artículo del capitán de navío Lucimar Luciano de Oliveira sobre los "nuevos aspectos geopolíticos del Brasil" (pp. 35-51). El tema cada vez más complejo del apoyo logístico a las fuerzas de infantería de marina es desarrollado por el capitán de navío Renato Telles (pp. 53-61). Sobre el resurgimiento de las comunicaciones en altas frecuencias escribe el capitán de fragata Mario Cabral Neiva (pp. 81-88). En la sección de la Escuela de Guerra Naval brasileña, el capitán de navío Herialdo Martins Ferreira escribe sobre "Las concepciones estratégicas de Jeune Ecole ¿conceptos adecuados para el poder naval brasileño? (pp. 115-121).





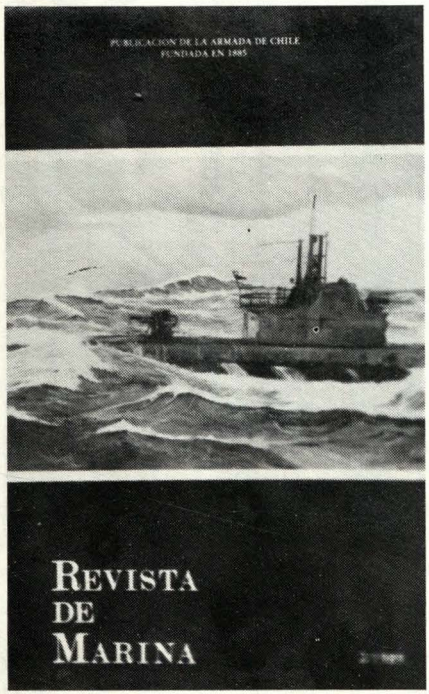
CHILE
Revista de Marina, nº 1 1989

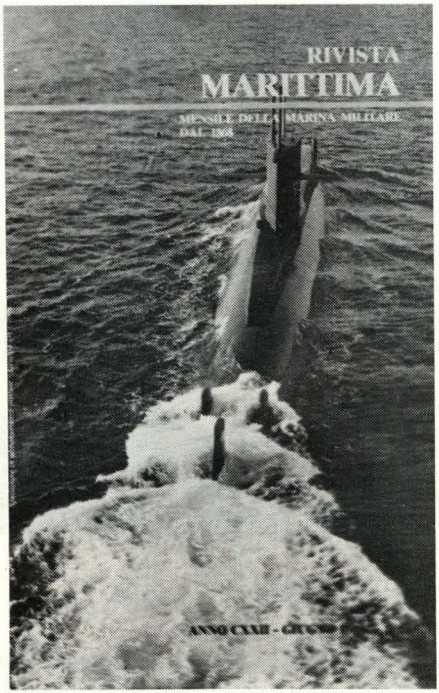
El contralmirante Andrés. L Arrata Meneses, de la Armada de Ecuador, publica un interesante artículo sobre "Los Intereses Marítimos en Ecuador" (pp. 23-31). El teniente primero Santiago Verdugo Soenksen escribe en este número sobre "El Submarino TR 1700" (pp.40-44)

Revista de Marina, nº 2 1989

El editorial de este número se ocupa de un tema de particular interés, la conciencia marítima, dando noticia de la existencia de la Comisión Intersectorial para el Desarrollo de la Conciencia Marítima, con sede en Valparaíso, y del estudio llevado a cabo por el Instituto de Sociología de la Universidad Católica sobre el nivel de conciencia marítima entre la población chilena, el mismo que es publicado en las páginas 199-206. El contralmirante Oscar Vidal Walton publica la ponencia que presentó a la XII Conferencia Naval Interamericana Especializada de Directores de Academias de Guerra Naval, titulada "El juego de crisis" (pp. 130-135). Un detallado estudio sobre las características e historia de la corbeta Esmeralda, con numerosos planos, ha sido escrito por el capitán de fragata Federico Thomas Cavieres (pp. 163-173). El meteorólogo Guillermo Vargas Castillo desarrolla el tema de "La Oscilación Sur" (pp. 178-182). El tema de la motivación, tratado en este número de nuestra revista por el capitán de navío *Escheandía,* ha sido igualmente motivo de un artículo en la revista comentada, bajo el título "Motivación: interés prioritario", por el teniente primero

Eugenio Varela Munchemeyer (pp. 193-198). Claudio Collados Núñez escribe sobre el concepto "Conciencia Marítima" (pp. 207-212)



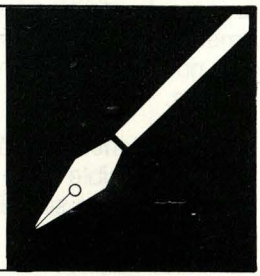


ITALIA
Rivista Marítima, año CXXII, junio 1989

La situación y perspectiva de la industria italiana de la defensa, luego del brusco descenso de sus colocaciones en el exterior, son presentadas por los capitanes de navío Diamanti y Nascetti (pp. 13-22). Un interesante trabajo sobre Sociología Militar es el que presenta Alfredo Brauzzi, comentando en el estudio que efectuara el sociólogo militar Kuhman sobre el esquema de trabajo y el perfil de empleo de los comandantes de pequeñas unidades navales de la marina de Alemania Federal (pp. 23-28). El capitán de corbeta Michele Cosentino presenta un detallado estudio sobre el presente y futuro de "La Moderna Tecnología del Sumergible" (pp. 45-64). "Los Porteronaves SWATH" son un proyecto que la marina norteamericana viene elaborando desde la década de 1960, consisten en buques de casco tipo *calamarán* y una corta cubierta de vuelo. El autor, teniente de navío Doméricо Scala, efectúa algunas comparaciones con los modelos desarrollados en Italia, España y Gran Bretaña (pp. 65-76).

J.O.S

UN RINCON LITERARIO



Una reflexión en el Día de la Madre

Teniente Primero C.J.
Sergio Casana Bejarano

El segundo domingo de mayo celebramos todos los años un día muy especial para todos nosotros; es el día de la madre, fecha en que todos nuestros más nobles sentimientos se vuelcan con mayor intensidad hacia el ser que nos dio la vida.

Pero; ¿se podría resumir en pocas palabras lo que significa la verdadera esencia de la palabra *madre* como mujer y como creadora de nuestros días?, esta pregunta me lleva a las siguientes reflexiones:

La mujer ha sido siempre inspiración fecunda de virtudes inmortales.

Una fuerza sentimental formidable y omnipotente.

La mujer será siempre astro de primera magnitud por su dignidad excelsa de madre y por la soberanía de su espíritu como maestra del hogar.

La mujer es fuerza metafísica en el mundo; amor, dolor, misterio y dignidad.

Amor, porque su amor es don de Dios.

Dolor, porque su dolor es redención.

Misterio, porque es ideal que atrae e irradia.

Dignidad, porque es salud moral y lumbre espiritual

La mujer no es simplemente madre de familia. Es una cristalización de amor.

Ella misma atrae hacia sí las fuerzas del amor: Martirio cuando sufre, santidad cuando goza.

La mujer es áncora de salvación del hombre: Salva al niño para que la patria cumpla su función en la Historia, salva la paz para que haya progreso y felicidad; salva los postulados de la justicia contra la miseria, contra la ignorancia y contra la muerte.

La madre es corazón y sentimiento, ciencia y virtud.

Ella sabe que sus hijos son las mejores joyas de su corona y por sus hijos llora o sonríe: Llora con lágrimas de sangre, sonríe con júbilo de cielo. Nada como su amor. Nada como su dolor.

Su vida es clavel de luz y esperanza.

Su muerte es blanco lirio de fé y creación.

No hay sentimiento más grande ni más sublime que el amor.

Amemos a nuestras madres.

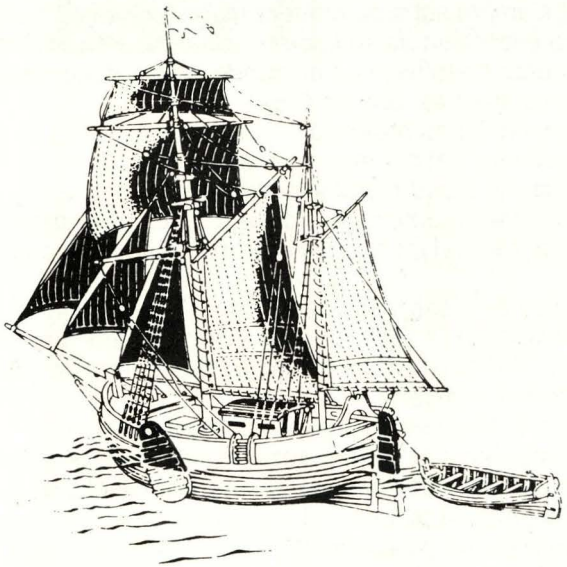
Amémosla con devoción

Amémosla con respeto.

Amémosla con frenesí.
Amémosla con aquel amor que diviniza el espíritu, que engrandece el corazón, que nos levanta sobre las pasiones perecedores para conquistar virtudes eternas.

Madre no tenemos más que una.
Uno e indivisible debe ser nuestro amor filial.
Si ella vive, que su vida nos sirva de sombra.
Si ella ha muerto, que su recuerdo nos sirva de luz.
Recordar es vivir.
Vivir es amar.
Y si llegara el momento fatal en que la voz de la conciencia nos diga:
Caín, ¿dónde está tu hermano?
Beatriz, ¿dónde está tu padre?
Nerón, ¿dónde está tu madre?
Que el agua lustral del amor lave nuestra culpa y que ese amor que vitaliza y embellece nos sirva de estímulo para luchar y vencer.

MADRE:
Tú eres mi vida. Tú eres mi amor. Tú eres el áncora de mi salvación.
No hay dolor como tu dolor. No hay amor como tu amor.



Décima a un marino malambino

Humberto Rodríguez Pastor
Lima, verano 1989

Don Fernando Romero:
Aquí estamos los del pelo:
zambo, bozal o mulato,
sacalagua o negro nato,
damos gracias sin recelo.

Quimba, fa, malambo, ñeque.
Estos son afronegrismos
y lo mismo que muleque,
cocacho y telemeque,
estos han sido modismos
descifrados con gran celo
por don Fernando Romero,
¡a él no hay que ponerle un pero!
Y ante tanto afán y esmero,
aquí estamos los del pelo.

Del negro es casi su hermano.
Fernando lo tiene escrito;
cuenta que cuando chiquito
creció con José, un crespito.
L'ama Heradia, con su mano,
a ambos dió seno y buen trato
Brindó leche, amor, cariño,
y nunca hubo un maltrato.
Fernando amó ser de niño
zambo, bozal o mulato.

Creció y llegó a ser marino,
surcando arribó a Macondo,
fue por mar tras su destino,
más no dejó su alma 'e congo.
Su afición por el mondongo,
el cau cau, el ranfañote
y la chanfainita sin mote,
dejó a muchos turulato.
Quiso ser en todo rato,
sacalagua o negro nato.

Los negrismos estudiados
permiten ampliar la labia:
mujer cunda, igual que sabia;
tuto es descansar echado,
son los sacuara alargados,
un combo te tiras al suelo.
Todos saben lo que es quimba
más ignoran timbirimba.
Por su obra, hermano del pelo,
damos gracias sin recelo.

Carta del señor capitán de navío Edgardo Loret de Mola Pacussich al director

Lima, 25 de junio 1989

Estimado comandante y amigo:

Le escribo estas pocas líneas para poner a su disposición la traducción de un hermoso verso, escrito hacen ya varias décadas por el almirante R.A. Hopwood, de la Real Marina Británica, que expresa en forma genial reglas de comportamiento para el oficial de marina, de cualquier marina, y que el tituló: "The Laws of the Navy".

Es indudable que "Las Leyes Navales" son el fruto y resumen de una sabiduría muy profunda, obtenida de la experiencia de una marina con siglos de guerras en la mar contra los más poderosos enemigos, y duras, continuas e incesables luchas con los elementos.

La tarea autoimpuesta de la traducción no ha sido fácil, primero porque el poema en su versión original se encuentra escrito en inglés antiguo, de aquel que se hablaba a bordo de los navíos británicos en el siglo pasado; y segundo, porque no pretendo ni deseo ser poeta.

Sin embargo, estando nuestra patria inmersa en una lucha a muerte por su supervivencia, contra un enemigo que emplea los recursos más sanguinarios y viles para destruir nuestras costumbres, valores y normas de vida cotidiana e institucional, con el afán de sembrar la duda, el caos y la desmoralización, cualquier trabajo o esfuerzo que se haga para contribuir a que ganemos esta guerra, se encuentra plenamente justificado, por lo que le pido disculpe los muchos errores de rima y metro que en la traducción existen.

El poema establece valores vitales para que podamos ganar esta guerra, donde la confusión del combate y el fragor de la lucha, como en todas las guerras, impide reaccionar y actuar correctamente a menos que se tenga verdadera disciplina, aquella que se basa en la confianza que ponen todos en un solo hombre, el comandante, y en la confianza que pone él en todos y cada uno de sus hombres, y que se manifiesta en la obediencia que se le presta. Todo esto, en forma amena, fluída y marinera es expresado por el almirante Hopwood y, por ello, creo que el poema y sus enseñanzas son valiosas para nuestra joven oficialidad y nuestro personal subalterno.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle mis sentimientos de profunda amistad y estima.

Las Leyes Navales

Presentada por el capitán de Navío Edgardo Loret de Mola Pacusich

Estas son las Leyes Navales,
numerosas y tradicionales.
El marino sabio las ha de respetar
al hacerse en su buque a la mar.

Nadie le gana a fragata en ventolina,
como nadie escapa de la ley y su estoque.
La fuerza del buque es la Marina
y el poder de la Marina, el buque.

De tus jefes exprésate con extremo cuidado,
todo lo que digas, dilo claro y calmado,
no sea que con tus palabras juegue el viento
y al volverlas a escuchar, quedes descontento.

Si trabajas fuertísimo desde el orto al ocaso
y de todas maneras te llaman la atención,
está bien, en su reculada el poderoso cañón
es humillado por el compresor que le sale al paso.

De la resistencia de cada simple eslabón
todo el poder y fuerza de la cadena dependerá.
¿Sabes tú acaso cuándo la prueba vendrá?
Entonces, vive listo para soportar la presión.

Cuando a puerto regresa cansado el buque
con huellas de su feroz lucha en la mar,
sus hombres por un tiempo lo ponen en dique
para que su velocidad vuelva a recuperar.

Tú también, si por ventura te sientes cansado
en alguna parte del mar muy remota,
pide permiso por el bien de la Flota
y no retornes hasta estar recuperado.

No cuentes jamás con seguro ascenso,
sino más bien aspira a ganarlo.
La línea de mira termina en el blanco inmenso
y tantas veces el proyectil no llega a tocarlo.

¿De seguir la estela del delfín eres capaz?
¿Dónde juegan los piqueros, acaso sabrás?

¿Podrías decir adónde mora el tiburón asesino
o predecir por el rumbo de un pez, su destino?

Es igual con las palabras de tus superiores
y con las órdenes que de ellas has de captar.
Todas las leyes ante ésta, son menores:
Tu tarea es obedecer y no criticar.

Dice el sabio: "¿Su propósito acaso debo cuestionar?"
y luego actúa raudo y veloz, sin dudar.
Se queda el tonto un instante a preguntar
y la gran ocasión de su vida ve escapar.

Si conquistas la selva con sangre y dolor
y la prensa te ignora, no te debe importar.
El pistón no es visible en el motor
pero no por eso, cesa de trabajar.

¿Gruñen y refunfuñan?, déjalos y calla,
mientras el trabajo continúe sin falla.
¿Acaso importa el ruido que haga el cañón
si el proyectil en el blanco hace explosión?

¿Gruñen y refunfuñan y el trabajo se atrasa?
Está mal, sin importar su rango o su grado.
Si el cañón sólo con pólvora es cargado,
el blaco mantendrá intacta su coraza.

¿La pintura lucha con el hollín
o la cubierta se queja del cañón?
No, porque sabe que agua fresca y jabón
a cualquier diferencia pondrá fin.

Así, al ser jefes de departamento, tened la precaución
de discutir siempre con la sonrisa en la boca,
para evitar luchas y riñas por cosa poca
que le resten fuerzas al buque por la desunión.

¿Te parece que al buque hay que reparar
pero tarda mucho el aprovisionamiento?
Mete mano a tu propio bolsillo para pagar
que así se logra el encumbramiento.

Si en un momento de incontenible ira
crees que a tu jefe debes impedirle el paso,

recuerda que sólo prospera el que tira
o quema al orto, la carta que escribió al ocaso.

Ten presente que más de uno ha sido olvidado
sin saber a quien culpar por su suerte,
porque en algún momento se creyó fuerte
y de él se dijo: "Por una tontería se ha quejado"

Si la ruta está de buques llena
que el abrigo del puerto desean alcanzar,
es muy sabio, para evitar colisionar,
que el buque que pasa use precaución plena.

Así, cuando se acerque tu ascenso
y la ansiada meta esté al alcance de tu mano,
en todo lo que hagas y digas pon cuidado intenso
para evitar disturbar, incluso a tu hermano.

El vencedor jamás preocuparse debe,
pero que reciba su suerte con una sonrisa leve.
Así, al arribar a puerto abrigado,
lo podrán envidiar, pero no será odiado.

Los escollos del mar se oponen a tu navegación,
por lo que debes conocer bien los canales,
para evitar que con tu nombre a otros señales
aquel bajo terrible: la Junta de Investigación.

Porque la coraza del buque puede ser muy gruesa
pero el proyectil deja cicatriz, si no la atraviesa.
Podrá ser que la Junta te haya exculpado
pero mejor sería nunca haber sido investigado.

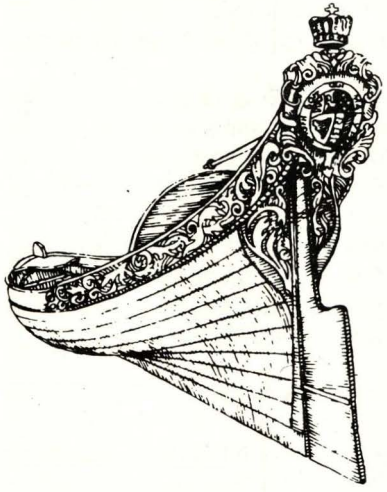
Moraleja

Así como la ola en la proa revienta,
baña el buque y se pierde en la estela,
así quedarás tú, a popa de la última vela
el día que respeto por estas leyes no sientas.

Vigila en extremo tu manera de hablar,
en el uso del lenguaje se muy sagaz
y en la lista de palabras que gustes usar
que "Imposible" no encuentre sitio jamás.

Estas son las Leyes Navales,
muy poderosas, así siempre han de ser,
pero la quilla, el casco, la cubierta, los puntales,
el palo, la cofa y la perilla de la ley es –OBEDECER.

Almirante R.A. Hopwood, Royal Navy



Carta de un peruano

Alférez de Fragata
Daniel Torres
en la gloria, abril de 1989.

(Está escrita por un miembro de nuestras fuerzas del orden; quien pudiera ser tal vez un Infante de Marina, un policía, un soldado de nuestro Ejército o quizás... nosotros mismos)

Apenas han transcurrido unas horas desde que me arrebataron la vida las hordas asesinas de sendero luminoso, allá en las pampas de Ayacucho, mientras trataba de proteger a quienes, aterrorizados, sucios, descalzos y con lágrimas en los ojos, se aferraban a mí como en su última esperanza. Sentí que algo me destrozaba las entrañas y vi cómo mi uniforme camuflado cambiaba de color a un rojo caliente, oí las risotadas del terrorista que me disparó risotadas de desprecio por mi función social, por mi sacrificio, por ser el respaldo de un autoridad legítima.

Una llamada 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 las víctimas. Caí de rodillas disparando para defender a mi pueblo hasta el último momento, hasta el último suspiro. Pensé en mi esposa, mis pequeños hijos, mis padres y mis hermanos.

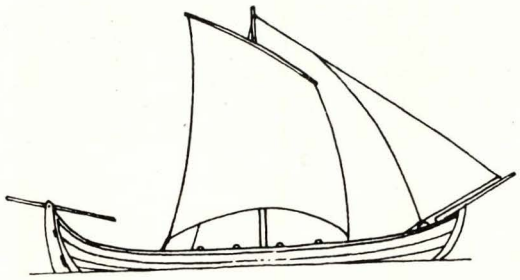
No sé contra qué caí pero la boca me supo a ceniza de patria, a sudor, a recuerdos, a sangre caliente y dulzona, era la mía. Vi mi pabellón orgulloso flameando en alto sobre mi cuerpo y el de varios compañeros que trataban de sacarme, y entonces todo desapareció. Yo ya cumplí con mi deber, entregué por mi patria, mi religión cristiana, mi familia, por ti, y por tus hijos, lo más valioso que tenía como ser humano: Mi Vida.

Es necesario entender que hay que sacrificar algo por nuestros hijos y por los hijos de nuestros 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 hoy vive la nación.

Colaboradores de esta barbarie son los que hoy lloran hipócritamente por los derechos humanos de los subversivos, sin embargo ayudan a esconder las armas, víveres y proporcionan asistencia médica, defienden sus "derechos humanos", incitan a sentir odio, a derramar sangre de personas como tú y yo. ¿Es que acaso vestir un uniforme nos priva de nuestros derechos humanos? ¿Acaso no tienen nuestros hijos el derecho a un padre? Para ellos nosotros no tenemos ningún derecho. Es preciso entender que sin nosotros la patria peligra, nuestros familiares, nuestra propiedad, nuestra libertad, se acerca cada segundo al abismo rojo que lo engullirá todo: para ponerlo al servicio de potencias extranjeras, con ideologías diferentes a aquellas en las cuales nuestros queridos viejos nos criaron con dulzura pero con firmeza.

Es hora de pensar fríamente, con sinceridad y determinación contra qué nos enfrentamos, aquellos que vociferan por una lucha combativa y clasista, por una sociedad marxista sin clases, pretenden realmente ser los nuevos señores feudales de un pueblo sumido en la amargura y ahogado en sangre, en qué se llegaría a convertir nuestra amada patria de convertirse en la "República de Nueva Democracia".

Demuéstrame tu capacidad de raciocinio y en este momento que el Perú se enfrenta a su mayor reto; el peor pecado es el apoyo inconsciente de tu indiferencia.



EL B.I.C. Humboldt y/o el arte de navegar

Carlos Zúñiga Segura

Desde el alba misteriosa de la humanidad el mar suministra a la historia una imagen de lo que es eterno en cada pueblo. En esa perspectiva se despliegan esfuerzos que generan todo un movimiento enriquecido en la preocupación cardinal por el hombre; convergen instituciones y profesionales aportando sus signos hasta constituir un todo en donde las partes se iluminan recípocramente mediante un proceso y un progreso que abarca la suma de sus ideales.

Esa visión posibilita que el Perú afirme su presencia en la Antártida y ... ese proceso de navegación, esto es de avance permanente y afirmación en el destino superior del hombre, esplende al B.I.C. *Humboldt* asumiendo sus hombres el rigor científico y marino, capaces -como lo son- de emprender acciones por encima de las dificultades y de este modo las fases interna y externa constituyen la visión profunda de la vida signada en la emoción social.

Presencia viva la del *Humboldt*; viva en su materia, en la resonancia de sus travesías originadas desde la médula marinera de nuestras arcillas humanas y perceptibles desde la atalaya de la historia.

El *Humboldt* representa el ansia de existencia que nos define y motiva como nación, porque constituimos en primer término una comunidad hecha experiencia de vivir y una voluntad de permanencia, pues está señalado que la historia del Perú es la historia de las grandes empresas. Ese sello inconfundible señala hoy con el *Humboldt,* de manera inequívoca, las coordenadas esenciales del futuro peruano, que no otra cosa, se pretende desde el primer trimestre de 1988 afirmando con la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida nuestra presencia por razones geológicas, geográficas e históricas.

Desde este cariz se comprende la importancia de los viajes y es cuando tenemos que convenir que el rol del *Humboldt* es abrir el camino a la más fructuosa comunicación con el futuro; en esa articulación que desempeña, hay

pues, un aspecto vívido y dinámico que es la asunción del rol social, de un concepto colectivo de significación concreta que permite precisar datos de contenido cualitativo y habilitarla para una vida más amplia, sin esa meta todo esfuerzo saría vano y baldía toda esperanza.

Este procedimiento de ver así las cosas, con una confianza apoyada en la historia, es en el *Humboldt* el principio ordenador de su misión y como verdad vivida y plasmada despierta incluso en los escépticos una euforia de satisfacción.

Desde la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida con la participación del Instituto del Mar del Perú, del CONCYTEC, de la Dirección de Hidrografía y Navegación, de científicos, de profesionales y de marinos peruanos, el *Humboldt* transparenta el espíritu nuestro, abrazado con fe en el destino humano. Ahí está la Estación Científica *Machu Picchu*, ardiendo con el fuego de nuestros ancestros en el corazón del gélido continente, en un magistral opósito de fuego y hielo, de cuyo encuentro nacerá la unidad prístina con otras comunidades antárticas internacionales, igualmente conscientes de que sólo se pueden hacer obras perdurables cuando se cree firmemente en valores perdurables.

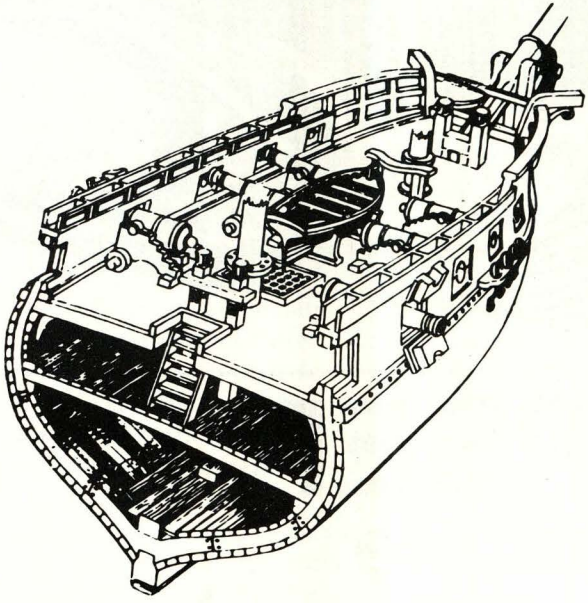
De las travesías del *Humboldt* que acaecen entre el Perú y la Antártida se vertebra asimismo una imagen de equilibrio sencilla y eternamente convincente. Nave y tripulación son sometidos a los imperativos de lo imprevisible que no se someten a la razón; y es entonces cuando en el orbe mágico del tiempo se instalan argumentos que van desde la humanísima imagen de los seres queridos y la incertidumbre del retorno, hasta las especulaciones de la pérdida de nuestra nave. Y aquí es cuando toda la tripulación hace cuanto tenía que hacer en su campo específico con acento personal, de sello inconfundible. vale decir ejercer la idea vertebral del "principio de identidad" que señala Parménides -patriarca de la filosofía occidental- aquello de que "El ser es, el no ser no es" y nuestros marinos son marinos que hablan y actúan "desde la esencia misma de las cosas" como establece Johannes Pfeifer cuando sustantiva la capacidad de cada hombre en cada disciplina.

En este estadio se evidencia también la camaradería que proviene de una voluntad lúcida de asumir la tarea fundada en la comunión del ideal patrio, esa identidad que delata nuestros antiguos sueños marineros tal vez extraviados en la remotísima línea de nuestros horizontes, hasta todos los logros sembrados en la vida profesional naval, que está hoy más que nunca a flor se conciencia.

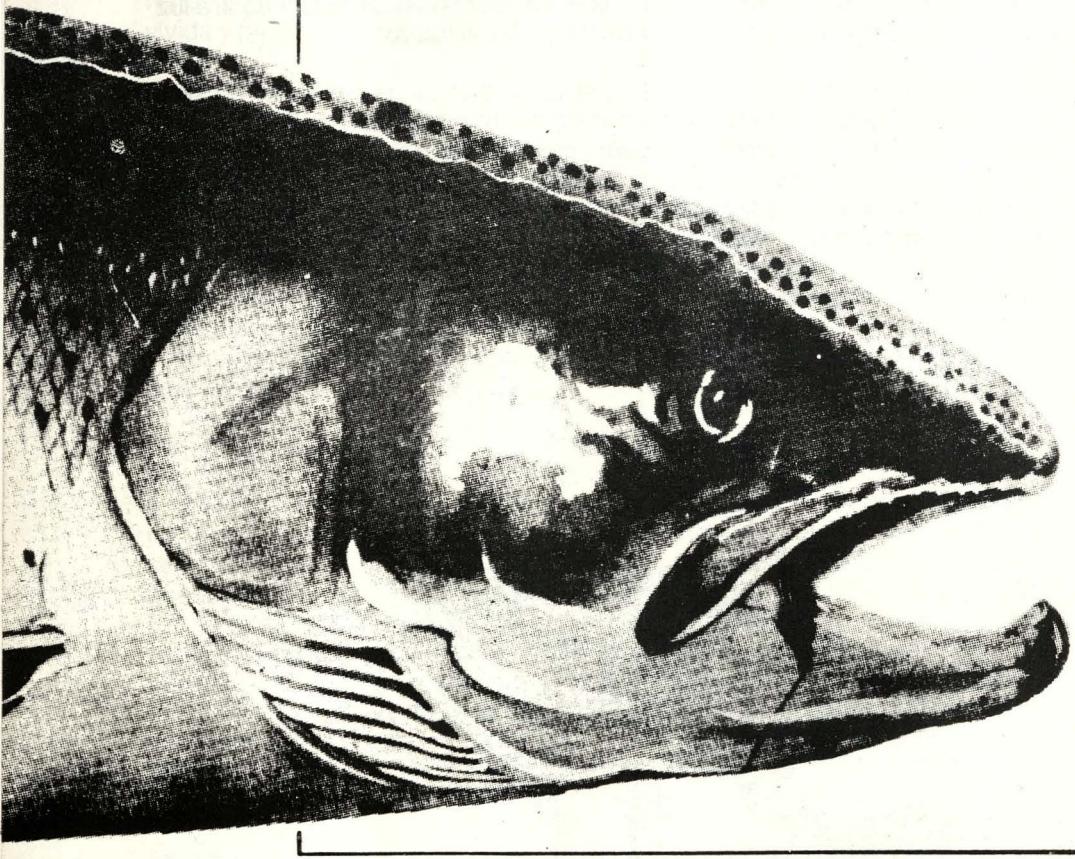
Es esta segunda expedición del B.I.C. *Humboldt,* el sentimiento nacional coincide en una peregrinación a la unidad, apoyando la misión. Esta imagen

semeja el símbolo clásico del poder del canto a la manera de Orfeo que acompaña a los Argonautas y propicia el éxito de la expedición, pues, al momento de partir despierta el navío Argos obligando a deslizarse; así todos los peruanos desde nuestras costas entonamos el canto significativo para el retorno exitoso, que no es otra cosa que la confirmación del aserto "El hombre puede cambiarlo todo, pero jamás podrá modificar la luz que porta dentro de sí y a cuya claridad examina su paso" que señala Miguel Delibes; nuestra luz y nuestro paso ha sido, es y será siempre ¡Proa al futuro!.

Finalmente, si "El Perú ha nacido de una lucha del mar, porque este ha sido el permanente incitador de la vida diaria" -como dice Augusto Tamayo Vargas-, en el *Humboldt* está el espíritu peruano, ennoblecido por los vientos que van y vienen forjando el signo y el aroma de nuestra identidad, con una vocación marinera que no podrá abdicar jamás, porque está inmerso es el esplendoroso regocijo de la palabra Perú.



EMPRESA PERUANA
DE SERVICIOS PESQUEROS



EPSEP

Cumple con el pueblo peruano

Siempre

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:

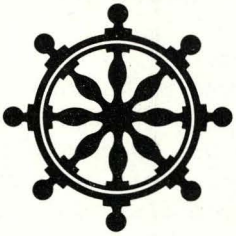
  Gorshkov S. Las fuerzas navales. Su historia y su presente. Moscú, Editorial Progreso, 1976.

  Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en **Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Special)**, Whitton Press Limited, Eton, Noviembre, 1982.

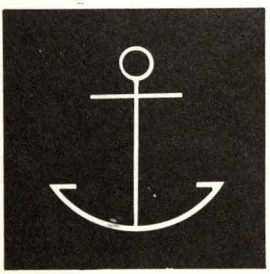
6.—Los gráficos que acompañen un artículo deberán ir acompañados de las correspondientes notas, además de señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos 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




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, pués, necesariamente con los criterios e ideas de quienes son los autores.

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

DIRECTOR: Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado;
SUB DIRECTOR: Capitán de Fragata Manuel Coello Montezuma; EDICION:, Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña; CORRECCION: Carlos Zúñiga Segura; DIAGRAMACION: T2, Gra. Elmer Córdova P.; FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch.; DIBUJO: Carmen Soto D. T.U.; PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra Vidarte; DISTRIBUCION Y ARCHIVO: T3 Mauricio Sega.



Revista de Marina

AÑO 82 - Nº 1
JULIO - AGOSTO 1989

(SNN 1012 - 8247)

CONTENIDO

- EDITORIAL 5

- Operación "Reflotamiento Pacocha"
  Contralmirante AP. Roberto Duboc Deza..... 9

- Reflotando a la Patria.
  Ricardo Blume..... 25

- Secuela Legal como consecuencia del
  abordaje al B.A.P. "Pacocha".
  Capitán de Navío (CJ) Hernán Monsante Hague..... 33

- Reflotamiento del B.A.P. "Pacocha"
  Capitán de Fragata Eduardo Darcourt Adrianzén..... 39

- Aspectos médicos del reflotamiento
  del B.A.P. "Pacocha".
  Teniente Primero (SN) (MC) Oswaldo Castro Alfaro..... 79

- Periodismo, parte de la tarea reflotamiento
  del B.A.P. "Pacocha.
  Sana Fernández La Madrid..... 85

- B.A.P. "Pacocha" (SS-48). Las últimas palabras
  de los valientes.
  Teniente Primero Roger Cotrina 91

- Sección Gráfica.

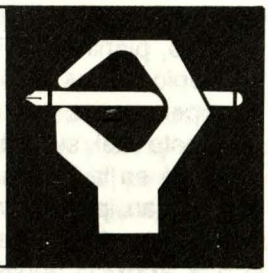
- Hazaña que fortalece al alma nacional
  Testimonio Gráfico B.A.P. "Pacocha".
  Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña 97

- CRONICAS

- La flotilla de patrulleras de los esteros en el conflicto
  de 1941.
  Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros..... 115

- Comentario de libros y revistas..... 123

EDITORIAL



Reflotamiento del B.A.P. PACOCHA: Hazaña de nuestra Marina de Guerra

Cuando en el atardecer del 26 de agosto de 1988, el barco pesquero japonés **Kiowa Maru** Nº 8 embistió por la aleta de babor al submarino B.A.P. **Pacocha** que, tras una operación de rutina, retornaba a su amarradero, se empezó a generar para la Marina de Guerra del Perú una suerte de reto y desafío que conduciría, también, a la respuesta y rescate consiguiente del buque.

En un caso sin precedentes en nuestra historia naval y muy singular en el mundo entero, personal peruano del Servicio de Salvamento de nuestra Marina de Guerra, venciendo dificultades extraordinarias realizó la hazaña de poner a flote nuevamente, poco antes de cumplirse un año del siniestro, el submarino afectado que se encontraba a más de 40 metros bajo la superficie del mar.

Hacemos alusión especial al personal del Servicio de Salvamento por haber sido éste el eje mayor, el nervio y la fuerza impulsora en la proeza lograda; pero en el personal de marina que participó en esta hazaña deben ser consideradas también las dotaciones de la Fuerza de Superficie, Fuerza de Submarinos, Fuerza de Aviación Naval, así como las de las unidades auxiliares. Referencia particular nos merece la actuación de los B.A.P. **Paita**, B.A.P. **Iquique,** los remolcadores B.A.P. **Mejía,** B.A.P. **Guardián Ríos** y B.A.P. **Dueñas,** asignado, precisamente, como "plataforma de buceo".

Una primera fase preliminar, de inspección y evaluación, consistió en los estudios respecto a lo que sería el levantamiento del submarino del fondo

oceánico en el que se hallaba. Estimado factible esto, debía, subsecuentemente, planificarse la operación y atenderse también a la consecusión y el acopio de los equipos y materiales necesarios. La segunda etapa de las operaciones contempló el sellado de los compartimentos del casco resistente del submarino, averiados en el accidente. El siguiente paso consistió en la instalación, en los tanques de lastre, de acoples especiales que debían, posteriormente, ser insuflados desde la superficie. Una cuarta etapa fue orientada a lograrse la boyantez requerida para el reflotamiento, lo que exigió la adquisición, en el extranjero, de bolsas inflables de capacidad previamente estudiada y en correspondencia a las demandas de estanqueidad de los volúmenes del submarino. El quinto y penúltimo momento lo constituyó la "preparación para el soplado", al que, en la lógica secuencia, siguió la concretización final, el logro de lo propuesto, tras lo árduo y extenso de las tareas y de los titánicos esfuerzos realizados: el reflotamiento del submarino.

Lo descrito tan suscintamente en realidad abarca y contiene once meses (desde el 30 de agosto de 1988 hasta el 23 de julio de 1989) de intenso y esforzado actuar en cuanto al factor y elemento humano y una diversa gama de tareas y operaciones desarrolladas y cumplidas de acuerdo a los requerimientos específicos de cada etapa.

El Alto Mando, las autoridades navales, oficialidad, dotaciones, personal de mando y ejecución... Si bien la Marina actuó en todo, de modo general, institucionalmente,en la proeza lograda,es de toda justicia resaltar el papel y rol decisivos cumplidos por los buzos del Servicio de Salvamento de la Marina. Setenta de estos especialistas, adecuadamente equipados y operando desde el B.A.P. **Dueñas** -acondicionado como plataforma de buceo fueron los principales protagonistas y artífices de la gran hazaña realizada merced al esfuerzo y profesionalismo de los buzos de nuestra Marina, esfuerzo y profesionalismo requirieron más de 600 horas de trabajo realizado a 40 metros bajo el nivel del mar, con visibilidad casi nula y en condiciones de frío extremo

Debe también relevarse el rol asumido por la dotación del B.A.P. **Dueñas,** responsable de proveer, a todo lo largo de las ta reas de rescate, la fuerza de aire útil en las operaciones bajo el agua; igualmente la participación del personal del Servicio Industrial de la Marina, SIMA-CALLAO, en la adecuación necesaria del remolcador para la labor de los buzos; así como el apoyo, en la etapa final, de los remolcadores B.A.P. **Unánue,** B.A.P. **Mejía y B.A.P. Guardián Ríos.**

El reflotamiento, la recuperación -desde el fondo oceánico- del B.A.P. **Pacocha,** constituye una proeza inédita, volvemos a decirlo, en nuestra historia y cubre de mérito y prestigio a la imagen de la Marina de Guerra peruana.

La hazaña demostró al mundo la aptitud profesional de los hombres que integran el personal de nuestra Marina.

Lo realizado con el B.A.P. **Pacocha** constituye una valedera muestra de profesionalismo naval. Pero, además, el hecho trasciende y enriquece las más auténticas tradiciones navales. Así, el alturado gesto del personal en los momentos de mayor gravedad en el accidente. Así, el ejemplar comportamiento de observación irrestricta del deber y de sacrificio personal en los tripulantes de la nave siniestrada. Así, la actitud asumida por el comandante, capitán de fragata Daniel Nieva Rodríguez, y de quienes, como él, en el interior asumieron plenamente sus responsabilidades. Porque unos y otros no dudaron en actuar, incluso con la noble entrega de sus vidas, en interés de salvar a los hombres y salvar el submarino. Ello basta para justificar el elevamiento de este hecho a la ctegoría de efeméride naval moderna. Como lo es también el 19 de junio, por los sucesos de la isla penal "El Frontón", acaecido en 1986, y que significó la muerte de tres marinos.

En la evocación de los hombres y los hechos que invariablemente renuevan el legado recibido de nuestros mayores crezcamos. Crezcamos, con autenticidad y firmeza, en salud institucional, orgullosamente.

La REVISTA DE MARINA dedica este número al B.A.P. **Pacocha;** es decir, al capitán de fragata Daniel Nieva Rodríguez, comandante del buque; al teniente segundo Luis Roca Sara; a los técnicos Orlando Valdez Pacheco, Carlos Orosco León, Rigoberto Gonzales Pisfil y Walter Augusto García Morales, y a los oficiales de mar Juan Oré Rojas y Carlos Grande Rengifo. Que, extensivamente, está dedicado también a los protagonistas del reflotamiento del buque, y a los sobrevivientes de una tragedia que nos enlutó, que nos honra, que nos fortalece, que nos exige.

El Director



Personal de buceo descendiendo desde la plataforma de soplado iniciando las tareas de reflotamiento.

Operación "Reflotamiento Pacocha"

Contralmirante A.P. Roberto Duboc Deza.

En el mes de agosto el invierno en el hemisferio sur se encuentra en su apogeo. Frente al Callao predominan los vientos fríos del sur, el aire es bastante húmedo y la clásica calima sobre el mar reduce notoriamente la visibilidad a unas pocas millas. La temperatura en el día no sobrepasa de los 15° C y en la noche puede descender a 12° ó 13° C. El mar influenciado por la corriente de Humboldt puede estar entre 11° y 12° C.

La Fuerza de Submarinos, importante unidad estratégica de la Marina de Guerra del Perú, realiza permanentemente operaciones de entrenamiento; en algunos casos estos se realizan frente al Callao, en áreas localizadas fuera de las rutas de navegación.

El 26 de agosto de 1988 el B.A.P. "PACOCHA" zarpó de la Base Naval del Callao a las 08.45 horas para un entrenamiento de rutina.

Esta Unidad de procedencia norteamericana, fue construída a fines de la Segunda Guerra Mundial, y adquirida por la Marina Peruana, fue reativada en el año 1975. Por sus características era el submarino más grande de nuestro inventario, (eslora de más de 100 mts.) y por sus capacidades de diseño podía navegar grandes distancias sin reabastecerse, era un submarino oceánico.

En ese día se ejecutaron las maniobras que estaban incluídas en el plan de entrenamiento; nada fue especial y por azares del destino el Segundo Comandante de la unidad no se embarcó por tener que cumplir con un entrenamiento en un simulador táctico.

Al dejar el área de operaciones, se efectuaron los cálculos correspondientes y se estimó llegar al puerto del Callao a 1900 horas aproximadamente.

El Mar de Grau, como se le denomina a la porción de aguas jurisdiccionales peruanas hasta las 200 millas, es atravesado por la corriente de Humboldt, ésta por sus características de alcalinidad, salinidad y temperatura, es muy rica en plancton, que resulta ser el eslabón inicial de la cadena alimentaria de las especies hidrobiológicas. Este mar es uno de los más ricos del mundo, en cuanto a variedad de peces y magnitud de las diferentes biomasas.

En nuestras aguas operan con permiso embarcaciones pesqueras de diferentes países, que utilizan las facilidades del puerto del Callao para reabastecimiento y su reparación. Entre estas embarcaciones pesqueras se encontraba el Kiowa Maru de procedencia japonesa.

Ese 26 de agosto el Kiowa Maru zarpó de la rada exterior del puerto del Callao para unas pruebas en la mar. Cuando navegaba de Norte a suroeste, a la altura del cabezo norte de la Isla San Lorenzo eran las 18.30 horas aproximadamente, para esa época del año el sol se había ocultado en el horizonte y las condiciones eran nocturnas.

Coincidentemente, el B.A.P. "PACOCHA" se aproximaba al puerto del Callao y en esos instantes se encontraba a 2.5 millas del cabezo norte de la Isla San Lorenzo. El Oficial de guardia en el puente de la vela mantenía el ojo avisor en el horizonte, de tal manera de garantizar una segura navegación. En esos instantes observé por su banda de babor una embarcación en movimiento, el submarino por las reglas de rumbo y maniobra tenía el derecho de paso.

El pesquero japonés no detectó al submarino en superficie, de tal forma que no alteró su rumbo para evitar la colisión.

Cuando el Oficial de guardia del submarino observó la peligrosa aproximación de la embarcación, tocó una pitada y maniobró con todo timón hacia estribor, pero fue demasiado tarde, el pesquero japonés Kiowa Maru, sin alterar su rumbo embistió al submarino "PACOCHA" por su banda de babor a la altura del compartimiento de controles y torpedos de popa; unos pocos metros y la tragedia se hubiera evitado, eran las 18.40 horas.

Como consecuencia de la colisión, se produjo un gran ingreso de agua en los compartimientos mencionados, el casco resistente del submarino había sido abierto al mar por la colisión; el compartimento de controles, centro de distribución de energía de todo el buque, quedó totalmente comprometido; el resultado, un submarino sin control y a oscuras. A pesar del esfuerzo denodado del Comandante, Oficiales y personal de control de averías, el ingreso de agua fue incontrolable y alteró las condiciones de flotabilidad del submarino, inclinándose éste hacia popa permitiendo un mayor ingreso de agua por la válvula de inyección de aire a máquinas.

El Comandante Daniel Nieva, luego de cerrar la última escotilla en la base de la vela, quedó atrapado en ella cuando el submarino se hundía de popa; una antigua tradición naval se cumplía. El Comandante y su unidad desaparecieron juntos en la profundidad del mar.

Un grupo importante de la tripulación pudo oportunamente abandonar el submarino, otros permanecieron a bordo cerca de 24 horas, pero evacuaron exitosamente del submarino posado a 140 pies de profundidad. El rescate de los 22 sobrevivientes del submarino, es algo que merece un desarrollo mayor desde que hubo destacado comportamiento y un manejo profesional excepcional, tanto de los que se encontraban en el submarino, como del personal de Buceo y Salvamento.

Reflotamiento "Pacocha"

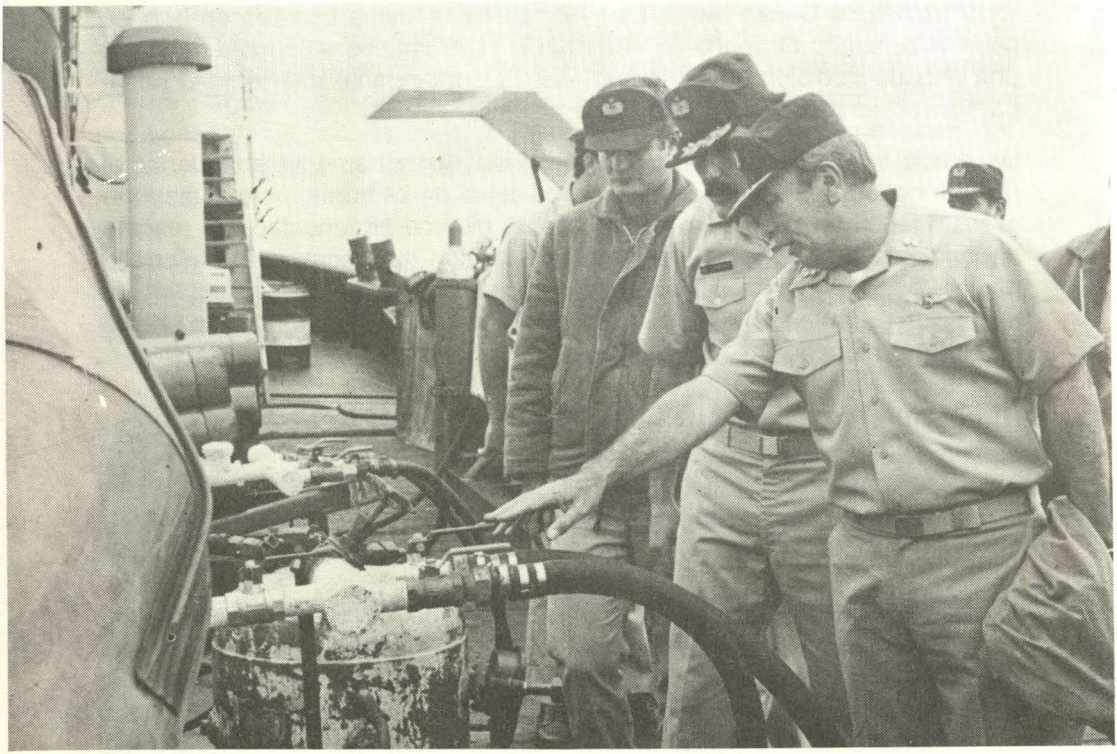
Algunas veces las desgracias nos obligan a aceptar desafíos, que debemos reconocer, se encuentran más allá de lo que rutinariamente podemos resolver.

Cumplido el exitoso rescate de sobrevivientes del "PACOCHA", así como la recuperación de dos cadáveres que quedaron atrapados en el interior del submarino, un oficial y un Técnico que trataron de controlar la avería, la Marina de Guerra toma la importante decisión de reflotarlo, tarea que debía ser ejecutada por nuestro personal.

Si bien es cierto que hemos realizado algunos salvamentos de unidades y embarcaciones menores, el reflotar un submarino hundido a esa profundidad era algo de mayor envergadura, algo que nos anima permanentemente a aceptar desafíos de esta categoría, es el contar con personal altamente calificado, imbuído de una mística de trabajo y sacrificio, y sobre todo de una mente serena para analizar todas las diferentes posibilidades, escoger la mejor alternativa y ejecutar el trabajo de acuerdo a un plan definido.

La Comandancia de la Base Naval del Callao, recibió el misionamiento del Comandante General de Defensa de Costa, Vicealmirante, Edgardo Colunge Guevara, de reflotar el submarino "PACOCHA", conformándose el equipo de planeamiento, e inmediatamente se comenzaron a preparar las unidades que servirían de base para las operaciones de salvamento: los remolcadores B.A.P. "DUEÑAS" y B.A.P. "RIOS", así como los equipos de buceo del Servicio de Salvamento.

Durante todo el mes de setiembre se siguió con los preparativos, y con los medios disponibles en la primera semana de octubre nos constituimos en el área de operaciones. Fueron colocadas alrededor del submarino hundido, cuatro boyas que permitían posesionar al "DUEÑAS" sobre el "PACOCHA", de tal maner que éste diera popa al viento predominante.



Contralmirante Roberto Duboc inspeccionando al manifold de soplado en la plataforma.

Esto tenía la finalidad de evitar que las compresoras de aire de baja , cuyo aire era utilizado por los buzos, pudieran contener otros gases no deseados, definitivamente tóxicos para ellos.

A fines del mes de setiembre se concretó la visita de un Grupo de salvamento de la Marina Norteamericana, quienes venían para tomar conocimiento de las acciones que se ejecutaron para el exitoso rescate de los sobrevivientes. Ellos estuvieron interesados en conocer las condiciones ambientales en el interior del submarino, así como el equipo usado en esta fase de la operación.

El Comandante U.S. Navy Gary Tettelbach, jefe de este pequeño grupo de Oficiales (tres), tuvo un importante intercambio de ideas con el suscrito referente a las técnicas de reflotamiento del submarino, esto fue muy valioso desde que permitió evaluar los diferentes cursos de acción con un horizonte más amplio, que positivamente coadyuvó al éxito de la operación. La selección de la lista de equipos requeridos, teniendo en cuenta su necesidad y economía en el gasto, fue preparada tomando en cuenta esta experiencia.

Siempre pensamos, que cuando requerimos o planteamos un requerimiento logístico para ejecutar una operación, cualquiera que esta sea, éstos podrán estar disponibles inmediatamente, si disponemos de los recursos. No es así, hoy en día en el mundo, los stock de equipos de salvamento disponibles, que estén almacenados a la espera que sean requeridos. Consideraciones de orden económico entran en juego, desde que se paralizan importantes recursos que no generan ninguna utilidad. Por esta sencilla razón, los requerimientos planteados En la segunda semana de octubre, y siguiendo los canales más rápidos en prioridad, recién comienzan a ser entregados en diciembre, y son completados en su totalidad a mediados de abril de 1989.

Nuestro planeamiento contempló desde el inicio de esta operación doce semanas en su fase intensa, como se le denominó a la etapa en que con todos los equipos disponibles se realizaban las acciones previas para el soplado final que posiblitara el reflotamiento del "PACOCHA".

Principio del reflotamiento

El submarino tiene por diseño, excepcionales capacidades de flotabilidad y posee además una reserva de boyantez, que le permite operar cuando algunos de sus compartimientos están averiados, es decir con agua. En el caso del submarino "PACOCHA", la inspección de la avería determinó que dos compartimentos habían sido afectados, y por su localización, su reparación se consideraba prácticamente imposible.

Primeramente debía restablecerse la estanqueidad de los diferentes compartimentos, ocho en total, para trabajar posteriormente con los diferentes tanques de lastre, de tal forma de permitir su soplado individual desde superficie; todo esto a través de un manifold que estaría instalado en la plataforma de reflotamiento.

Si hacemos la sumatoria de flotabilidad del casco resistente, agregándole la boyantez adicional que se lograba al soplar los tanques de lastre, observamos que teníamos un excedente aproximado de 550 toneladas de boyantez. Teóricamente podíamos perder los dos últimos compartimentos y aún tener reserva de flotabilidad.

Resumiendo: el reflotamiento era posible si eliminábamos el agua del interior del submarino, haciendo estanco primero los diferentes compartimentos, y si lográbamos soplar los diferentes tanques de lastre, siguiendo una secuencia precalculada efectuada por el Ingeniero arquitecto naval a cargo de este trabajo.

Para compensar la reducción de boyantez total por la pérdida de dos compartimentos inundados, se podrían emplear bolsas de salvamento, este

requerimiento estaba incluído en nuestra lista de equipos a ser adquiridos en el extranjero.

Trabajos iniciales

Desde el mes de octubre hasta mediados de abril, se ejecutaron los trabajos iniciales orientados básicamente a lograr la estanqueidad de los diferentes compartimentos, así como en adaptar ciertos acoples y válvulas para el soplado de lastre utilizando el sistema de 10 libras. Esta no fue una labor sencilla, desde que se trabajó compartimento por compartimento y cada sistema independientemente. El submarino por diseño se hace estanco por la presión misma del mar, sobre sus válvulas y diferentes compuertas. Para eliminar el agua de los compartimentos, se inyecta aire a presión mayor que la columna de agua a esa profundidad. La presurización hace que el agua salga por una toma de baja, sin embargo, si el compartimento no está totalmente estanco, el aire fuga y dificulta su presurización, por consiguiente la evacuación del agua del interior.

Fueron muchas las veces que tuvo de inundarse un compartimento previamente evacuado, de tal forma de corregir una fuga de aire. En el interior del submarino la visibilidad era prácticamente nula, a pesar de utilizarse poderosas linternas. Sucedía algo similar al efecto de los faros de un vehículo cuando actúan sobre una cerrada niebla, de allí que todo trabajo debía ejecutarse al tacto. Mucho ayudó el tener un submarino gemelo disponible, donde los buzos recibían entrenamiento previo, así como la oportuna orientación de dos sobrevivientes del "PACOCHA", expertos en los diferentes sistemas.

Con el tiempo, se determinó que la estanqueidad independiente de cada compartimento no podía ser lograda, esto debido a los difererentes pases de aire que se encontraton entre ellos.

Las cortinas de ventilación y los conductos para los pases de cables, no estaban convenientemente sellados. También se observaron fugas en los tubos lanza torpedos de proa, eyector de señales de proa, sistema de inducción de snorkel y por supuesto en los dos compartimentos averiados.

Todo lo anterior demandó un meticuloso trabajo en el interior del submarino, lográndose controlar todas las fugas que posibilitaron evacuar el agua del casco resistente.

Un aspecto que resultó ser determinante, se refiere a la succión de fondo. No lo he mencionado, pero creo que es oportuno hacerlo. El submarino estaba incrustado de popa en el fondo del mar, las 2/3 partes de él estaban cubiertas de fango hasta una altura de 4 mts. en su sección mayor.

Cualquiera se imagina la tremenda fuerza de succión que crea este fango, cuyas características era necesario determinar.

Para este trabajo se encargó a un empresa privada nacional, Ing. Michelena Asociados, el estudio correspondiente, el que fue ejecutado por primera vez en el Perú para un trabajo de esta envergadura. Después de 45 días se tuvo el resultado, unos cuadros nos mostraban el valor de esta fuerza, a parte del análisis correspondiente donde se discutía su influencia para la ejecución del reflotamiento.

Esa fuerza teníamos que vencerla para pensar en el éxito de la operación. Debo destacar aquí la valiosa iniciativa del personal de buceo,quienes fabricaron aditamentos water-jet, que permitirían en su oportunidad la progresiva eliminación de este fango.

Las bolsas de salvamento que se recibieron fueron probadas en la piscina, diseñándose luego los aditamentos para su instalación en proa y popa. Estas permitirían una importante fuerza de levantamiento que actuarían en los puntos de máximo efecto.

Fase intensa del reflotamiento

En la tercera semana de abril, contábamos con todos los requerimientos solicitados para esta operación, e inmediatamente iniciamos lo que denominamos la fase intensa; es decir a partir de esa fecha nuestro detallado planeamiento debía ser ejecutado paso a paso, sin descuidar ningún detalle y cubriendo todas las posibilidades de retraso.

Nuestra fecha para el inicio del primer intento, en la fase de preparación final, estaba entre 12 y 15 de julio, esto porque siempre son necesarios algunos días para cualquier imprevisto.

En tierra, en este período se terminaban de preparar las diferentes mangas de salvamento, 26 en total, que irían colocadas a los diferentes compartimentos, tanques de lastre y bolsas de salvamento; asimismo se construyeron dos grandes manifoles, desde donde se inyectaría el aire al submarino a través de las mangas.

La plataforma de salvamento, abarloada al B.A.P. "Dueñas", fue completada con cuatro compresoras, un tanque de volumen, bombas de agua, todas las mangas de salvamento y sus acoples rápidos, los dos manifoles de control y la caja con los indicadores de neumofadómetro (estos permitían controlar a qué profundidad se encontraba la proa y popa del submarino).

Para el reflotamiento en su última fase de soplado, se requería de un gran volumen de aire, que pudiera suplir cualquier deficiencia de las compresoras;

para esto se empleó un submarino de la clase Sierra, el B.A.P. "IQUIQUE", convenientemente posesionado el que conectó sus bancos de aire al tanque de volumen de baja.

En la última semana de junio, el B.A.P. "Ríos" se posesiona en el área de operaciones, a bordo se encontraban los observadores de la Marina Americana y Argentina.

El fango que atrapaba al submarino había sido progresivamente eliminado, en especial la sección de popa, donde debía colocarse cuatro bolsas con sus respectivos aditamentos de amarre. Esta maniobra es muy delicada, desde que debía evitarse cualquier corrimiento de las bolsas cuando ellas comenzaran a "trabajar"

A fines de la 1ra. semana de junio se evaluó todo lo ejecutado hasta esa fccha y como siempre se analizaron las diferentes posibilidades en cuanto a la ejecución del reflotamiento en sí.

Algo que no he mencionado, pero que resulta determinante en cualquier operación de reflotamiento, más aún cuando se trata de un submarino hundido, es el referido a los cálculos para el soplado de lastre, trabajo éste a cargo del arquitecto naval del SIMAC, C. de F. Luis Woll Tosso, el que debía manejar, como resultado de la ejecución de su plan, que el centro de gravedad y de boyantez se mantuvieran lo más cerca posible uno del otro, para un ascenso controlado.

Estos cálculos fueron meticulosamente verificados teniendo en cuenta todas las diferentes cargas a bordo del submarino, incluyendo aquellas no deseadas que pudieran afectar la respuesta en los cálculos.

Inicialmente se calculó de tal forma de lograr un "excedente" de flotabilidad en proa, de tal manera de liberar al submarino del fondo; ayudaba a esto el hecho de que la proa, se encontraba libre en el fondo con una punta arriba de 6°. Posteriormente debía trabajarse con los tanques de lastre de popa, para un ascenso gradual a superficie. Una computadora instalada a bordo del B.A.P. "Dueñas" ayudaría a cualquier reajuste en el soplado final.

Todos los cálculos que inicialmente se estimaron, tuvieran que ser reajustados ante la imperiosa necesidad de reparar la avería, de tal forma que estos compartimentos sean ganados. La razón fue el hecho que el pase entre los diferentes compartimentos hacía que el aire se escapara por la avería.

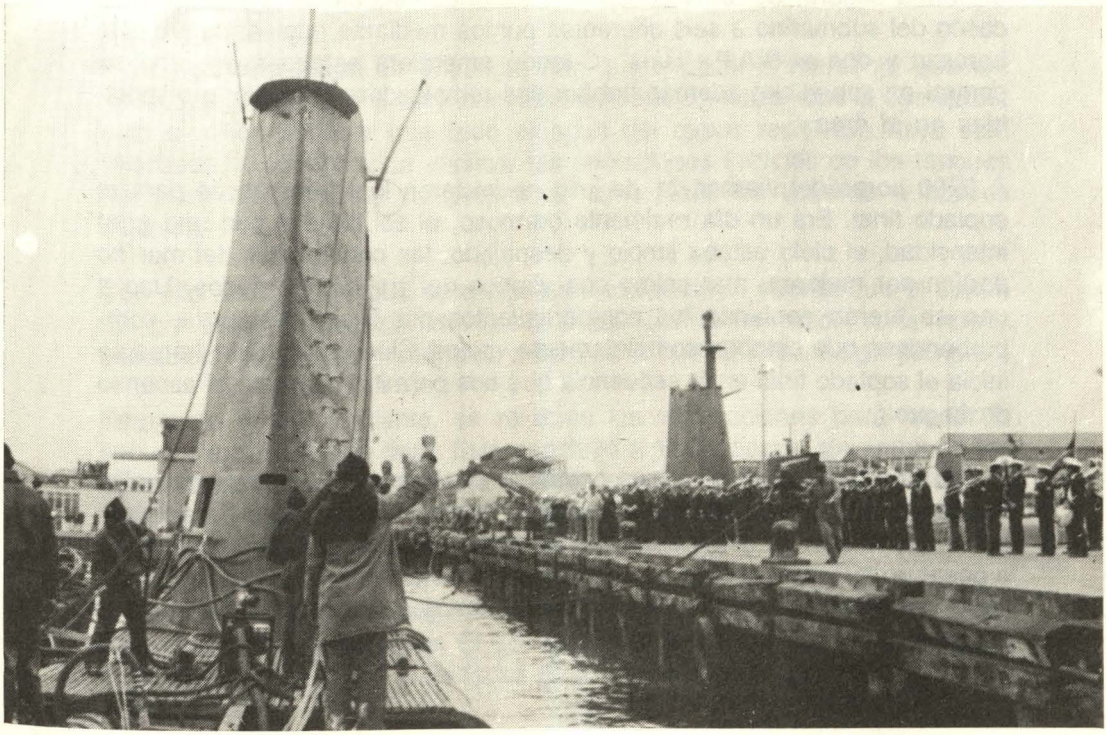
Aquí surge el ingenio de nuestros buzos, que analizando las diferentes formas de hacerlo, optaron por aquella que resultó ser la mejor: Una

combinación de tacos de madera, prensa estopas, barras de acero soldadas cubriendo los tacos y finalmente una capa profunda de cemento hidráulico fuerte. Este trabajo fue la clave para posibilitar el soplado del casco resistente, sin él hubiese sido imposible reflotar el submarino; siempre fue una condición sin discusión, la eliminación total del agua en el interior del casco resistente.

Primer intento de reflotamiento - Exito

El domingo 16 de julio, el grupo a cargo de esta operación, nos embarcamos a bordo del B.A.P. "Dueñas" y B.A.P. "Ríos", para ejecutar los pasos previos para el soplado final. El entusiasmo de todo el personal era grande y se percibía en el ambiente una gran emoción, la tensión en estos momentos no se podía disimular. Estábamos al final de una operación, que por su envergadura resultaba la más compleja realizada por la Marina, en cuanto a reflotamiento de un submarino se refiere. Sin embargo, había en todos una tranquilidad por el trabajo realizado a conciencia, donde se cubrieron todas las posibilidades, con un destacado esfuerzo profesional de todo el personal de buceo. El ejemplo del Oficial es digno de ser resaltado, dando siempre la orientación en las tareas más difíciles.

B.A.P. "Pacocha" instantes previos a su amarre al muelle de submarinos.



Esa mañana tuvimos la visita del Alto Mando Naval de la Marina, acompañado de los señores Vicealmirantes, quienes observaron in situ el trabajo realizado hasta ese momento. El Comandante General de la Marina, Almirante, Oscar Jhansen Raygada, expresó su confianza de que el laborioso trabajo realizado sería coronado con el éxito; nos deseó buena suerte.

Entre ese día y el viernes 21, se ejecutaron los diferentes trabajos finales de acuerdo a lo planeado: instalación de las bolsas de salvamento, conexión de las diferentes mangas de soplado a los compartimentos del casco resistente y tanques de lastre, boyantez y de equilibrio. Asimismo, se trabajó en el pitoneo final para la reducción de la succión de fondo; un estimado conservador nos da un valor cercano al 50% como promedio, señalando que en popa lo eliminado fue del 85 al 90%, de la succión de fondo.

Como se mencionó previamente el agua del interior del casco resistente debía ser eliminada como primer paso para continuar con el soplado secuencial de los tanques de lastre. Todo esto se debía efectuar desde la barcaza de salvamento, a través de los dos manifoles a los que estaban conectados las 26 diferentes mangas.

No había ninguna persona en el agua y los buques que intervenían en la operación se retiraron a la distancia que permitiría al submarino emerger en forma segura. Se tomaron las precauciones necesarias, asegurando el casco del submarino a seis diferentes puntos mediante espías, cuatro a la barcaza y dos al B.A.P. "Ríos". Cuando emergiera estaba asegurado su control en superficie; además habían dos remolcadores de puerto disponibles en el área.

A 0700 horas del viernes 21 de julio se iniciaron los preparativos para el soplado final. Era un día realmente hermoso, el sol brillaba con una gran intensidad, el cielo estaba limpio y despejado; las condiciones del mar no podían ser mejores, mar calmo con vientos del sur de 1-2 nudos. Uno a uno se fueron soplando los compartimientos del casco resistente, comprobándose que estaban completamente vacíos. Siendo las 17.31 horas se inicia el soplado final en la secuencia que nos permitiría primero el ascenso de la proa.

A 18.15 horas, cuando el sol se ocultaba en el horizonte, vimos una bolsa de salvamento a proa, flotando en superficie. Se había soltado la maniobra, sin embargo esto no comprometía la operación. Se continuó soplando lastre a pesar de que nos ganó la noche; en esos momentos la luna llena emergía en el horizonte por el este. Su fulgor nos animó a seguir adelante, el mar, apreciábamos que continuaba calmo.

A las 19.32 horas observamos un gran burbujeo en el mar frente a nuestra plataforma, posteriormente toda el área hervía como si hubiéramos encendido un gran brasero en el fondo del mar.

En esos instantes, en la oscuridad de la noche tibia, aparece con un gran ángulo la proa del submarino; se apreciaba a lo lejos las bolsas con sus bandas blancas. Se había desprendido del fondo, ahora había que atacar la sección de lastre de popa.

Sin embargo nuestra adelantada alegría se vió frustrada cuando a los dos minutos la proa desaparece, sumergiéndose suavemente al escapar el aire de los tanques de proa y el automático ingreso de agua varía la boyantez total. Se continuó con la operación utilizando todo el aire disponible, el submarino nuevamente emerge de proa entre 20.15 - 20.30 horas; en esta ocasión al sumergirse estábamos concientes de que lo inicialmente calculado había variado por los escapes de aire de lastre que se producían. Percibíamos que estábamos cerca y la emoción de las buenas comunicaciones imperantes nos hicieron seguir. Nuevamente, por dos minutos, entre 22.47 - 22.49 horas, el submarino emerge de proa con un menor ángulo. Como anteriormente mencioné los cálculos en esta etapa no nos servían, desde que habían variado las condiciones en los diferentes tanques. Se ordenó a 23.01 horas suspender la operación, para continuar al día siguiente.

Para que esta etapa se entienda, hay que explicar brevemente que fue necesario poner todo a cero nuevamente para continuar con la operación, esto significa verificar que todo el agua del casco resistente haya sido evacuada, a continuación verificar las condiciones iniciales de los tanques de lastre de tal forma de programar su soplado de acuerdo a nuevos cálculos.

Con ello los cálculos que se reajustaron teniendo en cuenta que el centro de gravedad estaba corrido hacia popa, permitirían hacer una nueva secuencia de soplado, orientada esta vez a que la popa salga primero.

Temprano el día siguiente, se reinician las verificaciones para repetir la secuencia del soplado final. Esto concluyó a 18.30 horas, sin embargo las condiciones habían variado; era un día nublado, frío y ventoso, el mar se encontraba agitado y no ofrecía las garantías para una operación segura. La operación fue postergada para el día siguiente.

El domingo 23 de julio, muy temprano comenzaron las verificaciones a que nos referimos anteriormente. El Comandante Darcourt, Jefe del Servicio de Salvamento, informó las novedades de estas verificaciones y había una que era importante.

Todo estaba conforme, la maniobra perfecta y algunas novedades de la operación en esta etapa habían sido superadas, excepto una: había agua en el compartimiento de controles, el compartimiento de la avería. Se había estado soplando este compartimiento durante horas, pero la ansiada burbuja de aire en superficie no aparecía. Se efectuaron algunas pruebas con la toma de alta y baja, luego se continuó el soplado.

Eran las 11.30 horas, cuando nos notificaron que el compartimiento de Controles, (compartimiento Nº 7) estaba totalmente evacuado. A las 11.35 hrs. se reinició el soplado de acuerdo a los nuevos cálculos, reajustados por el Comandante Woll. El permiso correspondiente lo solicita el comandante Darcourt.

Se percibía una gran tensión entre todos los participantes; particularmente sentíamos que estábamos cerca y como el trabajo se había ejecutado de acuerdo a lo previsto, ese día tenía que emerger el buque.

A las 11.39 hrs. se inicia el soplado de los tanques de lastre 6 A/B, a las 12.49 aparece burbuja de aire del 68; para verificar que ambos están libres se continúa soplando; posteriormente a 13.45 hrs. se sopla 2 C/D, aparece burbujas de aire del 6A.

Entre 14.14 - 14.25 horas aparecen burbujas en el 2 C/D; el neumofadómetro indicaba a 14.30 hrs. 118' proa - 127' popa. Se había producido un ascenso lento. Cuando el reloj señalaba las 14.32 hrs. la proa aparece en superficie con un ángulo de 27 - 30° pero sólo por 30 segundos.

A pesar del reajuste en los cálculos, el "PACOCHA" continuaba pesado de popa, ¿un peso extra no considerado? ¿fango?, ¿agua?.

A continuación pasamos a soplar los tanques 6 C.D; a las 14.54 burbujea 6C; se continuó soplando. Posteriormente venía el soplado de los tanques 3, 4 y 5 de lastre y petróleo, estos sólo tenían una toma para el soplado, primero se evacuaba el 3, luego el 4 y seguidamente el 5. La influencia en el momento de boyantez hacía popa, era más grande en los tanques 4 y 5, teníamos que esperar y observar.

A las 16.20 hrs. el Comandante Woll se acerca e informa: Almirante, soplando el 3,4 y 5 por 50 minutos, aprecio que la operación está marchando bien y el éxito está asegurado. Le hice una seña que concurría plenamente y le dije adelante; el neumofadómetro señalaba ahora 124.5' popa y 122' proa.

A 16.27 hrs. se observó una variación en el neumofadómetro de popa, era lo que esperábamos, luego el de proa. El ascenso se había iniciado tal como lo habíamos calculado, popa primero.

A 16.28 hrs. la popa asomaba en superficie con un ángulo de 15° aproximadamente, luego se comienza a nivelar y aparece la vela lentamente, perfectamente nivelada, se había logrado el ascenso controlado. Segundos después, y ante un espectáculo realmente impresionante el "PACOCHA" al fin estaba totalmente en superficie.

Algo sucedió después, que nos paralizó a todos, el submarino que salió a superficie nivelado y casi totalmente adrizado, violentamente asume una escora de cerca de 75°; todos pensamos de perdíamos al submarino. Gracias a Dios esto duró sólo breves segundos y lentamente se fue ganando en adrizarlo.

La Marina de Guerra del Perú, había logrado algo que se había propuesto: reflotar el submarino.

El español es un idioma de rico vocabulario, sin embargo nos resulta difícil encontrar las palabras apropiadas para describir este magnífico escenario en el mar. La majestuosa vela del submarino resaltaba en el horizonte cuando el sol se ocultaba, sin embargo una lámpara de mercurio instalada en la plataforma la iluminaba; parecía que el submarino había retornado de una maniobra y sólo las mangas conectadas a su casco planteaban alguna interrogante para un observador que desconocía lo que sucedía. Todo el personal que laboraba en la plataforma parecía dotado de una energía especial: tal era la satisfacción por el éxito logrado.

Mi especial reconocimiento a todos los buzos del Servicio de Salvamento, cuyo abnegado y valeroso esfuerzo posibilitó el éxito de la operación, así como a todo el personal de apoyo que dieron su importante aporte.

El esfuerzo de este trabajo lo dedico a nuestra Marina, el presente artículo a mi siempre permanente maestro, el Vicealmirante (R) Carlos SALMON Cavero.

05 de Octubre 1989

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

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

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

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



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.

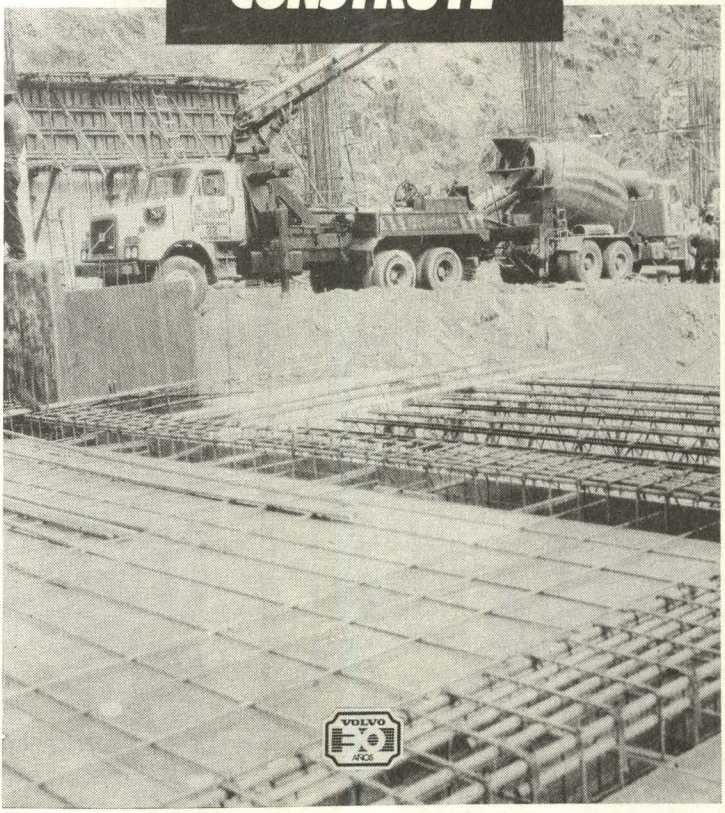


CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

Oficina Principal:

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

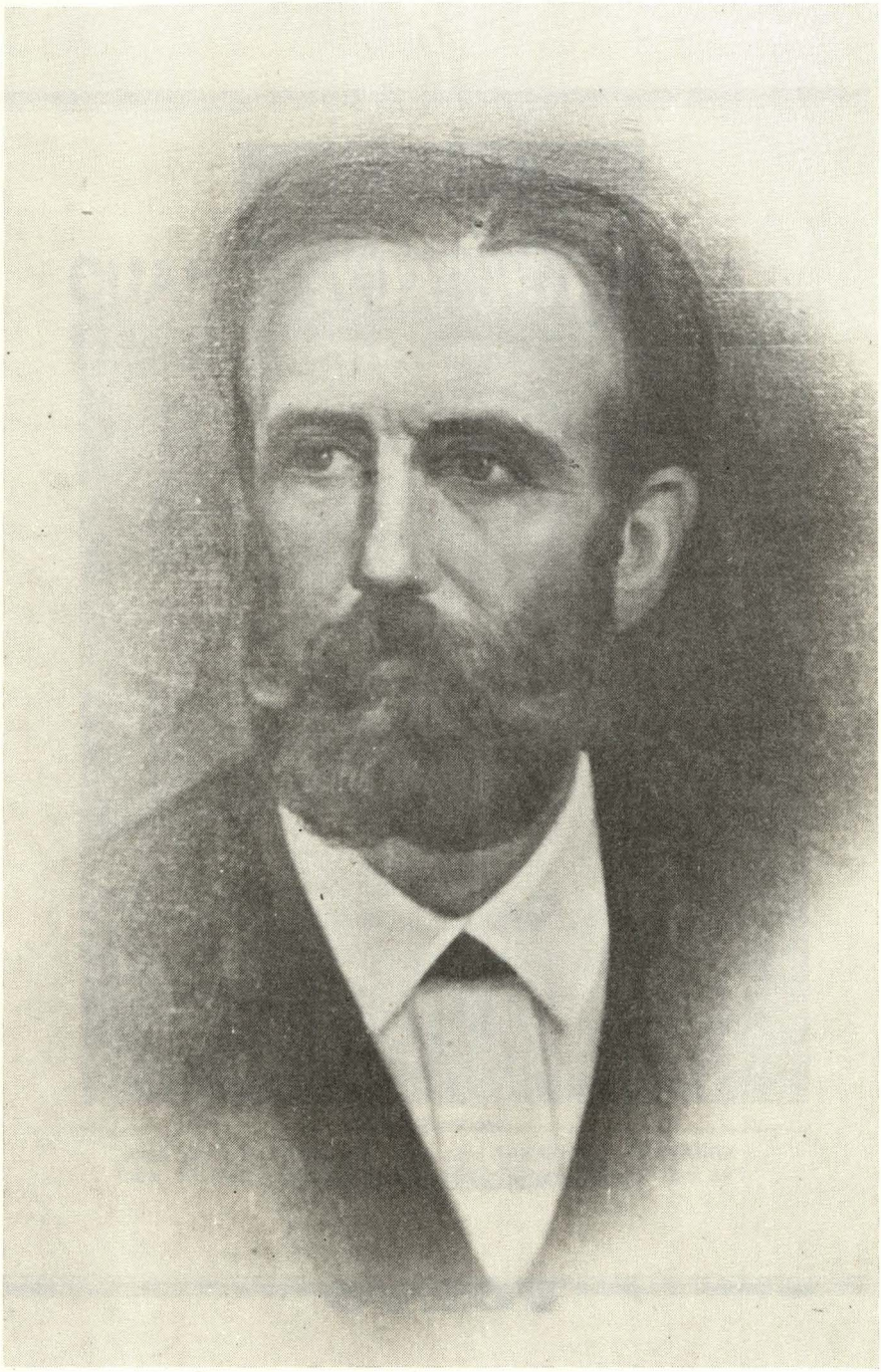
VOLVO CONSTRUYE



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



Federico Blume.

Reflotando a la Patria

Ricardo Blume

La primera impresión que se tiene es el accidente en sí. Lamentable como todo percance. Las causas interesan, naturalmente, pero menos. El daño ya está hecho. Un submarino peruano colisionado en la oscuridad, un gran forado y el hundimiento definitivo y total.

Después sobrecoge la pérdida de vidas humanas. Siete submarinistas segados para siempre, atrapados en el fondo del mar, y uno más que muere en el proceso de descompresión. Trágico, irreparable.

Pero pronto empiezan a llegar las noticias sobre el comportamiento de nuestros hombres de mar. Primero el propio comandante de la embarcación. Siguiendo una vieja tradición marinera y universal, perece heroicamente tratando de salvar su nave y la tripulación a su mando. El comandante Daniel Nieva Rodríguez pierde la vida heroica, serenamente en una lucha desigual contra los elementos. Ofrenda la suya en aras de la supervivencia de los hombres a su cuidado. Es el suyo un acto heroico en tiempos de paz. Sin la presión de un enemigo externo. Simple y llanamente por sentido de responsabilidad y cumpliendo con un deber sagrado de cualquier marino que se respete.

Tres de sus hombres mueren encerrados en el compartimiento de máquinas en la proa. Y veintidós quedan atrapados casi un día completo. Nadie huye, nadie abandona su puesto ni se desespera. Todos afrontan su destino con entereza. Para mí, ya la hazaña estaba cumplida. Y con creces.

Pero sus hermanos de arma acuden en su ayuda, no los abandonan a su suerte. A pesar de la sorpresa, la oscuridad y el frío, logran rescatar a todos los sobrevivientes y recuperan los cuerpos yacentes de sus hermanos

caídos. Hasta aquí la tragedia. Lo irremediable. Y el acto valeroso de salvar las vidas y rescatar los restos.

Sin embargo, y a pesar de este prólogo valeroso, la gran hazaña viene a continuación. Hay que reflotar la nave. Arrebatarle al fondo marino la presa cobrada por un aciago accidente, por una falla humana. No hay enemigo en esta lucha. Pero todo parece estar en contra. Cuarenta metros de profundidad, frío intenso y visibilidad nula por la oscuridad reinante en el abismo marino.

Y además lo insólito del caso, la poca o ninguna experiencia mundial en este tipo de procedimientos, al menos en condiciones reales, no de ensayo o simulacro. Cuenta el factor humano, la escasa tecnología, los recursos económicos siempre limitados. Y el tiempo que corre en contra de los buenos deseos y empantana y corroe, atenaza y atolla la nave en la irregularidad de un suelo marino desconocido y oscuro como boca de lobo.

Todo parece estar en contra. Pero en frente está la voluntad humana. Y ella mueve montañas como la fe. Cuando esa voluntad es la de todo un conjunto de hombres, disciplinados, eficientemente preparados, con coraje, pundonor y cariño a su institución y a su país, no hay masa marina que pueda impedirle cumplir sus designios. La adversidad, en vez de arredrarlo lo acicatea. La unión hace la fuerza. La voluntad aunada no hay quien la venza.

Y entonces comienza la hazaña científica y humana; de la técnica y el deseo; de la capacidad, la eficiencia, el tesón, la hombría y el corazón marino puesto a prueba

Se traza un plan coherente, estudiado, meticuloso, apropiado. Una táctica y una estrategia, para decirlo en términos castrenses. Y el apoyo logístico y la coordinación, aunados al ingenio mestizo, a la creatividad, a la capacidad de improvisación cuando el meticuloso cálculo pudiera no ser suficiente o fallar, como en cualquier obra humana.

Enterarse de todo el proceso del reflotamiento del BAP "PACOCHA" es quedarse admirado de la capacidad de nuestra Marina de Guerra. La prueba es esa operación de reflotamiento tan bien planeada, coordinada y llevada a cabo. Un trabajo de equipo sorprendente que causa la admiración no solamente de un neófito como el que esto escribe, sino de marinos experimentados de otros países amigos que vienen a ser testigos del acontecimiento.

Entrar en detalles sería absurdo. Esta es una revista de la Marina y cualquiera de sus miembros, desde el más encumbrado hasta el más

modesto, conoce el pormenor de la operación como para que ahora yo venga a contársela. Sólo quisiera recordar, para los lectores que no sean marinos, que el submarino pasó once meses apoyado en el fondo del mar. Que ciento cincuenta miembros del Servicio de Salvamento tomaron parte en la tarea y que setenta buzos cumplieron unas 600 horas de inmersión. Todos nuestros. Todos en alguna forma herederos de don Miguel y del martir Olaya. Gente de mar y de profundidades, con siglos de tradición marinera a sus espaldas, que hicieron exclamar a más de un espectador extranjero: ¡Los buzos peruanos son los mejores del mundo!

Apoyados desde la superficie, auxiliados en todo momento, ellos suturaron las heridas de nuestra nave de guerra, repararon sus válvulas, achicaron el agua y metieron las mangas para inyectar el aire que diera vida a los invadidos pulmones del "Pacocha" y así pudiera surgir de las profundidades en una tarde de domingo en el mes de la patria.

No quisiera ser redundante y llenar de adjetivos elogiosos una nota como ésta, que no pretende ser sino el reconocimiento civil a esta hazaña de nuestra Marina de Guerra del Perú.

Más bien quisiera utilizar el espacio para destacar el ejemplo que se encierra en esta proeza marinera. Y cómo él puede guiarnos, darnos las pautas para reflotar esa gran nave de la patria, que hoy, más que nunca, parece estar sumida en las profundidades, no por una gran y contundente colisión accidental, sino por ineficiencia o impericia de sus comandantes, indisciplina de sus miembros, sobrecargada en su capacidad, con maniobrabilidad deficiente y pequeñas colisiones diarias que van mellando y corroyendo su casco, oxidando las bisagras de sus escotillas y hasta empañando la visibilidad de su periscopio.

Esta patria nuestra que por momentos parece al garete, siempre a punto de encallar, pasando a duras penas entre los escollos traicioneros de Scila y Caribdis, capeando siempre un aparente temporal y escorando a babor y estribor por malos vientos, cabeceando ingobernable, aunque navegue en un mar de mediocridad indigno de su pasado y su destino.

Lo ejemplar de la hazaña del "Pacocha" es que nos dice abierta y claramente que los peruanos sí podemos. Que somos capaces de poner proa a un presente un futuro y mejores. Enmendar rumbos y llevar nuestra nave boyante y serena, reflotándola del oscuro mar de ineficiencia en que ahora parece semiparalizada y semihundida.

¿Qué hay que hacer para eso? La Marina de Guerra del Perú ha dado el ejemplo. Decisión coraje, tenacidad y amor a lo nuestro; sobre una plataforma de disciplina, respeto, formalidad, educación y trabajo en equipo.

Planes bien estudiados, meditados a fondo, pero al mismo tiempo con metas y fechas definidas. Teoría y práctica unidas, entrelazadas. Una como sustento, otra como acción. Reflexión y serenidad en los planes, pero decisión, coraje y sentido práctico al llevarlos a cabo. Un tesón a prueba de balas. Y una mística.

El peruano es capaz. No tiene por qué vivir acomplejado, disminuido, irresoluto. La materia prima humana en el Perú es de primera calidad. Nos viene de ancestro. Lo que pasa es que cada uno tira para su lado, descoyuntando a nuestra patria como a Túpac Amaru. No se ha sabido encauzar nuestra fuerza ni nuestras potencialidades.

Y porque queremos saltarnos a la torera cimientos esenciales como la educación, la disciplina, la formalidad, la seriedad y el respeto. Y sentimientos humanos fundamentales como la solidaridad, la fraternidad y el patriotismo. Apuntando hacia la paz, la convivencia civilizada y la justicia.

Tenemos, no que cambiar al Perú, sino enmendar su rumbo. Corregir sus vicios republicanos, heredados de la colonia. Y aprovechar, en beneficio de todos los que en él habitamos, los que a él pertenecemos, toda la variedad de sus riquezas.

No es que seamos unos mendigos sentados sobre un banco de oro. Es que parecemos unos mendigos porque estamos sentados, esperando que nos llueva el maná del cielo o que otro venga a sacarnos las castañas del fuego. Cuando nos pongamos de pie, reconoceremos la riqueza de nuestras posibilidades como nación. Despertaremos de una buena vez de esa especie de siesta congénita que hizo que Chabuca Granda llamara al Perú "bello durmiente".

Hay que reflotar a la patria como nuestra Marina rescató al "Pacocha". Trabajando en equipo, con el heroismo cotidiano que significa anteponer a nuestros personales intereses los de esta tierra donde nacimos y a la que tanto amamos; donde están enterrados nuestros antepasados y que pronto poblarán nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos.

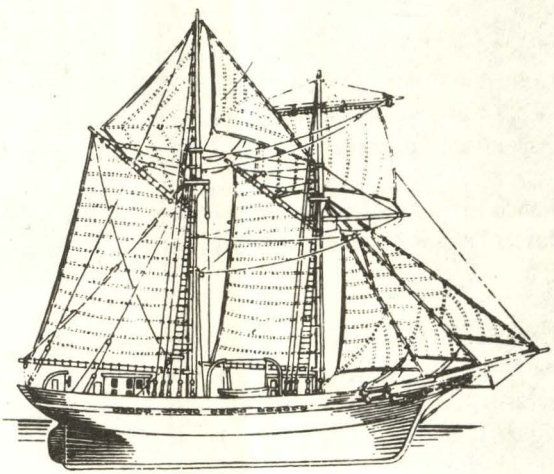
No esperemos que nuevas generaciones vengan a hacer lo que no hemos hecho nosotros. Ellas vendrán, más bien, a reprocharnos lo que no hicimos, el país devastado que les estamos dejando. Esta informalidad caótica en que estamos cayendo. Este deterioro nacional a que nos están llevando, como una correntada, la improvisación, la apatía y el desgano. ¡Upa, Perú!

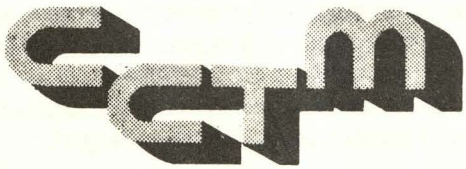
Tenemos que tender puentes cordiales de entendimiento entre la sociedad civil y la militar, aprovechando lo mejor de cada una y reflotando para siempre esta patria nuestra que se nos hunde.

Como en la hazaña del "Pacocha", cada uno en su puesto, haciendo cada quien lo que le corresponde, con seriedad, eficiencia, escrupulosamente. Callada, silenciosamente, cada día, con tesón indesmayable, aunque todo pareciera estar en contra nuestra. ¡No nos ganan! Ni la adversidad, ni los graves problemas económicos ni las ideologías de la violencia, el sometimiento y el terror. Todos unidos, somos más. Cada uno desde sus naturales trincheras, desde el propio campo de su actividad.

Mirando con fe y optimismo fundado al futuro. Sin quejarnos ni seguir llorando sobre la leche derramada. Trabajando codo a codo. Tercamente. Y, por qué no, con alegría, con esperanza y coraje.

Entonces podremos poner junto al periscopio de la patria reflotada, esa escoba fraimartineana que tradicionalmente ponen los submarinistas, simbolizando que han barrido con el enemigo y han cumplido la tarea. Sí podemos. Empecemos ya.





COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

Siguiendo con el programa de Bienestar para los trabajadores marítimos, la Comisión Controladora del Trabajador Marítimo inauguró veintiseis viviendas que, con ayuda de los fondos indemnizatorios que adminsitra dicha comisión se han financiado en favor de los trabajadores marítimos del puerto de Pisco.

La ceremonia estuvo presidida por el Presidente Ejecutivo de la comisión controladora del Trabajo Marítimo, capitán de navío, Carlos del Risco Arrieta; el comandante Jorge Montoya Manrique, adjunto a la presidencia de la Comisión, el capitán del puerto de Pisco jefe de la oficina de trabajo marítimo de Pisco,Walter Vera Tudela De la Gala y el secretario general del sindicato de Estibadores, Gregorio Bravo Velarde.

Asimismo se contó con la presencia de los delegados laborales, señores: Leonidas Murgueytio, Marcos Sialer Ponce de León, Carlos Breneiser y Sergio Valdivia.

En el marco inaugural de la ceremonia, el Presidente Ejecutivo, manifestó que el postulado de la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo ha sido siempre proporcionar bienestar a sus trabajadores mediante la organización de planes de viviendas, cooperativas, asociaciones, la oportunidad de otorgarles una vivienda propia.

Este plan de vivienda fue iniciado por el entonces presidente, capitán de navío, hoy contralmirante, Javier Durand Gómez y, continuando por el capitán de navío, Manuel González Chocano.

Finalmente, el capitán de navío Carlos del Risco, recomendó a los trabajadores beneficiarios de la Asociación de vivienda "Javier Durand Gómez" a disfrutar de este beneficio, conservarlo con el mayor cuidado y responsabilidad, puesto que ello redundará para el beneficio de los asociados y de sus familiares.

Así también se felicitó al grupo de empleados de la firma constructora Kimera S.A. y a su representante Ing. Félix Medina por haber coadyuvado en los mencionados trabajos para hacer realidad la casa de los trabajadores Marítimos del progresista puerto de Pisco.

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Julio J. Elías M.

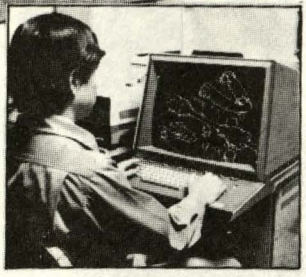
Cuidado con las imitaciones

Son muy peligrosas, destruyen su vehículo y le salen costando mucho más.



En Maquinarias, para servirlo mejor, nuestro **Servicio de repuestos legítimos NISSAN es totalmente computarizado, rápido, libre de errores y al precio justo.**

VAYA A LO SEGURO



NISSAN **NISSAN**

Maquinarias s.a.

La mejor manera de tener un Nissan

Av. La Marina 3350 San Miguel Telf. 51-1996 • Av. República de Panamá 3080 San Isidro Telf. 42-0304 • Av. Guzmán Blanco 492 Lima Telf. 245470

Y EN LA RED DE CONCESIONARIOS AUTORIZADOS NISSAN EN TODO EL PERU

EN HOMENAJE A LOS MIEMBROS DE LA DOTACION DEL B.A.P. "PACOCHA" FALLECIDOS EN CUMPLIMIENTO DEL DEBER

FECHA: 26 de AGOSTO de 1988
LUGAR: LAT 12º 01.6' S y LON 77º 13.0' W

CAPITAN DE FRAGATA	DANIEL NIEVA RODRIGUEZ
TENIENTE SEGUNDO	LUIS ROCA SARA
TECNICO SEGUNDO	ORLANDO VALDEZ PACHECO
TECNICO TERCERO	CARLOS OROSCO LEON
TECNICO TERCERO	RIGOBERTO GONZALEZ PISFIL
ECNICO TERCERO	WALTER GARCIA MORALES
FICIAL DE MAR PRIMERO	JUAN ORE ROJAS
FICIAL DE MAR SEGUNDO	CARLOS GRANDE RENGIFO

Placa de homenaje y deudos de los miembros de la dotación del B.A.P. "Pacocha".



Secuela legal como consecuencia del abordaje al B.A.P. "PACOCHA"

C. de N. (CJ) Hernán Monsante Hague

Como consecuencia del siniestro sufrido por el B.A.P. "PACOCHA" el 26 de agosto de 1988, fecha en que fuera abordado por la nave pesquera japonesa Kiowa Maru No. 8, en circunstancias que la nave de guerra retornaba de una misión del servicio con rumbo a la Estación de Submarinos de la Base Naval del Callao, se dio origen a la formación de los siguientes procesos legales:

Proceso administrativo ante la autoridad marítima

Habiendo ocurrido el siniestro en aguas jurisdiccionales de la bahía del Callao, correspondió de acuerdo al Reglamento General de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, que la sumaria fuera instruída por la Capitanía de puerto Callao, proceso administrativo durante el cual se realizaron las pertinentes investigaciones de orden técnico y legal, acatándose todas las pruebas ofrecidas por las partes involucradas en el siniestro, así como aquellas que la autoridad marítima estimó por necesarias y convenientes para esclarecer los hechos.

En el referido proceso la Capitanía de puerto Callao, con fecha 27 de enero de 1989 se pronunció estableciendo que el abordaje se produjo como consecuencia de la negligencia grave de la tripulación al mando del pesquero japonés, determinándose su exclusiva responsabilidad en el siniestro marítimo. La referida Resolución de Capitanía fue materia de apelación, habiendo quedado confirmada por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Proceso penal

El mismo día de ocurrido los hechos y paralelamente a las investigaciones administrativas iniciadas por la Autoridad Marítima, el Ministerio Público, por intermedio de la Quinta Fiscalía del Callao, en uso de las facultades que la ley le otorga como Titular de la acción penal, realizó con la colaboración de la Policía Técnica, las investigaciones pertinentes concluyéndose por denunciar ante el Juzgado de Instrucción de Turno del Callao, al capitán al piloto y al vigía de la nave pesquera japonesa, por el delito de homicidio por negligencia y lesiones contra quienes se abrió instrucción con orden de comparecencia por los delitos antes enunciados concluyendo el referido proceso con sentencia condenatoria, imponiéndose la pena de dos años de prisión para el capitán de la nave y de una año de prisión para el piloto y el vigía, dictándose ambas condenas con el carácter de condicionales dada la existencia del elemento de "NEGLIGENCIA" en el delito instruído. Asimismo la referida sentencia ordenó el pago de una reparación civil en favor de los deudos y de los miembros de la dotación que sufrieron daños, indemnización que sólo ha sido cobrada por algunos de los heridos, no así por los deudos, quienes han preferido recurrir al fuero civil, demandando sumas mayores.

Proceso civil seguido por la Marina de Guerra del Perú

Luego de expedido el fallo administrativo por la Autoridad Marítima, la Procuraduría Pública de Marina, con la debida autorización del Despacho Ministerial y de acuerdo a la jurisdicción preestablecida por ley, procedió con fecha 1ro. de marzo de 1989, a interponer ante el Tercer juzgado Civil del Callao, la correspondiente demanda contra el propietario y naviero del buque pesquero japonés, así como contra su capitán, reclamando el pago de los daños materiales sufridos por la Institución, gastos de salvamento e indemnización; paralelamente a la interposición de la demanda y como medida cautelatoria se ejercitó el derecho de embargo sobre la nave pesquera japonesa medida precautelatoria que luego de ser apelada por el propietario de la nave embargada quedó confirmada por la Corte Superior del Callao, subsistiendo hasta la fecha. En la fecha, el proceso se encuentra en etapa de actuación de pruebas.

Procedimientos civiles seguidos por los deudos de los miembros de la dotación fallecidos

Ante el Primer Juzgado Civil del Callao, los deudos han planteado demanda de indemnización por daños y perjuicios contra el propietario y naviero del pesquero japonés, procesos judiciales que en la fecha, al igual que el



Esposa del comandante Daniel Nieva agradeciendo el homenaje.

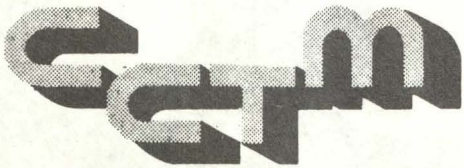
iniciado por la Marina de Guerra del Perú, se encuentran en giro, habiéndose también en dichos juicios trabado embargo sobre el buque pesquero.

Procedimiento civil seguido por los sobrevivientes

Treintisiete de los cuarenticuatro sobrevivientes del B.A.P. PACOCHA, han interpuesto demanda conjunta ante el Tercer Juzgado Civil del Callao con el objeto de obtener una indemnización por los daños y perjuicios sufridos a consecuencia del accidente, juicio que también se encuentra en giro, habiéndose concedido asimismo embargo sobre la nave pesquera.

Conclusiones

Luego de la exhaustiva investigación llevada a cabo en el proceso sumario -administrativo a cargo de la Autoridad Marítima que concluyó estableciendo la responsabilidad de la nave pesquera japonesa en el siniestro marítimo, cuyos actuados han sido ofrecidos como prueba en el proceso civil instaurado y lo determinado en el proceso penal que concluyó con sentencia condenatoria, se espera que el Poder Judicial con las facultades de administrar justicia que le confiere la Constitución y la Ley, se pronuncie amparando la justa demanda indemnizatoria planteada por la Institución.



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.










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



Maniobra de abarloamiento de la plataforma de soplado al B.A.P. "Pacocha".

Personal del Servicio de Salvamento patrullando la zona.



Reflotamiento del B.A.P. "PACOCHA"

Capitán de Fragata Eduardo Darcourt Adrianzén.
Jefe del Servicio de Salvamento de la Marina.

I. Introducción

A. Historia Mundial

La historia en lo que se refiere a accidentes de submarinos y su posterior reflotamiento data desde 1904 en que se reflota el A-1, submarino inglés hundido a 42 pies de profundidad. En el mundo y de acuerdo a la información disponible, desde 1904 hasta el año 1970 se han hundido 155 submarinos, siendo reflotados solamente 58 de ellos, y únicamente 6 a profundidades mayores de 120 pies.

Año	País	Submarino	Profundidad
1905	Inglaterra	A-8	180'
1915	EE.UU.	F-4	306'
1925	EE.UU.	S-51	132'
1939	EE.UU.	SQUALUS	240'
1939	Inglaterra	THETIS	120'
1966	Alemania	HAI	145'

En el año 1983 fue reflotado en HAWAII el Submarino ex-USS "BLUEGUILL" (SS-242), exprofesamente hundido a 132 pies de profundidad en el año 1970 para ser utilizado con fines de entrenamiento en operaciones de rescate de submarinos y por los Grupos de Buzos de Salvamento de la Marina Norteamericana de la Flota del Pacífico.

De igual forma prodemos hacer mención del rescate del submarino de la Armada Argentina "SANTA FE", hundido en el Puerto de Grytriken (Georgia del Sur) a 60 pies de profundidad;siendo reflotado el 11 de febrero de 1985 por la Marina de Guerra del Reino Unido.

B. Rescate de Sobrevivientes

El día viernes 26 de agosto de 1988 regresando al Puerto del Callao, al término de efectuar ejercicios de rutina, aproximadamente a 1850 horas el B.A.P. "PACOCHA" (SS-48) fue embestido en la aleta de babor por el barco "KIOWA MARU" No. 8 (pesquero japonés) que venía con malas amuras. Como resultado de la colisión el SS-48 se hundió en aproximadamente 7 minutos a una profundidad de 137 pies en latitud 12º 01' 06" S y long. 77º 12' 13" W a 3.25 millas de distancia de la rada interior del Puerto, conforme se indica en la figura No. 1

Parte de los 54 tripulantes que integraban la dotación fue rescatada en superficie, de este grupo cuatro murieron ahogados, entre ellos el Comandante de la nave Capitán de Fragata Daniel NIEVA Rodríguez, quien se encontraba cerrando la escotilla principal de la torre de combate; 22 hombres quedaron atrapados en el interior del Submarino, en la zona de proa y 3 murieron atrapados en el compartimento de máquinas proa, siendo sus cuerpos recuperados posteriormente por el personal de buzos del Servicio de Salvamento de la Marina.

Los 22 hombres atrapados en el fondo fueron evacuando el Submarino por grupos, hasta que el último de ellos llegó a superficie después de 23 horas, saliendo todos por sus propios medios al efectuar un escape libre a pulmón, acción que fue apoyada por el personal de buzos desde la torre de escape, localizada en el compartimento de torpedos proa.

Todo el personal que realizó el escape libre fue sometido a tratamiento médico-hiperbárico en 3 cámaras de recompresión, muriendo uno de ellos durante el proceso, el OM2.Rad. (SS) Carlos GRANDE Rengifo, el mismo que por su condición de radio estuvo en constante actividad para poder comunicarse con los buzos por medio del código morse mediante golpes en el casco, siendo éste el último en realizar el escape

El tratamiento aplicado fue en el mayor de los casos por enfermedades descompresivas tipo II y tipo I, presentándose muy pocas embolias, lo cual nos demuestra que el escape se realizó con un alto grado de eficacia aunque el personal estuvo sometido a cierta presión dentro del submarino, debido probablemente a vías de agua, abertura de botellas de aire y oxígeno de alta presión, etc. que motivaron las enfermedades de descompresión.

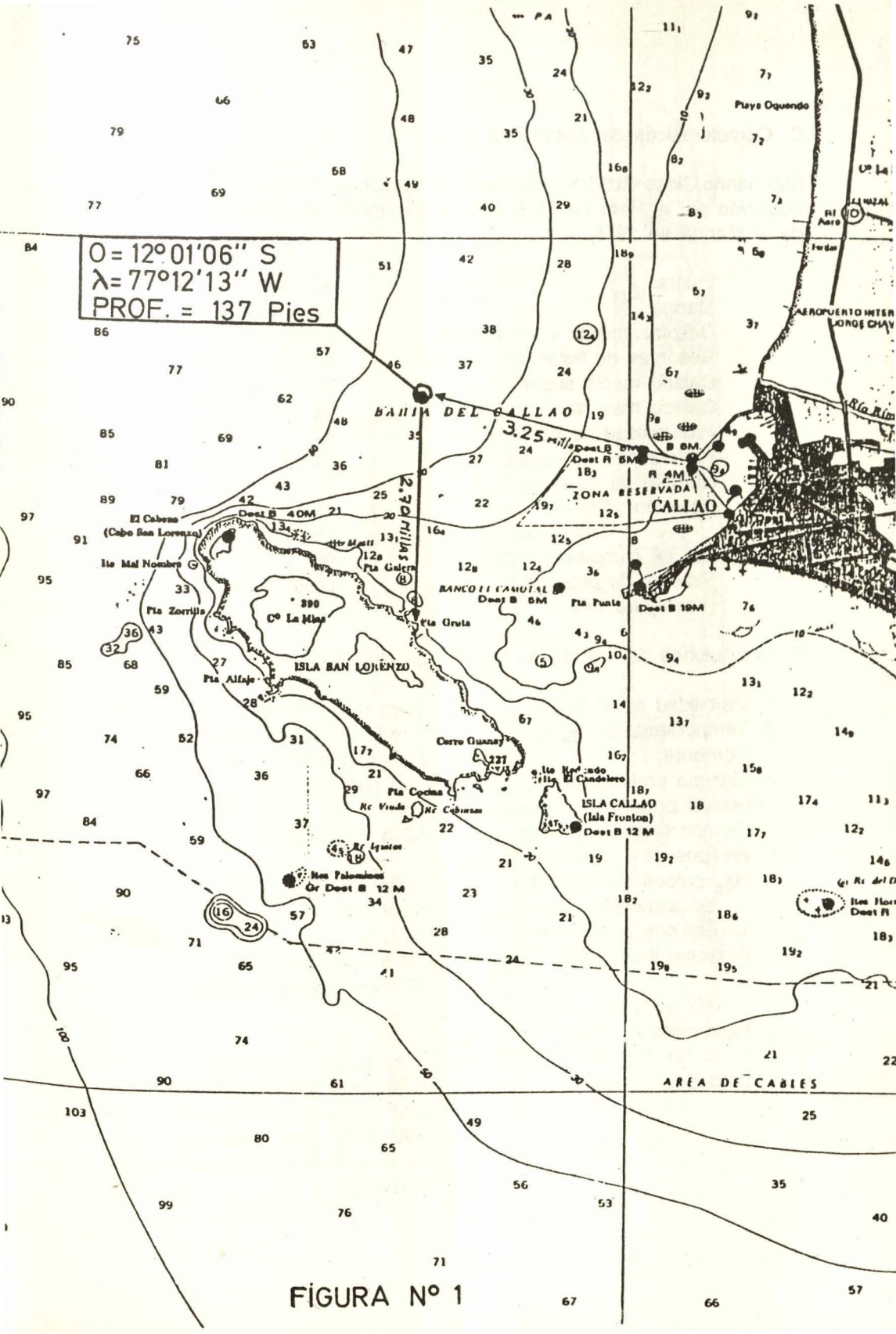

φ = 12° 01'06" S
λ = 77°12'13" W
PROF. = 137 Pies
BAHIA DEL CALLAO
3.25 millas
2.30 millas
ZONA RESERVADA
CALLAO
AEROPUERTO INTER
Playa Oquendo
El Cabezo
(Cabo San Lorenzo)
Isla Mal Nombre
Pta Zorrillo
Pta Alfajo
ISLA SAN LORENZO
Pta Cocina
Pta Gruta
Pta Galera
Pta Punta
BANCO EL CAHOTAL
Cerro Guanay
ISLA CALLAO
(Isla Frontón)
Islas Palomino
AREA DE CABLES

FIGURA Nº 1

C. Características del Submarino

Submarino Clase GUPPY, construido en 1943, comisionado en 1944, siendo adquirido por el Perú en 1975 y reacondicionado en el Servicio Industrial de la Marina en 1978.

Eslora:	306' 4 1/4"
Manga:	27' - 1 3/4"
Desplazamiento en inmersión:	2,420 toneladas
Reservas de flotabilidad (25%):	571 toneladas
Calado medio superficie:	15' - 5"
Calado máximo en superficie:	18' - 5"
Profundidad de operación:	412'
Profundidad de colapso:	615
Número de cuadernas	137
Dotación: -Oficiales	10
-Tripulantes	75
No. de compartimentos	08
Sistema de propulsión:	Diesel - eléctrico
(Ver figura 1A)	

D. Condiciones de Trabajo en el Area de Operaciones

1. Visibilidad en el fondo:	Cero en el 90% de los buceos
2. Temperatura del agua:	13º C-15º C (en el fondo)
3. Corriente:	No apreciable
4. Máxima profundidad:	140 pies
5 Tiempo promedio de buceo (Tiempo total en el fondo)	50 a 60 minutos
6. Equipos de buceo utilizados	
a) Equipos dependientes de superficie:	Superlite 17-B
b) Equipos autónomos:	Hook-up SCUBA
7. Personal involucrado:	70 buzos (promedio) 80 tripulantes de apoyo
8. Plataforma de buceo (a bordo del BAP. "DUEÑAS")	2 estaciones de buceo
9. Unidades de apoyo	BAP "DUEÑAS" -Remolcador BAP "RIOS" - Remolcador BAP "IQUIQUE" -Submarino CHATA-ABA-332 -(Plataforma de soplado)

TANQUES

1.- BOYANTES
2.- EQUILIBRIO
3.- POPPET
4.- COMPENSACION TORP. PR.
5.- LASTRE Nº 1AB
6.- AGUA DULCE Nº 0
7.- SANITARIO Nº 1
8.- AGUA DULCE Nº 1 Y 2
9.- PETROLEO Nº 1
10.- PETROLEO Nº 2
11.- LASTRE Nº 2AB
12.- NEGATIVO
13.- LASTRE Nº 2CD
14.- AGUA DULCE Nº 3,4
15.- LAST. Y PET. Nº 3AB
16.- SEGURIDAD
17.- COMP. CENT. BR, ER,
18.- LAST Y PET Nº 4AB
19.- SANITARIO Nº 2
20.- LAST Y PET Nº 5AB
21.- LASTRE Nº 6AB
22.- LASTRE Nº 6CD
23.- CONSUMO DE PET
24.- COLECTOR Y EXP
25.- PETROLEO Nº 6AB
26.- ACEITE Nº 1
27.- ACEITE Nº 2
28.- PETROLEO Nº 7AB
29.- ACEITE Nº 3
30.- SANITARIO Nº 3
31.- PANOL DE RPTOS
32.- COMP. TORP POPA
33.- EQUILIBRIO POPA

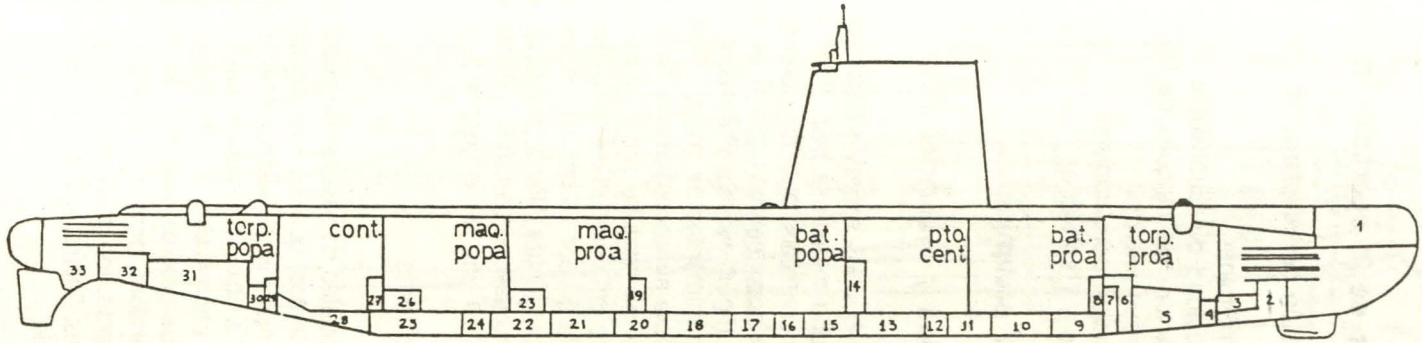


FIGURA Nº 1A

II. Fases de la operación de reflotamiento

La operación del reflotamiento se dividió en 6 grandes fases:

- Fase Preliminar.
- Estanqueidad del Submarino.
- Preparación de tanques de lastre y tanques especiales.
- Flotabilidad externa.
- Preparación para soplado.
- Soplado y Remolque.

III. Fase preliminar

Inspección y evaluación

Después que los sobrevivientes lograron escapar, los buzos procedieron a realizar una minuciosa inspección de las condiciones del submarino en el fondo, encontrando que tenía una mínima escora a babor y una punta arriba de 6º, la popa estaba cuatro (4) metros aproximadamente incrustada en el fango (figura No. 2). Para verificar la avería se tuvo que inyectar aire a los compartimentos de popa, con el fin de detectar las fugas por el forado ya que éste se encontraba cubierto de fango. La avería en el doble casco era de forma irregular comprometiendo el tanque de petróleo No. 7; el casco resistente del compartimento de controles presentaba una rajadura de 2.10 mts. de largo por 10 cm. de ancho con una flecha (hendidura) de 30º hacia el interior, (figura No. 3) también estaba comprometido el mamparo que colinda con el compartimento de torpedos popa, siendo esta avería de menor tamaño, 10 cm. de largo por 3 cm. de ancho.

Planeamiento

Los manuales de rescate de submarinos están basados en experiencias de reflotamientos que se han llevado a cabo hasta la fecha, dándonos las pautas iniciales, debiéndose tener en consideración que ningún salvamento es igual a otro. En nuestro caso y después de analizar las condiciones en que se encontraba el submarino, se consideró que el mejor método era utilizar los propios sistemas del submarino (capacidad de emerger o entrar en inmersión), pero operándolos desde el exterior, con el fin de recuperar, inicialmente, los compartimentos (casco resistente) y luego de los tanques exteriores (lastre, lastre y petróleo, especiales), hasta obtener la boyantez necesaria

Desde un inicio y para efecto de cálculos se consideraron tres (3) diferentes casos: (cuadro No. 1 y No. 2).

CONDICION EN EL FONDO

- ⊀ PTA. ARRIBA 6°
- COMPARTIMENTOS INUNDADOS:

- PEQUEÑA ESCORA HACIA BR.
- FONDO: 4 MTS. FANGO EN PARTE MAS PROF.

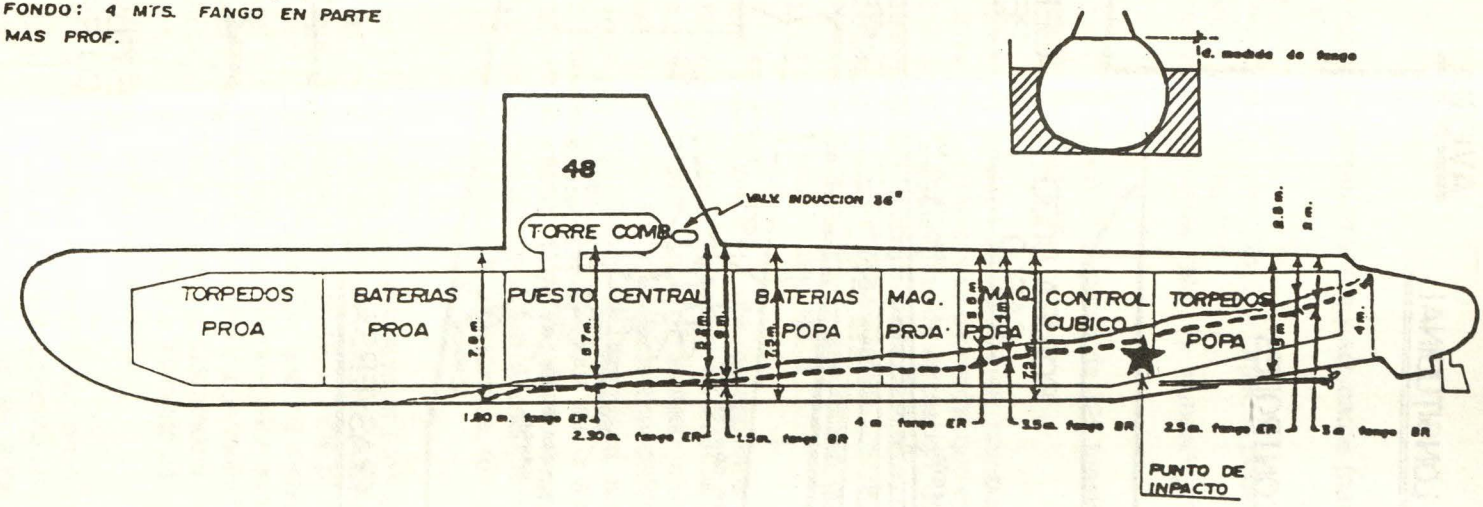


FIGURA Nº 2

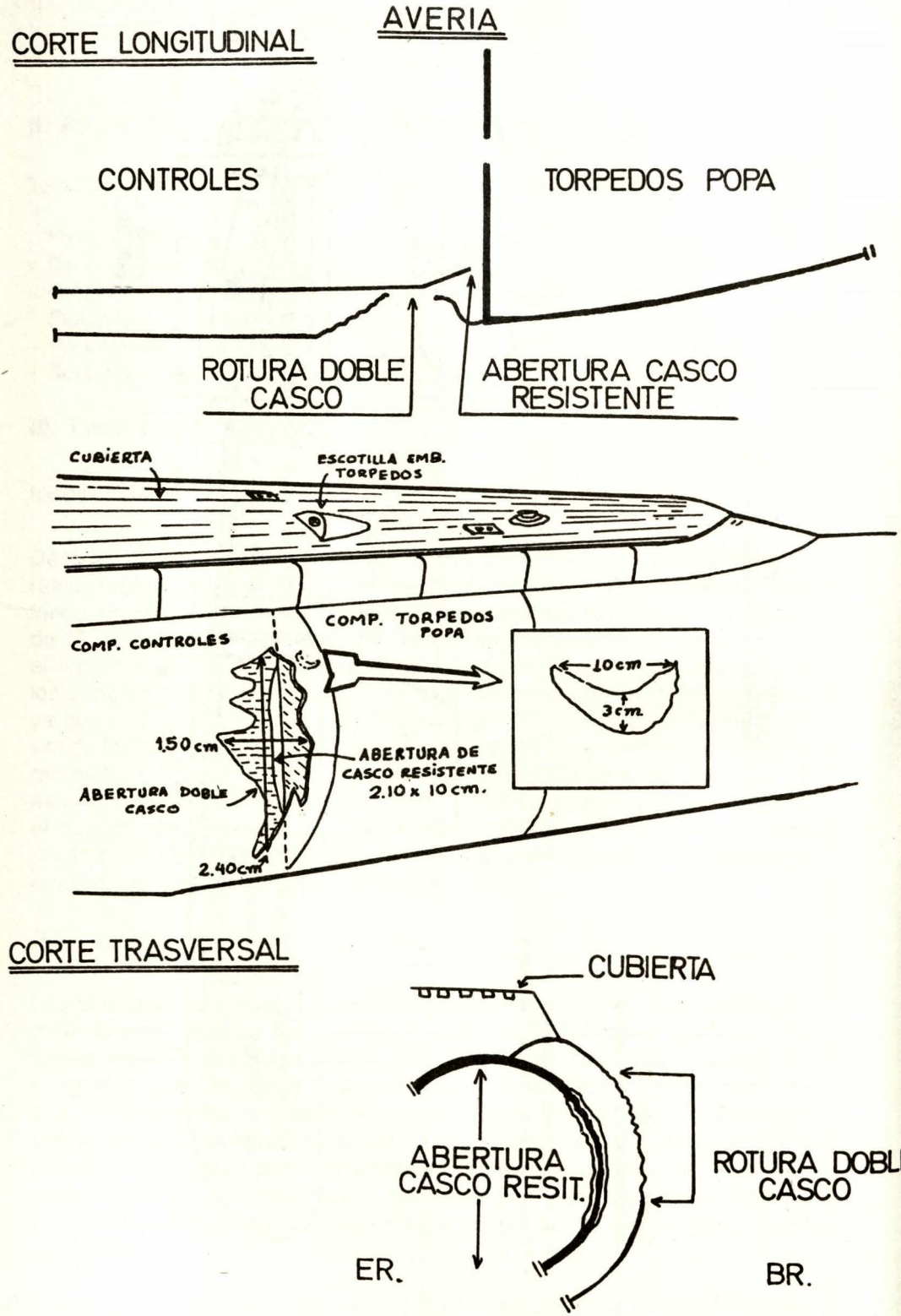

CORTE LONGITUDINAL
AVERIA
CONTROLES
TORPEDOS POPA
ROTURA DOBLE CASCO
ABERTURA CASCO RESISTENTE
CUBIERTA
ESCOTILLA EMB. TORPEDOS
COMP. CONTROLES
COMP. TORPEDOS POPA
10cm
3cm.
1,50 cm
ABERTURA DE CASCO RESISTENTE 2.10 x 10 cm.
ABERTURA DOBLE CASCO
2.40cm
CORTE TRASVERSAL
CUBIERTA
ABERTURA CASCO RESIT.
ROTURA DOBLE CASCO
ER.
BR.

FIGURA Nº 3

Caso 1: Todos los compartimentos estancos y achicados (parchado de la avería).

Caso 2: Compartimento de controles (No. 7) y torpedos popa (No. 8) inundados, otros achicados.

Caso 3: Compartimento de controles (No. 7) inundado, otros achicados.

Adicional a la propia capacidad de flotación se disponía de 225 toneladas de levantamiento en pontones de reflotamiento.

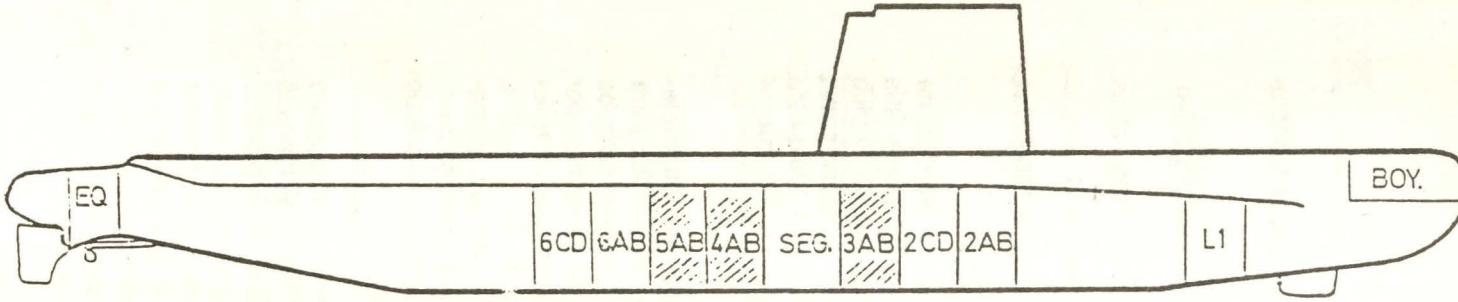
Durante el avance de los trabajos y después de numerosas pruebas de inyección de aire a cada uno de los compartimentos se determinó que existía libre comunicación entre ellos a través de las pantallas de ventilación, debido al prolongado tiempo en inmersión, considerándose a partir de ese momento la necesidad de parchar la avería debido a que el aire inyectado a cualquiera de los compartimentos se escaparía por el forado, lo que motivó que el esfuerzo de los cálculos se orienten hacia el caso No. 1.

Durante la fase de planeamiento se consideraron todos los aspectos relacionados a la maniobra de fondeo, equipos y materiales necesarios para el rescate, preparación de la plataforma de buceo y de soplado, cálculos de succión de fondo, confección de acoples, niples y piezas especiales por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), cálculos de estabilidad, formas de lograr la estanqueidad de los compartimentos, parchado de la avería, sistemas para desalojar el agua de los compartimentos y tanques, preparación de tanques especiales, afirmado del submarino en el fondo, secuencia de soplado, levantamiento del fondo del área de operaciones, remolque e ingreso a dique.

Para recuperar la capacidad de flotabilidad se tuvo que achicar (desaguar) todos los compartimentos, así como los tanques de lastre y tanques especiales, maniobra que se logró inyectando aire a presión. Este proceso requiere de una especial atención debido al hecho de que los sistemas, válvulas, escotillas y sellos del submarino están diseñados para soportar presiones desde el exterior más no así en forma inversa, lo que motiva que no se deba exceder el empleo de la presión interna, considerándose como máximo 15 lbs./pulg.2 por encima de la presión del fondo, evitando así fugas que serían extremadamente dificultosas sellar nuevamente.

El Servicio de Salvamento en los momentos del hundimiento no contaba con los equipos y materiales necesarios para poder llevar adelante una operación de Reflotamiento de tal magnitud, motivando que se adquieran algunos equipos y sistemas en el extranjero, los cuales fueron llegando por etapas, culminándose la recepción de los mismos en el mes de abril.

CUADRO Nº 1



BOYANTES DISPONIBLE EN TANQUES Y BOLSAS DE LEVANTAMIENTO

TANQUES DE LASTRE

	Capacidad
# 1	47.84 Tons.
# 2AB	59.24 Tons.
# 2CD	64.44 Tons.
# 6AB	66.96 Tons.
# 6CD	70.80 Tons.
Total (1):	309.28 Tons.

TANQUES DE LASTRE Y PETROLEO

# 3AB	74.96 Tons
# 4AB	93.52 Tons.
# 5AB	75.70 Tons.
Total (2):	244.18 Tons.

TANQUES ESPECIALES

	Capacidad
BOYANTES	14.95 Tons.
SEGURIDAD	24.19 Tons.
EQUILIBRIO PROA	13.50 Tons.
EQUILIBRIO POPA	16.00 Tons.
COMPENSACION Er.	21.50 Tons.
COMPENSACION Br.	23.50 Tons.
Total (3):	113.64 Tons
PAÑOL DE REPUESTOS	31.7 Tons.
BOLSAS LEVANTAM.	225 Tons.
TOTAL EN TANQUES	698.8 Tons.
TOTAL BOLSAS LEVAM.	225 Tons.
BOYANTES TOTAL DISP.	923.8 Tons.

CUADRO DE CASOS

Peso total del casco sumergido = 1219.176 tons. (W)

BOYANTES DISPONIBLE EN LOS COMPARTIMENTOS CENTRALES (B)

Nº	COMPARTIMENTO	CAPACIDAD
1	Torpedos proa	127.4 tons.
2	Baterías proa	118.5 tons.
3	Puesto Central	113 tons.
3A	Conning Tower	19.1 tons.
4	Baterías popa	179.8 tons.
5	Máquinas proa	110.5 tons.
6	Máquinas popa	120 tons.
7	Controles	89.7 tons.
8	Torpedos popa	102.06 tons.
	T O T A L (B):	980.06 tons.

BOYANTES NECESARIA PARA SUPERAR EL PESO DEL CASCO SUMERGIDO

CASO I

TODOS LOS COMPARTIMENTOS ESTANCOS Y ACHICADOS

W - B =	1219.176 - 980.06 =	239.116 tons.
Disponible en tanques =		698.08 tons.
Disponible en bolsas de levantamiento:		225 tons.

CASO II

COMPARTIMENTOS DE CONTROLES (Nº 7) Y TORPEDOS POPA (No 8) INUNDADOS, OTROS ACHICADOS

Nº 7 + Nº 8 =		191.76 tons.
(B1) =	980.06 - 191.76 =	788.3 tons.
W - B1 =	1219.176 -788.3 =	430.87 tons.
Disponible en tanques =		698.8 tons.
Disponible en bolsas de levantamiento =		225 tons.

CASO III

COMPARTIMENTO DE CONTROLES (Nº 7) INUNDADO, OTROS ACHICADOS

Compartimento Nº 7 =		89.7 tons.
(B2) =	980.06 - 89.7 =	890.36 tons.
W - B2 =	1219.176-890.36=	328.81 tons.
Disponible en tanques =		698.8 tons.
Disponible en bolsas de levantamiento =		225 tons.

CUADRO Nº 2

Fue necesario adecuar la cubierta del remolcador B.A.P. "DUEÑAS", como plataforma de soporte para el trabajo de los buzos (Estación de buceo), dotándolo de cámaras hiperbáricas, bancos de oxígeno, compresoras de alta y baja presión, bancos de aire, consolas de control, motobombas, sistema de video submarino y otros (Ver foto No. 1).

IV. Estanqueidad del submarino

El primer paso del plan consistía en obtener la estanqueidad del submarino, factor primordial para poder desalojar el agua del casco resistente, condición que se logró empleando el sistema de aire para salvamento el cual consta de dos válvulas por compartimiento situada una de ellas en la parte alta, para la inyección de aire desde superficie y otra en la parte baja para desalojar el agua; en total son 16 válvulas (figura No. 4).

Las conexiones de las válvulas tuvieron que ser modificadas por su difícil operación, instalándose niples, válvulas de control tipo bola y conexión de zafado rápido tipo bayoneta, facilitando de esta forma el trabajo de los buzos en condiciones de baja visibilidad (figura No. 5) (ver foto No. 2).

En el interior del casco resistente se realizaron una gran cantidad de trabajos que tenían como finalidad cerrar o abrir válvulas, cerrar pantallas de ventilación y verificar los diversos y complejos sistemas del submarino los que demandaron un total de 137 horas de buceo en interiores.

Cada trabajo en el interior del submarino era más complejo que otro pero es conveniente resaltar los siguientes:

- Estanqueidad del sistema snorkel

Lograr la estanqueidad del sistema snorkel fue uno de los inconvenientes más grandes que se presentaron ya que luego de haber sido cerrada la válvula principal de inducción a máquinas (ollón) desde el interior del submarino (baterías popa), se detectó abundante escape de burbujas de aire a través del sistema snorkel, en la parte alta de la vela, cuando eran soplados los compartimentos No. 4, 5 y 6.

Durante los días 27 y 28 de Noviembre 1988 se efectuaron diversas verificaciones logrando determinar que aparentemente las fugas eran provenientes del sistema snorkel de escape, fueron cerradas las dos (2) válvulas seccionales y principal del sistema de escape, continuando aún las fugas; asimismo fueron cerradas las válvulas seccional y principal del sistema de inducción snorkel, todas desde el interior del casco resistente (ver figura No. 6).

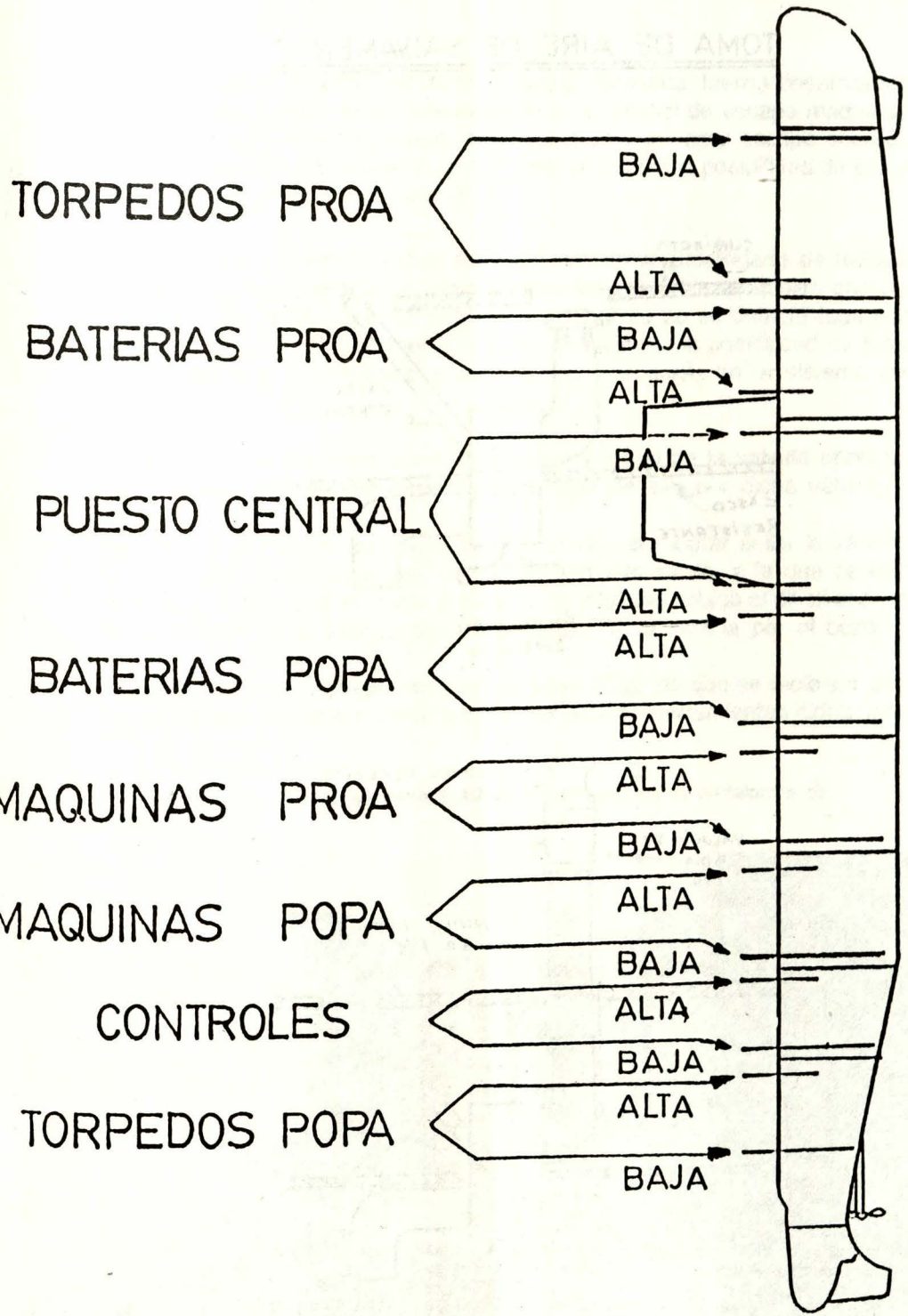
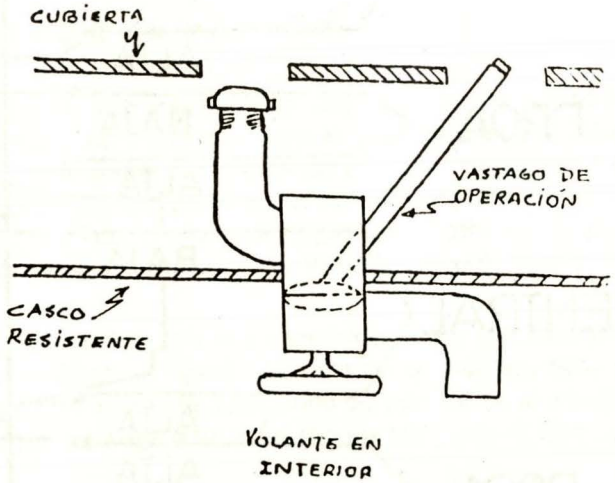

TORPEDOS PROA
BAJA
ALTA
BATERIAS PROA
BAJA
ALTA
PUESTO CENTRAL
BAJA
ALTA
BATERIAS POPA
ALTA
BAJA
MAQUINAS PROA
ALTA
BAJA
MAQUINAS POPA
ALTA
BAJA
CONTROLES
ALTA
BAJA
TORPEDOS POPA
ALTA
BAJA
TOMAS DE AIRE DE SALVAMENTO ALTA Y BAJA

FIGURA Nº 4

TOMA DE AIRE DE SALVAMENTO



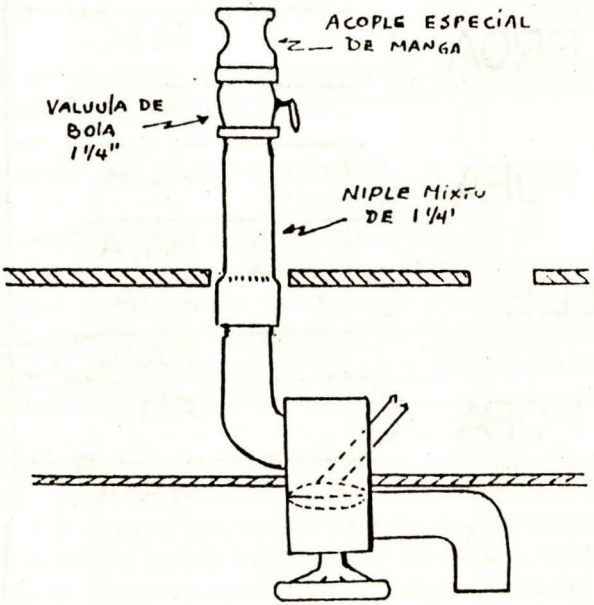


FIGURA Nº 5

Con la finalidad de poder detectar la fuga y eliminarla, fueron desarmadas las tapas de registro de las válvulas seccional snorkel de escape máquinas popa, seccional snorkel escape máquinas proa y principal escape snorkel. Cada una poseía 22 tuercas de 1 1/2", descartándose la posibilidad de sellar el mástil del snorkel (ver foto No. 3).

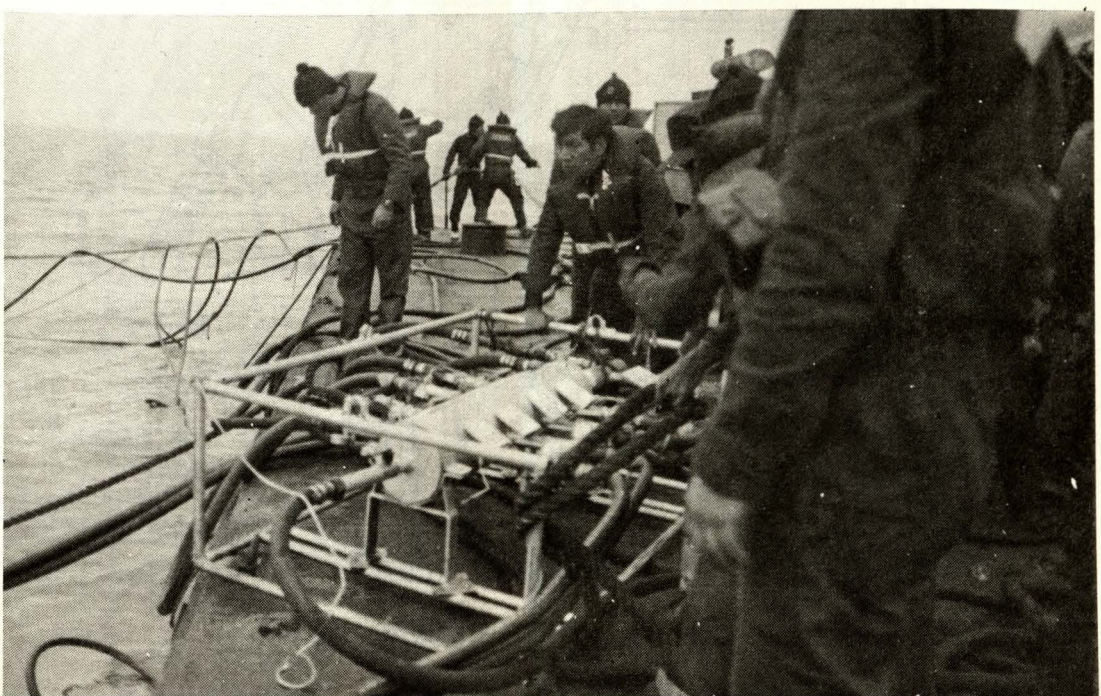
El desarmado de dichas tapas demandó un tiempo prolongado de trabajo debido a que fue necesario retirar primero las cubiertas rebatibles encima de cada una de las válvulas; al término del trabajo no se detectó fuga por ninguna de las 3 válvulas motivando que se descarte la posibilidad de fuga por el sistema, procediendo a efectuar la verificación en el sistema de inundación.

El día 3 de febrero se desarmó la tapa de registro de la válvula principal de inducción snorkel confirmándose la salida de aire por dicha válvula.

Se analizó el método que iba a ser empleado para lograr sellar la válvula en mención, utilizándose una mezcla de cemento similar a la que se usó en la avería, no logrando sellar la fuga en su totalidad debido al difícil acceso en el interior de la válvula para el colocado de la mezcla por el buzo.

Durante la primera semana del mes de junio, luego de que se recibiera uno de los últimos pedidos al extranjero, consistente en herramientas hidráulicas

Vista del manifold de soplado y accesorios en cubierta de la plataforma de soplado.



SISTEMA SNORKEL

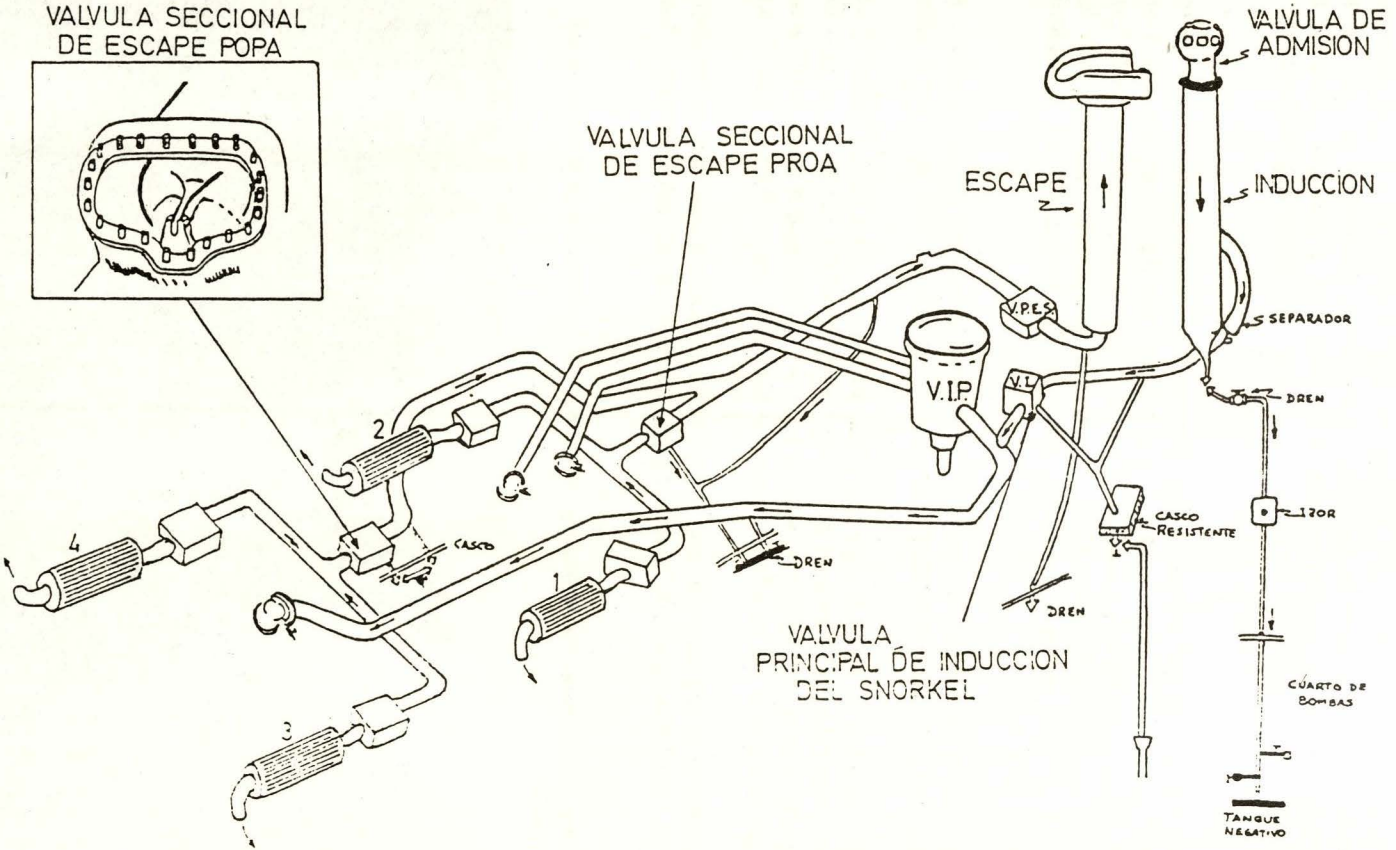
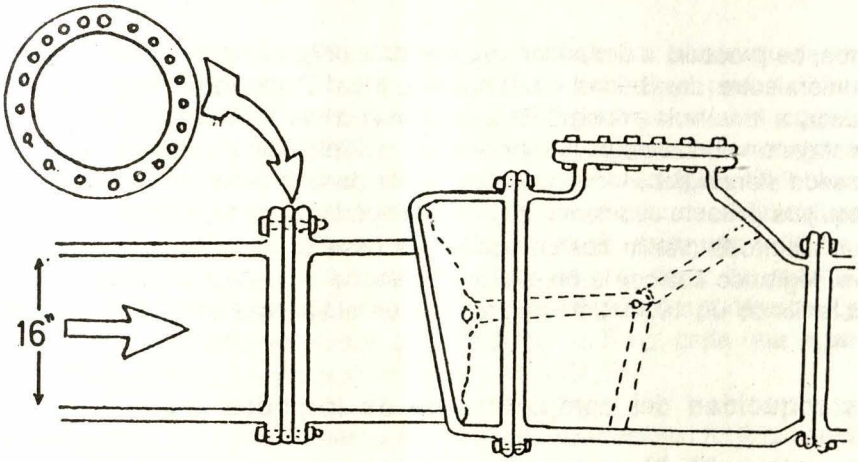
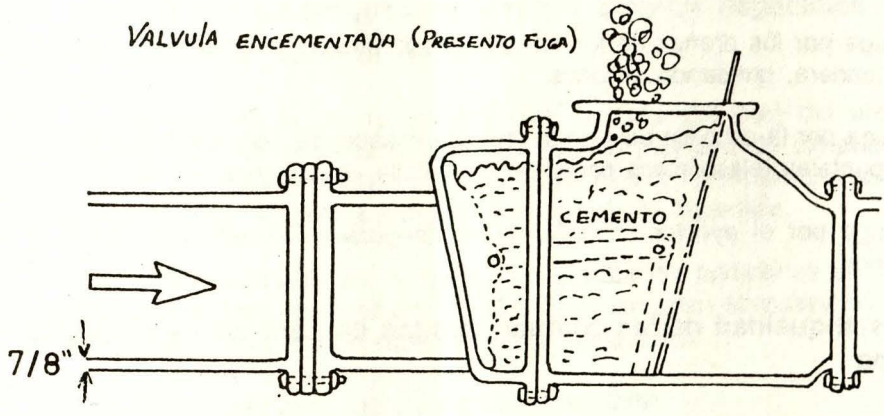


FIGURA Nº 6

VALVULA DE INDUCCION SNORKEL





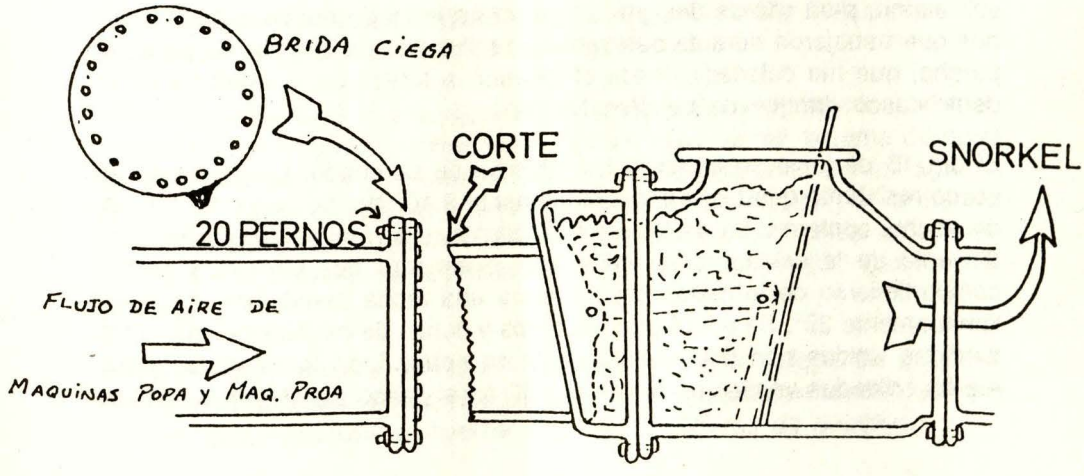


FIGURA Nº 7

y otros, se procedió a desarmar una arandela (22 pernos con tuerca de 2") de unión entre dos bridas de la tubería (de 16" de diámetro y 7/8" de espesor) a la válvula principal de inducción snorkel (V.P.I.S.) con la finalidd de instalar una brida ciega. Varios intentos y diseños de bridas ciegas fueron utilizados siendo necesario cortar un sector de la tubería mediante el uso de equipos oxi-arco submarino en donde un poderoso arco eléctrico a través de un electrodo (varilla hueca) por la que pasa oxígeno corta al fundir el acero, logrando colocar la brida ciega conforme se detalla en la figura No. 7, obteniendo un 100% de estanqueidad en el sistema snorkel (ver figura No. 4).

- Estanqueidad del compartimento de torpedos proa

A pesar de ser el compartimento en donde estuvieron los 22 sobrevivientes por más de 22 horas, éste se encontró inundado y presentó varias fugas al momento de inyectar aire:

* Fuga por los drenes de los tubos lanza torpedos; se colocaron tapones de madera, quedando sellados.

* Fuga por la escotilla baja de la torre de escape; se selló mediante el uso de puntales telescópicos conforme se detalla en la figura No. 8.

* Fuga por el eyector de señales; se aseguraron las válvulas desde el interior.

- Estanqueidad de los compartimentos de controles y torpedos popa

Al comprobar la libre comunicación de aire entre compartimientos, fue necesario considerar el parchado de la avería en el casco resistente del submarino, para ello se designó un grupo especial de buzos experimentados que trabajaron durante dos semanas utilizando un diseño especial de parche, que fue colocado desde el exterior, a través de la abertura en el doble casco (tanque de petróleo No. 7).

El día 18 de junio se iniciaron los trabajos de parchado. La avería en el casco resistente que tenía aproximadamente 2.10 mts. de largo por 10 cm. de ancho, conforme se detalló anteriormente, era realmente un desprendimiento de la soldadura de unión con el amparo que comunica con el compartimiento de torpedos popa y tenía una fecha (hendidura) de aproximadamente 30°. Se utilizó primero tacos y cuñas de madera de diferentes medidas unidas con prensaestopas hasta cerrar toda la rajadura; luego fueron soldadas varillas en forma de "T" en el casco resistente las cuales

aseguraron las cuñas., evitando así que cuando se presurice desde el interior sean expulsadas, además de servir de anclaje para la mezcla especial de cemento de fraguado rápido. Se colocaron dos capas de cemento aseguradas con platinas de fierro soldadas hasta lograr ocupar todo el volumen entre el casco resistente y el doble casco. La figura Nº 9 muestra la secuencia en la cual se efectuó el parche, habiendo utilizado en él aproximadamente 30 bolsas de cemento de 50 kg. cada una y 50 kg. de sal de soda para lograr el fraguado rápido bajo el agua; la mezcla de cemento y sal de soda era efectuada en superficie transportándola hasta el lugar de la avería en bolsas de polietileno de 5 kg. cada una a través de un balso especialmente construido para este fin.

La avería en el mamparo comunicante con el compartimiento Nº 8 fue soldada en su totalidad, conforme se indica en la figura Nº 10, luego quedó cementada.

V. Preparación de tanques de lastre y tanques especiales

1. Habilitación de tanques de lastre

Se adaptó el sistema de soplado de aire de baja (10 psi.) del propio submarino, retirando 9 válvulas chek del sistema y colocando conexiones especiales (figuras Nº 11 y Nº 12) a cada tanque, permitiendo así la inyección de aire, en forma independiente desde la superficie.

El agua sería evacuada por la quilla a través de los portalones de libre inundación. Las válvulas chek del nuevo sistema evitarían el escape de aire de los tanques en caso de ruptura de las mangueras.

2. Habilitación de tanques de lastre y petróleo

Al determinarse que los cálculos de la succión de fondo eran considerables, se prepararon los tanques de lastre y petróleo 3AB, 4AB y 5AB los que nos daban una boyantez adicional de 244 toneladas.

Inicialmente se tuvo que evacuar el petróleo, para no contaminar el mar, efectuando una serie de movimientos en las válvulas del sistema de agua de compensación y de petróleo (figura Nº 13), logrando enviar agua a presión a través del primer sistema y recuperar el petróleo por diferencia de presiones y densidad, a través de una manga conectada a la toma principal de trasvase, lográndose recuperar más de 11,000 galones de petróleo.

Al estar estos tanques llenos de agua ya no había peligro de polución, pudiéndose abrir las válvulas kingston de cada tanque permitiendo así que el agua sea evacuada al inyectar aire por el sistema de petróleo.

TORRE DE ESCAPE

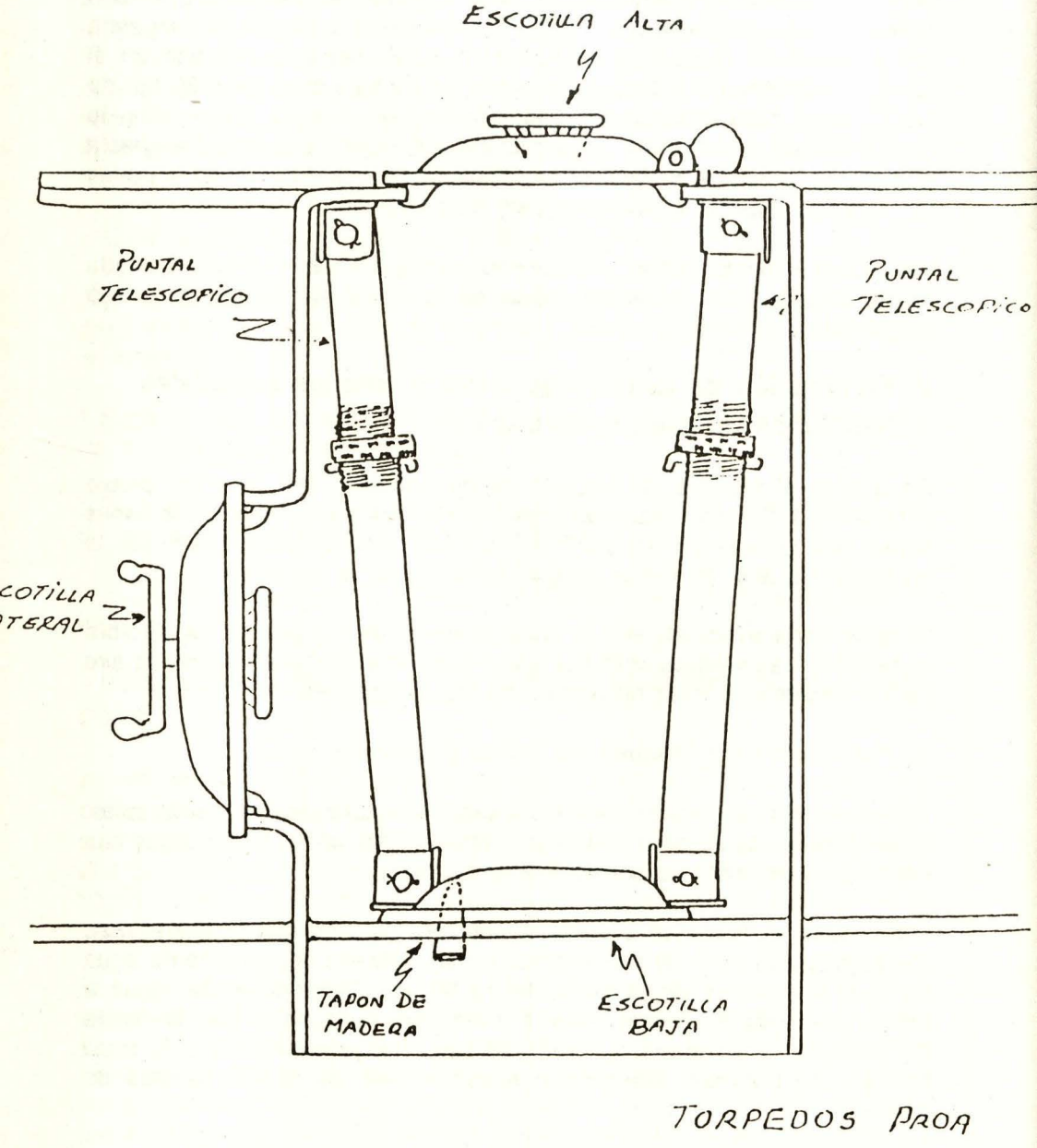
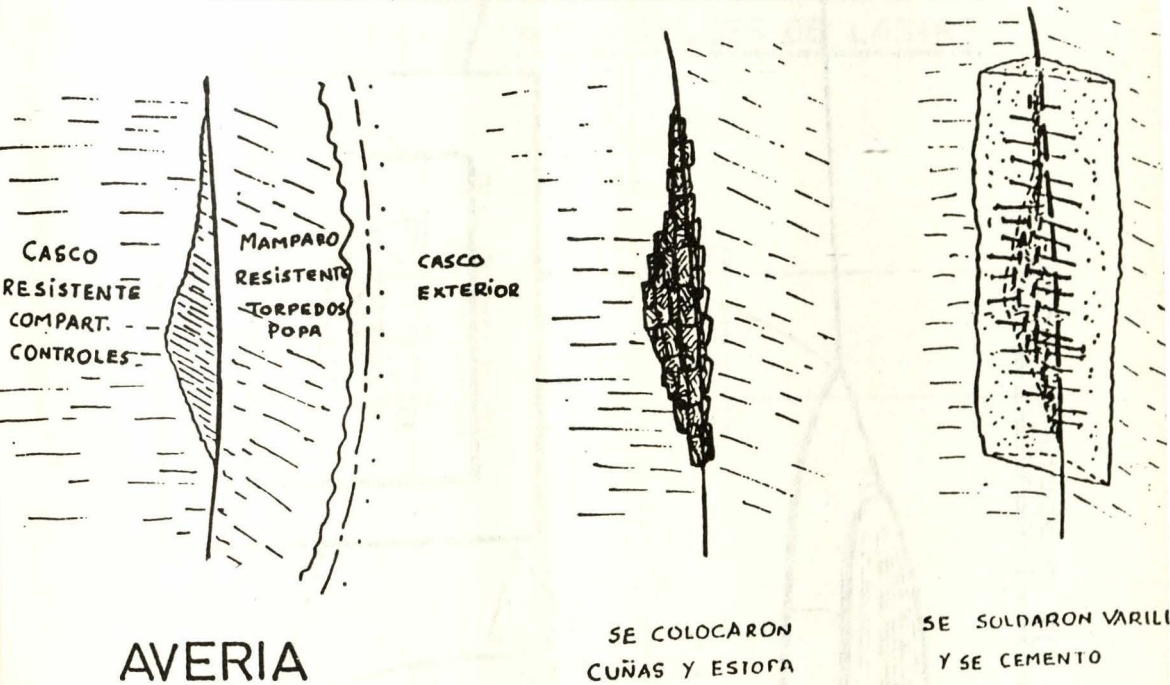


FIGURA Nº 8

SECUENCIA DEL PARCHE COMPARTIMENTO DE CONTROLES



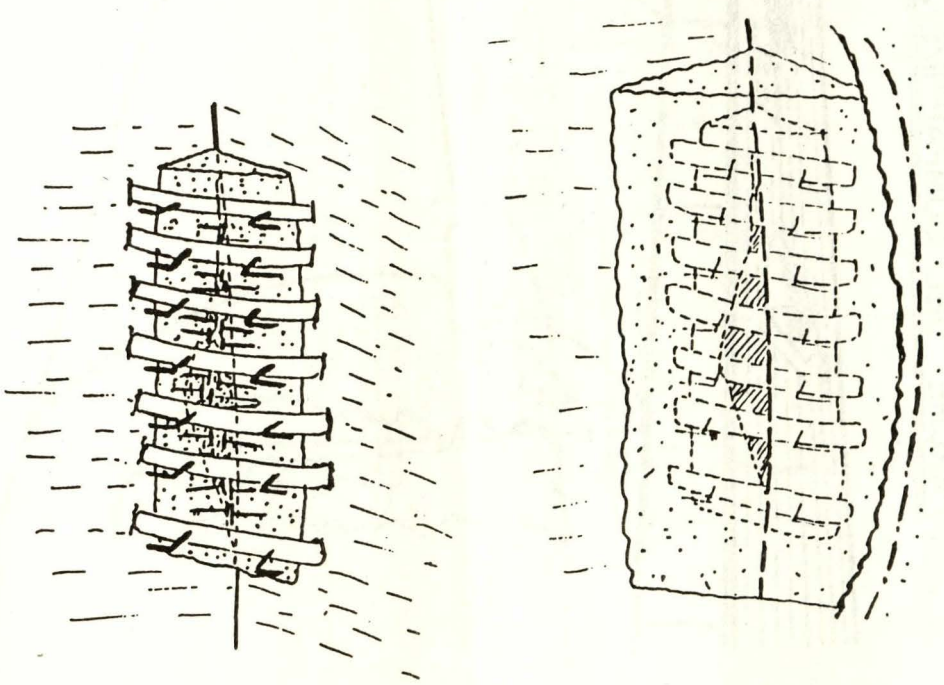


FIGURA Nº 9

PARCHE DEL COMPARTIMENTO DE TORPEDOS POPA

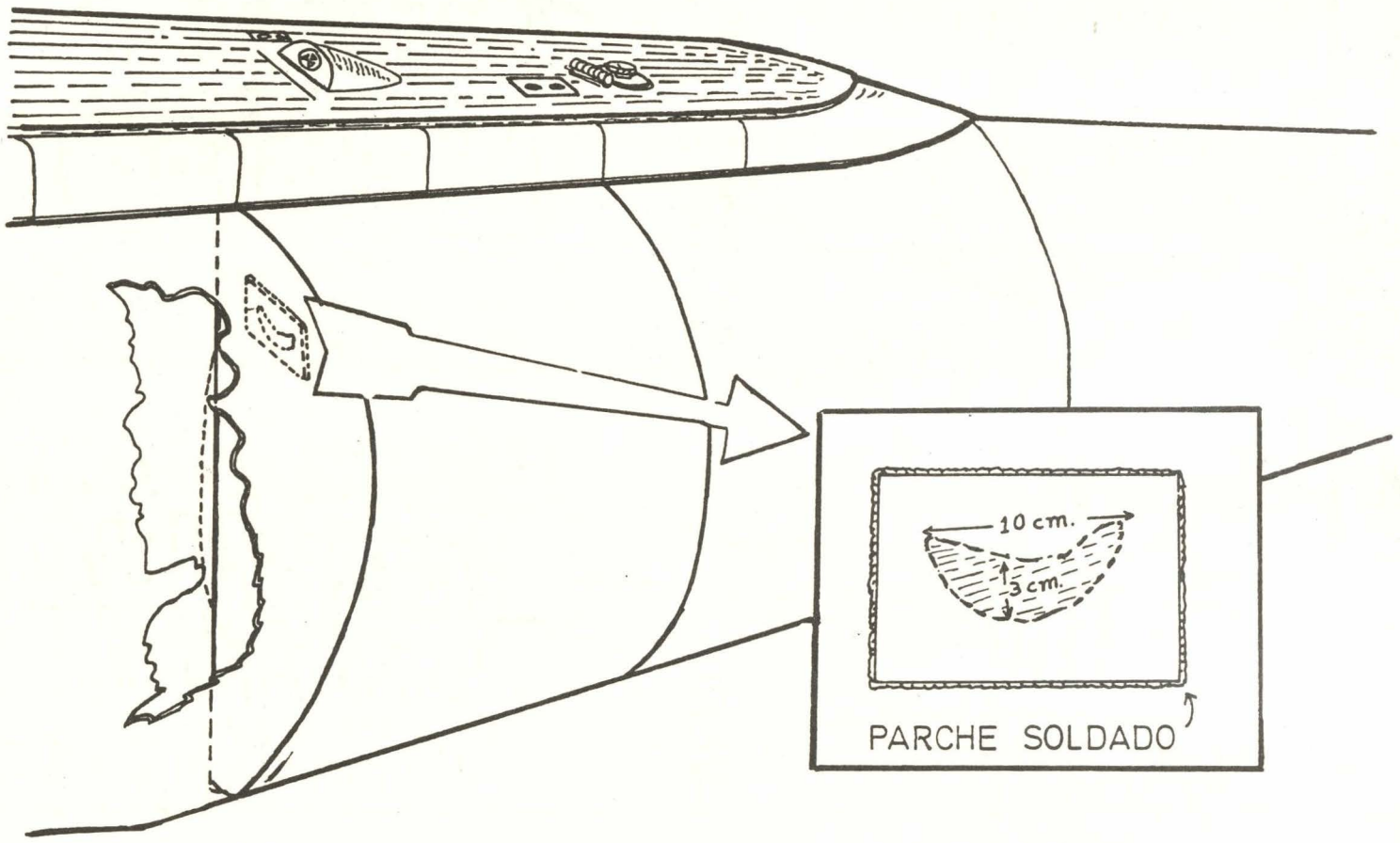
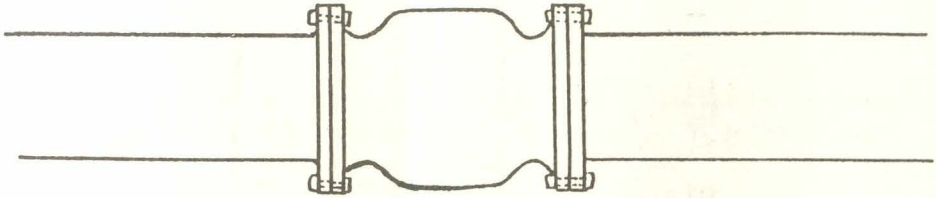


FIGURA Nº 10

BRIDA ESPECIAL PARA TANQUES DE LASTRE

SISTEMA 10 PSI

ORIGINAL CHECK



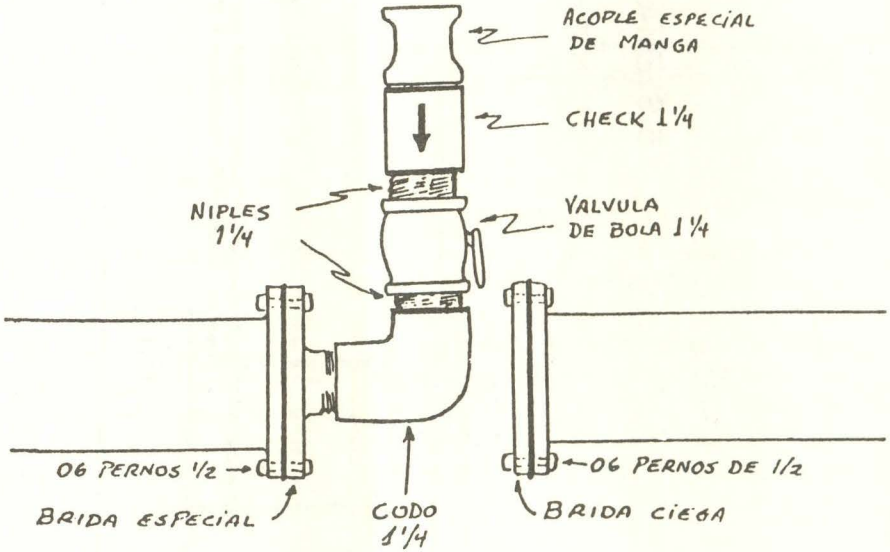


FIGURA Nº 11

SISTEMA DE SOPLADO DE AIRE DE BAJA (10 PSI)

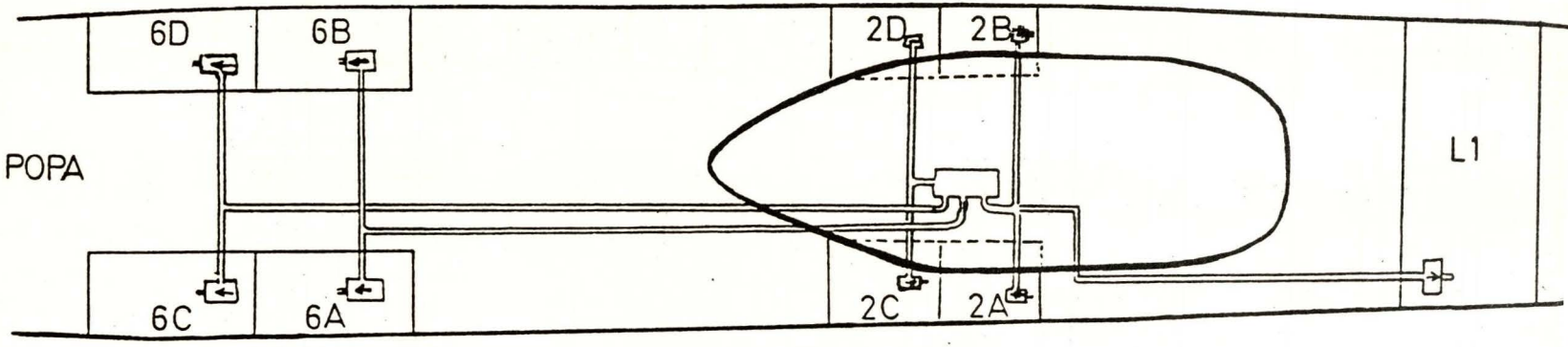


FIGURA Nº 12

3. Tanques especiales

Se consideró la utilización de tanques que estuvieran en los extremos del submarino (proa y popa) y al centro (seguridad) con la finalidad de proporcionar fuerzas excéntricas (brazo de palanca) que ayuden a romper la succión de fondo.

a. Boyantez (15 tons.)

Ubicado en proa, se le colocó una manguera por los portalones inferiores; el inconveniente fue que este tanque una vez con aire no era posible volverlo a inundar.

b. Seguridad (24 tons.)

Ubicado en el centro de gravedad del submarino, fue necesario habilitar dos tapas de registro (babor y estribor) con conexiones para mangueras desde los manifolds en superficie, conforme se muestra en la figura Nº 14); no le fue colocada válvula chek con el fin de controlar la inundación desde superficie.

c. Equilibrio popa (16 tons.)

Se habilitó la tapa de registro de este tanque colocándole conexiones y tomas de alta y baja, similares a las usadas en los compartimientos (Fig. Nº 15).

VI. Flotabilidad externa

Se consideró la colocación de tres (3) pontones en proa y cuatro (4) en popa, de 10 toneladas cada uno, con la finalidad de poder controlar el ascenso del submarino, proporcionar fuerzas excéntricas y adicionar 70 tons. de boyantez (figura Nº 16). En popa fue necesario limpiar el fango para poder colocar los pontones, utilizándose sistemas de aspiración (air lift) y pitoneo con agua a presión, llegando hasta los ejes, en donde se aseguró la maniobra. La inyección de aire a los pontones se efectuó desde un manifold especialmente diseñado, a través de mangueras conectadas en la parte superior de cada pontón.

VII. Preparación para el soplado

Se colocaron en total 29 mangueras de 350 pies cada una, desde dos manifolds de distribución instalados en la cubierta de la plataforma de

SISTEMA DE PETROLEO

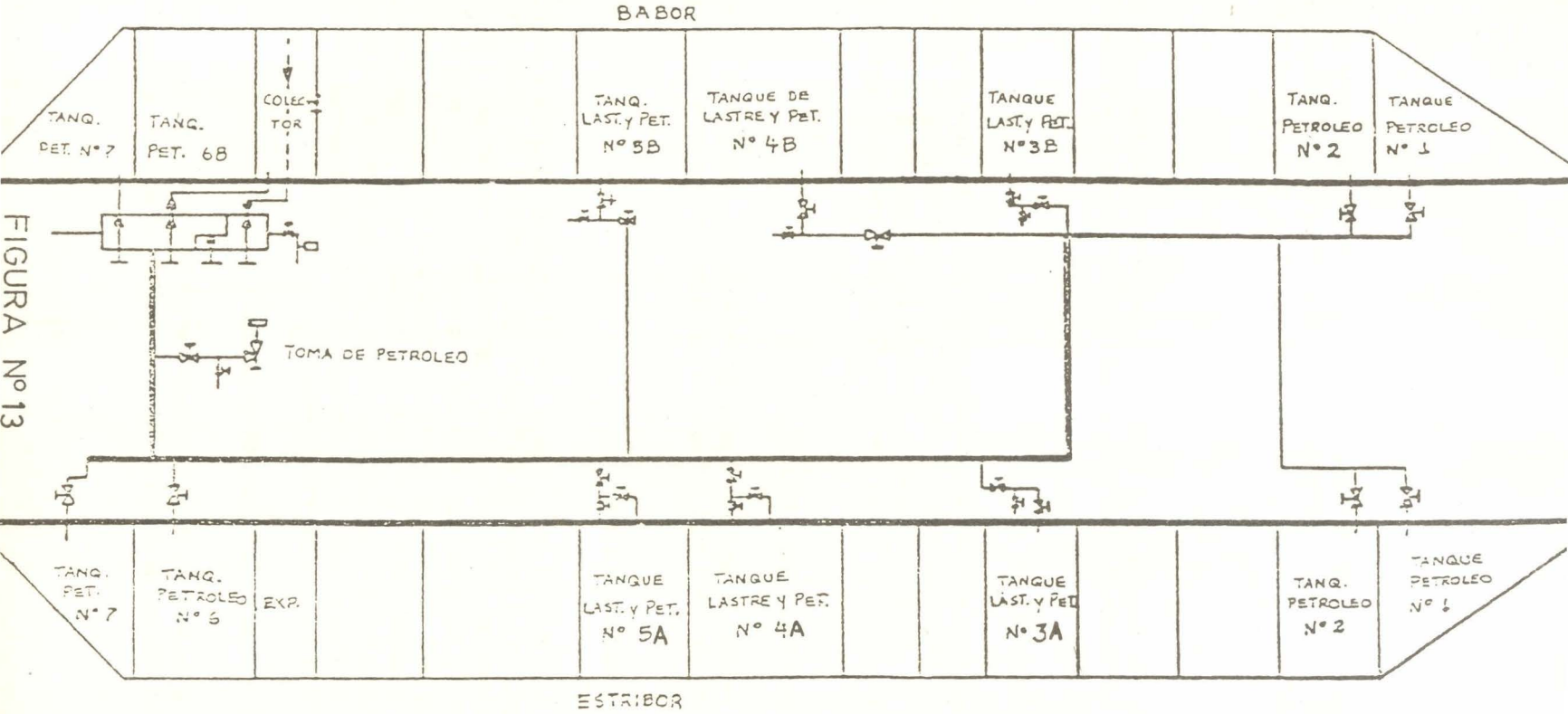


FIGURA Nº 13

TANQUE DE SEGURIDAD

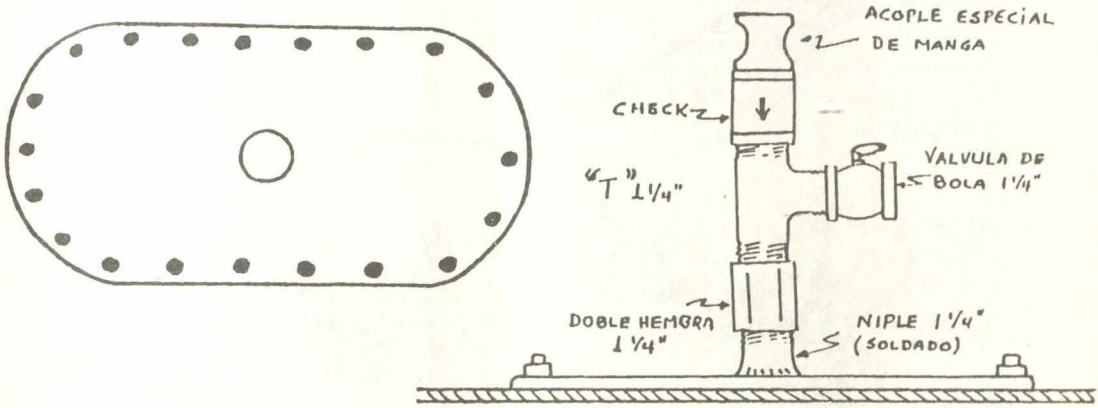


FIGURA Nº 14

TANQUE DE EQUILIBRIO

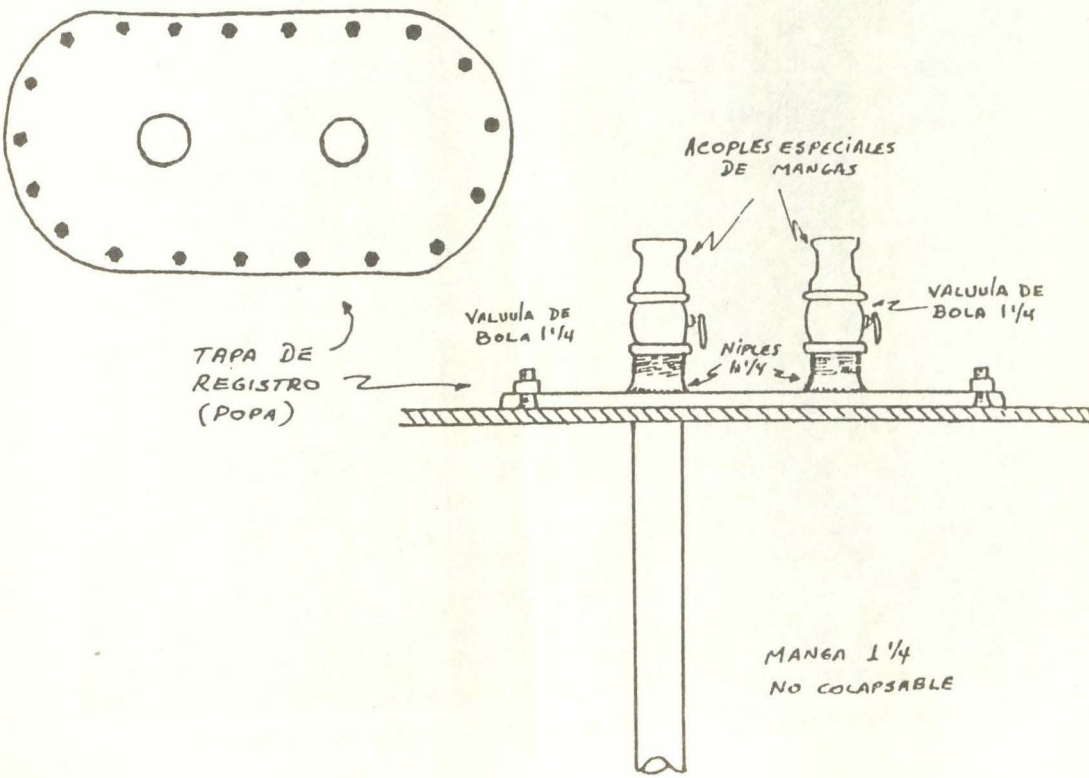


FIGURA Nº 15



Los Buzos utilizaron trajes especiales en las tareas de reflotamiento.

soplado a las tomas de los compartimientos, tanques y pontones de levantamiento (figura Nº 17). Se incluyeron dos mangueras para el control de la profundidad en proa y popa (neumofadómetros) para lo cual se preparó una consola especial. La plataforma de soplado y la de buceo se reubicaron en una área de seguridad a 207 pies de la zona donde saldría a superficie el submarino (figura Nº 18).

A bordo de la plataforma de soplado se embarcaron dos compresoras Ingersol Rand de 650 pies3/min.. 110 psi. y dos compresoras Sullair de 350 pies3/min. - 110 psi., que alimentaban de aire a un banco de volumen y desde éste a dos manifold de soplado y un manifold para los pontones. Como fuente adicional de aire se utilizaron los bancos de aire del B.A.P. "IQUIQUE" (Submarino tipo Sierra), conectando una manguera de 600 pies hacia el banco de volumen.

El B.A.P. "PACOCHA" fue asegurado por la banda de babor a la plataforma de soplado con cuatro espías de 6" de mena cada una, de menor longitud que las mangueras para evitar así la ruptura de las mismas en caso el submarino tenga una salida no controlada; dos espías de 6" aseguraban la banda de estribor a la popa del remolcador B.A.P. "RIOS" (Figura Nº 19).

De acuerdo a los cálculos efectuados sobre los efectos de la succión de fondo, se determinó que antes de iniciar el soplado se tenía que remover el fango en ambas bandas del submarino inyectando los buzos agua a presión (pitoneo) y aspirando el fango (air lift) hasta una profundidad de dos metros aproximadamente, a excepción de la zona de popa que se profundizó hasta 4 mts. para así poder dejar libres los ejes y asegurar los pontones de levantamiento (figura Nº 20).

Las operaciones de buceo para remover el fango se realizaban tanto en el día como en la noche ya que para los buzos las condiciones de visibilidad eran en todo momento nulas.

VIII. Soplado y reflotamiento

El día viernes 21 de julio se inició el soplado de los tanques de lastre del sector de proa, luego de haber evacuado el agua de todos los compartimientos, no sin haber tenido algunos problemas al obstruirse las tomas de baja de los compartimientos Nº 2, Nº 3 y Nº 7 (baterías proa, puesto central y controles). La solución al primer problema era la apertura de la puerta estanca que comunica con el compartimiento siguiente (Nº 3 - Puesto Central) para hacer que e agua evacúe por la toma de baja de éste; los buzos ingresaron por la escotilla de baterías popa teniendo que abrir la puerta estanca que comunica con el puesto central, avanzar por el pasadizo

FLOTABILIDAD EXTERNA

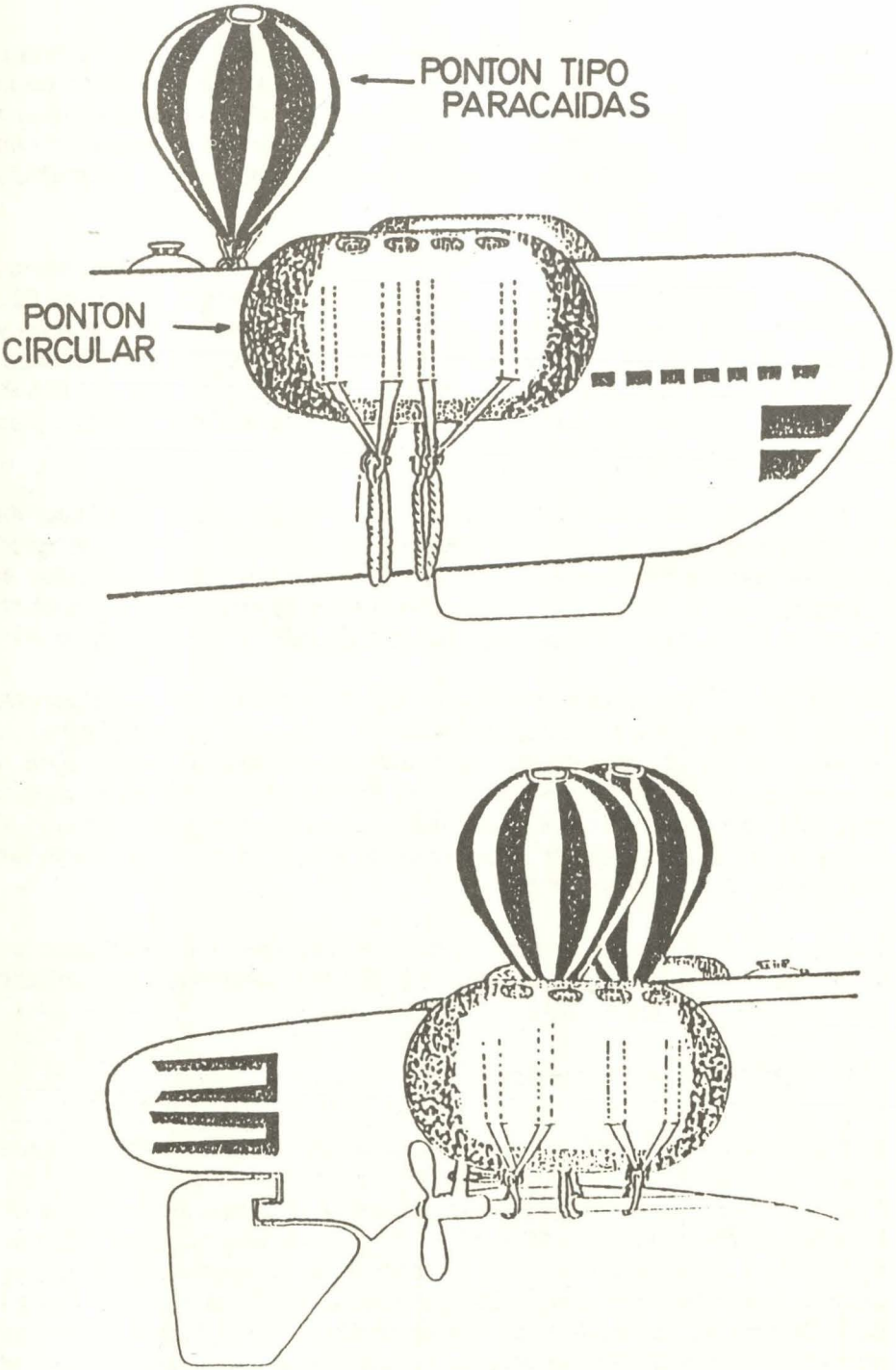


FIGURA Nº 16

CONEXION DE MANGAS A COMPARTIMENTOS

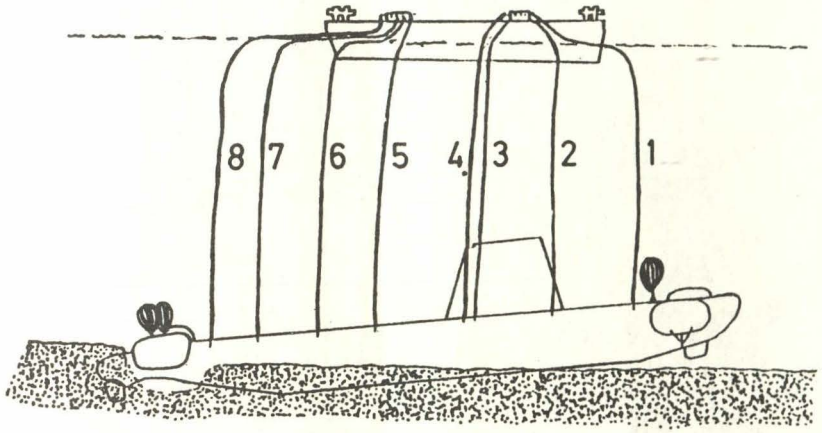


FIGURA Nº 17

CONEXION DE MANGAS A TANQUES

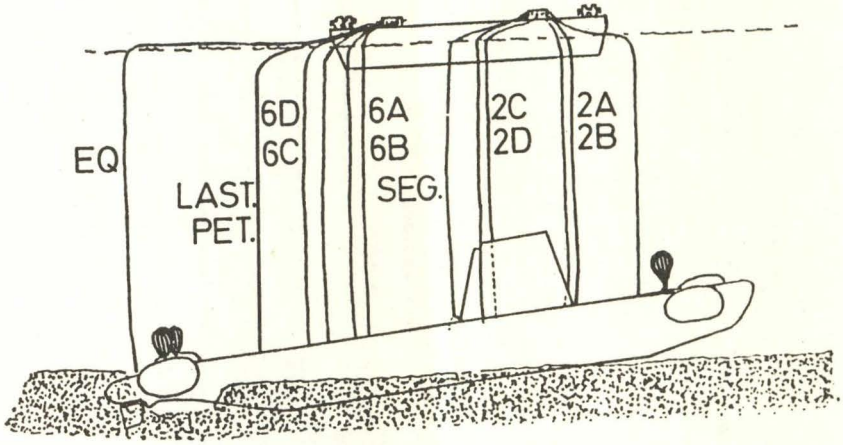


FIGURA Nº 17

MANIOBRA DE FONDEO

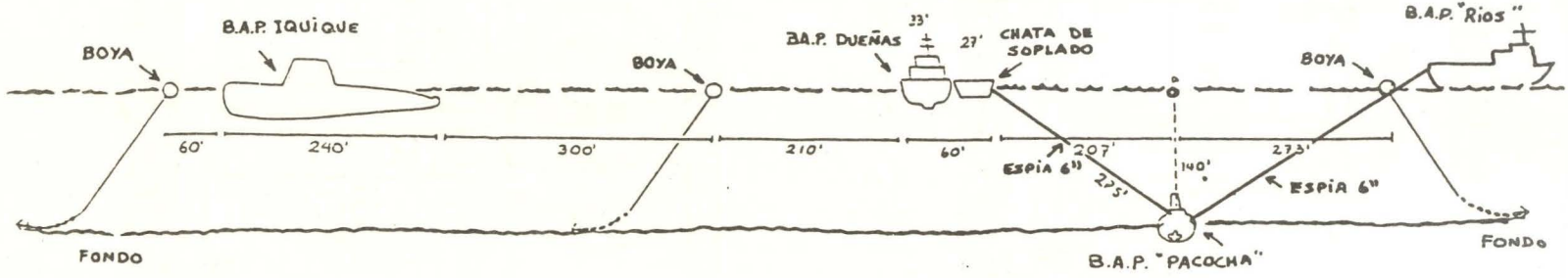


FIGURA Nº 18

MANIOBRA PARA EL SOPLADO FINAL

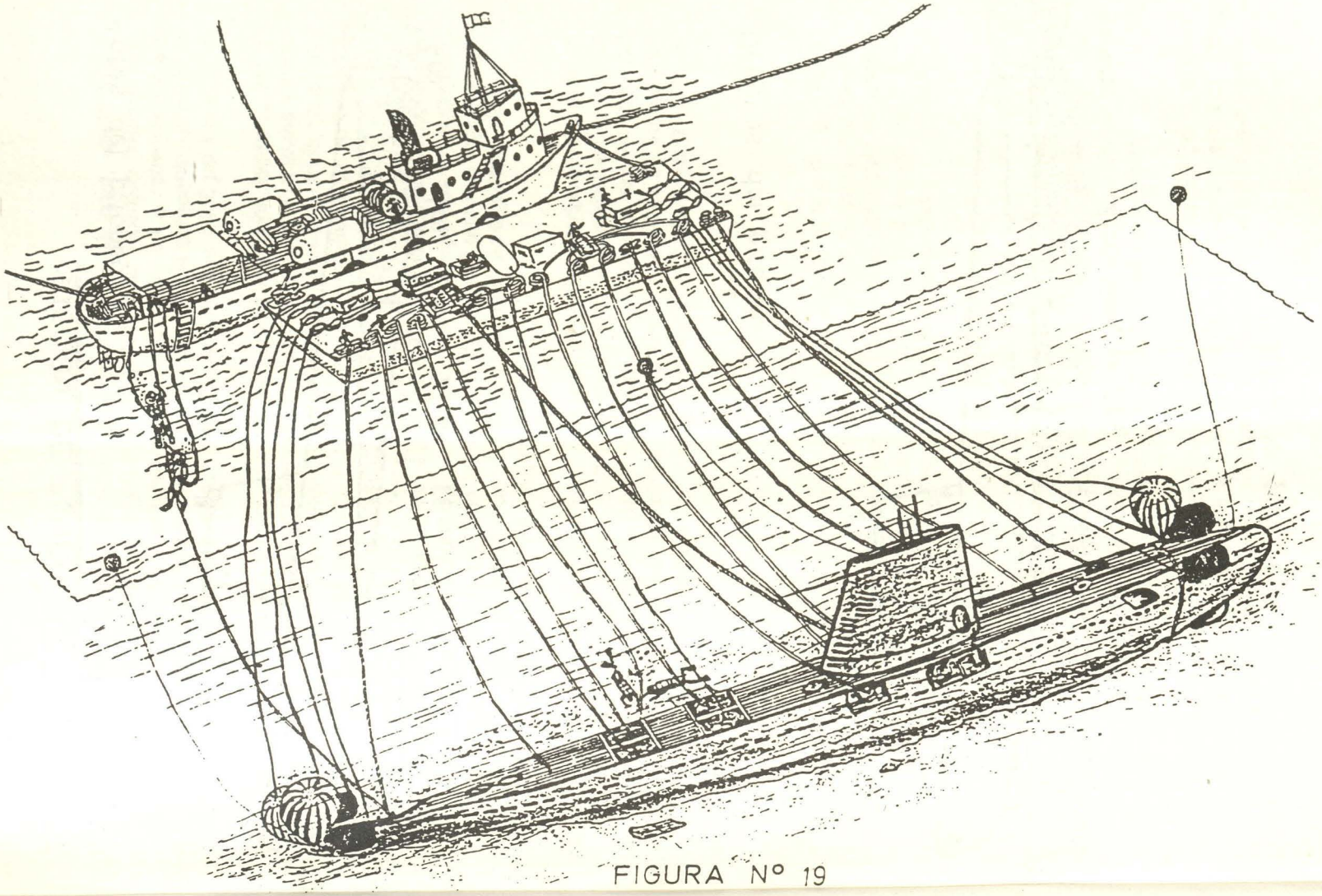
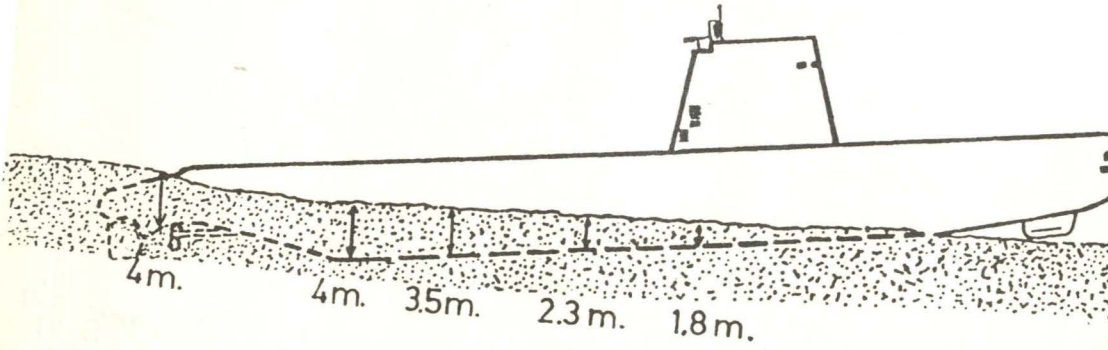


FIGURA Nº 19

SUCCION DE FONDO

Antes del pitoneo



- Despues del pitoneo

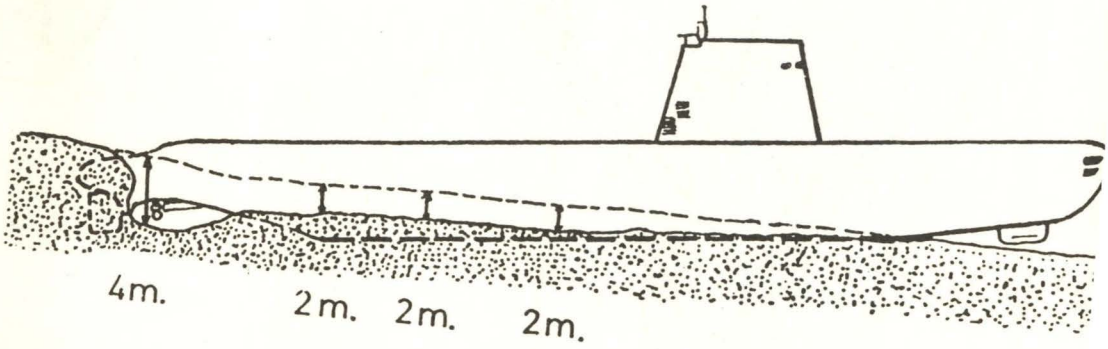


FIGURA Nº 20

de éste hasta llegar a la puerta estanca de baterías proa, abriéndola y dejándola asegurada; el ingreso de los buzos y su recorrido hubiese sido más corto desde proa pero los puntales colocados en la torre de escape desestimaron esta opción. Las tomas de baja en los compartimientos Nº 3 y Nº 7 quedaron libres de obstrucción al inyectarse aire a 150 psi. de presión.

La proa emergió en tres oportunidades durante la Inoche logrando así el primer paso que era romper la succión de fondo (figura Nº 21). El día sábado 22 se verificó que las mangas y conexiones no habían sufrido daño, iniciándose así al día siguiente el plan de soplado, incidiéndose en el sector de popa.

El mismo domingo 23 de julio, la proa emergió por cuarta vez al encontrarse con demasiada boyantez, manteniéndose por 10 segundos en superficie, esto motivó que se soplaran los tanques de lastre y petróleo logrando así que la popa se desprenda del fondo de mar emergiendo el B.A.P. "PACOCHA" a 1628 horas (figura Nº 22).

El submarino en el momento que emergió se escoró fuertemente a estribor (casi 70°) y luego a babor (45°) debido al agua remanente en el interior de los compartimientos (superficies libres) considerada en un 15% del volumen total, una vez estabilizado se inspeccionaron todas las tomas y se desenredaron las mangueras, procediendo luego a abarloarlo a la chata de soplado.

IX. Remolque

A 1854 horas conforme a lo planeado se desacopló el B.A.P. "DUEÑAS" de la plataforma de soplado, iniciándose el remolque hacia los muelles dolfins de la Estación Naval de San Lorenzo, apoyados por los remolcadores B.A.P. "OLAYA" y B.A.P. "HUERTAS", que eran guiados por el B.A.P. "MACHA" a través del canal de seguridad pre establecido.

La maniobra de remolque se rompió en tres oportunidades ya que la posición de la misma no se podía mantener en crujía, debido a que la pala del timón del B.A.P. "PACOCHA" estaba trabada todo a la derecha.

A 2155 horas del día 23 de julio el B.A.P. "PACOCHA" quedó amarrado a los dolfins del lado de mar de la Estación Naval de San Lorenzo, por la banda de estribor conjuntamente con la plataforma de soplado.

La presión interior en los compartimientos se mantuvo en 20 psi. y eventualmente se inyectaba aire a los tanques de lastre banda de babor (2B - 6B) ya que el submarino mantenía una ligera escora hacia esa banda.

RUPTURA DE SUCCION DE FONDO

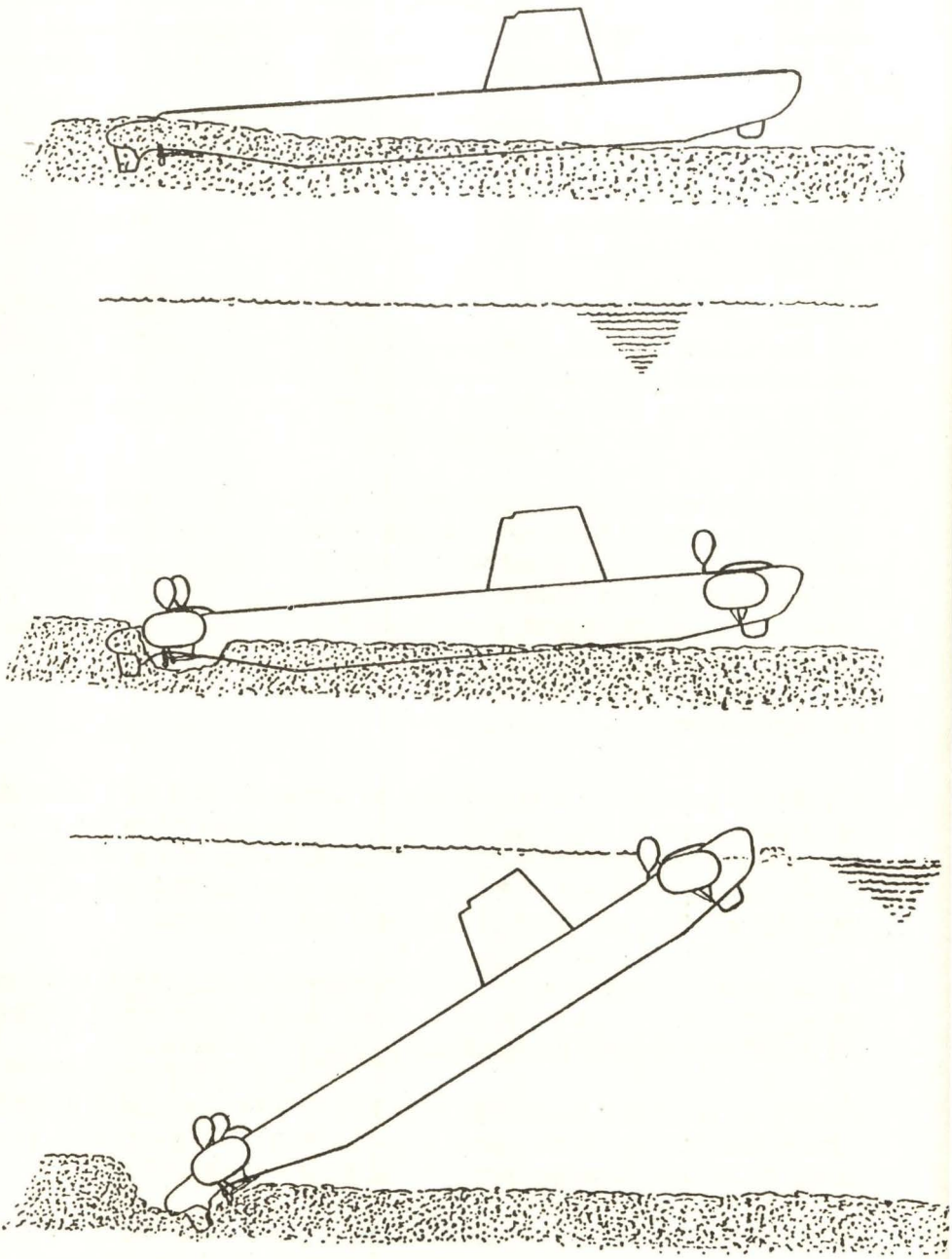


FIGURA Nº 21

DESPRENDIMIENTO DEL FONDO Y SALIDA A SUPERFICIE

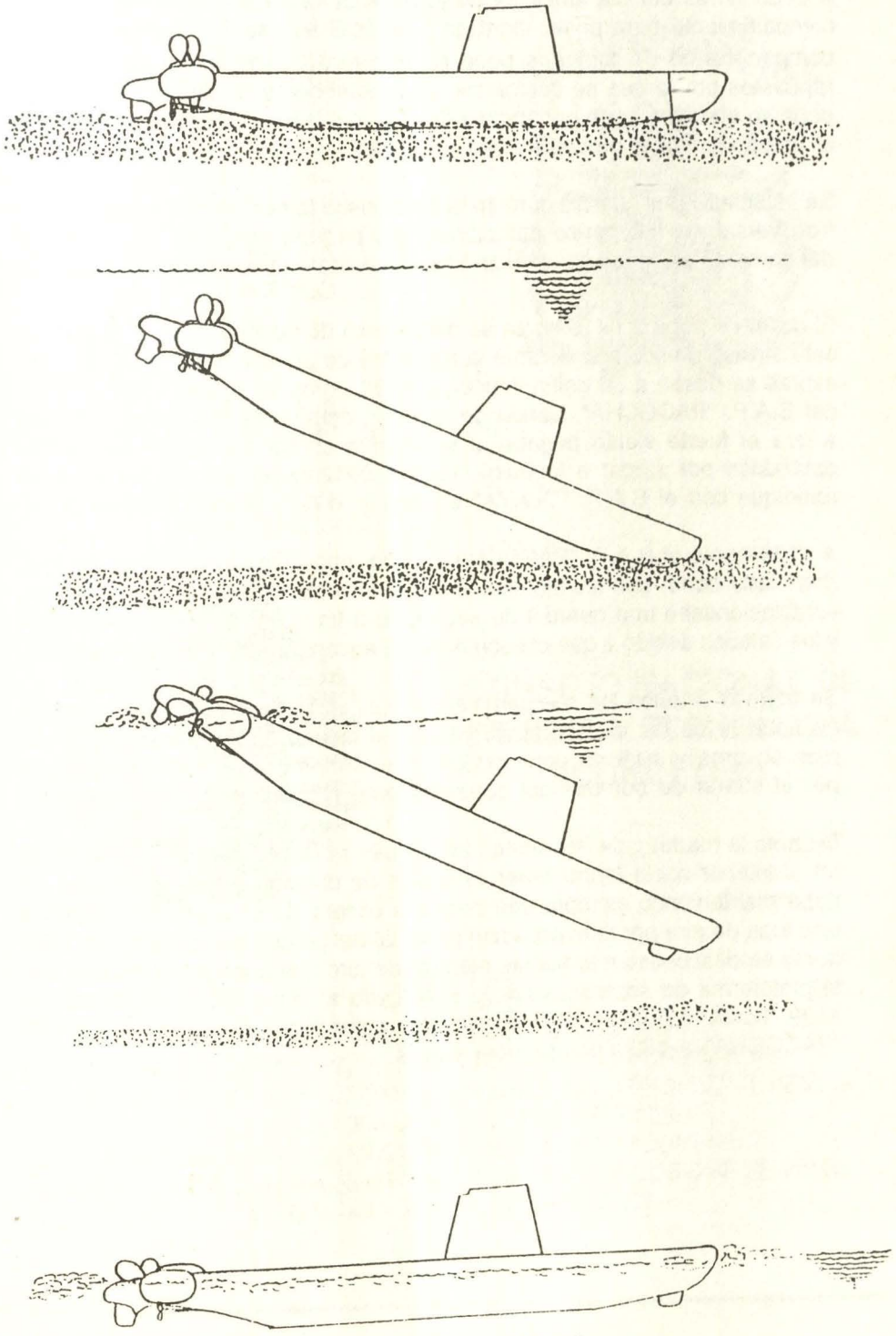


FIGURA Nº 22

A 0033 horas del día lunes 24 de julio se procedió a despresurizar cada compartimiento para poder ingresar y verificar su estado en el interior. El compartimiento de torpedos popa se encontró con agua en el pañol de repuestos por lo que se achicó con una motobomba portátil. En máquinas popa se encontró agua por encima del 8vo. peldaño de la escala de acceso al compartimiento, procediéndose a achicar.

Se estableció una guardia durante la madrugada para controlar la estabilidad transversal del submarino detectando una pequeña fuga de aire a través del cemento en la avería, siendo ésta eliminada con un parche provisional.

El dolfin de popa a 0415 horas se desprendió de su lugar hundiéndose, ya éste se había escorado durante la maniobra de amarre, motivando que las espías se pasen a un dolfin interior; a 0630 horas se observó que la proa del B.A.P. "PACOCHA", banda de estribor, estaba siendo dañada debido a que el fuerte viento pegaba al submarino contra un vértice del dolfin, optándose por zarpar a la Base Naval a 0912 horas en que se inició el remolque con el B.A.P. "OLAYA" en proa y B.A.P. "HUERTAS" en popa.

A 1130 horas el B.A.P. "PACOCHA" quedó amarrado al muelle de submarinos lado norte, con los siguientes calados: proa 18 pies, popa 18.5 pies, estableciéndose una guardia de seguridad a fin de controlar la estabilidad y los calados debido a que el submarino se encontraba demasiado inestable.

Se ingresó a todos los compartimentos con el fin de reubicar las mangas de achique de las motobombas, ya que el calado había aumentado a 20 pies en proa y 19.5 en popa pudiéndose comprobar un ingreso de agua por el cuarto de bombas del compartimento Nº 3 el cual fue controlado.

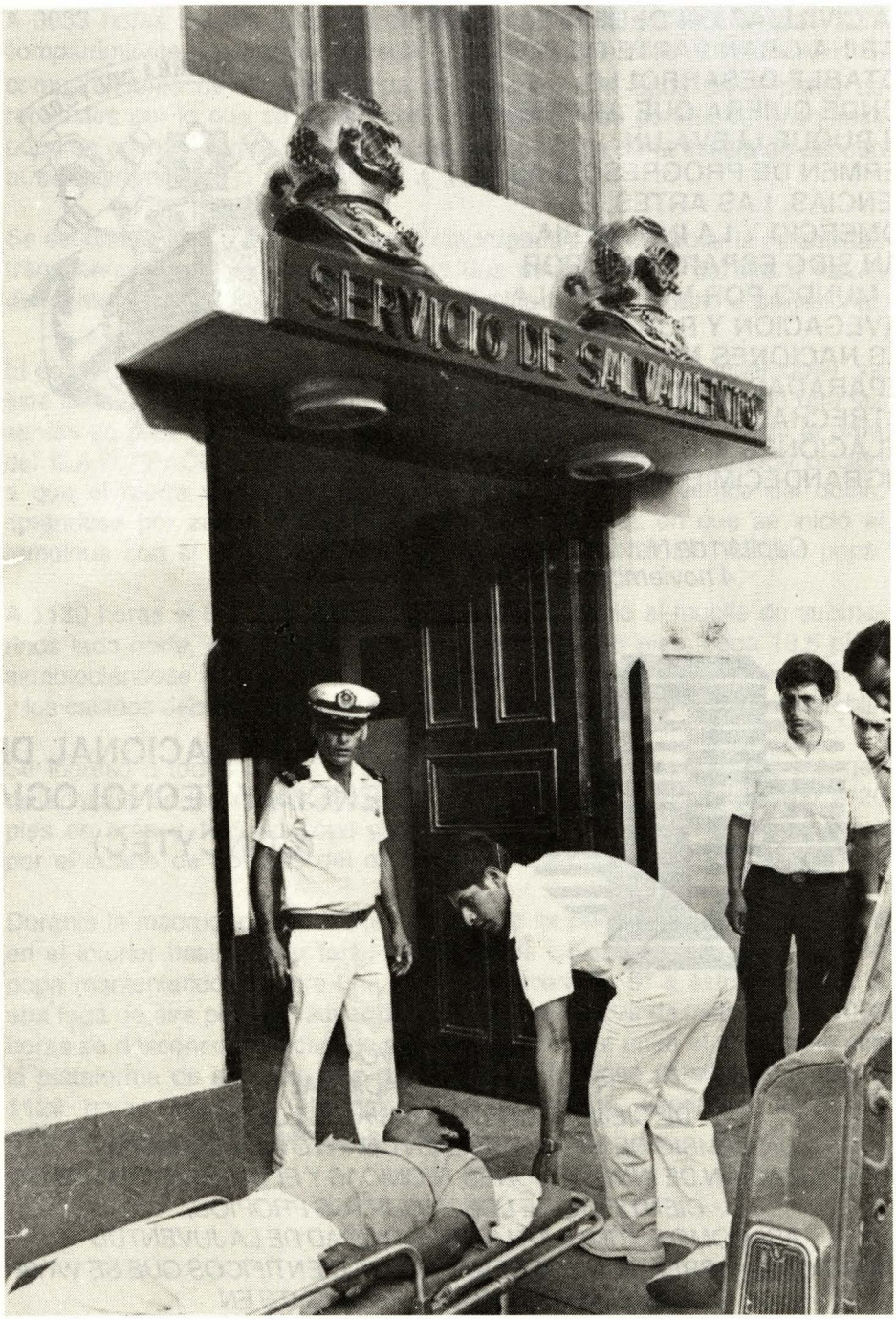
Durante la madrugada del martes 25 de julio se pudo bajar el nivel de agua en el interior hasta lograr tener 17.5 pies de calado en proa y 17 pies en popa manteniendo siempre una pequeña escora de 5° a estribor debido a una fuga de aire por la evacuación principal del tanque de lastre 2A. A 1000 horas se desconectan todas las mangas de aire que unen el submarino con la plataforma de soplado a fin de remolcarlo al dique flotante ADF-107; a 1129 horas se inicia el traslado del submarino quedando el B.A.P. "PACOCHA" a 1630 horas sobre calzos.

"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS RELACIONES Y TIENDEN AL ENGRANDECIMIENTO COMUN"

Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"EL OBJETIVO
DEL CONSEJO NACIONAL
DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, ES LOGRAR
UN CAMBIO DE MENTALIDAD EN CUANTO A LA CREACION
Y UTILIZACION DE INNOVACIONES TECNICAS Y EL APROVECHAMIENTO
CIENTIFICO DE LOS RECURSOS PROPIOS,
ASI COMO ESTIMULAR LA CREATIVIDAD DE LA JUVENTUD
NACIONAL Y CREAR UNA GENERACION DE CIENTIFICOS QUE SE VAYA
AMPLIANDO PROGRESIVAMENTE EN
EL PAIS".



Atención inmediata y eficiente en el Servicio de Salvamento.

Aspectos médicos del reflotamiento del B.A.P. "PACOCHA"

Teniente Primero S.N. (MC) Oswaldo Castro Alfaro

Luego de casi once meses de arduo trabajo el B.A.P. "PACOCHA' se encuentra nuevamente en la Base Naval del Callao. Parece lejano el momento del accidente pero sin embargo las acciones desarrolladas desde aquel 26 de agosto de 1988 perdurarán para siempre en todos aquellos que participamos de una u otra forma en el reflotamiento. Una vez producido el hundimiento se movilizaron todos los recursos humanos y materiales para proporcionar asistencia médica a los veintidós sobrevivientes. En medio de las limitaciones se cumplió con el tratamiento recompresivo de los submarinistas que hicieron el escape. Superada esta primera etapa de emergencia médica, el Servicio de Salvamento se dispuso a iniciar las operaciones de reflotamiento, las que concluyeron exitosamente el 23 de julio del presente año.

Trabajando a una profundidad promedio de 130 pies (40 metros), 103 buzos realizaron 2301 inmersiones, tanto en interiores como en exteriores, destinadas a recuperar cadáveres, sellar la avería para completar la estanqueidad de los compartimentos, abrir, cerrar y colocar válvulas y acoples de mangas, entre otros múltiples trabajos que dieron como resultado el soplado final. La diversidad de trabajos subacuáticos se hizo con escasa visibilidad, la mayoría de las veces al tacto, temperatura fría del agua, fuerte correntada y condiciones climatológicas adversas. Esta desigual batalla con la naturaleza implicó sobreesfuerzo físico, cansancio y extenuación, solamente superada por la preparación profesional y deseo indesmayable del personal del Servicio de Salvamento para cumplir la misión asignada por el Alto Mando Naval. Sin embargo, los buzos no sólo se enfrentaron a exigencias propias del trabajo sino también al mundo oculto, misterioso y acechante, al espacio interior. Las profundidades submarinas, celosas

guardianas de sus presas, originaron eventos médicos que afectaron al 50% de los buzos como detallaremos más adelante.

El soporte médico se basó en dos cámaras hiperbáricas embarcadas en el B.A.P. "DUEÑAS", la plataforma de buceo para la operación y otra ubicada en el Servicio de Salvamento. Los buceos fueron hechos con equipo dependiente de superficie, Superlite 17B y Hook-up y equipo SCUBA. Se empleó la descompresión en cámara con oxígeno, teniendo como sistema alterno en caso de intoxicación por este gas la descompresión en cámara. Se descomprimía al buzo de acuerdo a la tabla standard de descompresión con aire en el agua. Siempre se contó con suministro adecuado y permanente de oxígeno para los tratamientos así como para la descompresión. La asistencia médica fue proporcionada por siete oficiales de Sanidad Naval calificados en Medicina Subacuáticas e hiperbárica, quienes cubrían guardia a bordo o en el Servicio; asimismo, los nueve enfermeros que participaron son calificados en Buceo.

Cuando el ser humano incursiona en el ambiente subacuático somete a su organismo a cambios diversos que lo afectan de manera importante, originándose mecanismos de adaptación tendientes a contrarrestar los efectos hiperbáricos del medio ambiente que lo rodea. A nivel del mar la presión ejercida por la capa de aire que nos rodea es de una atmósfera; sin embargo, cuando un buzo se sumerge añade una atmósfera adicional por cada 33 pies de profundidad, la que debe ser agregada a la presión atmosférica. Este incremento de presión origina que el aire almacenado en las cavidades aéreas naturales disminuya de volumen y cuando se regresa a superficie ocurre exactamente lo opuesto (Ley de Boyle: a temperatura constante, el volumen de un gas es inversamente proporcional a la presión). Esta Ley física tiene vital importancia y su desconocimiento conduce a dos accidentes de buceo graves, la sobredistensión pulmonar y la embolia traumática por aire. Por otro lado, el hecho de permanecer a profundidades mayores de 40 pies por espacios prolongados de tiempo condiciona que los gases inertes disueltos en los tejidos aumenten su presión parcial, incrementando su absorción y disolución; es decir, el organismo está saturado y el buzo comprimido. En el retorno a superficie debe descomprimirse, desaturarse, y para lograrlo es necesario poner en práctica dicho proceso a diferentes profundidades y tiempos, paradas de descompresión de acuerdo al buceo realizado. Si por alguna eventualidad este proceso es llevado a cabo inadecuadamente, el organismo del buzo se halla supersaturado y el gas disuelto cambia del estado de disolución a la formación de burbujas, generándose la irrupción de éstas en la corriente circulatoria y finalmente la obstrucción del aporte sanguíneo en cualquier órgano; se instala entonces la enfermedad descompresiva.

Durante las operaciones de reflotamiento del B.A.P. "PACOCHA" se trata-



Personal afectado es inmediatamente atendido.

ron 44 casos de enfermedad descompresiva tipo I (ED I), 5 enfermedades descompresivas tipo II (ED II), 2 de sobredistención pulmonar (SDP) y 1 de embolia traumática por aire (ETA). La incidencia de ED (49/1960) se debió fundamentalmente al esfuerzo físico desplegado en el fondo, hipotermia corporal y factores individuales. El buceo en traje seco (Viking) proporciona excelente protección térmica y por ende mayor permanencia en el fondo con el consiguiente desgaste energético. Por otro lado, el buceo con traje húmedo (neoprene) ofrece después de cierto tiempo el contacto del buzo con el agua fria. Los factores individuales estuvieron mediados por las necesidades propias del trabajo, sobre todo al realizar las labores en cubierta antes y después del buceo, en algunos casos trasgresiones alimenticias y en otros reposo inapropiado.

La ED I estuvo dominada por Bends articulares y musculares de diferente localización e intensidad, prurito corporal, rush cutáneo, distensión abdominal y procesos inflamatorios linfáticos. La ED II es una entidad seria dentro de la patología del buceo; afortunadamente sólo asistimos a 5 casos, 4 de los cuales se caracterizaron por bends articulares bilaterales, paresias y parestesias diversas. Un caso fue de presentación dramática ya que después de 10 minutos de haber terminado la descompresión en cámara con oxígeno el buzo se quejó de ceguera bilateral, severo trastorno del

equilibrio y dolor torácico con disnea. Todos fueron tratados en cámara hiperbárica con magníficos resultados.

El síndrome de sobre distensión pulmonar es el estadío previo a la ETA. Es justo el momento antes del estallido de los pulmones por la diferencia de presión que aumenta el volumen del gas inspirado en el ascenso. Los dos buzos emergieron a superficie afectados de dolor torácico opresivo, distress respiratorio y tos. Luego de la terapéutica recompresiva ambos estuvieron libres de síntomas.

El accidente de buceo más grave y prácticamente de necesidad mortal si no se toman las medidas de urgencia es la ETA. Este cuadro clínico se produce por retener la respiración durante el ascenso, motivando que el aire comprimido incremente notablemente su volumen, generando ruptura alveolar y diseminación de burbujas en el torrente sanguíneo. Estos émbolos gaseosos pueden localizarse en cualquier órgano noble desarrollando fenómenos hipóxicos titulares cuando no la muerte. El único buzo con ETA perdió el conocimiento a los siete minutos de estar en superficie. Inmediatamente fue recomprimido solucionándose el transtorno de conciencia pero luego presentó hemiparesia derecha, transtornos del equilibrio y vejiga neurogénica. Tratamientos posteriores con oxígeno tisular hiperbárico en el Servicio de Salvamento permitieron recuperarlo totalmente.

Por otro lado, 28 buzos incurrieron en descompresión omitida a sintomática, eventualidad que fue solucionada con el tratamiento recompresivo inmediato, evitándose la aparición de síntomas dependientes de ED.

Finalmente, hubieron casos menores de barotrauma del descenso (oído externo, oído medio, sinusal, dental) que fueron resueltos con medicación sintomática apropiada. El barotrauma del descenso se origina por la dificultad que tiene el buzo para equilibrar las presiones de las cavidades aéreas del organismo con la presión ambiental subacuática y es motivado por procesos médicos previos al buceo.

El reflotamiento del B.A.P. "PACOCHA" ha culminado. El personal involucrado en el mismo dió lo mejor de sí para el éxito de la misión. Durante casi once meses se buceó como nunca antes se había hecho en la historia de nuestra institución y en todo ese tiempo los médicos hiperbáricos estuvimos atentos y vigilantes para conservar la integridad física de nuestro personal. Sin embargo, la tarea no ha concluido. Tan importante como haber grantizado la salud también va a ser no menos importante la preservación de la misma en el futuro. Por ello es capital el control y seguimientos del personal de buzos a fin de detectar y tratar complicaciones posteriores como el trauma acústico, barotrauma del oído interno, lesiones del parénquima hepático y osteonecrosis disbárica.



EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar



La prensa nacional es informada en la conferencia de prensa.

Periodismo parte de la tarea en el reflotamiento del B.A.P. "PACOCHA"

Sana Fernández La Madrid

Pasará mucho tiempo para que se deje de hablar del reflotamiento del submarino peruano B.A.P. "PACOCHA". Será ineludible tema del historiador naval, de escritores, periodistas e investigadores y todo aquel que tenga que expresar su experiencia de este hecho de trascendencia.

Particularmente quisiera comentar el papel que le cupo al periodismo capitalino en la tarea de reflotamiento, y también al plantel periodístico de la Dirección de Información de la Marina, en misión informativa desde el momento de haberse conocido el accidente, el 26 de agosto del año pasado, hasta el presenta año, en que enteró al mundo la hazaña naval el 23 de julio.

Si hacemos una valoración de la labor periodística de los medios de comunicación capitalinos diremos, recogiendo testimonios de los mismos marinos de guerra;: sirvió de reconfortante apoyo moral al personal del Servicio de Salvamento, que reforzó en ellos el espíritu óptimo en llevar adelante la misión.

Los elogios y oportunos comentarios resaltando el profesionalismo con que se estaba trabajando, los estimuló a cumplir el reto que se habían trazado.

Diarios, revistas, canales de televisión y radioemisoras destacaron desde diversos aspectos, el suceso trascendental que significaba el primer reflotamiento de una unidad naval, acontecimiento que había vuelto los ojos del mundo hacia nuestro país.

Grandes titulares, fotones a color y muchas páginas impresas destacaron la puesta en marcha de la tecnología propiamente peruana, teniendo en



El reflotamiento del B.A.P. "Pacocha" motivó una amplia cobertura informativa.

cuenta las limitaciones con que se contaba; el tiempo récord que se empleó para lograrlo; la cantidad de horas hombre (600) sumergido en las profundidades oceánicas y 200 sanando averías.

Se destacó también el espíritu emprendedor y valeroso de las nuevas generaciones de jóvenes marinos, quienes afrontaron con éxito la misión. Misión que tuvo su máximo esplendor en la unificación de las fuerzas navales, representadas por unidades submarinas, B.A.P. "Iquique"; de superficie, B.A.P. "Paita"; aeronavales, helicóptero 'Jet Ranger'; así como los remolcadores B.A.P. "Unanue" y B.A.P. "Mejía", B.A.P. "Guardián Ríos" y B.A.P "Dueñas".

Se puede reafirmar entonces, con justicia, que la prensa nacional formó parte del equipo general del operativo reflotamiento del B.A.P. "Pacocha".

En esta parte que le cupo al periodismo, reproducimos testimonios expresados entonces por los profesionales de los medios de comunicación, sobre sus impresiones de lo que significó trabajar en el suceso naval.

Yovanna Gozalo del plantel de Panorama, quien hizo el primer programa

televisivo, desde el hundimiento del submarino manifestó: "Desde el primer instante no dudé que lo iban a poner a flote, así me lo indicó el espíritu optimista de los marinos. Trabajar con la Marina en el especial del "Pacocha" fue una experiencia importante para mí, porque pude conocer de cerca la mística de sus hombres, unidos en una difícil pero honrosa misión".

Mario Guimarey, periodista del canal Cinco, expresó que fue una experiencia emocionante cubrir información sobre el reflotamiento del submarino "Pacocha". "Ello reforzó mi buena impresión que tengo de la Marina de Guerra y sus hombres".

Por su parte Mario Razetto, director del noticiero AM del canal Cuatro señaló: "En este país estamos habituados a trabajos heroicos que demandan esfuerzo y dedicación, no hay duda entonces que los marinos pudieran reflotar un submarino".

La Dirección de Información presente

El accidente naval ocurrió en el anochecer del 26 de agosto del año pasado. Cayó viernes. Desde ese instante en que se supo la tragedia, la Dirección de Información de la Marina inició su tarea: informar el accidente a la ciudadanía, mediante los medios de comunicación.

Se trabajó sábado y domingo, contestando llamadas nacionales y a las agencias noticiosas en el extranjero, remitiendo comunicados oficiales, es decir, un gran despliegue informativo.

En la Base Naval, en el Servicio de Salvamento también había gran agitación, inmediatamente se organizó la tarea de búsqueda de los tres marinos desaparecidos, y el posterior reflotamiento del submarino hundido a 40 metros en el fondo del mar.

La tarea de reflotamiento se dividió en seis fases. El 30 de agosto se inició la primera, llamada Fase Preliminar de Inspección y Evaluación, que consistió en el levantamiento del fondo marino, el planeamiento de la operación y el programa de acopio de equipos y materiales.

En esta fase se acondicionó al B.A.P., "Dueñas" como plataforma de buceo y durante ella los acompañó el equipo que integró, la filmación y redacción de la Dirección de Información de la Marina, así como el 14 de setiembre cuando el "Dueñas" zarpó y se posicionó en el área de operaciones.

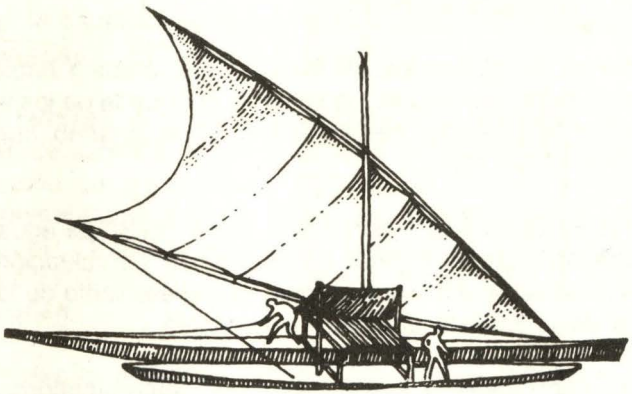
Durante largas horas de intenso frio, camarógrafos y fotógrafos de nuestro plantel periodístico acompañaron a los buzos del Servicio de Salvamento,

conviviendo con ellos en aquel medio marino, luchando con las limitaciones, pero con la ilusión de encontrar a los compañeros desaparecidos.

Seis días después, el 20 del mismo mes, los buzos rescataron los cuerpos de los tres miembros de la dotación, encontrados en el interior del submarino. En esos momentos el equipo periodístico de la Dirección de Información también estuvo presente para el importante documental fílmico y gráfico.

1989. A mediados del presente año, cuando se desarrollaba las últimas fases del operativo reflotamiento: Preparación para el Soplado y Soplado Final, los camarógrafos y fotógrafos se embarcaron a bordo de unidades navales y aeronavales, y estuvieron dos semanas previas a la puesta a flote de la unidad submarina.

Piel curtida por el sol y la brisa, barbas crecidas, lejos de la familia, pero allí, para luego entregar al mundo las imágenes de la hazaña naval, aquel 23 de julio, cuando a las 14:35 horas desde el fondo del mar sacó cual mojada cabeza la proa el submarino B.A.P. "Pacocha".



"PIO XII LTDA"

COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO

EN EL CORAZON DEL CALLAO

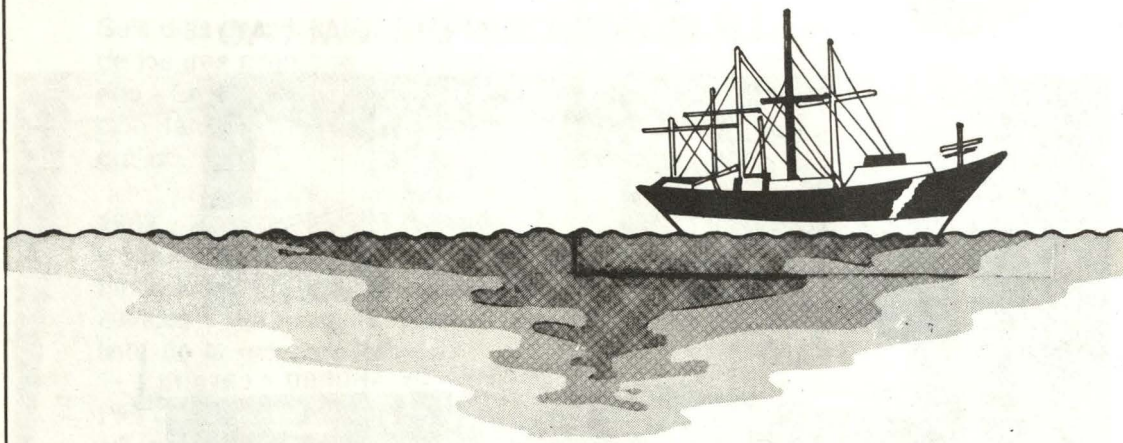


Fachada de su nuevo local - Callao

DESEOS DE HACER EXTENSIVOS NUESTROS SERVICIOS AL PERSONAL DE LA GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Los 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 Murua 109 San Miguel
Sucursal Ventanilla	:	Calle 10 lote 31-E Mcdo. Ventanilla
Agencia Santa Rosa	:	Av. Pacasmayo Mz.-B Lt. 32 Urb. J. Chávez
Agencia Covida	:	Av. Antunez de Mayolo Cdra. 13 Centro Comercial "COVIDA" Tienda 19 Urb. Covida San Martín de Porres.
Agencia 6	:	Av. Salaverry 540 Magdalena telf. 622599
Agencia Callao	:	Av. Sáenz Peña 737 Telf.....



Las hazañas de nuestros héroes navales fueron logradas con valor, entrega y calidad que nos llena de orgullo y de gusto.

En FABRICA DE CHOCOLATES EL TIGRE, mantenemos siempre en primer lugar la calidad de nuestros productos para dar en el gusto de grandes y chicos.

PRODUCTOS

El Tigre®

¡Calidad que da gusto!

B.A.P. "Pacocha" (SS-48)
Las últimas palabras de los valientes

Teniente Primero Roger Cotrina Alvarado

De las experiencias que me tocó vivir en los momentos que el B.A.P. "PACOCHA" se encontraba herido de muerte como consecuencia de la colisión producida por la imprudencia temeraria del pesquero japonés "KIOWA MARU Nº 8", las que más a menudo vienen a mi memoria son las últimas palabras que dijeron aquellos que, en cumplimiento del deber entregaron su vida por los nobles ideales de la carrera naval.

Cuando la nave se encontraba completamente a oscuras, sin posibilidades de propulsar, sin comunicaciones con el exterior para solicitar auxilio, con incendio e inundación en el compartimento de Controles, desamparada en los momentos de apremio por la misma embarcación que la había averiado y empezaba a hundirse irremediablemente, surgió en aquellas circunstancias la lucha titánica del personal que trató de impedir por todos los medios que la fuerza imponente del mar devore al submarino y lleve a su vientre la vida de nuestros compañeros.

Las herramientas con las cuales enfrentábamos la adversidad eran únicamente los limitados sistemas que aún quedaban operativos por el impacto de la colisión, y la preparación profesional y moral alcanzada.

Nuestro mar, en el cual se dieron los combates decisivos para librar América del yugo español, y que fue testigo de las hazañas que libró el Almirante Grau a bordo del monitor "Huáscar" contra el invasor chileno en 1879; el 26 de agosto de 1988, nuevamente atestiguaría la prueba de fuego en que se encontró la tripulación de un submarino peruano.

> "Y considero oportuno el pensar como patriota el triunfo que hubiera sido si Grau hubiese tenido un submarino en su flota"

Es el último párrafo con el que el poeta Nicomedes Santa Cruz finaliza la décima dedicada a la fuerza de submarinos del Perú, ello forma parte de las tradiciones heredadas, que unidas a una sólida formación profesional y moral, dan la mística con que los submarinistas se imbuyen para realizar el cumplimiento de sus deberes. Estoy seguro que ese espíritu salió a relucir en aquellos momentos difíciles a bordo del B.A.P. "PACOCHA".

"Teniente, vamos a salvar el buque y al personal", fueron las palabras que me dirigió el comandante de la nave, Capitán de Fragata Daniel NIEVA Rodriguez; luego acotó "Deseo saber el informe de daños en el buque"; en aquellas circunstancias él, sabia que el submarino se hundía, porque el ingreso de agua era de tal magnitud, que ya se habían agotado todos los recursos sin poder contrarrestar sus efectos devastadores.

El comandante NIEVA procedió al puente de comando, para que desde el exterior del buque evalúe los daños con mayor amplitud; al percatarse que el mar inundaba rápidamente el submarino por la escotilla principal, pensó que perderían la vida irremediablemente todos los que se encontraban en interiores; y sin dudar, tomó la resolución de bajar al interior de la estructura central del buque (vela), lugar que no tiene salida fácil; para cerrar la escotilla principal en un intento evitar un desastre mayor.

Al comandante NIEVA le costó su vida la acción ejecutada, es decir, siendo el oficial de mayor jerarquía a bordo, murió en el intento de evitar el hundimiento de la nave y por salvar la vida de la tripulación bajo su mando. Los veintidós hombres que permanecíamos aún en interiores del submarino logramos sobrevivir gracias a la acción heróica de nuestro comandante.

"Teniente Roca, hay un incendio e inundación en el compartimento de controles, el personal que no tiene nada que hacer acá que proceda al puesto central; y usted permanezca en este lugar con el grupo de control de averías listo para contrarrestar cualquier emergencia", fue la orden que le impartí al teniente segundo Luis ROCA Sara en el compartimento de baterias de popa. "Comprendido señor", me contestó; a continuación se dirigió al personal a sus órdenes a quienes les dijo: "Todos alistar sus implementos para contrarrestar un incendio o avería, pegarse al mamparo para que el resto del personal proceda al puesto central"; fueron las últimas palabras que le escuché al teniente ROCA. Como sabía que la excelencia era su norma, estuve seguro que cumpliría todas las acciones a cabalidad.

Procedí al puesto central en donde se produjo el diálogo con el comandante del submarino, mientras tanto el teniente Luis ROCA Sara, en compañía de dos tripulantes ingresó al compartimento de máquinas proa en donde reinaba la oscuridad total, es decir se introdujo cada vez más en las partes interiores del buque; además selló dicho compartimento cerrando las puertas

estancas y las pantallas de ventilación por donde se podía inundar el submarino. El teniente ROCA consiguió el objetivo que deseaba impidiendo que murieran en otros compartimentos quienes tomaban otras acciones, pero entregó su joven vida en este episodio, porque la inclinación que tomó el submarino unida a la oscuridad reinante, y la rapidez con que se produjo la inundación, no permitieron que se pusiera a salvo él ni quienes lo acompañaron.

"Técnico GONZALEZ, desaloje esa puerta para que el personal salga del compartimento de baterías con facilidad:, fue la orden que le impartí al Técnico tercero Rigoberto GONZALEZ Pisfil. "Comprendido teniente" contestó en forma inmediata, acotando de manera enérgica, "El personal procede a ordenarse en silencio, y desaloja esta puerta"; esta organización posibilitó que los hombres que eran enviados por el Teniente ROCA desde los compartimentos interiores se pudieran a salvo. Pero no todo quedó allí, el Técnico GONZALEZ momentos antes había estado en exteriores del submarino, y nada le hubiese impedido lanzarse al agua con un chaleco para salvar su vida, pero prefirió ingresar nuevamente al interior del submarino que estaba hundiéndose para contribuir a salvar la vida de sus compañeros.

La especialidad del técnico tercero Rigoberto GONZALES Pisfil, era señalero; y luego de haber organizado al personal en el compartimento de puesto central, procedió a la popa del submarino en donde se encontró con el teniente ROCA, y el Oficial de mar de Primera Juan ORE Rojas. Los tres ingresaron al compartimento de máquinas proa en donde inmolaron sus vidas, en una lenta y silenciosa agonía que duró aproximadamente cuarenta minutos después que el submarino tocó fondo a 120 pies de profundidad.

El sacrificio de los hombres antes nombrados, no impidieron que el buque se hundiera, pero si posibilitaron que gran parte de nosotros viviésemos para que, después de permanecer casi todo un día en el interior del submarino hundido, nos pusieramos a salvo.

Describir las vivencias que pasé como oficial más antiguo al mando del personal atrapado sería extenso; enumerar a todos aquellos que cumplieron a cabalidad mis decisiones de alto riesgo, corro el riesgo de omitir a alguien, pero sí puedo citar como muestra de valentía, fe, y subordinación a toda prueba, la conducta mostrada por el radio operador Carlos GRANDE Rengifo, a quien vi trabajar sin descanso desde el primer momento de la colisión y hundimiento del submarino, ya sea recibiendo los mensajes que los buzos nos transmitían mediante clave Morse con golpes de martillo en el casco del buque, así como siguiendo la hilación en las bromas que hacia, y actuando con tal entusiasmo que, al llegar los momentos de decisión cruciales, sin mayor pérdida de tiempo me dijo: "Teniente, yo me quedo acá

con usted hasta el final"; cuando toma esa decisión, nos estábamos asfixiando, hacia muchas horas que el aire se terminaba y no existía ningúna posibilidad de renovarlo; no habíamos dormido ni probado ningún tipo de alimentos ni agua en casi veinte horas, el cloro y los gases venenosos que se generaban incesantemente afectaban nuestra capacidad respiratoria.

El Oficial de Mar Segundo Carlos GRANDE Rengifo, abandonó el submarino buceando a pulmón libre en el último grupo de escape, al llegar a superficie gritaba sonriendo: "Viva la Marina", "Viva la Fuerza de submarinos", "Lo logramos, viva el Perú". Conforme pasaron los minutos le vino el malestar general debido al agotamiento, y asfixia que había sido sometido, los dolores intensos en las articulaciones debido a los gases venenosos que saturan el organismo e impiden la circulación sanguínea; luego el desvanecimiento, y su partida a la eternidad después de unas horas de lenta agonía en que se agotaron todos los esfuerzos posibles para salvarle la vida.

La experiencia pasada, desde que sentí el primer impacto atronador que hería de muerte la nave, hasta que volví a la vida después de permanecer durante veintitrés horas al mando de tres oficiales y dieciocho tripulantes atrapados en el submarino hundido a 120 pies de profundidad, ha pasado a ser un episodio en mi vida profesional que, es penoso por la pérdida de valiosas vidas humanas e impresionante por los momentos vividos; pero por encima de todo está el orgullo de saber que en mi patria existen marinos que en el lugar que les corresponde saben responder a las exigencias, que van más allá del cumplimiento del deber; éllo es y será fuente de inspiración permanente para las generaciones venideras.

Los hombres mencionados en el presente artículo no han muerto, viven en el corazón de cada hombre de "Acero inoxidable" que orgullosamente lleva la insignia submarinista, así como en la memoria de cada marino que viste el uniforme azul y oro, viven en el amor abnegado de sus queridos padres, esposas e hijos.

Las últimas palabras que mencionaron los valientes y heroicos hombres fallecidos a bordo del B.A.P. "PACOCHA', fueron corroboradas con sus acciones con sus acciones; ellos han demostrado que los valores heredados de quienes nos antecedieron son actuales y nunca se perderá ese valioso legado; su sacrificio por salvar la vida de otros hombres y la integridad de su buque, no ha sido en vano, por el contrario es ejemplo que nutre a nuestra querida patria para salir adelante, en los momentos difíciles que atraviesa.



Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

Jr. Antonio Miro Quesada 260 – 8vo piso, Lima – Teléfono 283410 – Fax 271644



"Hazaña que fortalece el alma nacional"

Testimonio gráfico para la historia de nuestra Marina y las del mundo.

Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña

En un caso sin precedentes en nuestra historia naval, personal peruano del Servicio de Salvamento de la Marina de Guerra del Perú reflotó exitosamente, el 23 de julio el submarino B.A.P. "Pacocha" colisionado hacía casi un año por el pesquero japonés "Kiowa Maru" Nº 8.

Esta operación de gran magnitud contó con la participación de 150 hombres de los cuales 70 son buzos pertenecientes a la dotación del Servicio de Salvamento quienes emplearon más de seiscientos horas de buceo y casi 200 en la inspección, reparación de averás y condicionamiento del submarino para su reflotamiento.

La operación de reflotamiento del B.A.P. "Pacocha" hundido a una profundidad de 110 pies, aproximadamente 40 metros, consistió en seis fases: "Fase Preliminar de Inspección y Evaluación", "Fase de Estanqueidad del Submarino", "Fase de Instalación de Acoples en los Tanques de Lastre", "Fase de Flotabilidad Externa", "Fase de Preparación para el Soplado" y la "Fase del Soplado Final".

En esta sección queremos mostrar esta operación en sus diferentes fases y fotos que consideramos pasaran a la historia y que realmente nos enorgullece porque han sido tomadas por personal idóneo de la Dirección de Información de la Marina.

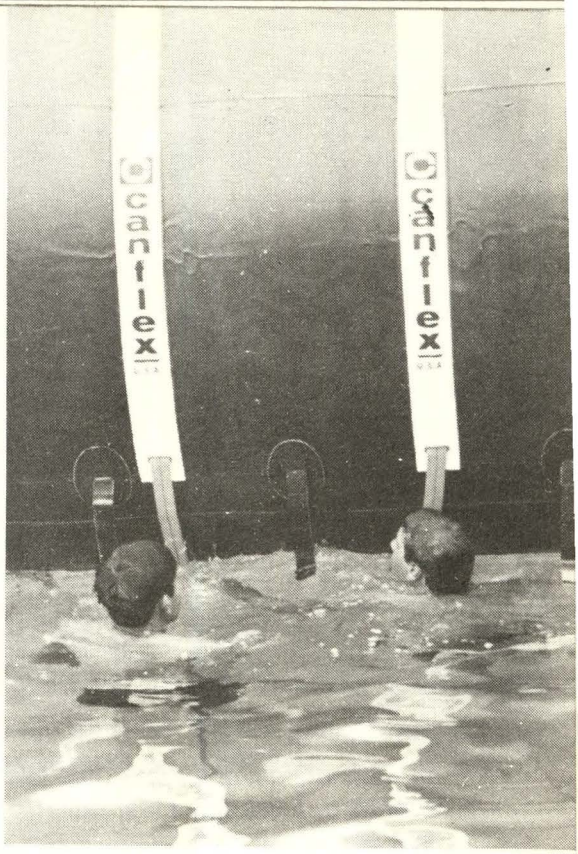
Izq. Oficiales y personal del B.A.P. "Pacocha" fallecidos durante la colisión con el pesquero japonés "Kiowa Maru" Nº 8, el 26 de agosto de 1,989.

La popa del B.A.P. "Pacocha" saliendo a superficie, con sus bolsas inflables que le dieron flotabilidad positiva.

Instantes en que la superestructura de la vela hace su aparición... Eran las 16:28 del 23 de julio de 1989.



Buzo del Servicio de Salvamento con traje especial inicia su descenso en una de las fases de operación del reflotamiento.



Bolsa inflable flotando en la piscina del Servicio de Salvamento, durante las pruebas iniciales de inspección del material.

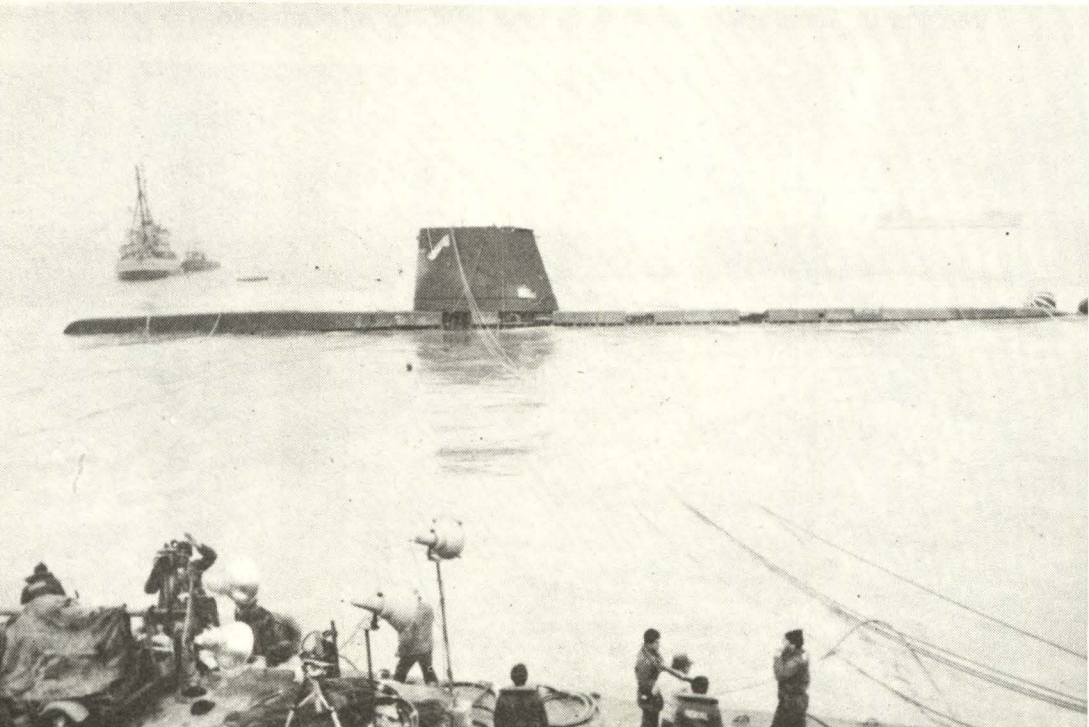
Buzo del Servicio de Salvamento saliendo a superficie después de efectuar trabajos de reparación previa a la fase final del reflotamiento.





14:45 horas del domingo 23 de julio, la hora del "Pacocha", un poco como añorando viejas jornadas, emergió 45 grados punta arriba.

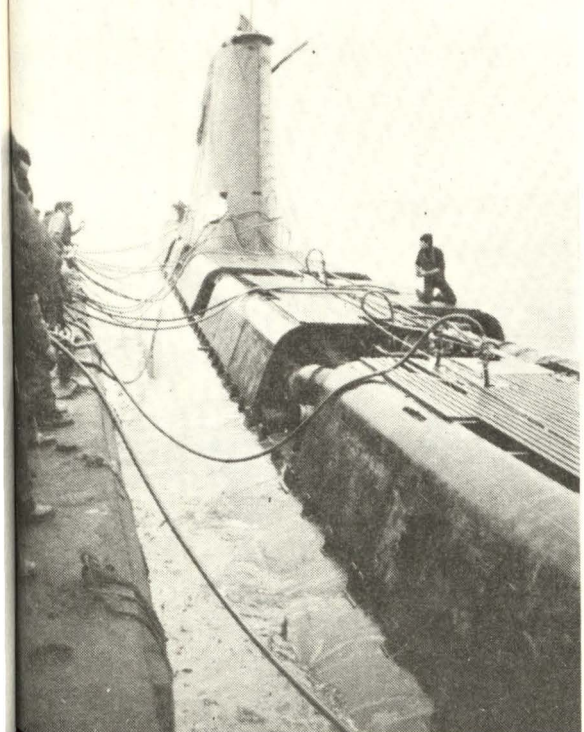
Alegría y satisfacción en el impresionante instante del reflotamiento del B.A.P. "Pacocha".





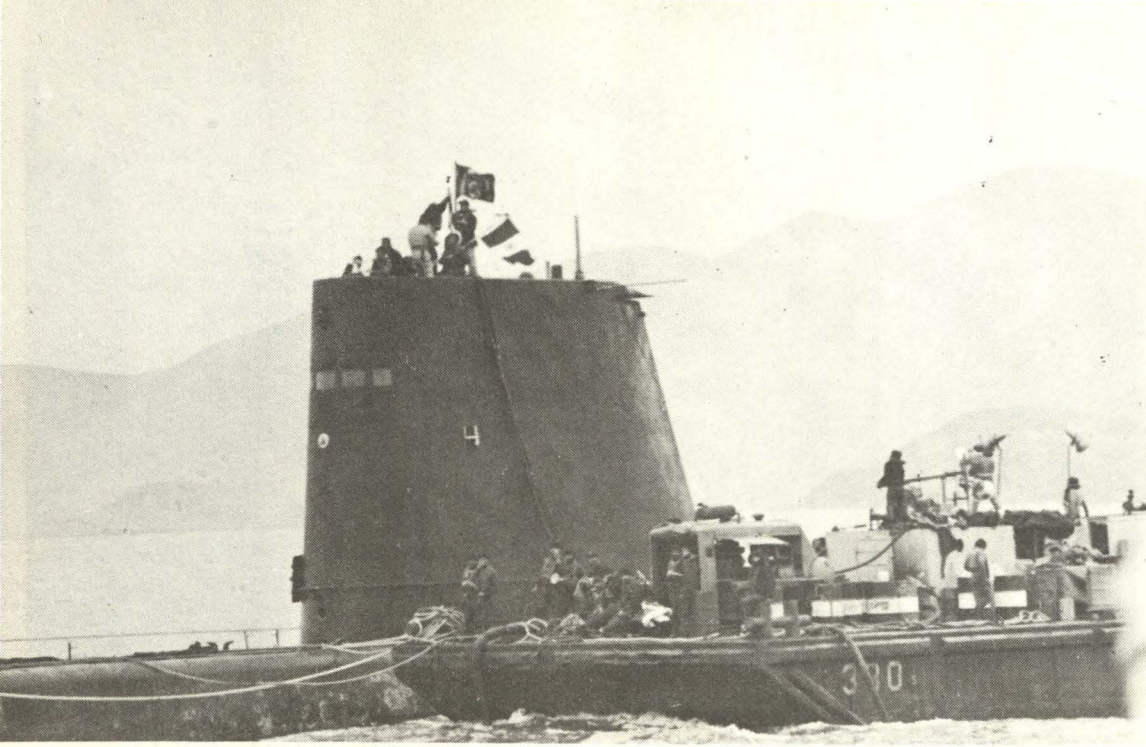
El capitán de fragata Eduardo Darcourt dirige al personal en la última fase, cobrando las mangas para tratar de abarloarse al submarino.

La plataforma de soplado antes de abarloarse al B.A.P. "Pacocha".



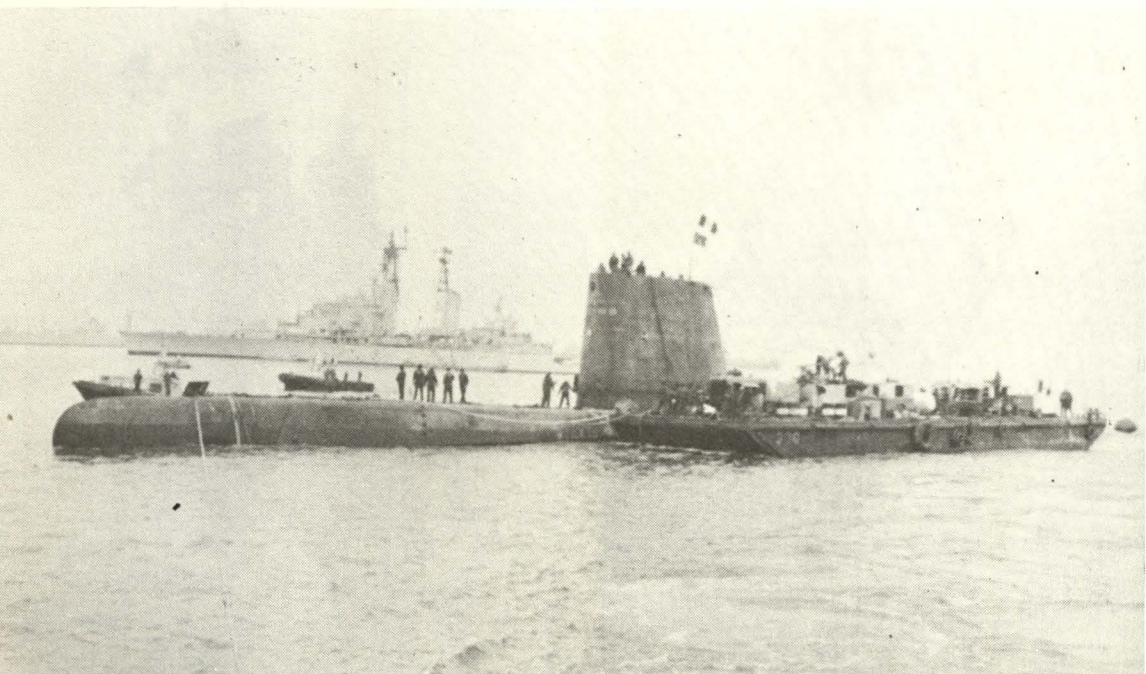
Pabellón Nacional flameando nuevamente a bordo y en el puente del B.A.P. "Pacocha" que es remolcado al muelle de submarinos.

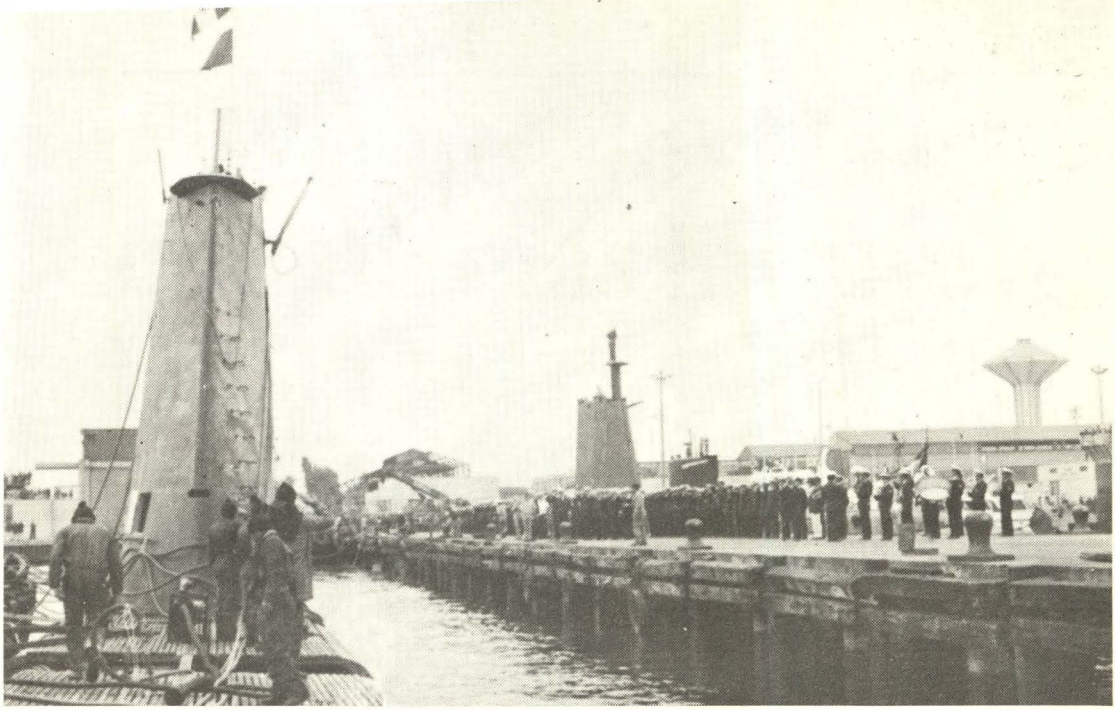




B.A.P. "Pacocha" con proa hacia la Base Naval es remolcado desde la isla San Lorenzo el lunes 24 a las 08:20 horas.

B.A.P. "Pacocha" situándose al lado del buque insignia B.A.P. "Almirante Grau" cuya sirena en señal de saludo, se dejaba escuchar en un ambiente de indescriptible alegría.

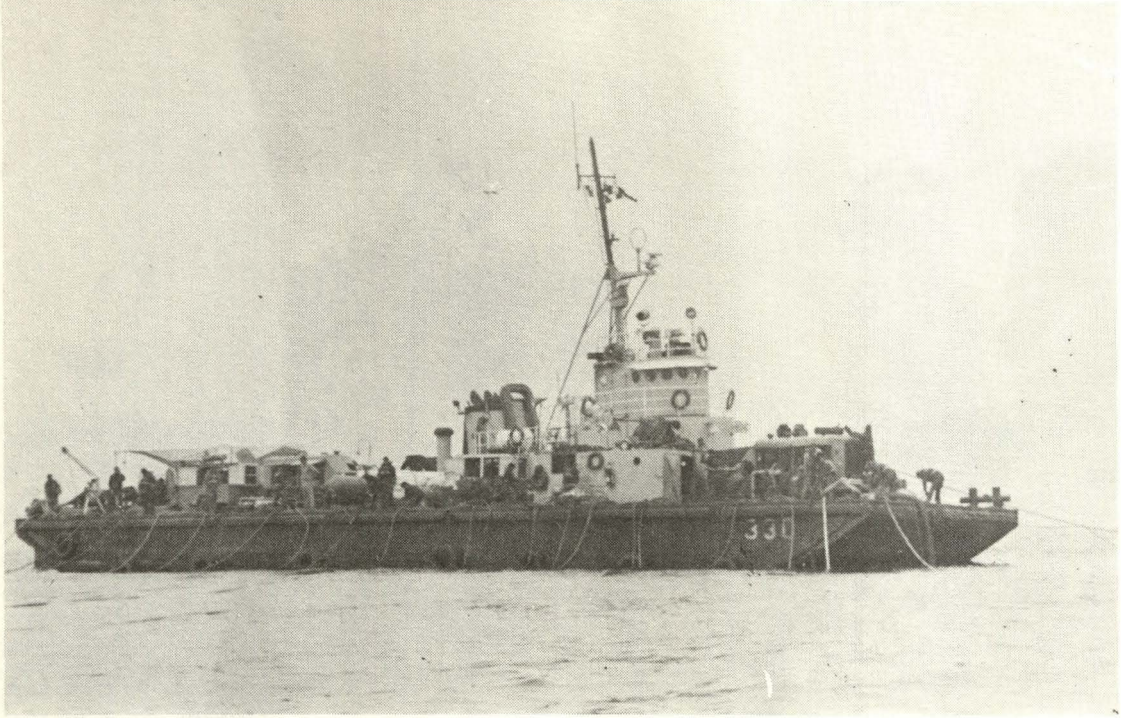




Instantes en que el B.A.P. "Pacocha" ingresa a su amarradero habitual en el muelle de submarinos, siendo recibido con honores por todo el personal de la fuerza de submarinos.

El Comandante General de la Marina, almirante Oscar Jahnsen Raygada pasa revista al personal del Servicio de Salvamento que participó en la operación de reflotamiento.



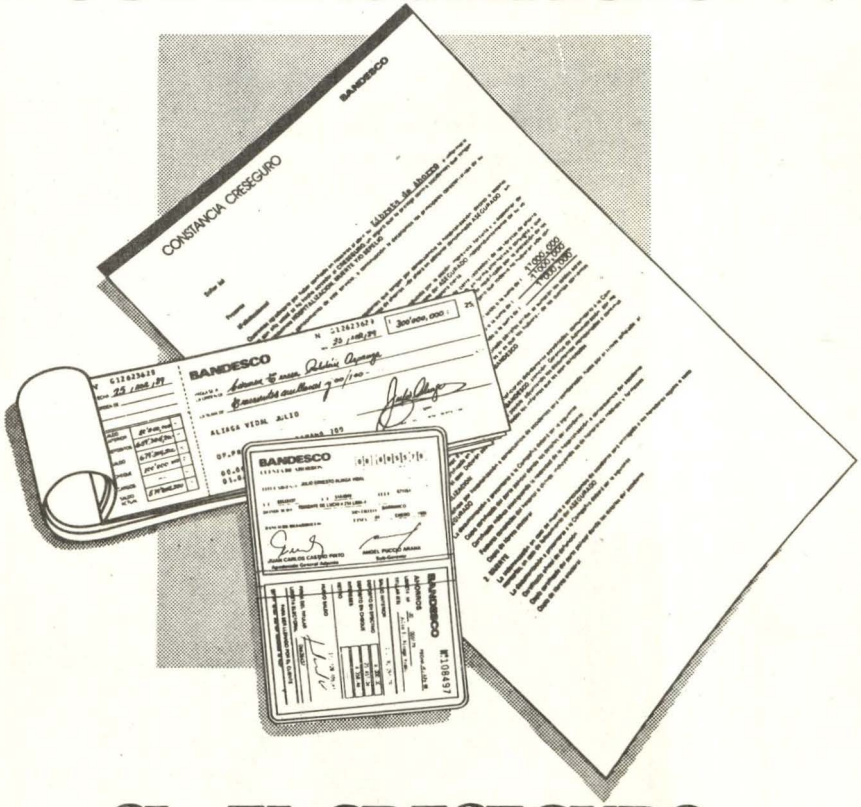


Plataforma de soplado abarloada al B.A.P. "Dueñas". Ambas unidades participaron en la hazaña naval.

Un buzo del Servicio de Salvamento sale a superficie exclamando: "¡Bravo Zulú!" (¡Bien Hecho!).



¿Seguro de vida que además incluye HOSPITALIZACIÓN?



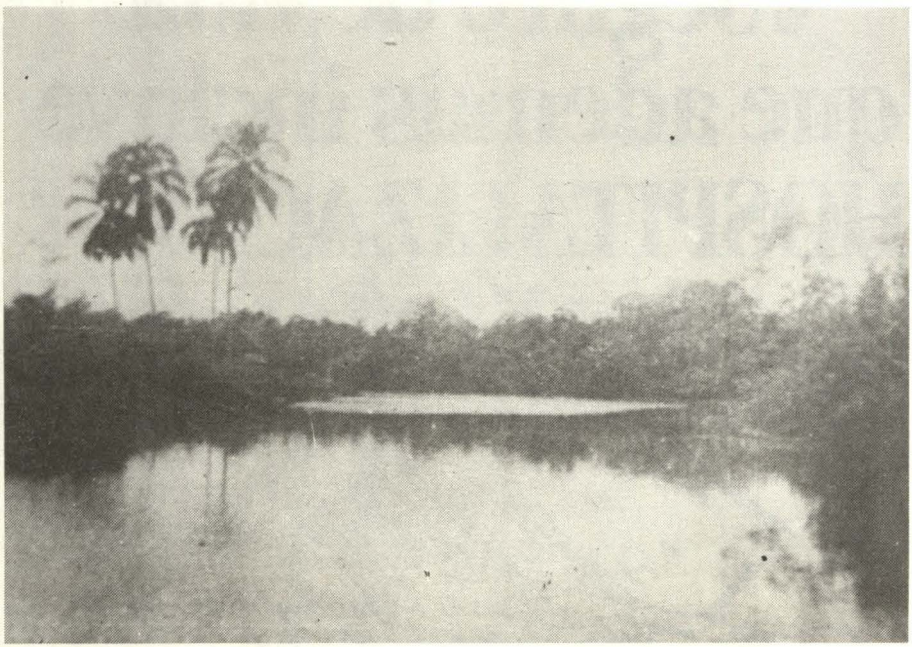
SI... EL CRESEGURO DE BANDESCO

El seguro de vida contra accidentes que SI ofrece HOSPITALIZACION.
Y usted lo obtiene automáticamente con sólo abrir su cuenta corriente o libreta de ahorros en BANDESCO.
¿Trámites?...Ninguno. **Hoy lo solicita, hoy lo obtiene.**

EN BANDESCO UD. ES EL GRAN CLIENTE

BANDESCO

L.T. 9685626



Desembocadura del río Santa Rosa en Callanca.

P-98 al mando del Alférez de Fragata Germán Castillo en patrulla en Pampa de Cebollas.



CRONICAS



La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el Conflicto de 1941

Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros

De acuerdo a lo expuesto en el capítulo anterior, la guarnición ecuatoriana de Payana había sido tomada, el 28 de julio de aquel año de 1941, por las fuerzas de la flotilla bajo mi mando y con el apoyo de una patrulla de la Guardia Civil. Y como el comandante de la Torre Ugarte había dispuesto que adoptase yo las medidas de seguridad necesarias, decidí que las patrulleras P-102 y P-99, bajo el mando, ambas, del teniente Díaz Zumaeta, se dirigieran a Payana, a efectos de ejercer allí vigilancia y control en el área conquistada; en Capones quedarían la P-101 y la P-103, bajo mis órdenes, y la P-98, en El Salto, debiendo siempre hallarse en enlace y comunicación con mi nave.

Posteriormente, ante manifestaciones de fuegos enemigos en la zona, dispuse que la P-101 y la P-103 se trasladasen a El Salto; la P-99 cumpliría misiones de enlace en Payana.

Hallándome en El Salto recibí una llamada telefónica del jefe del Estado Mayor de la 1ra. División Ligera, teniente coronel Manuel A. Odría; por dicha comunicación recibí orden de tener lista la flotilla para operar sobre Pitajaya. El comandante de la Torre Ugarte, en su oportunidad, confirmaría esta orden.

Operación sobre Pitajaya

A las 17:00 horas del 29 de julio llegó el comandante de la Torre Ugarte a El Salto y ordenó se concentrase allí toda la flotilla; por lo que envié al P-98 para que se comunicara con el alférez Bellina y regresaran las dos de El Salto.

Llegadas las 19.00 horas, se reunieron en la cámara de mi buque, la P-101, todos los comandantes de unidad para recibir las instrucciones del comandante se la flotilla, que fueron las siguientes:

a) Las patrulleras P-101, P-103 y P-98, a mis órdenes, efectuarían enlace con el ejército en Pitajaya, en caso de haber llegado las tropas peruanas a este lugar, o desalojar a las fuerzas ecuatorianas si es que todavía éstas retenían el lugar.

b) Las patrulleras P-102 y P-99, las dos bajo el mando del teniente primero Rafael Díaz Zumaeta, efectuarían servicios de vigilancia y seguridad en el sector, Matapalo, El Salto, Capones y Payana en vía de prevención ante posibles contraataques enemigos por ese flanco.

El teniente Díaz Zumaeta confeccionó su itinerario de acuerdo con las horas de bajas para poder patrullar de corrido empleando los buques, de modo que el intervalo de ausencia en los extremos sólo fuera la mitad. Los buques iniciaron el patrullaje de los extremos y se encontraban En el Canal Pelado, y continuaron así. De este modo, el teniente Díaz Zumaeta cumplió su misión sin novedad.

Por mi parte, antes de que se retirara el comandante de la Torre Ugarte le pregunté, en interés de la misión que se me había encomendado, si tenía las señales de reconocimiento con el ejército. Me dijo que no se las habían dado. Le inquirí, entonces, si conocía las de ese día. Tampoco las sabía.

A más esto, mi misión tenía el inconveniente de la falta de información, al no saberse si las fuerzas de tierra peruanas se hallaban o no en Pitajaya, de modo que la aproximación, siendo de noche, resultaba riesgosa. Este desconocimiento me impedía atacar a fondo las posiciones ecuatorianas. Y, desde otra consideración, si es que en Pitajaya se encontraban las fuerzas peruanas, al no poder utilizar las necesarias, e imprescindibles, señales de reconocimiento corríamos el riesgo de ser fogueados por nuestros propios soldados.

Pero había que proceder, y así, en estas condiciones, dispuse mi salida. Decidí que en el curso de la navegación confeccionaría mi plan operativo, que, elaborado y en su momento, daría a conocer al teniente Barreto, así como al alférez Castillo en Jayanca.

Como el práctico de mi buque, OM Flores Cruz, no conocía aquella zona, Pitajaya, lo suplanté con su homólogo del P-103, OM Silva.

De todos modos había que actuar, aunque, es claro, tomándose las previsiones de rigor. Como nos era necesario, para guiarnos, luz de estela,

dispuse que a las pantallas de luz de las linternas de mano fueran cubiertas con papel negro, con apenas una pequeña abertura en el centro que, al encenderse y apagarse, llevarán a creer al adversario que se trataba de vuelos de luciérnagas.

Con los informes y datos que me proporcionara el OM Silva respecto al área en que actuaríamos elaboré mi plan.

El cumplimiento de la misión implicaba realizar reconocimientos previos en la zona de operaciones. De acuerdo a esto, o se establecería enlace con nuestras fuerzas o, de modo contrario, se efectuaría el ataque al enemigo para desalojarlo de las posiciones en las que se mantenía.

El reconocimiento lo haría mi buque, el P-101, manteniéndose las P-103 y P-98 alejadas y en espera de los resultados. Si la patrullera P-101 abría fuego, las otras dos debían centrar sus fuegos donde les indicara mi proyector, que se iluminaría y apagaría sólo para abrir por nuestra parte, el desencadenamiento de los fuegos.

El OM Silva me había descrito la zona: cuando saliendo del estero Huaquillas, entráramos a Pampa Cebollas, o Lago Cebollas, debíamos arrumbar al paso norte, entre la isla Seca y Tembleque. Así entramos a la llamada Pampa Jayanca, anchísimo brazo con muchas islas, la mayor parte de ellas de mayor dimensión que la isla Seca. La dirección de este brazo es hacia el este. Pitajaya queda justamente, cuando el estero se angosta y curva, hacia el norte.

Con estos datos, y para cuando nos fuéramos acercando a la curva, decidí navegar por la orilla norte. La P-103 y la P--98 se quedarían cerca a esta curva. La P-101 continuó acercándose hacia su objetivo, navegando al mínimo para evitar hacer ruido en tanto avanzaba buen trecho hacia la parte norte de Pitajaya. Llegado aquí, arrumbaría a la orilla opuesta, o sea, en la parte en que se hallaba Pitajaya. Alcanzado este punto, y ayudado por la marea, llegaría al muelle y haría las constataciones necesarias sobre el terreno.

Aproximadamente a las 22.00 horas, la fuerza bajo mis órdenes se hallaba próxima al puesto enemigo, en el que solo podíamos distinguir una luz mortecina. Las patrulleras P-103 y P-98 se mantuvieron también con los motores al mínimo y aguantadas en la orilla opuesta. La P-101, de acuerdo al plan, prosiguió hasta alcanzar tal orilla. Llegada al muelle, su dotación desembarcó con la ametralladora y, además, con cuatro fusileros. La luz mortecina detectada anteriormente resultó provenir de unas brasas sin dudaa encendidas por los centinelas para protegerse de la molesta presencia de los mosquitos.

Con la dotación de la ametralladora y los fusileros inicié la exploración y reconocimiento del lugar, empezando por las viviendas. Todo había sido abandonado. El no haber encontrado documentos hacía ver que la tropa había tenido tiempo para retirarse ordenadamente. Tampoco nos fue posible hallar equipo alguno. Tan sólo, en el local que sirviera de cuartel, pudimos encontrar un escudo que hasta ahora tengo conmigo.

Regresé con la fuerza al desembarcadero. Ordené hacer señales a las patrulleras llamando a reunión. Se embarcó el personal, desatracamos del muelle y emprendimos el regreso.

Por no permitirnos la marea llegar a El Salto, ordené el regreso a Matapalo.

El Estado Mayor de la 1ra. división ligera estaba interesado en desalojar este puesto ecuatoriano, pues allí había un destacamento de caballería que hostigaba a las fuerzas peruanas.

Reconocimientos en Bellavista y Maravillas

A las 00.15 del miércoles 30 de julio, las patrulleras P-101, P-103 y P-98 fondearon en el fortín de Matapalo, después de hechas las señales de reconocimiento con la guarnición de la Guardia Civil bajo el mando del alférez Gallardo. A las 06.50 pudimos escuchar un intenso bombardeo hacia el lado norte; juzgamos que serían las detonancias de los cañones de nuestra escuadra. Cerca a las 08;00 llegó hasta nuestros buques la patrullera P-102, que tenia misión de vigilancia y seguridad en esa zona, comunicándome que se hallaba en ruta hacia Hualtaco. Poco después avistamos también a la P-99, la que, puesta a mi voz, recibió orden de proceder a El Salto en cumplimiento de informar al comandante de la flotilla del resulltado de la comisión encomendada a mi Fuerza.

Desde una apreciación general de la situación, considerando los pocos efectivos de que disponía -así como teniendo en cuenta la velocidad de marcha del BI.5, al cual tenía la misión de flanquear-, había tomado la decisión de atacar las posiciones enemigas en profundidad para mantenerme a la misma altura del B. I. 5, y, en cuanto la ejecución de las operaciones lo permitieran, reducir los bolsones dejados.

A las 08.15 vimos al P-102 navegar en Pampa Cebollas, en dirección a Bellavista. Como aquel no era el lugar que me había indicado el teniente Díaz Zumaeta, supuse que algo le habría hecho cambiar de propósito, de modo que ordené que la P-101 y la P-103 levasen anclas y arribasen a lLago Cebollas, o, con otro nombre, Pampa Cebollas.

Llegado a Pampa Cebollas, dispuse que la P-103 y la P-98 procediesen, en vía de exploración, a Maravillas. Por lo que toca a la P-101, ésta navegó en pos de la P-102. A las 09.00 se encontró frente a Bellavista; por lo que ordené se arriase un chinchorro, y con tripulantes que en él llevé procedí a inspeccionar el poblado, que estaba deshabitado. También frente a Bellavista se hallaba la P-102, de la que desembarcó el teniente Díaz Zumaeta con hombres de su dotación. En tanto realizábamos la inspección, el alférez Vega Rovira quedó al mando de las patrulleras con órdenes de vigilar y protegernos en caso necesario. Pero nada se encontró en la población que pudiera servirnos de información. Por lo que volvimos a embarcarnos y navegar en pos de las patrulleras P-103 y P-98.

Alcanzadas éstas, el teniente Barreto me informó que en su exploración en el poblado de Maravillas había encontrado en un caño, en uno de los acueductos de los esteros, tres canoas, un cajón de municiones y un lugareño ecuatoriano por el que supo que, dos días atrás, habían pasado tropas por allí, seguramente las componentes de las fuerzas ecuatorianas desalojadas de Matapalo o Payana.

En interés de obtener mayores detalles, el prisionero fue trasladado a El Salto y entregado al jefe de línea de la Guardia Civil.

A las 15.00 horas llegó a El Salto el comandante de la Torre Ugarte, a quien le informé de los reconocimientos realizados, especialmente en Pitajaya.

Estando reunidos todos los comandantes de las patrulleras, le sugerí al comandante de la flotilla bombardear Salinas, a efectos de saber si estaba ocupada por fuerzas enemigas, y efectuar reconocimientos en Costa Rica y San Gregorio. Es decir, actuar en Salinas, Costa Rica y San Gregorio con miras a tomarlos. Porque, tomados -y con Hualtaco guarnecido por nuestro ejército-, tendríamos todos los estreros y poblados de la zona bajo el control de las fuerzas peruanas y las guarniciones de Payana, El Salto y Matapalo podrían, con mayor facilidad, progresar hacia la ocupación de Bellavista, Maravillas, San Gregorio y Costa Rica.

Mi sugerencia fue aceptada; es decir, contó con la aprobación del comandante de la Torre Ugarte.

Llegadas las 18.00 horas la flotilla de patrulleras se retiró de El Salto. A las 19.00 horas la flotilla se hallaba en rumbo a Capones, como primer paso en las operaciones a realizarse.

Bombardeo de Salinas, Corea y San Gregorio. Reconocimiento de la isla Costa Rica

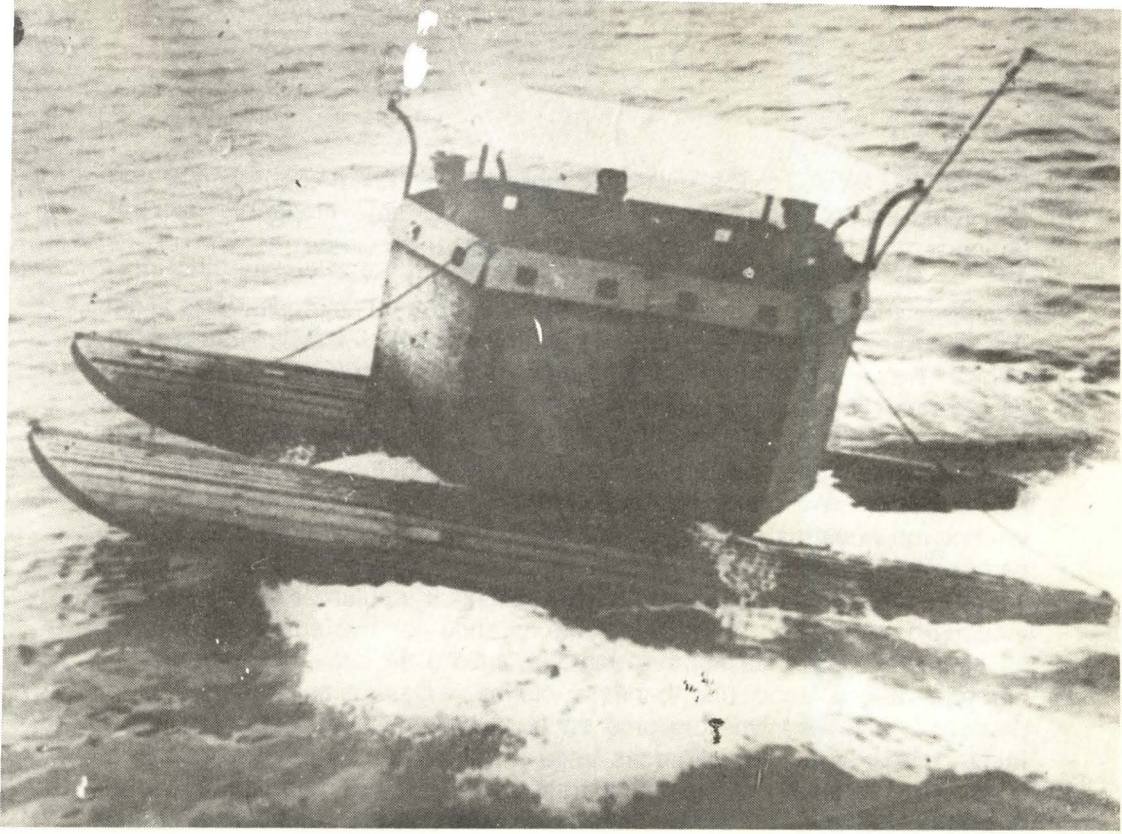
El 31 de julio, la flotilla amaneció fondeada en Capones. Como debíamos incrementar el número de hombres con que contábamos, habíamos añadido a estos un grupo de trabajadores tabacaleros del fundo de un señor Silva. Contando con ellos zarpamos de Capones con rumbo a Payana, el fuerte que poco antes tomáramos de los ecuatorianos. Ya en Payana explicamos al jefe del puesto de la Guardia Civil, sargento Víctor Flores Montani, la operación que se iba a efectuar. El sargento preparó a su tropa dentro de este cometido.

El alférez de fragata Manuel Vegas, que tenía a su mando las fuerzas en tierra, inició marcha a las 04.55; sus efectivos se componían de marinería, guardia civil y los trabajadores tabacaleros armados. La marcha debería hacerse en dos columnas, al mando, la primera, precisamente del alférez *Vegas, y la segunda, del alférez Jorge Bellina. Cada columna portaba una ametralladora de la Guardia Civil.

A las 08.00, la flotilla, constituida por las patrulleras P-101, P-102, P-103 y P-98, zarpó de Payana en pos de Salinas, a donde llegaron a las 08.30. De inmediato dí orden de iniciar el fuego, disparándose tiro por tiro con los cañones de 20 mm. y ráfagas cortas con las ametralladoras. Cuando eran las 08.47 ordené suspender el fuego.

De acuerdo al plan que se había elaborado, las columnas debían rodear por retaguardia la población, con el objeto de impedir la retirada de las tropas enemigas si hubieran estado en Salinas y no ocurriera lo que sucedió en Matapalo y Payana. Se hicieron las señales luminosas con pistola y las tropas al mando de los alféreces Vegas y Bellina avanzaron para registrar la población, de lo cual informaron siempre de acuerdo a lo dispuesto en el plan, el alférez Vegas ordenó la marcha hacia San Gregorio, donde debería estar a las 10.00, apostándose camuflado a retaguardia de la población, de modo de efectuar nuevamente la operación realizada en Salinas.

La flotilla reemprendió su avance a San Gregorio por el estero de Corea. Y ya próximos al puesto ecautoriano de este nombre, la P-101 procedió a hacer reconocimiento de él, ya que desde sus cercanías se nos había hecho repetidamente fuego. Ya cerca al puesto, la patrullera enfiló sus tiros de cañón y las de su ametralladora, sin que fuesen contestados sus fuegos. Entonces encosté el buque en la orilla y envié al OM Negrini, con dos tripulantes, para que inspeccionaran el lugar. Regresaron informando que



Tanque mares que llegaron al final del conflicto cuyas casetas blindadas servirían para transportar Personal de Desembarco.

no habían hallado vestigios de habitantes. Ante esto, no quedaba sino que reincorporarnos al resto de la flotilla. Y así lo hicimos.

De este modo, al llegar a Pampa Cebollas destaqué a la P103 y P-98 para que cumplieran labor de vigilancia en las bocas norte y este del lago. Con otro cometido, la P-101 y la P-102 continuarían la navegación hasta San Gregorio entrando por el canal Cangrejo. Este canal nos llevaba más directamente a San Gregorio y, además, era plenamente navegable en las horas de alta marea. Si, se tuvo que reducir la velocidad a efectos de llegar en hora de conveniencia.

---

*Nota: El alférez de Fragata D. Norman Vegas Rivera fue hijo del célebre historiador naval, el C. de F. Don Manuel I. Vegas, al iniciarse la guerra, se presentó voluntariamente para dotar la División de patrulleros que se reparaba en el arsenal Naval y tomó el comando del B.A.P "P-102" llevando el buque sin novedad en el viaje a Puerto Pizarro donde se reorganizó la flotilla dándosele el mando del B.A.P. "P-104", embarcación que habia pertenecido a la Compañía "Forestal" y cuyo motor se hallaba en malas condiciones, empeorando después del combate que sostuviera ese buque al mando del Teniente 1ro. Don Rafael Díaz Zumaeta con la patrullera "Machala". El alférez Vegas en vista que su buque permanecería en Puerto Pizarro viajó a pie a Capones presentándoseme y solicitando lo llevara a bordo del B.A.P. "P-101" para poder combatir, y así lo hizo con decisión y valor emulando a su señor padre cuando combatió en la Escuadra Española en la guerra con Marruecos... El destino cegó su vida cuando ostentaba el grado de Capitán de Corbeta.

Habiendo procedido así, al salir del canal Cangrejo tuvimos que cursar una curva muy amplia, tras lo cual avistamos finalmente el pueblo de San Gregorio. Al frente de él hallábase fondeado un balandro.

Nos aproximamos, como íbamos, en columna. Ordené se efectuase la señal con pistola Very, señal que fue contestada desde la dotación del alférez Vegas. Tras estas providencias, ordené se dispararan tres tiros con el cañón de 20 mm. Después de ello, con la bocina intimé rendición incondicional a quienes pudieran hallarse en este sitio objeto de nuestra operación. aprovechando siempre de la bocina les ofrecí a quienes, sin necesidad de más acciones, se rindieran, un trato respetuoso. Procedí así porque cuando irrumpieron nuestros buques en el lugar no me fue difícil detectar la presencia de gente que, pronta y temerosa, procedió a esconderse en el monte, y porque también me había sido posible distinguir tripulantes en la pequeña y cubierta embarcación. Efectivamente, cuando nos habíamos aproximado ya bastante a ésta, de nombre Jambelí, salió a su cubierta un grupo de hombres enarbolando una bandera blanca. Casí simultáneamente, la producción de sucesivos disparos en el monte me llevó a pensar que la fuerza mandada por los alféreces Vega y Bellina había cortado la retirada a los que, ante nuestra presencia, trataron de huir. Efectivamente, a poco empezaron a salir de entre los árboles, en grupos, soldados y civiles ecuatorianos con los brazos en alto; después, con las armas listas a disparar, nuestros hombres. Entonces ordené arriar los chinchorros, y que el teniente Díaz Zumaeta procediese a abordar el balandro y apresase a su tripulación. Por mi parte, en el chinchorro de mi buque y con algunos hombres de mi dotación, me dirigí a la orilla, ordenando a través de la bocina que los soldados y civiles capturados se formaran ordenadamente al frente, en la ribera.

Cuando desembarqué, se me acercaron, animadamente los allféreces Vegas y Bellina. El primero, mirando al conjunto de los capturados me dijo sonriente:
-Don Salvador, los madrugamos; ni la olieron esta vez.
-Felicitaciones por lo logrado de la misión -les dije.

Se procedió a hacer la relación de los prisioneros, tomándoles su nombre, ocupación, domicilio.

Eran, en total, 67 de los cuales 8 pertenecían al ejército; los civiles, en número de 59, todos eran pescadores naturales de la isla Costa Rica y de San Gregorio.

Supe por ellos que el día anterior habían sido embarcados, en tres balandros con motor, las mujeres, los niños y los hombres de edad, con sus perte-

nencias y objetos de valor, en la compañía de los soldados retirados de las guarniciones.

Con todo, juzgué que era necesario hacer inspección del poblado. A más de la gente de mi fuerza, también personalmente participé en la labor de exploración. Portaba fusil, pues esta arma me infundía más seguridad que el revólver. En esto, en una de las viviendas que registraba, escuché, en el entablado de la habitación contigua, un ruido como de pisadas ligeras, como si alguién caminase en puntas de pie...

Salté hacia la puerta; de un empellón la abrí violentamente, y con el fusil listo a disparar grité estentóreo:

-¡¡Manos arriba!!...

Una cabrita -que eso era-, asustada, huyó campo afuera.

En el mismo rato, un fuerte griterío en la orilla en la que se hallaban los prisioneros llamó mi atención.

Me apersoné en el lugar, de inmediato. Llamé al cabo artillero Humberto Moreno y le pedí me explicase lo que ocurría.

Este, con cierto titubeo, me dijo:

-Mi teniente, este civil (omito su nombre) y aquel tripulante (omito también consignar su nombre), que son familiares, han querido matar con sus machetes a estos (señaló a dos) ecuatorianos... Nosotros se los hemos impedido.

Indignado, me dirigí a los agresores increpándoles su conducta.
-Están Uds. bajo mis órdenes -les dije-; como oficial de la Marina que soy, no puedo sino decirles que están bajo mando y en una fuerza civilizada. Actos como el que han querido cometer no son admisibles y, por el contrario, se los castiga...

Los increpados aún se hallaban fuertemente sujetados por varios tripulantes. La cólera que los dominaba era del todo constatable en sus rostros. Habló el de más edad entre ellos:

-Señor -me dijo-, esos perros (señaló al práctico y al cocinero del balandro capturado) se presentaron en mi fundo el 28 de julio del anteaño con el pretexto de sostener un encuentro de fútbol y celebrarlo con un almuerzo... Después nos sorprendieron con armas que llevaban ocultas, nos redujeron y...

No voy a exponer lo que escuché respecto a aquella embozada incursión que concluyera en vejámenes incalificables.

Los demás tabacaleros confirmaron que era cierta la acusación.

Me daba cuenta del estado de ánimo de los agraviados, que tenían ante ellos a los causantes de aquel deshonor familiar. Pero, como oficial de marina, no podía permitir actos de venganza que degradasen mi condición de militar ni menos la imagen de la institución a la que me debía...

-Será elevado un parte y los culpables remitidos con él... Que los juzgue una corte -dije para concluir tan enojoso como incómodo momento.

-¡Lo creía a Ud. más hombre, teniente!... -me dijo con voz de censura y gesto de inconformidad el otro de las víctimas de la ofensa.

Dispuse que dos tripulantes con otros tabacaleros más llevasen el balandro a puerto Pizarro. También ordené el traslado de los prisioneros, bajo la custodia de nuestros efectivos que habían actuado en tierra y que quedaban siempre bajo el mando del alférez Vegas. Los prisioneros debían ir formandos en dos columnas. Al último de ellas hice que fuesen ubicados el práctico y el cocinero culpables de la atrocidad relatada.

Llamándolos aparte, les dije al OM Negrini y al cabo López que, a prudente distancia, sin ser vistos, fuesen detrás de las dos columnas de prisioneros.

-Es posible que los dos últimos de las columnas pretendan, en cualquier momento, huir, aprovechando de que van a la zaga... Si así fuera, por tratarse de prisioneros en fuga, disparen sin ninguna consideración... Después, recién, alcancen la columna.

Quedaba, de este modo, librado a lo que ellos mismos decidieran, el destino de aquellos dos miserables.

Zarparon las patrulleras en misión de hacer reconocimientos en la isla Costa Rica, situada en el océano, a unos doscientos metros al oeste de la punta occidental de la isla Pongal. Hecho el reconocimiento, no hallamos a nadie en aquella isla.

Procedimos entonces a la isla Sombrero, situada en el Pacífico, al norte del extremo de la isla Pongal. Estando acá, escuchamos, nítidos, disparos aislados de fusil hacia el lado de Tembleque... Comprendí de qué se trataba. En alguna forma la justicia había alcanzado a los fascinerosos.



El C. de F. Mariátegui a bordo del B.A.P. "Río Chira" durante el conflicto de la cordillera del Cóndor, 49 años después que marchara la flotilla en 1941.

La isla Sombrero también estaba totalmente desierta; por lo que ordené el regreso a Bellavista a efectos de reunirnos con la P-103 y la P-98.

A Santa Rosa

Llegamos a Bellavista a las 13.00 horas del 31 de julio. Aquí nos enteramos que Santa Rosa había caído en poder de las tropas peruanas y que el jefe del Estado Mayor de la División Ligera pedía que la flotilla de patrulleras contactase con la caballería. Despaché al P-99 a reencontrarse con el alférez Bellina en Payana. La P-101 y la P-102 procedieron a Santa Rosa. Al entrar en Jayanca, la P-102 avistó una canoa ecuatoriana a la que disparó tres tiros, pero ésta, metiéndose en un pequeño canal consiguió perderse de nuestra vista. Continuamos la navegación. A las 13.45 pasamos la cuadra de Pitjaya. A las 14.25, entrando al río Santa Rosa, vimos también cinco canoas, con tripulantes cada una, pero se ocultaron rápidamente en el brazo acuoso. En lo que continuamos, el rio iba estrechándose y mermando sus aguas. Era próximo a las 16.00 horas, es decir, la hora de la máxima baja. Pudimos ver el paso constante de aviones peruanos hacia el norte. A las 18.10 zarpamos, aunque con dificultades, pues constantemente tocábamos fondo.

Cuando eran las 19.00 horas fondeamos en un punto del río, apuntalando los buques en previsión de que las aguas mermaran más, lo que nos podría poner en peligro de escorar.

A las 20.50 zarpamos de nuevo. El río era un infierno de curvas y continuaba estrechándose. Navegando casi a ciegas, a las 22.15 llegamos a Pitay. Al hacer la inspección, hallamos el puesto desierto. Mandé al alférez Castillo, que tenía bajo su mando a la P-98, hacer más reconocimientos aguas arriba. La noche estaba muy oscura y escuchamos fuego de fusilería. Por ser muy aventurado continuar en estas condiciones dí orden que la P-98 regresase a unirse a la P-101. buscamos un lugar en donde fondear y pasar la noche. Me preocupaba comunicarme por radio con Flopa, a efectos de que se diese a saber a la guarnición peruana de nuestro próximo arribo a Santa Rosa.

Llegada a Santa Rosa

Empezó el día 1ro. de agosto con la flotilla fondeada en una de las tantas vueltas del río Santa Rosa. Nuestros prácticos no conocían la zona; tampoco teníamos cartas. Esta fue una de las misiones que cumplimos recordando lo que alguna vez nos contara nuestro recordado Capitán de Navío Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval, cuando en la guerra de la independencia de Cuba se produjo un Mensaje para García. Sólo así: "Lleve esto a García". Y el mensajero de la anécdota que salió, sin preguntar a dónde debía ir, ni quién era Garcia... Pero salió llevando el mensaje. Así habíamos llegado nosotros a Santa Rosa.

Las horas en la oscuridad se hacían largas. La merma de aguas en la hora de baja marea nos obligó a poner puntales. Aparte esto, recordando lo ocurrido en Pitajaya, me intranquilizaba la idea de que las fuerzas de tierra ignorasen de la misión asignada a la flotilla de patrulleras... y nos diesen una recepción a balazos.

Fue amaneciendo y las aguas volvieron a represarse con la pleamar, de modo que, cuando lo juzgamos oportuno, zarpamos. Eran las 08.00 y, durante un buen trecho, seguimos el curso sinuoso del río. La mayor parte de la navegación la hicimos raspando las quillas.

A las 09.10 llegamos al lugar denominado El Puerto, situado a diez minutos, en automóvil, de la ciudad, Santa Rosa. Inmediato a El Puerto había un puente de hierro. No se veía a nadie en las proximidades. Envié un tripulante con la orden de extender nuestro reconocimiento. Tampoco él encontró nada de valor en cuanto nos interesaba saber. Pero al poco rato aparecieron dos paisanos ecuatorianos. Por ellos supimos que, efectiva-

mente, las tropas peruanas habían entrado a la ciudad. Con este dato comisioné a uno de los ecuatorianos a efectos de que noticiase a un oficial respecto a la llegada de las patrulleras; en tanto se realizase esta comisión, retuve al otro ecuatoriano en rehenes.

A los 20 minutos se presentó un suboficial de aviación, guiado por el civil ecuatoriano. Recién pude saber en detalle del hecho de la toma de Santa Rosa. Le agradecí al sub-oficial sus informes y, por mi parte, le pedí que informara al jefe de la plaza de nuestro arribo.

Pocos minutos después se presentó el Comandante López, en representación del jefe de la plaza. Le informé de nuestra misión. Tras ello, nos despedimos.

Como me interesaba saber de las acciones a efectuarse por la fuerza bajo mi mando, me dirigí a la ciudad en horas de la tarde. Resultaba impresionante ver, como en el caso de Santa Rosa, una ciudad abandonada por sus habitantes. En su desesperación por salir, la población había procurado llevarse cuanto les fuera posible de sus pertenencias; después el populacho no había podido sustraerse a los hechos de saqueo a las tiendas y las casas. Aparte esto, era de verse en las calles, dejados en abandono, diversos componentes de equipos militares, instrumentos musicales de bandas de música, objetos de hospitales de campaña, 12 cañones en perfecto estado, ametralladoras, fusiles, cascos de acero, hasta el pabellón de un cuerpo militar...

Y un hecho verdaderamente increíble: el día 29 de julio, dos oficiales con diez hombres de una patrulla de reconocimiento peruana, al no haber encontrado, en sus acciones de reconocimiento previo, ninguna forma de resistencia, había penetrado en la ciudad... Y aquello insólito: la población, en la creencia de que todo un ejército venía atrás, no había atinado sino a huir despavorida.

Me afectaba -no pude decirlo antes- una atroz disentería. Ante tanto local público abierto y abandonado, busqué hallar una botica. La hallé y, en ella, de acuerdo a mi interés, felizmente, algunas botellas con el sugestivo rótulo: "Vino Antidesintérico". Indicaba como dosis una cucharda cada cuatro horas; pero, dado mi malestar, y las horribles exigencias desde días atrás, tomé casi un cuarto de botella. El resultado y consecuencias serían extremados; me paró toda operación, de modo absoluto, por cuatro días... Como no había nadie con quien tratar, al salir dejé en el establecimiento, en lugar del todo visible, un vale.

En el campo de aviación, en las afueras, se veía tres aviones peruanos. Pude entrevistarme y charlar con dos de los pilotos, los capitanes Ordoñez

y Siles, por quienes llegué a saber que Puerto Bolívar había sido tomado por nuestras fuerzas paracaidistas después del bombardeo que sobre él efectuara la escuadra; también, que Arenillas y Machala habían caído en poder de las fuerzas peruanas. La primera, tomada por el ejército, y Machala, después de ser bombardeada por la aviación, por tropas aerotransportadas, también del ejército, operación llevada a cabo por el teniente coronel CAP César Alvarez, jefe de las fuerzas de aviación del Agrupamiento Norte.

Un hecho de patriotismo que no puedo dejar de referir. En la casa contigua al Cuartel, en el corazón de la ciudad, se produjo, a las 06.00 más o menos, un incendio. Por comentarios en ese sentido, que circuló en Santa Rosa, parece que el propietario del inmueble del que se propalaron las llamas había resuelto, con toda intención, sacrificar su propiedad en la idea de que el incendio al propalarse al Cuartel destruyera también la gran cantidad de municiones almacenadas en esa dependencia militar. Lamento no haber llegado a saber el nombre de ese patriota. Nuestra tropa, dirigida para contrarrestar el avance del fuego, consiguió, dinamitando un predio aledaño, evitar que el siniestro afectase en su proyección a la Iglesia Catedral y la Municipalidad.

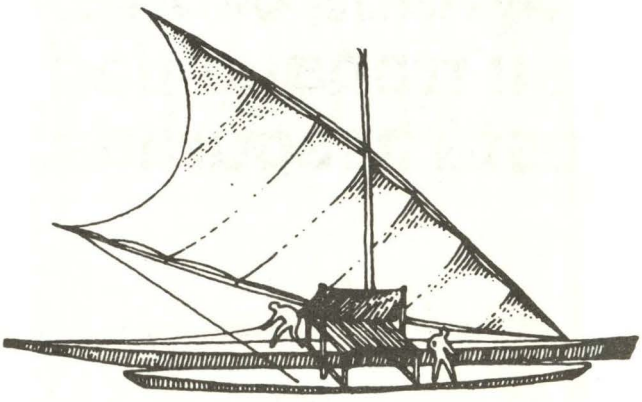
En la tarde me entrevisté con el Comandante Dr. Carlos Miñano Mendocilla, jefe del Batallón de Infantería No. 5, figura de destacada actuación en la Campaña. Me preguntó si podría evacuar en las patrulleras los materiales de guerra capturados. Le contesté afirmativamente. Entonces ordenó se actuase lo concerniente. Así, más tarde, recibí la orden de Flopa para transportarlo.

A las 22.00 llegaron al lugar de la orilla en donde se hallaban atracadas las patrulleras tres camiones con 180 cajones de municiones de fusil cuya entrega la hizo el capitán Carbajal.

Al día siguiente, sábado 2 de agosto, cuando eran las 08.00, se empezó a embarcar los cajones. Zarpamos al promediar la marea alta, a las 10.00 horas. La nevegación, dada la carga que llevábamos, era delicada; pero nos preocupaba ya menos, pues ahora, íbamos de día y nos era posible ver las curvas y apreciar los bajos. Con todo, el marinero Yugra no dejaba de sondear en todo momento

Como la alimentación no era buena, y se dormía muy poco y mal, y, además, tenía que trabajarse todo el día, pude conseguir en la ciudad, Santa Rosa, dos latas de Aceite de Bacalao. Conocido era su desagradable sabor, pero en atención a sus virtudes de tonificante dispuse que las tripulaciones, en cubierta y en formación, recibieron diariamente, en las mañanas, una cucharada de este reconstituyente.

A las 14.00 horas llegamos a El Salto. Allí ya nos esperaba el comandante de la Torre Ugarte. Se le dió parte y entregamos, igualmente, los dos prisioneros que llevábamos.



**Si algo ocurre,
Ud. y sus bienes
están
asegurados.
Si nada ocurre,
su tranquilidad
está asegurada.**



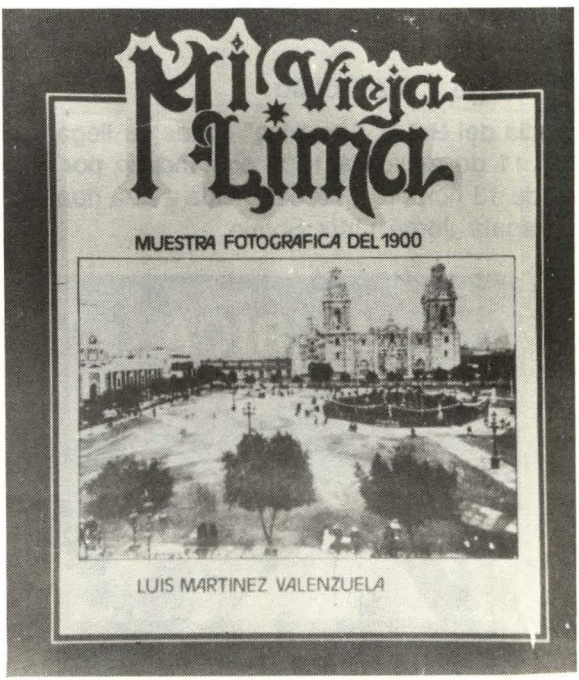
LIBROS Y REVISTAS

Sección bibliográfica.

Mi Vieja Lima

(Album fotográfico de 1,900)

Luis Martínez Valenzuela



Este álbum fotográfico constituye valioso testimonio del florecimiento arquitectónico de la ciudad Capital de los años 1,900, imágenes captadas por extraordinarios maestros de la fotografía como lo son Pedro Emilio Garreaud, Adolfo Dubreil, Eugenne Courret, Felipe Goyzueta, Luis Ugarte, los hermanos Avilés y Carlos Rengifo.

Fotografías de la residencia de Pizarro, Municipalidad, iglesias, Casa de Osambela, Casona de San Marcos, teatros, penitenciaría, plaza de toros, paseos, alamedas, piletas, balcones, calles, calesas y automóviles cobran vida en este pulcro libro destinado fundamentalmente a la juventud, procurando animar su espíritu peruanista, encauzándolo a tareas de estudio, investigación y valoración del patrimonio artístico y arquitectónico de Lima antigua.

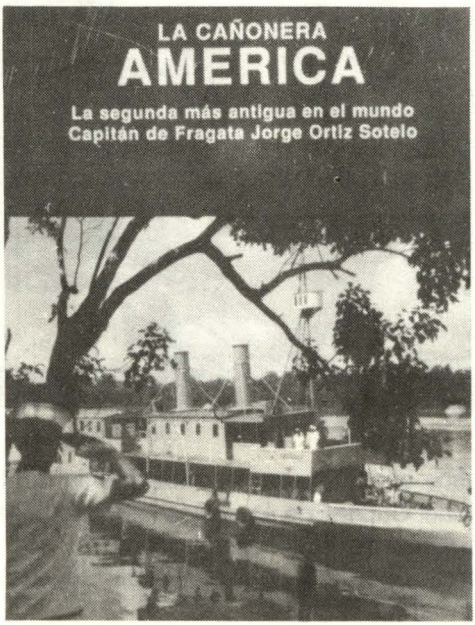
"La documentación fotográfica antigua sobre la ciudad -señala en el prólogo Federico Kauffmann Doig- como la que recoge este álbum, estimularán la nostalgia por el pasado limeño", en efecto estas reproducciones de los clásicos negativos de vidrio utilizados a fines del siglo pasado ameritan su inmenso valor testimonial, que el laureado fotógrafo nacional Luis Martínez recoge acertadamente.

La Cañonera América

(Lima, 1989)

Jorge Ortiz Sotelo

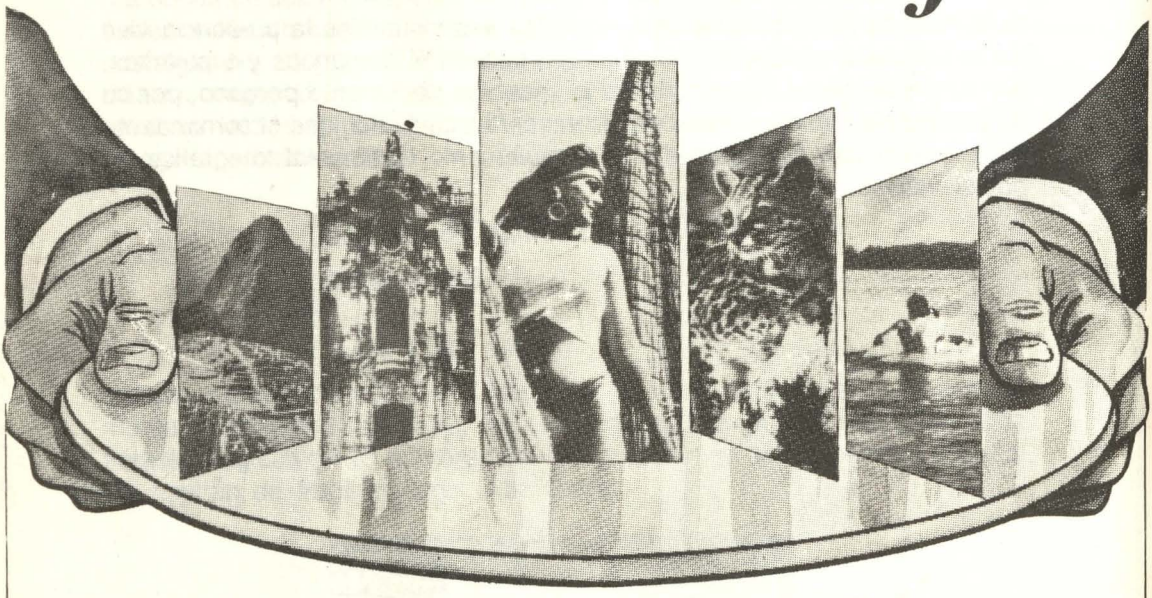
Imagen y presencia del B.A.P. "América" desde su llegada al Perú (propiamente Iquitos) el 11 de mayo de 1905 comandado por M. Hiking con una dotación inglesa de 13 hombres, ha dado vida a una nueva entrega editorial del capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo.



La permanente tarea investigatoria asumida por el comandante Ortiz, posibilitan como en el caso presente, establecer juicios valorativos como el que señala en el presente libro, respecto a que el Perú posee alguno de los buques más antiguos en el mundo. En efecto, los vapores lacustres "Yaravi" y "Puno" construidos en 1862 y 1871, respectivamente, ocupan el cuarto y quinto lugar en su categoría; y en lo concerniente a cañoneras, el B.A.P. "América" es la segunda más antigua del mundo antecedida por la británica Demon 1883.

Este libro de 82 páginas asume en todas sus instancias la presencia viva de la cañonera "América", viva por sus sucesivos comandos y tripulantes, por su presencia en el corazón de los pueblos del Oriente peruano, por su rol protagónico en el contexto del acontecer institucional, que el comandante Ortiz devela con acuciosidad y el complemento testimonial fotográfico de por sí valioso.

¡Con Faucett el Perú en bandeja!



¡Todo incluido a precios bajísimos: pasaje, estadía, traslados, paseos, excursiones y la mejor atención!

Sólo tienes que escoger el lugar del Perú que quieres conocer y Faucett te lleva.

Sí, Faucett ha creado junto con las agencias mayoristas: Mundo Color, Mundos, Pentagrama, People Tours y Sky International, los mejores y más completos paquetes turísticos al interior del país. Ahora tú también puedes conocer el Perú con gente que es peruana como tú.

Consulta en tu agencia de viaje preferida o en Faucett.

Visita también nuestros atractivos turísticos en el Norte: Punta Sal, Puerto Azul, Las Pocitas y Cabo Blanco.

Faucett Perú

Peruanos como tú.

Mundo color

MUNDOS

Programas Turístico. PENTAGRAMA

PEOPLE TOURS

SKY INTERNATIONAL S.A.

INTERCOM/SOCIEDAD WORLDWIDE

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:

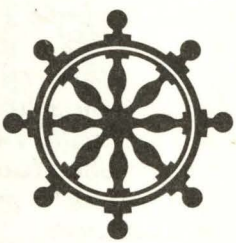
  Gorshkov S. Las fuerzas navales. Su historia y su presente. Moscú, Editorial Progreso, 1976.

  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




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, pués, necesariamente con los criterios e ideas de quienes son los autores.

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

DIRECTOR: Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado;
SUB DIRECTOR: Capitán de Fragata Manuel Coello Montezuma; EDICION:, Capitán de Corbeta Roberto Baiarezo Cerdeña; CORRECCION: Carlos Zúñiga Segura; DIAGRAMACION: T2, Gra. Elmer Córdova P.; FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch.; DIBUJO: Carmen Soto D. T.U.; PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra Vidarte; DISTRIBUCION Y ARCHIVO: T3 Mauricio Sega.

MUSEO NAVAL DE MADRID
Biblioteca

Revista de Marina

AÑO 82 Nº 2
SETIEMBRE - OCTUBRE 1989

ISSN 1012 8247

CONTENIDO

EDITORIAL 131

Miguel Grau, idea y fuerza espiritual trascendente
Contralmirante AP. Raúl Parra Maza 135

Los límites del crecimiento
Capitán de Navío Armando Echeandía Luna 139

La América Latina en la Cuenca del Pacífico
Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 147

Algunas reflexiones sobre aspectos poco conocidos del Almirante Miguel Grau, Conferencia sustentada en la Sociedad Cultural "Insula" con motivo del 8 de Octubre
Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado 157

El Ultimo Zarpe...
H.G. Cárdenas Mandujano 173

La Guerra (I parte)
Capitán de Navío Roger Loret de Mola P. 183

La legendaria cañonera "América" primer museo fluvial
Teniente Segundo Jorge Cayro Cruz 193

Liderazgo necesidad vital
Capitán de Navío Luis Mellet Castillo 203

La Marina, El Héroe, Nuestra Misión
Discurso en la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia 8 de Octubre 1989
Contralmirante AP. Jorge Hesse Ramírez 209

El Congreso Nacional y la guerra de 1879
Manuel Zanutelli Rosas 217

La colección fotográfica del Museo Naval
Flor Cosio 225

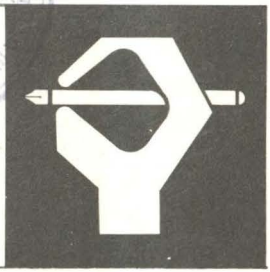
"El primer peruano que pisó la cubierta del "Huáscar" cautivo"
Luis Alberto Santoalla García 237

Lo que me contó mi abuelo
Carlos F. Beleván Mesinas y L. de L. 241

Octubre somos nosotros
Carlos Zúñiga Segura 243

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Cap. F. Julio I. Elías M.

EDITORIAL



8 de Octubre en el Perú de hoy, 1989
8 de Octubre en la Marina, siempre

Cayó en domingo, día de guardar.

Recordó a los peruanos que era día de Grau y de los héroes del "Huáscar". Concitó la atención de la ciudadanía. En los niños y jóvenes el asunto no fue sólo homenaje del domingo, para ellos, en la escuelita y el colegio había sido una semana distinta. Distinta en derredor de los hombres y los hechos del mar, protagonistas inmensos, dignos del escenario de sus obras.

Grau a través de cuadros y fotografías se muestra siempre familiar. Infaltable. Presente en el hogar y la escuela como lo son los padres y los maestros. Muchos profesores, ora de historia, literatura, educación cívica, arte, hallan siempre razón válida para introducir a Grau en el tema. Simplifica. Tiende con facilidad puentes. Une. A muchos nos ocurrió de muy niños confundir a Grau con los símbolos de la patria. Los próceres de la independencia se nos antojaban como poca cosa al lado del gran capitán de Angamos. La bandera del "Huáscar", la de la "Unión", la de la "Independencia", fueron siempre en nuestros corazones de niños, como Grau hecho rojo y blanco. Lamentablemente una vieja práctica de la enseñanza peruana en lo que atañe especialmente al curso de historia del Perú, es el oropel. La blonda que adorna el vestido, el relumbrón y no la luz. Grau es una lección redonda. Luz-génesis naciendo en un medio que no parecía propiciar grandezas. Luz-creciente, cobrando energía tomada de sí mismo, obligado, exigido, superando circunstancias dificilísimas. Luz-cenital, irradiando a sus contemporáneos y prendida de pronto, para siempre, en el cielo de su patria, en el cielo de América, en el cielo del mundo, en el universo.

Unos dicen que Grau nació genio y que el genio no tiene explicación. Aquella genialidad habría inclinado a Miguel Grau a asumir, a la increíble edad de ocho años, obligaciones de mayores. De hecho las asumió y cumplió con largueza su propósito. Pero, ésta parece una explicación cómoda. Definitivamente el

caso Grau es una lección extraordinaria. Una historia simple de un niño desposeído, sin calor maternal, tercero de cuatro hermanos con quienes muy poco alternó. Un niño pobre en el Perú de 1840, anhelante de amar y de jugar con niños de su edad; nada de lo uno, algo de lo otro. A los ocho años y después a los nueve se embarcaría, primero en el bergantín "Tescua", después en la goleta "Florita". Diez años continuados de arduas labores en el mar harían de él un niño posiblemente huraño, sin ninguna experiencia escolar, pero aprendiendo la vida en su más directa instancia: la de ganársela día a día trabajando, navegando, seguro de hoy pero incierto del mañana. Alegre niño en un barco de rudos tripulantes, reemplazantes de su lejana familia pero advertido de que siendo éste el último viaje, deberá tomar plaza en otro barco, con otro capitán, con otro contramaestre, con otros marineros, y debieron asaltarlo justificados temores. ¿No será muy rudo el capitán? ¿Me querrá el cocinero? ¿Dormiré en litera o en coy (hamaca)? ¿Navegaremos muy arriba en zonas de tormentas? ¿Por cuánto tiempo me engancharán? ¿Hablarán mi idioma? ¿Me tocará uno de esos barcos que llevan a América chinos o negros que se mueren en el camino? ¿Iré ahora a Paita o al Callao? ¿Cómo estará Ana? ¿Cómo estarán Dolores y Enrique? ¿Volverán a exigirme libreta de mi último barco?.

Muchas naves mercantes fueron testigos de su temprana vocación. Desde sus cubiertas, flechastes, mástiles y cofas divisó el joven grumete las islas del Pacífico y conoció las exóticas nativas de las Sandwich, hoy Hawaii. Arribó a costas de Europa y tornó al Océano Pacífico recorriendo sus márgenes oriental y occidental, Hong Kong, Singapur, Macao, San Francisco...

¿Quiénes fueron los preceptores de Grau? ¿Qué personas sustituyeron a sus padres y hermanos en el afecto, en el consuelo, en las alegrías? ¿Lloraría en silencio al socaire de alguna oscura bodega? No hay respuesta con nombre propio para estas preguntas. Pero a todas éstas y muchas más debemos responder que sí. Que sí tuvo la suerte (discúlpese el término) de encontrar en su camino en un medio en donde enseñoreaban tahures y malandrines, ex presidiarios y fugitivos de la ley, hombres rudos que ganados, posiblemente por la tierna edad del insólito tripulante, tomaron partido por él, se apiadaron de su soledad y dibujaron en su rostro serio una sonrisa al entregarle, tal vez en su cumpleaños, algún juguete de madera trabajado con cuchillo por algún hosco contramaestre.

Raudos, ¿o muy lentos?, pasarían los años antes que el joven Grau se afincara en Lima en el año 1853. En un documento manuscrito, que conserva el Museo Naval del Perú, Grau testimoniará los buques en que sirvió y los lugares que conoció. Conmueve la simpleza de su testimonio.

Ingresará a la Armada y rápidamente, será un oficial notable. Su andamiaje moral, su rápida percepción del problema personal ajeno y su afán de solucionarlo le darán frente a sus subordinados un sitio singular, de afecto al

que se aunará el reconocimiento al profesional enterado y valeroso. Al jefe que tiene siempre en consideración el bien común y desecha el interés personal.

Veintiséis años transcurrirán entre Grau guardiamarina y Grau héroe universal. Al período del oficial naval aparejará Grau quehaceres de marino mercante, de parlamentario, de rebelde; de adalid de causas justas. De revolucionario también, negando, especialmente en 1872, la usurpación. Familiarmente será ejemplar y alcanzará en el cariño de los suyos y sus allegados cumbres semejantes a las que conquista en la estima de sus conciudadanos.

Estallada la guerra de 1879, se convertirá, como veterano de Abtao, en hombre fundamental frente al enemigo. Temprano, antes de una semana de zarpar del Callao ha hundido ya a la corbeta chilena "Esmeralda". Más tarde, el 2 de junio de 1879, confirmará su fama de hombre generoso y caballero excepcional al escribir a la viuda del capitán Arturo Prat una carta que figura, íntegra y firmada, en el monumento que Chile ha erigido a su máximo héroe naval en Santiago.

Múltiples manifestaciones de aprecio, de espontánea admiración y cariño recibirá el comandante Grau, especialmente entre el 7 de junio de 1879 y el 6 de julio del mismo año en que el monitor "Huáscar" ha vuelto al Callao para trabajos de dique.

El 6 de julio, de la calle Lescano número 22, hogar de los Grau, saldrá el comandante del "Huáscar" para no volver jamás. Cruzará hacia la derecha pasando por la iglesia de La Merced y desde la estación San Juan de Dios (hoy plaza San Martín) viajará al puerto del Callao. En el Muelle de Guerra, que hoy existe y se conserva exactamente igual como lo vio, Grau abordará la falúa de doce remeros que ha de conducirlo a su buque. Casi de inmediato el "Huáscar" levará el ancla para navegar hasta Arica, donde fondeará. Incursionará el monitor el 10 de julio en Iquique y esa madrugada perdonará la vida al transporte chileno "Matías Cousiño". El segundo capítulo en el ciclo vital del monitor " "Huáscar" se ha abierto y culminará, rútilo, el 8 de octubre frente a Mejillones en cercanías de la Punta Angamos. Muerto el comandante y los oficiales que lo sucedieron, se alzará ahora ya, eterna, una de las más hermosas lecciones de la historia del Perú y de la historia del mar.

Lección maravillosa ésta de Grau, vida que no sólo enseña y muestra hechos heroicos sino que, esencialmente, forma a los niños y a los jóvenes, preparándolos para ser peruanos dignos de su memoria.

Un niño pobre en el Perú de 1840. Lejano ya en ciento cincuenta años, pero que ha dejado dentro de un millón de enseñanzas, una fundamental: la de remontar la adversidad hasta llegar a ser el peruano más importante de nuestra historia.



Miguel Grau, idea y fuerza espiritual trascendente

Contralmirante AP Raúl Parra Maza

Señores:

El tema que ahora considero oportuno desarrollar por la coyuntura de inestabilidad política, económica y de violencia viviente en nuestro país está relacionado con la personalidad de un hombre valeroso por sus virtudes personales y profesionales desplegadas durante toda su vida y por la heroica entrega de su vida misma por la causa del Perú, legándonos con todo ello uno de los ejemplos de peruanidad más elocuente para todos y cada uno de los integrantes de nuestra nación, responsables del desarrollo y la defensa nacional. Me refiero a Miguel Grau Seminario, el hombre caballeroso y Gran Almirante del Perú, el elegido para dotarnos de orgullo imperecedero.

El testimonio de su vida y su muerte ha sido y será tarea de historiadores y escritores que con verdadero brillo harán trascender todas sus actividades de niño y de adulto y también de civil y hombre de mar y esa tarea así desarrollada ha de representar uno de los tesoros preciados para el Perú pues alrededor de él, con admiración y respeto siempre se podrá desplegar conceptos, ideas y referencias que son válidas para nuestra época y nuestra realidad actual.

Dentro de todo lo notable de sus cualidades y de sus vicisitudes, él siempre pensó que el Perú estaba por encima de los intereses de cualquier índole, tanto personales o de grupo y así forjó paso a paso sus principios y sus creencias defendiendo la Constitución y el sistema democrático y al mismo tiempo fue conformando sus propias raíces alrededor de una familia sólida y de gran sentimiento donde enfatizó con mucho amor y responsabilidad los deberes para con su esposa y sus hijos.

Es aquí que en todos los actos de su vida practicó el respeto por los demás y la costumbre de tratar de prever todo lo que pudiera obligarle tener que actuar a la defensiva de los hechos consumados, además, conocedor de la idiosincracia nacional, su comportamiento siempre evidenció gran espiritualidad y humanidad incluso para con sus adversarios vencidos, consolidando así una personalidad definida y fortaleza de carácter contra las injusticias e improvisaciones. Estas cualidades son las que tal vez hayan forjado más el valor, espíritu de sacrificio y decisión de aceptar los retos y riesgos de una guerra en el mar con desventaja material e imprevisión estratégica.

Como político, fue elegido Diputado por Paita y se integró al Congreso Nacional en las Legislaturas de los años 1876, 77 y 78 formando parte de la Comisión de Marina; dentro de sus destacadas iniciativas, las más importantes fueron la de proponer reorganizar el Ministerio de Guerra y Marina y plantear su honda preocupación por el poderío naval de Chile y de los aprestos bélicos de las fuerzas militares de ese país.

Miguel Grau tuvo siempre una profunda vocación por el mar y es así que toda su capacidad profesional la puso al servicio de la Marina de Guerra del Perú con muchos años de fructífera labor, peleando en Abtao, en 1866, por la libertad de América y al estallar la Guerra del Pacífico, al mando de su legendario monitor Huáscar, realizó la singular hazaña bélica frente a adversarios con fuerzas navales muy superiores. El resultado doloroso fue a la vez aleccionador, porque sus consecuencias enseñaron que la desunión interna y la crisis económica alientan el derrotismo masivo al actuar a la defensiva; Grau luchó contra todo esto y brindó su vida por el Honor del Perú.

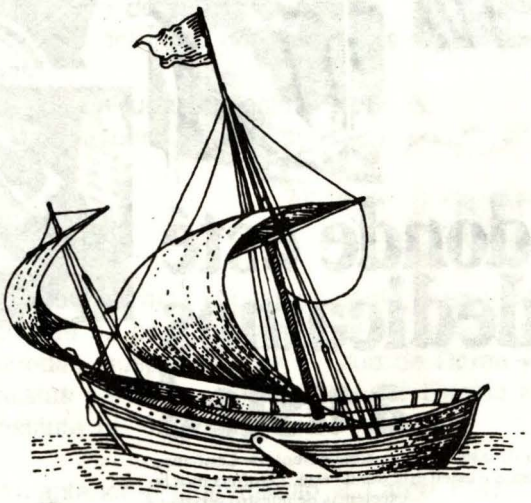
Su accionar victorioso duró más que los designios marcados por los desequilibrios de poder que le significaron sólo debilidad material pero que superó hasta su muerte con destreza, espíritu de lucha, iniciativa y valor, pues la flota enemiga, con órdenes precisas de dar caza al monitor Huáscar, le tendió con éxito una emboscada en las aguas de Punta Angamos, lugar donde el 08 de octubre de 1879 se batió heroicamente y se inmoló para el Perú de siempre. Luego de la muerte de Grau sus oficiales se sucedieron uno a uno en el mando del Huáscar para proseguir la lucha hasta sucumbir.

Señores:

Miguel Grau, el héroe máximo del Perú y de la Marina de Guerra, trasciende el tiempo por su mensaje legado a todos los peruanos de ayer, de hoy y de siempre; admirado por su proeza y ejemplar acción en todo el mundo, trascendió fronteras y por su comportamiento espiritual y humano para con los vencidos, quedó grabado para la posteridad su apelativo de "EL CABALLERO DE LOS MARES".

El Perú lo recuerda y mantiene latente su figura con el título de GRAN ALMIRANTE DEL PERU, con todos los honores y la gloria que supo alcanzar, denominando además al mar territorial peruano MAR DE GRAU.

Peruanos, brindemos por siempre honor y gloria a Grau. Sigamos su ejemplo; el Perú lo necesita y exige.












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

Los límites del crecimiento

Capitán de Navío Armando Echeandía Luna

- "Dime, por favor, ¿para dónde debo ir?"
- "Eso depende mucho del lugar donde quieras ir", respondió el gato
- "No quiero ir a ningún lugar específico", dijo Alicia
- "Entonces no importa para donde vayas", respondió el gato.

Alicia en el País de las Maravillas
Lewis E. Carroll

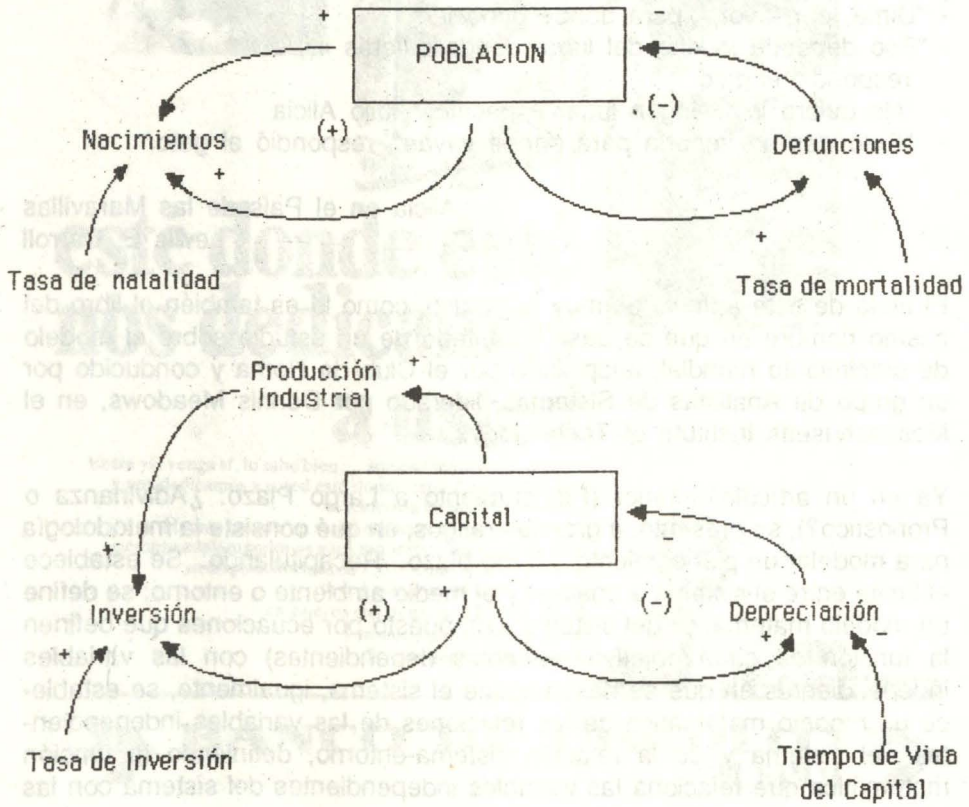
El título de este artículo es muy sugestivo, como lo es también el libro del mismo nombre en que se basa, resultado de un estudio sobre el modelo de crecimiento mundial, auspiciado por el Club de Roma y conducido por un grupo de Analistas de Sistemas, liderado por Dennis Meadows, en el Massachusetts Institute of Technology.

Ya en un artículo anterior (Planeamiento a Largo Plazo: ¿Adivinanza o Pronóstico?), se presentó, a grandes rasgos, en qué consiste la metodología para modelar un planeamiento a largo plazo. Recapitulando: Se establece el límite entre el sistema a analizar y el medio ambiente o entorno; se define un modelo matemático del sistema, compuesto por ecuaciones que definen la función de cada objetivo (variables dependientes) con las variables independientes en que se descompone el sistema, igualmente, se establece un modelo matemático de las relaciones de las variables independientes del sistema y de la relación sistema-entorno, definiendo la función matemática que relaciona las variables independientes del sistema con las variables independientes del entorno.

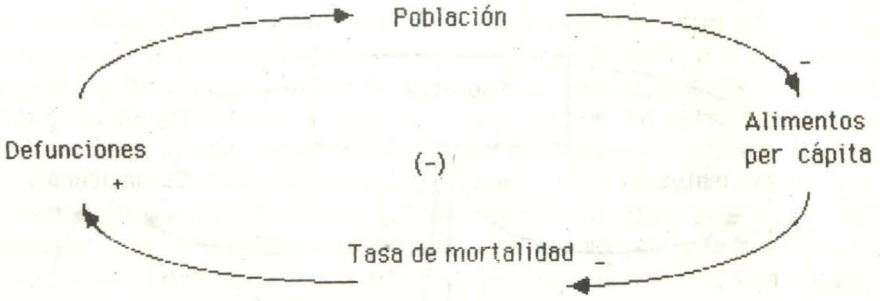
Finalmente, se dijo el entorno es modelado mediante el establecimiento de escenarios político-socio-económicos con los cuales se pueden hacer pronósticos.

La técnica empleada en el desarrollo de estas relaciones matemáticas se conoce como Dinámica de Sistemas y me interesó mucho leer acerca del modelo de desarrollo mundial presentado por Dennis Meadows. En este trabajo se analiza el comportamiento del sistema población-capital en escala muy agregada, de forma de hacerlo transparente a problemas derivados de situaciones coyunturales, tales como inflación, tipos de Gobiernos y otros que tanto preocupan a los que realizan Planeamiento Estratégico al Mediano Plazo.

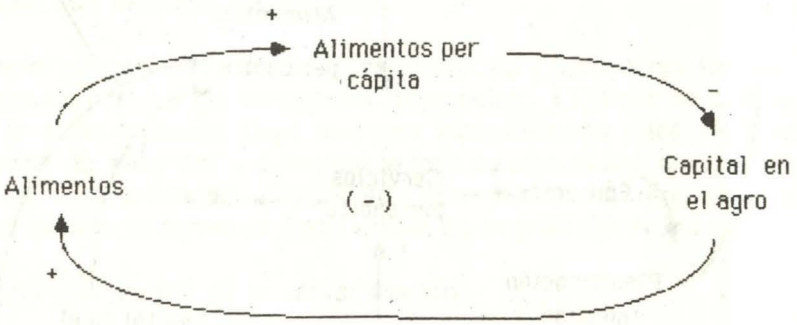
El modelo utiliza las relaciones básicas entre habitantes, alimentos, inversión, depreciación, recursos y producción, trabajándolos en un horizonte de tiempo bastante amplios. En este modelo, se reconocen dos circuitos claves de retroalimentación (feedback loops): el de población y el de capital.



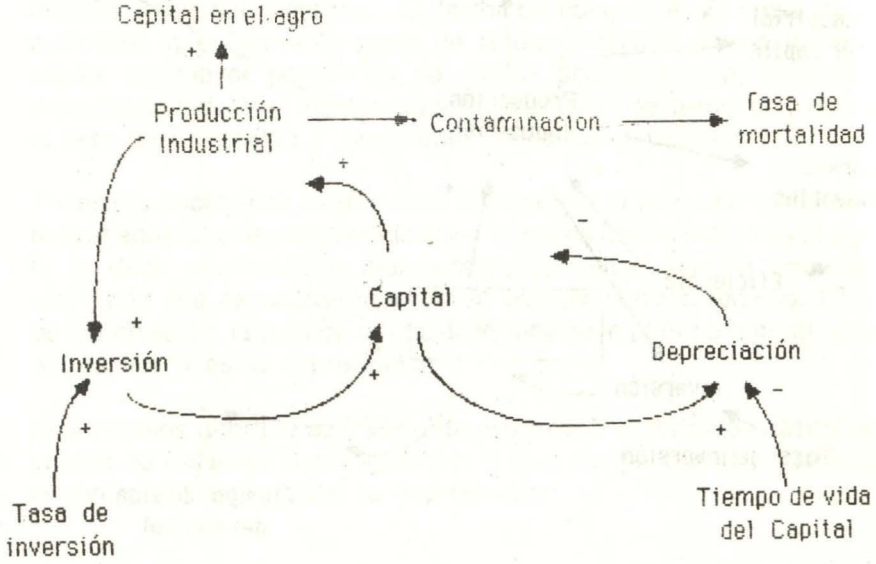
A su vez, la población se relaciona con los alimentos de acuerdo al siguiente diagrama causal:



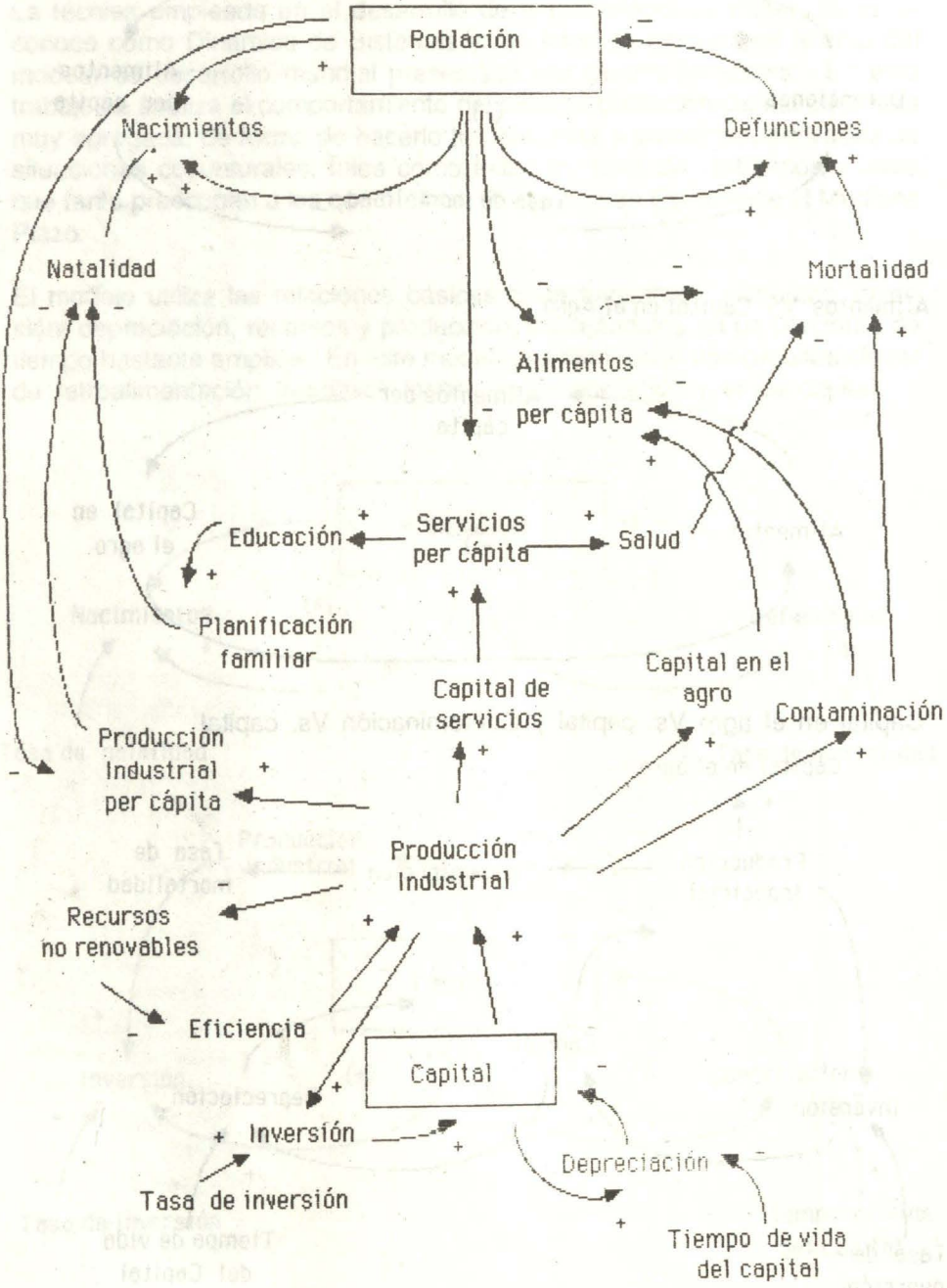
Alimentos VS Capital en el Agro



Capital en el agro Vs. capital y Contaminación Vs. capital



Podemos, de esta forma, establecer los diagramas causales (causa-efecto) de todas las variables dependientes, hasta, finalmente, relacionar Población y capital:



Escenario Base:

Un aumento sostenido en la producción industrial trae consigo un aumento en los alimentos per cápita al dedicar más capital al agro; por otro lado, aumento en la contaminación, aumento en la población por descenso de la tasa de mortalidad y caída en los recursos no renovables. Este crecimiento industrial agota rápidamente los recursos no renovables, lo que obliga a dedicar más capital para obtener estos recursos, lo que a su vez, deja menos capital disponible para el futuro. Esta situación lleva a que la inversión no pueda compensar a la depredación y disminuye la producción industrial y, junto con ella, los alimentos per cápita por la falta de insumos industriales. La población, sin embargo, continúa durante un tiempo debido al retraso, producto de la estructura de edades, hasta que el incremento en la tasa de mortalidad la obliga a ceder.

Escenario con recursos aumentados:

Consideremos que la tecnología logra desarrollar y aprovechar los recursos de forma de duplicar las existencias disponibles. El factor de colapso es ahora la contaminación, cuyo aumento indiscriminado hace disminuir la producción de alimentos y aumentar la tasa de mortalidad, ambos factores negativos a la población: finalmente, los recursos no renovables caen también debido al consumo exponencial de la producción industrial.

Escenario con control de la contaminación:

Al escenario anterior de recursos duplicados, añadimos ahora medidas para reducir, mediante tecnología y capital, la contaminación por unidad de producción industrial y agraria. El factor de colapso es el límite de la tierra cultivable, que motiva la caída de la disponibilidad de los alimentos per cápita, un mayor porcentaje de capital dedicado al agro, caída en la producción industrial, menor disponibilidad aun de alimentos, aumento de la tasa de mortalidad y, finalmente, caída de la población.

Todos los escenarios examinados (incluyendo el de aumento de la productividad agraria) colapsan debido a los llamados frenos naturales al crecimiento; es decir, un circuito de realimentación positiva crece en forma exponencial hasta que es neutralizado por la disminución del recurso. En el caso de la población, la tasa de mortalidad constituye el freno natural, en el caso del capital lo es la depreciación.

Examinemos ahora la aplicación de dos frenos deliberados: disminución de la tasa de natalidad hasta igualar a la tasa de mortalidad y disminución de la inversión hasta igualar la depreciación.

Un primer efecto sería que la producción industrial disminuya su régimen de crecimiento, los alimentos aumentan aunque a un régimen menor, la población se estabiliza, y con ella, se estabiliza la demanda de bienes alimentos y servicios y los recursos no renovables disminuyen su régimen de proveer sustitutos. Indudablemente, la limitación del crecimiento industrial poblacional debe retrasarse respecto a la limitación del crecimiento poblacional para compensar el rezago natural del crecimiento poblacional y, al mismo tiempo, permitir un aumento en el nivel de vida antes de estabilizar la producción de bienes y servicios. El factor de equilibrio más inmediato o freno deliberado debe ser, pues, el de disminuir la tasa de natalidad acercándola a la tasa de mortalidad y, tal como se presenta en el diagrama causal, el medio más efectivo consiste en aumentar el nivel de educación que permita acceder a una planificación familiar acorde con los principios morales de nuestra cultura.

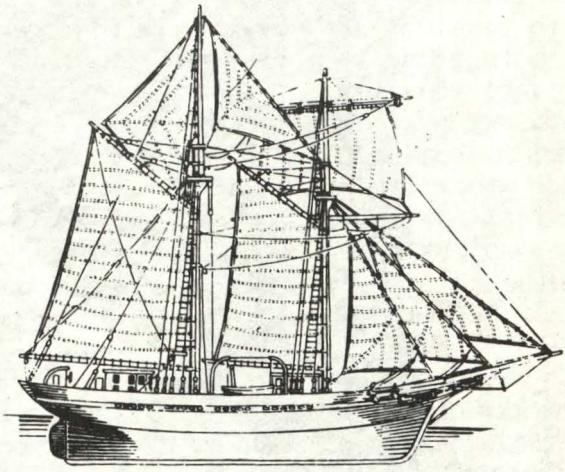
En la otra forma de encarar el problema y según el informe de Meadows, la aceptación de los límites del crecimiento impuestos por la naturaleza misma no exige mayor esfuerzo para permitir que las cosas sigan su curso y esperar a ver qué sucede. Creo que muchos países del llamado Tercer Mundo han optado por este ver qué sucede. ¿Ver qué sucede?. Permítanme hacer un pronóstico.

De continuar la tasa de crecimiento neto de la población en nuestro país como hasta ahora (3.1%), duplicaremos la población actual en 23 años, lo que implica una demanda semejante en alimentos y servicios; por otro lado, la falta de inversión actual, traerá como consecuencia una caída en la producción industrial que, aparte de elevar los precios, traerá como consecuencia una mayor degradación de servicios, lo que a su vez aumentará aún más la tasa de mortalidad. Lamentablemente, esto no sucede de pronto: primero se produce una retracción en la oferta de alimentos y servicios, luego se elevan los precios, sube el desempleo, aumenta la desnutrición, se incrementa la tasa de morbilidad y luego sube la tasa de mortalidad, el freno natural (y doloroso) de la naturaleza.

La época del hijo con el pan bajo el brazo ya pasó; asimismo, aquello de que el Perú es un país despoblado, que ya hemos salido de situaciones peores, también ya pasó. Felizmente las técnicas como la expuesta permite simular escenarios para ensayar alternativas sin tener que arriesgar no sólo una mala decisión para nosotros sino una mala decisión para nuestros hijos. El estudio del grupo dirigido por Meadows fue realizado en 1972; aunque 17 años después, creo que es tiempo de encarar el futuro seriamente, trazar objetivos de largo plazo que conduzcan a este estado deseado y que es, además, posible de alcanzar.

Podríamos plantear algunos ensayos de estrategias para el desarrollo

económico y social, pero creo que debe ser materia de otra, y más seria, reflexión. Lo sustantivo es plantear que sí existen métodos para modelar nuestra particular situación, entorno y alternativas de decisión a través de un planeamiento científico, para evitar incurrir en la duda de Alicia en el País de las Maravillas.




MAR DE LAS ANTILLAS
Cartagena
Caracas
Pt Espana
VENEZUELA
Georgetown
Paramaribo
Cayena
COLOMBIA
Bogotá
Quito
ECUADOR
Guayaquil
El Callao
La Paz
BOLIVIA
Sucre
Brasilia
Santos
Rio de Janeiro
Porto Alegre
Valparaiso
Santiago
Montevideo
Mar del Plata
Bahia Blanca
Rio Valdés
ANTARTIDA ARGENTINA
AMÉRICA DEL SUR

La América Latina en la Cuenca del Pacífico

Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez

Así como alguien ha dicho que siendo el mar la última frontera de la humanidad, no suficientemente conocido aún, cómo es posible que el hombre ponga tanto interés en explorar los espacios estelares sin haber dominado aún ese ámbito del planeta, me parece que, para gran parte de la sociedad mundial y ciertamente para los iberoamericanos como sector importante de ella, resulta también muy extraño haber permanecido tanto tiempo ausente de la Cuenca del Pacífico. Y esto, máxime porque se trata del más grande espejo de agua del globo terráqueo en cuyos bordes alberga al 43% de la población mundial, a través del cual se mueve más del 40% del comercio de todo el orbe y al que le pertenecen cuatro de los siete pasos interoceánicos del globo.

Hay en la Cuenca, el gran vacío político latinoamericano a pesar de que, en forma todavía modesta, Chile y México se vienen haciendo presentes allí. Pero antes de hablar sobre la necesidad de que los latinoamericanos tendamos en la Cuenca los puentes que sean necesarios podríamos atender a ciertas preguntas que algunas personas pudiesen hacerse. Veamos.

¿Y por qué no acentuar nuestras relaciones con Europa?. Decimos, pero ¿acaso la Comunidad Económica Europea no está aproximándose a políticas proteccionistas al igual que lo hace los EE.UU. de N.A?. Bueno ¿y hacia Africa?. Responderíamos que nuestra estrecha ligazón comercial con los EE.UU. de N.A. no nos permite exhibir una buena carta de presentación allí. ¿Y al Medio Oriente?. Sugerimos que resultamos extraños en ese escenario de confrontación entre las superpotencias. Y que conste que no habíamos mencionado el proteccionismo de la Unión Soviética y sus satélites, del que nunca se habla.

De manera que, sin desestimar la importancia de las grandes áreas geográficas, especialmente Norteamérica y Europa, que constituyen los principales vínculos tradicionales comerciales de los latinoamericanos, y muy especialmente el mercado futuro que para nosotros podría también resultar más tarde el Africa relacionado con el de la Cuenca, pasamos a dedicarnos concretamente al Pacífico.

Quiero señalar primeramente que es un hecho que el eje económico, y aún político, del planeta se está desplazando desde el Atlántico hacia el Pacífico. Díganlo si no las fuertes inversiones árabes y japonesas que se están haciendo en los EE.UU. de N.A. con énfasis en la costa oeste de esa superpotencia. Lo demuestra el hecho del gran volumen de comercio que Japón hace con Europa por vía marítima utilizando el puente, o mejor dicho el sistema de puentes terrestres que conectan ambas costas norteamericanas.

Cuando hemos hablado del gran vacío latinoamericano en la Cuenca sugerimos tener en cuenta que los vacíos conllevan el peligro de ser llenados a través de conflictos que, inicialmente fríos puedan convertirse en calientes cuando se ha perdido mucho tiempo en llenarlos, con mayor razón cuando se pierden las oportunidades que siempre existen para cubrirlos con imaginación, atinada audacia y, diríamos aún con elegante sutileza. Y nos estamos refiriendo desde luego no necesariamente a vacíos de poder militar sino sobre todo al comercial.

Nadie puede negar que los iberoamericanos poseemos, por muchas razones, afinidades con los asiáticos, entre ellas: economías complementarias, raíces históricas, idioma, religión ¿Filipinas, por ejemplo?.

Deseo señalar tres fenómenos ocurridos en la Cuenca del Pacífico en las dos últimas décadas que han transformado el panorama del Pacífico: el fin de un modelo de desarrollo con petróleo barato a otro de precios más justos para las naciones propietarias de ese importante recurso natural; nuevas naciones con altas tasas de crecimiento económico, y, cambio cualitativo y cuantitativo en el concepto tradicional de importancia entre las distintas áreas geográficas en el mundo. En este último aspecto, por ejemplo, China comercia en forma importante con la CEE, con los EE.UU. de N.A. y con Japón y, éste último, atrae ahora gran parte no sólo del comercio de los EE.UU. de N.A. sino también del de Australia y Nueva Zelandia que hasta hace poco lo hacían fundamentalmente con los norteamericanos. Nadie podría disimular una sonrisa si contrastamos estos hechos con el recuerdo que, en el año 1954, el Secretario de Estado de los EE.UU. de N.A. dijo que Japón no estaría nunca en condiciones de fabricar productos que pudiesen necesitar los norteamericanos. Sin embargo, hoy, EE.UU. de N.A. desde 1979, comercia más con Asia que con Europa. Y la relación está creciendo.

Nos reta, felizmente expresaríamos nosotros, un ámbito oceánico Pacífico que nos exige, y rápido, decidirnos por dejar de lado nuestras trasnochadas retóricas adversas a las inversiones extranjeras, incluído la presencia de empresas multinacionales. Y decimos esto porque existe, de parte de las naciones ya desarrolladas de la Cuenca, ofrecimientos de una gran potencialidad de inversión con lo que denominaríamos los "cuenca dólares" tal como ocurrió con los petrodólares pero con la diferencia que ahora no los emplearíamos mal. Quieren, necesitan invertir, desde rangos de 83,000 millones de dólares, caso del Japón, hasta 11,000 de Hong Kong. Taiwan ya ha invertido, y está en proceso de incrementar el nivel de unos 700 millones de dólares hasta ahora, en Chile, destinados a fomentar comercio. Las ofertas de Hong Kong nos resultan sumamente interesantes si se tiene en cuenta que están deseosos de erradicar capitales ante la proximidad del año, 2,000 en que Hong Kong ingresará al feudo de la China Continental desligándose del Reino Unido.

En 1981, en Colombia, tuvo lugar el 2º Congreso de la Asociación Latinoamericana de Estudios Afroasiáticos, evento en el que se convino establecer flujos de información iberoamericanos con la Cuenca del Pacífico por medio de visitas comerciales, ferias, conferencias, seminarios, instalación de oficinas, etc. Pero eso no es todo. Para que Latinoamérica sea competitiva en la zona y en general en cualesquiera otra área del mundo necesita ingresar al mercado de servicios que, hoy por hoy, contribuye con más de la mitad del valor agregado mundial y emplea el 60% de la fuerza de trabajo disponible en el mundo. Para eso necesita mantener contacto con los tres centros financieros más importantes de la Cuenca: Tokio, Singapur y Hong Kong. Así podremos competir en la gestión financiera, en actividades de la banca, en las telecomunicaciones, en los seguros, en los transportes, turismo, transmisión fronterizas de datos y, en fin, todo aquello que no está incluído en los sectores productores de bienes. Pero para todo eso, Latinoamérica precisa asimismo de integrar algunas, aunque no todas, las organizaciones de tipo gubernamental y privadas de la Cuenca. Existen las gubernamentales como la ASEAN (Asociación del Sudeste Asiático); la Comisión del Pacífico Sur; el Comité del Pacífico Sur para la Cooperación Económica (PEC); el Banco de Desarrollo Asiático y la Comisión Social y Económica de Naciones Unidas para el Asia y el Pacífico. Entre las privadas debemos mencionar el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC) a la cual pertenece el Perú; la Asociación Científica del Pacífico; la Conferencia de Desarrollo y Comercio del Pacífico y la Conferencia para la Cooperación Económica del Pacífico. Desde luego todas estas organizaciones son más conocidas por sus denominaciones en inglés pero hemos preferido referirnos ahora a ellas en castellano.

Pero hay más. Latinoamérica urge de programas de mejoras en sus infraestructuras portuarias, por ejemplo, puertos más profundos, y en calidad de

Sus gestiones en sus administraciones y equipamiento portuario para ingresar significativamente a la Cuenca del Pacífico. Es innecesario mencionar la necesidad de un mejor desarrollo de nuestras flotas mercantes que desde luego no se hacen por decreto sino con eficiencia así como un buen desarrollo de sistemas de transporte y de comercio multimodal, lo que, a su vez, supone adecuadas políticas de comercio exterior y arancelarias, simplificación de sistemas y de trámites documentarios. Necesitamos comerciar de manera que sea simétrico y no asimétrico el balance comercial entre los contenedores que recibimos llenos con los que debemos devolver en similar o aproximadas condiciones. Debemos seleccionar muy bien los puertos de trasbordo. Y algo que es muy importante: tenemos que cubrir los vacíos del Sistema de Preferencias Arancelarias que el GATT ha estado concediendo a naciones que ahora son desarrolladas, tales como las denominadas NIC's, por ejemplo, Corea del Sur, Singapur, Taiwan, Hong Kong, y han quedado ahora vacantes. Es interesante también señalar que existe la idea de crear la Comunidad de la Cuenca del Pacífico, similar a la CEE. Si tal Comunidad se llega a concretar creemos que hay que hacer votos para que no derive también hacia un proteccionismo que concluya por vulnerar la filosofía con la cual se viene trabajando en la Cuenca y que se ajusta al imperio de la libertad de comercio a base de la cual es precisamente que se está produciendo el desarrollo de esas naciones.

Hablemos ahora del Perú. Y diremos, primeramente, que para que el Perú sea presentado en el seno de esta "nueva sociedad" que es la Cuenca del Pacífico necesita, primeramente "arreglar la casa". Ya hemos señalado anteriormente algunos de los asuntos a este respecto: una buena ley de comercio exterior, una acertada política arancelaria, reinserción en las entidades financieras internacionales, clara apertura a la inversión extranjera, etc. Pero para ingresar a otros temas específicos analizemos en primer lugar cuál es nuestro esquema, sumamente tradicional de nuestro comercio exterior.

Nuestro comercio exterior adolece de un esquema tan rígido como lo es que el 62% (como promedio del 64% de nuestras exportaciones y el 60% de nuestras importaciones) circulan a través del Canal de Panamá. Ese 62% de nuestro comercio exterior se distribuye, en términos generales, en una mitad, de y para Europa, y en la otra mitad, de y para EE.UU. de N.A. y Canadá. Es así como el Perú resulta sumamante dependiente del Canal. Nos atreveríamos a vislumbrar que la actual crisis política de Panamá lleva implícita una repercusión insospechada y de tal magnitud que debe precipitar nuestras presencias en la Cuenca. ¿O no es que debemos imaginarnos lo que puede suceder en los 11 años que faltan para la entrega del Canal a los panameños en el que todavía, de acuerdo al tratado, EE.UU. de N.A. mantendrá soberanía mientras que la otra parte contratante, léase General Noriega, basa su política en negarla?. Hay pues urgencias no sólo econó-

micas sino de política internacional para que volvamos preocupadamente los ojos hacia la Cuenca del Pacífico. Es que esta necesidad de nuestra presencia viene sucediendo desde hace mucho tiempo y una de las razones, no la única desde luego, es la ausencia del Perú en la Cuenca del Pacífico, área geográfica en la cual poseemos apenas, en Asia y Oceanía, un 16.8% de nuestras exportaciones y 12.7% de nuestras importaciones, o sea, un ponderado de un 15% de nuestro comercio exterior. Para completar el 100% de nuestro comercio diremos que un 26% importamos de América del Sur y de Centroamérica mientras que hacia ellas exportamos solamente un 18.5%. El 1% restante, para completar el 100%, lo hacemos con Africa y el Medio Oriente; totalmente insignificante.

No quisiéramos dejar sin señalar que cuando nuestros gobernantes se decidan a estudiar, con toda objetividad, si es que con la adhesión del Perú al Nuevo Derecho del Mar estarían mejor protegidos o no los intereses marítimos del Perú encontrarán una magnífica pieza de laboratorio hacerlo dentro del escenario de la Cuenca del Pacífico en el que sus principales protagonistas corresponden precisamente a las dos principales riquezas que posee el Perú: su pesca y su minería, y son justamente esos dos recursos naturales los que muy principalmente existen allí, más que en ningún otro lugar del globo, en el Pacífico. Ellos podrán otorgar la mejor respuesta a algo tan trascendente para el país y que, para el caso del Perú, su decisión continúa permaneciendo en el limbo desde el año 1982 en que se inició el proceso de entrada al plazo para la vigencia que tendrá ese importante instrumento jurídico internacional cuando se alcance el número indispensable de ratificaciones por parte de los gobiernos que firmaron el acta en diciembre de ese año.

Correspondería ahora referirnos al problema portuario nacional. Los puertos son las grandes puertas para el ingreso del 98% de los bienes de consumo y de capital que exportamos e importamos. ¿Podemos pretender competir en los mercados de la Cuenca del Pacífico, o en cualesquiera otro en la forma como lo estamos haciendo?. ¿Acaso no es de dominio público que nuestros puertos necesitan tarifas adecuadas a sus rendimientos y que esto exige buenas gestiones gerenciales en las administraciones portuarias? ¿No existe suficiente información masiva sobre nuestra problemática laboral portuaria que no solamente ha llegado a acumular más del 650% de beneficios sociales para los gremios marítimos a lo cual se vienen agregando nuevas leyes que sin ningún sustento técnico sino puramente político imponen a toda la población del Perú (porque los mayores costos portuarios van, en cascada, desde los muelles hasta los consumidores finales) se agregan, repito, no solamente el costo por trabajos no realizados sino que a una población de trabajadores marítimos ya excesiva se le incrementa con más personas que no son necesarias y que esto sucede no tan sólo en los puertos que son operativos sino que se exige hacerlo en los puertos

inoperativos?. ¿Es que estamos en vías de empobrecernos o de desarrolar más a este país brindando más oportunidades de trabajo digno y productivo en vez de otros que responden absolutamente a lo contrario?

Nos vemos precisados así a corregir aspectos estructurales y no simplemente coyunturales si es que queremos que este país pueda algún día despegar en franco vuelo para asumir alturas de desarrollo. Lo más lamentable, y que nunca se dice cada vez que se promulga disposiciones legales de corte demagógico, y nada técnico, es que, para el tema que nos ocupa ahora, concluyen por afectar a nuestro comercio exterior que es el gran vaso arterial por donde va y viene la sangre que principalmente le dá vida al país, repetimos que, lo que nunca se dice, es que a quien afecta más es al propio gobierno puesto que el 60% de la comercialización de nuestros productos se hacen a través de las empresas del Estado, las que, a mayor abundamiento (y es también de dominio público) son mayoritariamente, si no todas, deficitarias.

También hemos dicho que nuestros puertos deben prepararse para recibir naves de mayor calado cuales son las que hoy transportan cargamentos conteneirizados y que, en productividad, rinden lo que harían cuatro naves convencionales. Y como la mecanización que exigen estas naves requieren políticas laborales que a ella se adecúe, y no porque ello signifique necesariamente pérdida definitiva de oportunidades de trabajo sino desplazamientos hacia nuevas y más superadas tareas para esos trabajadores directa o indirectamente relacionadas con las actividades que venían realizando, es que necesitamos diseñar políticas laborales portuarias que, a la vez que atenúan razonadamente el impacto social de las nuevas tecnologías en la mano de obra no intenten oponerse absurdamente al avance tecnológico porque, a la larga o a la corta, será todo el país el que sufra esta acción inconveniente que equivaldría a querer detener el viento con las manos.

Estimo que el Perú podría iniciar, hasta donde fuese posible, ciertas coordinaciones con las naciones litorales vecinas a la nuestra, en el afán de establecer elementos de juicio comunes en estructuraciones de políticas portuarias en el anhelo de hacerlos atractivos para las naciones, con las cuales vamos a comerciar en la Cuenca del Pacífico, no sólo a los puertos peruanos sino también a todos los situados en el gran corredor costero que va desde Colombia hasta Chile pues, creemos que, de lo que se trata, es de competir en la Cuenca no solo individualmente por país sino comunitariamente también lo que significaría otorgarle más potencialidad a los iberoamericanos en ese nuevo ámbito en el que pretendemos hacer sentir nuestra presencia a la vez que responder a conductas integracionistas que son tan necesarias. Y para ingresar a la etapa final de este artículo, debo señalar también la necesidad de comprender que nuestro avance en la

Cuenca del Pacífico debe ir acompañado de una conciencia bioceánica peruana pues no sólo se trata de alentar flujos comerciales hacia y desde nuestras costas, desde y hacia allende al Pacífico sino también hacer interesante, para las naciones hermanas del Atlántico, la salida y entrada de mercancías de sus respectivos intercambios comerciales. Quizás los estudios para la interconexión de las cuencas fluviales sudamericanas, que con tanto interés impulsó el segundo gobierno del señor Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, han de jugar un rol muy importante en lo relativo al desarrollo del sistema para el comercio y el transporte multimodal a lo largo y ancho de nuestro continente sudamericano, sistema que, por otro lado, aliviaría aún más el saldo de nuestra dependencia con el Canal de Panamá después de nuestro ingreso a la Cuenca del Pacífico.

Concluyo este artículo para decir que el marco de todo lo dicho es que el Perú necesita desarrollar una auténtica conciencia marítima nacional, hermosa y patriótica tarea en la cual el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú está comprometido con el país desde hace 26 años, labor que debe iniciarse en los colegios, trascender a los claustros universitarios y permanecer aun dentro de la conciencia de los hombres de empresa y otros que mañana estén gobernando al país. Y poseer una conciencia marítima nacional no es sólo el hecho de elaborar una adecuada política marítima sino que, y esto es lo más importante, nos formulemos la decisión de (y quisiera decirlo lo más gráficamente posible) meter, encajar, clavar, avanzar nuestro propio litoral mar adentro en este gran espejo de agua que es el Pacífico.

Creo que no debemos dudar de que Dios nos ofrece una nueva y cercana ocasión para que levantemos al Perú hacia las alturas del desarrollo que otras naciones, hace apenas unos veinte años, menos desarrolladas que la nuestra, nos han superado largamente. Quizás lo que nos ha ocurrido es que nuestros pensamientos no han estado a la altura de las águilas que vuelan alto y dominan mucho mejor el panorama de modo de no perder la visión del bosque por detenernos solamente a mirar uno de sus árboles. Quizás hemos perdido mucho tiempo volando tan bajo como las perdices, estrellándonos, como consecuencia, con nuestras propias limitaciones y miserias sin contemplar, desde las alturas, es decir, mucho más cerca de Dios, que el contraste que ofrece cualquier sociedad humana como la nuestra, muestra una natural combinación de virtudes y defectos humanos pero que, apreciado desde las alturas, como lo puede ser un bello escenario de luces y de sombras, arroja, al final, un hermoso balance de valores positivos, de esperanzas y de oportunidades para tomar sabias decisiones que no hemos estado en condiciones de observar.

Ojalá que esta nueva oportunidad, que para Latinoamerica y para el Perú significa, y viene significando hace rato, la Cuenca del Pacífico, no se nos vuelva a escapar.

Lima, 4 de octubre de 1989



COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, creada hace 54 años tiene como finalidad controlar el trabajo marítimo, fluvial y lacustre del personal encargado de los servicios de carga y descarga en todos los puertos de la República.

Para ello cuenta con 17 órganos ejecutivos denominados Oficinas de Trabajo Marítimo y 3 oficinas de trabajo fluvial ubicadas en: Talara, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Malabrigo, Salaverry, Chimbote, Huarmey, Supe, Huacho, Chancay, Callao, Tammora, Pisco, Mollendo, Ilo, Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas.

Es preocupación constante de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, la capacitación, formación y bienestar de su personal, por ello, el Presidente Ejecutivo de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo Capitán de Navío Carlos del Risco A. hizo entrega de 26 viviendas a los trabajadores del puerto de Pisco el pasado 25 de agosto de 1989.

De igual forma en el mes de octubre rindió homenaje al personal que cumplió 25, 30, 35 y 40 años de abnegada labor en ceremonia que se realizó en la Casa Club del Trabajador Marítimo. El Comandante del Risco resaltó en emotivas palabras la ardua labor que día a día cumple el trabajador, para el engrandecimiento del País. Asimismo hizo entrega de diplomas y placas recordatorias.




MUSEO NAVAL DEL PERU

Algunas reflexiones sobre aspectos poco conocidos del Almirante Miguel Grau

(Conferencia sustentada en la Sociedad Cultural "Insula" con motivo del 8 de Octubre)

Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado

El Parlamentario Miguel Grau

El miércoles 2 de noviembre de 1983, es decir un año antes de que la nación conmemorara 150 años del natalicio del Almirante Grau, tuvo lugar en el Congreso de la República una ceremonia que bien merece meditación.

Se instituyó ese día un uso parlamentario singular. Tal uso parlamentario es el siguiente: cada vez que se reúne el Congreso de la República, el Presidente inicia la lista llamando al Diputado Miguel Grau. Ante tal llamado, los parlamentarios responden al unísono: ¡Presente!

Remontándonos en el tiempo, debemos especificar que aquella ceremonia que obedeció a la instalación de una curul, delante de la mesa de la Presidencia en la Cámara de Diputados, responde al hecho de que Miguel Grau, Comandante del "Huáscar" y héroe Naval de la peruanidad, fue también parlamentario, Diputado por la provincia de Paita, y que tal cargo lo desempeñó entre los años 1876 a 1879.

Nacido en Piura y residente cuando niño en Paita, Miguel Grau fue proclamado como Diputado Propietario por la provincia de Paita, el 4 de agosto de 1876. Al señor Don Manuel E. Raygada se designó como Diputado Suplente.

En el libro Copiador de Exposiciones de la Cámara de Diputados, al cual hemos acudido en vías de investigación, figura que la primera sesión en la cual actuó Grau, fue la del 31 de agosto de 1876, en el debate sobre el Dictamen de la Constitución, relativo a Proyectos de Reforma. El diputado Grau, en lo que fue, como repito, su primera intervención, solicitó la ampliación de la discusión sobre un tópico que para el caso no detallaré, lo que fue considerado procedente por la Cámara al votarse en favor de la moción del diputado Grau por 58 votos contra 20.

Mas adelante, el 16 de diciembre de 1876, Grau presenta una reconsideración en lo que fue un proyecto de compostura (así se lee) de unas lagunas en Nepeña, Casma y Huarmey. Arguye Grau algo que para el caso de este somero estudio interesa, pues pinta un rasgo dominante en la personalidad del héroe, entonces en avatares parlamentarios. Al discutirse las reparaciones que debían realizarse con respecto a tales lagunas de Nepeña, Grau, acucioso, expresa: "la proposición aprobada, manda que se hagan las reparaciones, que se practiquen los estudios y se realice inmediatamente el trabajo; pero esas reparaciones -dice Grau- pueden ser muy onerosas, puesto que hay necesidad de reabrir los canales y, aunque la obra es de utilidad común, el fisco no está en condiciones de hacer sacrificios de esta naturaleza; porque una vez ordenada la obra no se sabe a cuánto ascenderá el presupuesto. Conocido ya el costo de la obra, entonces llegará la oportunidad de que las cámaras ordenen que se haga el gasto. Debemos fijarnos también, en que es una obra local que beneficia a una sola Provincia y no hay paridad entre el resultado de este gasto y el que asignara para inmigración (...) porque la inmigración es un bien que va a reportar a todo el País". Estas palabras de Grau, responden a conceptos muy típicos de él. Cuando se desempeña como comandante del "Huáscar", su actuación oficial y en las diversas juntas, es siempre con tendencia a realizar en la medida de las posibilidades, esfuerzos que beneficien con la mayor universalidad posible. Así, en este caso de las Lagunas de Nepeña, él, con sutileza, critica la cierta ligereza con que se está ordenando de un solo plumazo tres etapas de un trabajo que sin duda merece mayor cuidado en el proyecto. Dice Grau que "una vez ordenada la obra no se sabe a cuánto ascenderá el presupuesto", cuando lo lógico es realizar el trabajo tras un meditado proyecto. Crítica Grau que se lleve adelante algo que ha de beneficiar a unos pocos, en circunstancias en que el fisco "no está en estado de hacer sacrificios de esta naturaleza". Expresa finalmente, en sus propias palabras, que si se trata de gastar, ello debe hacerse bajo la mira que tal gasto reporte en beneficio de todo el país y alude allí al tópico de la inmigración que, se deduce, estaba también en discusión y requería de fondos del erario.

El 29 de diciembre de 1876 se lleva a cabo otra sesión en la Cámara de Diputados y de lo que allí se lee, cabe conjeturar que el proyecto de las lagunas fue modificado.

Siempre ciñéndonos al libro copiador de la Cámara de Diputados, se destaca la sesión del 28 de setiembre de 1878. Aquí se debate vivamente un proyecto mediante el cual se suprimiría la Capitanía en el Lago Titicaca. Se observa que el diputado Grau se opone enérgicamente a la supresión de la mencionada Capitanía, tema que, por ser muy afín a los quehaceres profesionales de Grau, el domina plenamente. Así dice: "siento no estar de acuerdo con mis honorables amigos de la comisión de presupuesto en la supresión que han hecho (...) de la partida relativa a la Capitanía del Lago Titicaca. Yo creo que bien se puede reducir algo de ese gasto pero no me parece conveniente que desaparezca del todo, porque esa oficina en el lugar donde está situada, está llamada a dar impulso y protección a la línea de vaporcitos nacionales que hacen el tráfico recorriendo los puertos del lago entre el Perú y Bolivia, cuyo movimiento comercial se va haciendo cada día más activo entre ambos países". Vale la pena detenernos aquí para decir a ustedes que estas palabras, de suyo tan actuales, conllevan un importantísimo mensaje de lo que son los intereses marítimos, a más de un siglo de distancia, aunque expresado de tal manera que son conceptos aplicables hoy. Hoy, en que nuestros intereses marítimos requieren mayor atención dado lo limitado de nuestros recursos. Pero si llama la atención esto, el diputado Grau nos reconfirmará a nosotros hoy, como a sus colegas ayer, cuando agrega: "Además, hay una consideración de alta política que no debe olvidarse y que impone la necesidad de conservar la citada capitanía de puerto en el apostadero del Titicaca, esta circunstancia es, Excelentísimo Señor, la de que haciéndose por ese lago el tráfico con Bolivia (...) ello exige que el movimiento naval sea vigilado por una autoridad competente y capaz de juzgar con buen criterio las emergencias que pudieran suscitarse mucho más si se tiene en cuenta que en Bolivia, en el puerto al que principalmente arriban los vapores del lago, el Gobierno de aquella República conserva la respectiva capitanía". Creo que el argumento no requiere mayor comentario; no obstante, abundo con una última frase del diputado Grau, lo que, otra vez, presenta a este hombre superior, de cuerpo entero, pues a pesar de lo oportuno y atinado de sus argumentos y más allá de la autorización tácita que le da el ser un profesional del mar, él, humilde siempre, y por eso más grande, termina diciendo: "Sin embargo, los señores representantes por Puno son, a mi juicio, los llamados a darnos una razón más exacta de todo lo que se relacione con la necesidad de sostener o no esa capitanía que no origina gran gasto".

Paso a continuación a comentar la sesión del 2 de octubre de 1878. No obstante, y a riesgo que sea innecesario, me permito recordar que Grau, peruano nacido en Piura, guardó siempre por su tierra profundo cariño. De tal rasgo vital ha dicho don Jorge Basadre: "Por todo ello, resulta Grau tan excepcional: precisamente por haber estado formado nada más y nada

menos que por las mejores y más simples virtudes que pueden pedirse a un varón cabal. Cuéntase entre ellas por cierto, el amor a su tierra que es ingénito en todo ser bien nacido". Aquí, como en aquella suerte torera llamada al alimón, me permito engarzar a otro notable autor peruano, doctor y marino, educador, hondo y prestigioso educador, don Fernando Romero, fundador de Insula y Primer Presidente de esta notable Institución Cultural. Escribió alguna vez Romero, lo siguiente: dice Romero: "Nombrado el padre (de Grau) vista de la Aduana de Paita, fue al puerto con los suyos. Se quedó atrás la inmensidad del arenal y apareció ante sus ojos la grandeza del océano. Su profundidad inconmensurable. Su cantar de siglos persistente y monótono. Por primera vez mostróse a su mirada la inquietud viajera de las naves, el trabajo duro del transporte marítimo, las rudas faenas de a bordo. Paita era entonces más importante que ahora". Por lo que parece, Paita siempre ha sido más importante que ahora, el nombre del puerto antiguamente era San Francisco de Paita y muchos capitanes sabían que este era un puerto excelente para carenar los vientres de su nave. Volviendo a nuestro tema, que es el de la actuación del diputado Miguel Grau, esta vez en defensa de Paita y ofreciendo disculpas por la larga disgresión en que compliqué al doctor Basadre y al comandante Romero, prosigo con palabras de Grau aquel 2 de octubre de 1878. Dijo él: "No sólo como representante de la provincia de Paita, sino como hijo de ella, creo de mi deber hacer uso de la palabra para defender su existencia".

La frase de Grau es esgrimida frente a la amenaza de hacer de Paita un distrito de Piura, despojándola de su condición de Provincia.

Entre otras razones presenta Grau las siguientes: "... la provincia de Paita, por su condición de puerto mayor, y por ser el primero en la ruta norte de la República, debe continuar en la categoría de provincia, en la que cuenta más de dieciocho años de existencia. Además, todos sus distritos están perfectamente demarcados; y por la naturaleza de puesto que tiene, necesita indispensablemente de una autoridad superior que pueda atender con oportunidad y acierto, las variadas exigencias del servicio".

"Por estas ligeras razones que me he permitido exponer (...), espero muy fundadamente que la honorable cámara desechará el proyecto remitido por el Gobierno, en la parte relativa a la supresión de la importante provincia que tengo el honor de representar".

El punto discutido fue votado y desechada la propuesta del ejecutivo de despojar a Paita de su categoria de Provincia.

Conviene recordar que Paita fue también primer puerto en la vida marinera de Grau. Desde ella y cuando contaba el héroe tan sólo ocho años de edad, inició su rutilante periplo al embarcarse con el capitán Manuel Herrera, compadre de don Juan Manuel Grau, a bordo del bergantín "Tescua" y

después en la "Florita" y la "Josefina". Poco tiempo después, con la ballenera "Oregon", el niño Grau conocerá las islas Marquesas, la Sociedad y Hawaii (Sandwich), antes de tornar nuevamente a Paita, para no volver hasta su etapa de guardiamarina.

Otra sesión producto de este análisis es la del 14 de diciembre de 1878, en la que interviene el diputado Grau para impedir que se suprima parte del personal que servía en los arsenales. Aquí, ante una posición firme del diputado Gonzales, partidario de retirar un amanuense del personal de servicios, Grau dice: "Siento que los informes que haya tomado el señor Gonzales (...), le hayan obligado a hacer esta supresión; pero yo he servido algún tiempo en el arsenal y conozco que tiene necesidad de estos empleados".

Casi sorprendente, dado el ámbito de su desarrollo, la forma en que Grau arguye por la no supresión de partidas relativas al aspecto de carpintería en el arsenal, así lo expresa, como repito, muy enfáticamente: " Yo sólo tengo que decir que esta supresión no me parece aceptable, porque, francamente, el arsenal es el lugar donde se llevan a cabo todos los trabajos de carpintería. Esos operarios son indispensables, y si la comisión ha creido que deben suprimirse, no tengo otra cosa que decir sino que valiera más suprimir el arsenal".

En esta misma sesión del 14 de diciembre de 1878, y siempre en derredor de la discusión referente a la partida de presupuesto de los arsenales, Grau abundó en argumentos respecto a la carpintería de ribera, "Tenemos hoy como 16 lanchas y 6 u 8 falúas que constantemente están hechas pedazos y hay que estarlas reparando..."

Tratará también Grau de tópicos relacionados con el racionamiento de la Armada y las labores de los calafates y artilleros de preferencia.

Dos semanas después, en la sesión del 28 de diciembre de 1878, el diputado Grau nuevamente opina en contra de la economía de 220 soles que se debate en la cámara contra la partida 391, por la cual se ha de suprimir la plaza de un cuarto maquinista del monitor "Manco Cápac": "Yo aplaudo el celo de la comisión al hacer las supresiones que con frecuencia hace". Y luego, tal vez irónicamente, agrega: "Aun en ramos que desgraciadamente no conoce bien -alabo su espíritu económico-, pero debo observarle en este caso que la supresión es para ellos (para los buques) la pérdida de algunas de sus máquinas, pues, son muchas las que tienen, y de las más complicadas. En confirmación de esta verdad, apelo al testimonio del señor presidente, que ha mandado uno de esos monitores". (Aludía Grau a Dn. Camilo Carrillo).

Antes, en la sesión del 24 de diciembre de 1878 se debate una partida, la número 608, donde se vota la suma de 96 mil soles para cuatro mil toneladas de carbón que gastará la escuadra. El diputado Grau discute con el señor Billinghurst y argumenta: "El honorable señor Billinghurst está equivocado en sus apreciaciones respecto al precio del carbón, hemos tenido épocas en que se ha pagado en el Callao este artículo hasta cinco libras esterlinas por tonelada. En Iquique se vende más barato que en el puerto que acabo de indicar, cuando hay muchos buques que llegan a la vez; pero por lo general su precio minimun (sic) es de 20 soles..." Otras consideraciones hace Grau en relación a optimizar la cantidad de buen carbón adquirible con la partida dispuesta. Finalmente expresa: "...no siempre se consigue buen carbón en Iquique ni en el Callao. Me refiero al carbón inglés (bueno), cuya diferencia con el chileno (malo) es muy notable".

En el año 1979 se realizan tres sesiones, ellas tienen lugar el 3 de enero, el 1º de febrero y el 28 de abril, ésto en lo que tiene relación con el diputado Grau.

Así, el 3 de enero, Grau interviene extensamente al debatirse las partidas de la comandancia general de la marina y mayoría de órdenes. En una de ellas el diputado defiende la posición de dar a los jefes y oficiales que sirven en el arsenal las gratificaciones que corresponden a los embarcados. Ante una observación del representante señor Arana respecto a que la gratificación no correspondía al personal en tierra, Grau argumenta así: "El señor Arana ignora que el arsenal se ha considerado siempre como un bajel de guerra y que el servicio se hace tan estricto como a bordo. Además estos empleados tienen que hacer gastos para los que el sueldo no les alcanza. He tenido ocasión de presenciar esto durante el tiempo que he estado en el arsenal".

Me permito insistir en el hecho de que, también en el parlamento, Grau observa una conducta que se mueve dentro de un espíritu de justicia social y de lo que hoy definimos en la marina como bienestar institucional. Es decir, la optimización de los medios en demanda del mejor cumplimiento pero sin olvido de la persona que es en primera instancia quien realiza las acciones. El mismo día, en la misma sesión, responde al diputado señor Espinoza otra vez con mucha energía y casi llamándole la atención (al menos es lo que yo percibo), dijo Grau: "Probablemente el honorable señor Espinoza no se ha fijado en las palabras del señor presidente ni en las que yo expuse anteriormente. He dicho que a los únicos a quienes no se da gratificación es a los oficiales del arsenal que son ocho (...); por otra parte los empleados del arsenal no reciben raciones y hacen servicio activo; por consiguiente la excepción que de ellos se hace, no tiene fundamento alguno. ¿Qué razón hay para que a los capitanes de puerto se les de gratificación?. La muy justa, de que un oficial de marina no puede vivir hoy con solo su sueldo".



El héroe Miguel Grau con atuendo de civil, probablemente en los años de su gestión parlamentaria.

Podríamos extendernos así en un comentario muy a propósito de este punto, pero no debo hacerlo por obvias razones. Sin embargo,confieso que los problemas económicos de los oficiales de marina hace un siglo, son los mismos de hoy...

En la sesión de congreso del 1º de febrero de 1879, el diputado Miguel Grau interviene al discutirse el pliego ordinario del ramo de Marina, siempre defendiendo justas posiciones y discutibles supresiones. Anecdóticamente y, un poco al margen de lo medular en las discusiones, destaco un hecho casi humorístico. Grau observa que el proyecto del gobierno asignaba a la capitanía de puerto de Pimentel cuatro bogas, es decir remeros. Como la embarcación, posiblemente una falúa, exige una dotación de doce personas, resulta cómico pensar que solamente cuatro remeros van a impulsar una pesada embarcación, que es para doce hombres.

Grau expresa que los tales cuatro bogas resultan "completamente inútiles", agrega: "...esos cuatro hombres no tienen razón de serlo; de manera que, o se da diez o doce hombres, o no se da ninguno. No hay embarcación para ese servicio, con solo cuatro bogas".

Como comentábamos, es febrero de 1879 y, probablemente, el diputado Grau sabe ya que soplan vientos de fronda que vienen del sur. A tan sólo trece días de aquella sesión, será bloqueado el litoral boliviano por los buques chilenos.

Son los días previos al 14 de febrero de 1879 y Grau, comandante del monitor "Huáscar", sabe que la guerra llegará al Perú. Que Bolivia, sin naves en su propio mar, ha de mirar al norte para que el Perú, convencido americanista, acuda, como siempre lo ha hecho, como lo acaba de hacer en 1866 cuando enseñoreamos en Abtao y también el 2 de mayo en el çallao. Ignoraban tal vez los gobernantes bolivianos, y también demasiados peruanos, que aquellos buques y aquella marina, habían sido adquiridos para una guerra en la década del sesenta y no para una que tendría lugar casi al inicio de la década del ochenta. Un factor sí será el mismo: los hombres acrisolados en aquella fragua del 66 y ganados en años. Grau, por ejemplo, quien como teniente primero fue comisionado para construir en Francia la corbeta "Unión" y combatir con ella en Abtao, es un oficial de doce años más de edad y experiencia. Doce años más de acrecentado prestigio.

En la sesión del 28 de abril de 1879, se dio cuenta de un oficio suscrito por el diputado Grau, en donde manifestó su imposibilidad de asistir a las sesiones "por ser necesaria su presencia al frente de la nave que ocupaba y que le ha confiado el supremo gobierno". Ahora sí es guerra declarada. Ahora que es 28 de abril, han transcurrido 23 días desde que Chile declaró la guerra al Perú un 5 de abril de 1879.

Me permito, entonces, afirmar que la última sesión de congreso en que participó el diputado por Paita don Miguel Grau, fue el 1º de febrero y que posiblemente su última frase en el hemiciclo fue respecto al aparentemente trivial tema de los bogas que antes referimos: "... o se dan diez o doce hombres o no se da ninguno".

El Comandante Grau y una carta de Carlos Condell

Usemos, entonces, esa frase como virtual puente a otra igualmente enfática aunque trascendental, cuando en palacio de gobierno, en días previos al zarpe de la escuadra, el presidente Prado realizaba importantes juntas con intervención de personajes políticos, marinos, militares y ministros de

Estado. El comandante Grau, a cargo del monitor "Huáscar", dirá: "Senores: es preciso que no nos formemos ilusiones, el "Huáscar" es sin duda un buque muy fuerte, pero nunca podrá contrarrestar a uno solo de los blindados chilenos (...), a pesar de todo el "Huáscar" cumplirá con su deber, aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio".

Parece que la última junta de las que hemos comentado, se realizó a bordo de la corbeta "Unión" el 15 de mayo de 1879. El hecho es que ese día se hizo una fallida salida a la mar, la que se pospuso hasta el 16 de mayo, es decir hasta el día siguiente tras la decisión de dejar en el Callao los monitores fluviales "Manco Cápac" y "Atahualpa". Histórica y documentalmente queda establecido esto y la carta de instrucciones que recibió el capitán de navío Miguel Grau el 15 de mayo de 1879 puede ser consultada actualmente en el archivo del Museo Naval del Perú, lugar donde se encuentra desde que, quien habla, la adquiriera en Santiago de Chile en mayo de 1985.

Hemos, pues, transitado el periplo parlamentario de Miguel Grau, diputado por Paita entre 1876 a 1879 (no 1878 como comúnmente se lee y se enseña mal).

A continuación hemos tendido un puente entre aquel Grau parlamentario y Grau comandante del "Huáscar". Me he permitido además, hacer un paréntesis respecto a un vital documento que, debo confesarlo, para mi sorpresa no es estudiado justamente por los estudiosos, asidos tal vez a una duda razonable: ¿Y si no es auténtico?. Afirmo que sí lo es, dejo unas copias aquí, en Insula de tal documento y también copia de los certificados de estudios paleográficos y demás.

Volviendo al tema, paso a continuación a desarrollar brevemente algún otro tópico conocido en la vida del almirante Grau. Así, doy lectura abreviada a una carta que el comandante Carlos Arnaldo Condell de la Haza dirigió a su señora esposa, hace casi exactamente ciento diez años. La carta, fechada en Tocopilla el 21 de octubre de 1879, que pertenece al museo de la Escuela Naval Arturo Prat, de Valparaíso, consta de cinco párrafos y un breve preámbulo. Poco difiere de una carta familiar escrita por quien eventualmente se halle alejado de su familia en quehaceres de a bordo. Carlos Condell, hijo de escocés y peruana, era al mismo tiempo nieto de don Manuel de la Haza, oficial peruano de alta graduación cuyos hermanos pertenecían a la Marina de Guerra, Actuó en Abtao a bordo de la solitaria goleta chilena "Covadonga", barco que había sido capturado un año antes a España durante el combate de Papudo, el 26 de noviembre de 1865.

Condell, quien había estado en el Perú en misión oficial para llevar a Chile los restos del General Bernardo O'Higgins y también en otras ocasiones y

por razones familiares, dice así en el segundo párrafo de esta carta a su señora Matilde Lemus Valdivieso:

"Me figuro el gusto que habrán tenido en la toma del "Huáscar" y más todavía cuando lo han visto fondeado en Valparaíso; no es para menos, era el terror de todos. El viaje de este buque se parece a lo que hacen en el campo cuando pillan al león que ha hecho mucho daño; y lo pasean después por todos los lugares donde ha dejado recuerdos, con el objeto pues, de que todos se cercioren de la efectividad del hecho"

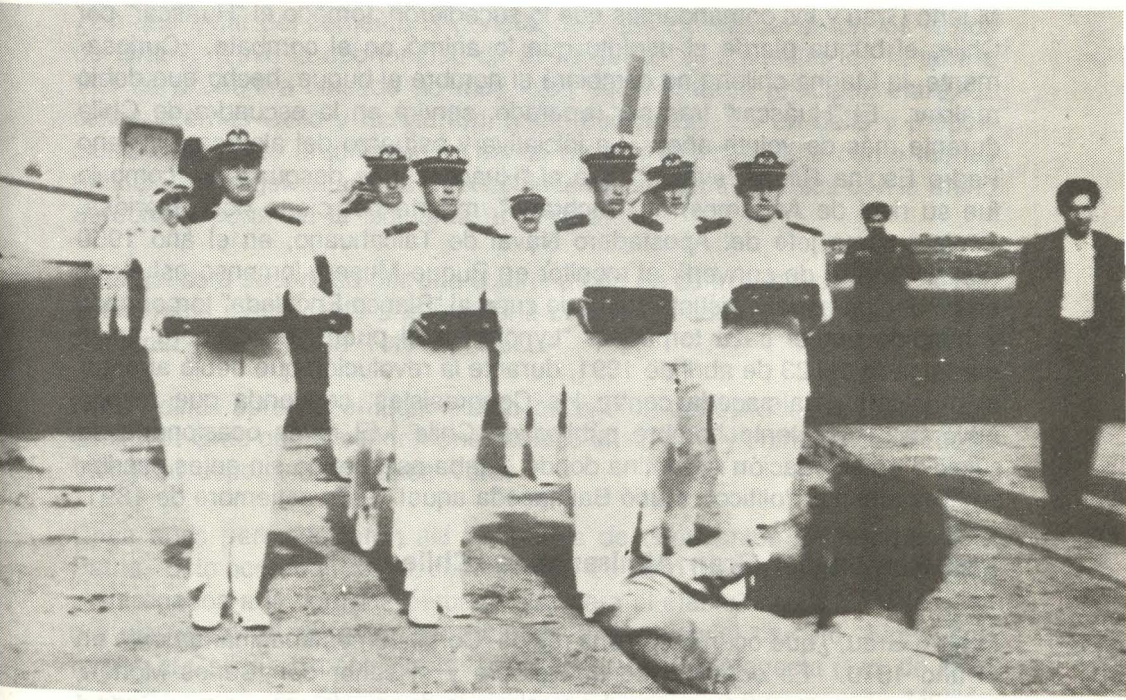
Me permito destacar que, por lo menos en el Perú, esta carta no es conocida ni creo haya sido comentada en alguna publicación.

La escribe Condell en Tocopilla, puerto que se encuentra al norte de Mejillones, no muy alejado de Punta Angamos. Han transcurrido tan sólo trece días desde el combate del 8 de octubre y en él ha participado también la "Covadonga" aunque sin relevancia, pues componía la división pesada con el "Blanco" y el "Matías Cousiño". Pero si presente está en la mente de Condell el combate de Angamos, más aún debe estarlo el de Iquique y Punta Gruesa. Y bien que debe ser así porque al inicio del combate de Iquique, en donde al "Huáscar", solo, se bate con la "Esmeralda" y la "Covadonga", un certero cañonazo del monitor traspasa el casco de la "Covadonga" que tiene que fugar precipitadamente al sur. Posteriormente, casi media hora después, llegará a Iquique la "Independencia" para encontrar desdichada suerte en persecución de la "Covadonga", buque éste que debió bombear constantemente el agua que ingresaba por el casco averiado.

Volviendo al párrafo medular de la carta que comentamos, es entonces asaz interesante, por decir lo menos, las expresiones de Condell. El, pone en primera persona la satisfacción de los chilenos en la toma del "Huáscar". "y más todavía cuando lo han visto fondeado en Valparaíso", un poco como diciendo *si lo han visto en Valparaíso y además fondeado, entonces es verdad que lo hemos capturado.* "...era el terror de todos". ¿Quienes son todos? Aquí todos son especialmente los marinos. No es antojadizo el análisis, pues el terror de todos en un medio marítimo tiene que ser aterrorizando especialmente a quienes deben preservar ese medio, aunque también a los habitantes de puertos y caletas.

La comparación que a continuación hace Condell, reitera en una frase metafórica lo que antes ha expresado claramente. Compara el "Huáscar" con un león "que ha hecho mucho daño".

Un león capturado en el campo y después es paseado, "por todos los lugares donde ha dejado recuerdo, con el objeto de que todos se cercioren de la efectividad del hecho".



Once años permanecieron los restos del Almirante Grau en el mausoleo de la Familia Viel, en Santiago de Chile, antes de ser trasladados a Tierra peruana para su sepultación definitiva.

Aquí, el subconciente traiciona a Condell, él sabe que el buque peruano ha sembrado el pánico en el mar de Bolivia y de Chile. El comandante chileno sabe de lo que ha sido capaz Grau en el "Huáscar" superando sus pocas 1,130 toneladas y su sola torre de dos cañones frente a dos blindados de 3,560 toneladas y 6 cañones de 250 libras cada una, buques de alta maniobrabilidad en razón de contar también con dos hélices contra sólo una del monitor.

Han pillado al león. La palabra pillar es muy chilena y también muy expresiva. Ahora que todos lo han visto fondeado en Valparaíso, dejó de ser el terror. Ahora, muerto Grau y los comandantes que sucesivamente asumieron la conducción del buque, puede Chile iniciar la campaña terrestre de la guerra.

Una semana después de escrita la carta de Condell, se iniciará la invasión desde Antofagasta. Los buques zarparán el 28 de octubre y desembarcarán en Pisagua el 2 de noviembre. Seis meses y más de tres semanas ha negado el "Huáscar" a Chile toda acción importante mediante el dominio del mar.

Muerto Grau y los comandantes que lo sucedieron, tomado el "Huáscar" por Chile, el buque pierde el espíritu que lo animó en el combate. Curiosamente, la Marina chilena no cambiará el nombre el buque, hecho que debió realizar. El "Huáscar" tras ser reparado, servirá en la escuadra de Chile durante más de veinte años. La iniciativa y esfuerzo del almirante chileno Pedro Espina Ritchie evitarán que el "Huáscar" sea desguazado, como lo fue su rival de Angamos, el "Cochrane", muerte por cierto poco gloriosa. Espina, como jefe del Apostadero Naval de Talcahuano, en el año 1950 realizó la obra de convertir el monitor en Buque Museo, inmenso esfuerzo, en mucho personal. Distinta suerte le cupo al "Blanco Encalada" torpedeado y hundido por el caza torpedero "Lynch" en el puerto de Caldera en la madrugada del 23 de abril de 1891, durante la revolución que debió afrontar el presidente Balmaceda contra los Congresistas, contienda que resultó adversa al excelente hombre público de Chile. El revés ocasionaría su suicidio en la legación Argentina donde estaba asilado, no sin antes escribir su "Testamento Político". Murió Balmaceda aquel 19 de setiembre de 1891.

Los Restos del Gran Almirante en Chile

Muerto Grau, ¿qué ocurrió con sus restos?Continuemos imaginariamente en el año 1879. Es domingo 26 de octubre y el señor don Carlos Moneri, francés, residente en Santiago, ha trasladado desde Valparaiso a la Capital los restos mortales del contralmirante peruano Miguel Grau. El señor Moneri y su hijo Domingo se encaminan al cementerio general y depositan en el mausoleo de la Familia Viel, una pequeña caja de madera de 43 centímetros de largo por 28 de ancho y 30 de alto, interiormente forrada en plomo.

El caso es que, de esa manera, el señor Moneri cumple un encargo de su hermano político el capitán de fragata chileno Oscar Viel.

Oscar Viel ha encargado, pues, a su cuñado Moneri, transportar desde Valparaiso, a donde había llegado la escuadra chilena, a Santiago, aquellos despojos mortales. Pero si existe un lazo familiar político entre estos caballeros, otro, también férreo, ata al comandante Viel con Grau; doña Manuela Cavero, esposa de Viel, es hermana de Dolores Cavero, esposa de don Miguel Grau. Hay bonitas cartas de Grau a su cuñada a quien cariñosamente llamaba Manonga. alguna vez escribirá Grau a ella: "... al cielo le pido que me separe siempre de la "Chacabuco", porque para mi sería la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero". Son además Viel y Grau doblemente compadres, pues un hijo del marino peruano ha sido apadrinado por sus tios de Chile, y un hijo del comandante Viel recibió el bautismo en brazos de Grau.

¿En qué lugar del cementerio general de Santiago descansaron los restos de Grau?. Tuve la oportunidad de averiguarlo. El mausoleo de la familia Viel se encuentra ubicado no muy lejos de la entrada principal, entre las calles internas Bello y Echaurren, hacia occidente. Es un bello y proporcionado conjunto arquitectónico hecho en mármol, que tiene como motivo principal un ángel en actitud de recogimiento, se toma la túnica con la mano derecha y porta en la izquierda un pergamino.

El ángel está soportado por una columna que en su frontis dice: "Oscar Viel dedica este monumento a la memoria de sus queridos padres, jeneral (sic) Benjamín Viel y Luisa Toro de Viel".

No es difícil apreciar el lugar donde estuvieron depositados los restos del almirante Grau que el señor Moneri colocó en su urna y entre los del General Viel y su esposa doña Luisa Toro.

Once años permanecieron allí los restos de Grau antes de retornar a la Patria. Esto ocurrió en 1890, cuando el 27 de junio fueron de allí exhumados y entregados a la comitiva peruana que para el efecto viajó a Santiago. Al día siguiente, 28 de junio, zarparía de Valparaiso el crucero "Lima" con rumbo al Callao. En el viaje, la "Lima" tocará en Antofagasta (1ro. de julio) donde recogió los restos de Elías Aguirre, Diego Ferré y José Melitón Rodríguez, todos ellos oficiales de Grau. Iquique y Arica serían otros destinos intermedios de la "Lima" que finalmente arribó al Callao en la mañana del 11 de julio.

Dieciocho años permanecieron en el mausoleo del Mariscal Ramón Castilla los restos de Grau desde su arribo al Perú. El 8 de setiembre de 1908, al inaugurarse la cripta de los héroes de la Guerra del Pacífico encontrarían sepultación definitiva.

Cupo al noble Viel, ex-comandante de la "Chacabuco", despedir en Valparaíso los restos de su querido compadre y concuñado, el fallecería el 5 de setiembre de 1894, sus propios restos, con los de su esposa y un nieto, reposan juntamente en el mausoleo donde él, con generosidad, dispuso descansar los de nuestro almirante Grau.

Caleta Grau en Chile

Y ya que hemos mencionado al comandante Viel, es del caso referirnos a la Caleta Grau.

En latitud 49 grados, 21 minutos, 03 segundos y longitud 74 grados, 25 minutos, 43 segundos W., se encuentra, en la Península Elliott la Caleta Grau, configurando parte geográfica de ella el arrecife "Dolores".

En esta zona de la Patagonia chilena, el almirante Grau ha recibido tal homenaje. Fue justamente Viel, su concuñado, quien en ocasión de realizar levantamientos hidrográficos en esa zona, decidió poner tal nombre a aquella caleta.

La Caleta Grau figura en las cartas de navegación chilenas numeros 900-906-910-917 y 941, editadas por el Instituto Hidrográfico de la Armada y sus características, según se especifica en el derrotero de la Costa de Chile, volumen 3, que comprende desde el Golfo de Penas hasta la boca occidental del Estrecho de Magallanes, son las siguientes: seiscientas setenta yardas de distancia entre la boca y el límite en el seno de la bahía,

El ancho en la entrada es de tres cables (un cable es la décima parte de una milla náutica, o sea 185.2 metros).

La profundidad en la Caleta Grau es de 100 pies en el fondeadero y el fondo es de piedra. En zonas vecinas a este fondeadero la profundidad varía entre sesenta a noventa pies.

En la proyección de la punta sur oeste de entrada a la caleta Grau y a la distancia de 250 yardas se halla el arrecife Dolores, el cual tiene cien yardas de extensión y está virtualmente unido a la península Elliott por una restinga de rocas. Solo parte del arrecife queda visible durante la pleamar.

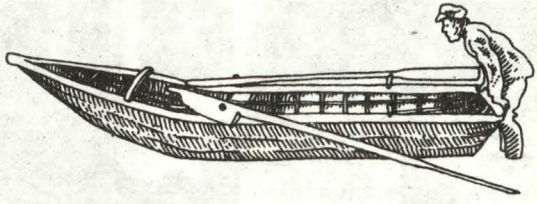
En esta Casa que me honra hoy al permitirme exponer conceptos hilvanados con gran afecto y reconocimiento en derredor del peruano más grande de nuestra historia, yo me permito, en reciprocidad a tal fineza, terminar este imperfecto trabajo con las hermosas frases que don Raúl Porras Barrenechea pronunciara cuando se entronizó, obra de Ricardo Grau, un cuadro del Almirante Grau en un importante club limeño. Dijo aquel 8 de octubre hace 35 años el doctor Porras.

> "Todos los años, el 8 de octubre, la insignia del almirante Grau, la vieja y querida enseña del 'Huáscar' legendario en el que todos hemos navegado idealmente y aprendido la congoja y el orgullo de ser peruanos, sube al tope de la emoción patriótica en el más alto mástil de la admiración heroica".
>
> A ello yo me permito añadir con modestia y gratitud, que: "hay una tumba sin cruces en Punta Angamos, un recuerdo de luz que un puñado de marinos erigió por siempre para gloria de su patria. Más allá del valor y de límites tangibles escribiste, Almirante, una oda de nobleza que hace honor a la guerra y sombra a sus trofeos. Tu pueblo, agradecido, pronuncia con respeto el nombre de aquel buque de inmenso memorar: 'Huáscar"; en el pico de tu nave fue el pabellón

bicolor rojo heroico en dos campos y demanda de la paz. Cuando ante la realidad triste de una pérdida física se alzan acciones de valía inmarcesible, entonces, los valores del espíritu han elevado laureles, que sobre las sienes de los héroes, hacen del recuerdo: oración que conforta y enseña. El cielo sereno supo, como el mundo, del estupor de tus andanzas y nunca el palpitar de tu gente fue más fuerte y más Perú: Grau, Almirante del 'Huascar', el sacrificio de los peruanos de Angamos es hoy y por toda la eternidad, blason que impulsa y exige con la emulación la grandeza de sus hijos, la grandeza del Perú".

Muchas gracias,

Lima, 19 octubre 1989.





El Ultimo Zarpe...

H. G. Cárdenas Mandujano

Fotos: Jesús Torres Ch.

Y cuando llegue el día del último viaje
y esté a partir la nave que nunca ha de tornar...

ANTONIO MACHADO

I

Lima, julio de 1879

"En vísperas de salir (...) el contralmirante Grau estuvo en casa de mis abuelos, a despedirse de Francisco Paz Soldán, hermano de mi madre y compañero de juventud del ilustre marino. Era Grau, me decía mi hermano Francisco, de mediana estatura, grueso, de piel morena y espesas barbas negras; y, como yo era un muchacho, no me explicaba que de los labios de un hombre como él saliese una voz delgada, que no correspondía ni a la idea que de él tenía ni a su recia contextura.

Mi tío, que -recordando, sin duda, los tiempos en que ambos vivieran en París- hablaba con Grau en francés, díjole al despedirlo en la puerta:

Altar y reclinatorio de la capilla Nuestra Señora de los Angeles, en el Convento de Los Descalzos, donde comulgara el Almirante Grau antes de zarpar a las costas del Sur, del Callao, en julio de 1879.

- Va Ud. a cosechar muevos lauros, contralmirante.
- *Tout est perdu* -contestó Grau-. Me voy para no volver. Esta mañana he comulgado en Los Descalzos, y estoy preparado para entregar mi alma a Dios... El Padre Gual me ha puesto al cuello esta medallita de oro.

Y diciendo esto mostró la medalla.

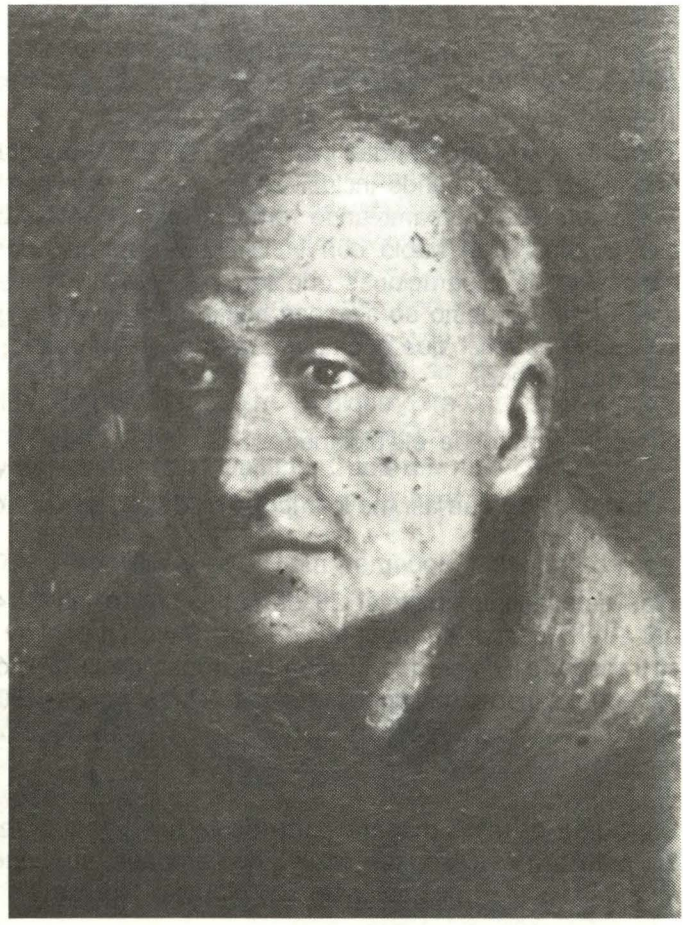
Explicó, luego, que el monitor estaba en malas condiciones y con el casco sucio, lo que le quitaba las ventajas de su velocidad; pero que se tenía noticia de la próxima salida de un gran convoy chileno, con fuerzas para invadir el Sur del Perú, y no había más que hacer, que lanzarse al sacrificio..." (1).

El hecho de haber transcurrido su adolescencia y juventud de modo pleno en los Océanos podrá, sin duda, explicarnos el espíritu hondamente creyente del Almirante Grau. La consciencia y el sentir de los hombres de mar, ante el espectáculo imponente -e inmediato y circundante además- de la vastedad infinita del cielo y del análogo inconmensurable espacio líquido deben sugerir, intensamente, en la mentalidad de los marinos la idea de la Divinidad. De Dios como ente mayestático conductor del Mundo y regulador omnipresente de las fuerzas de la Naturaleza. También de gravitación, e influencias, en el Destino y los rumbos de toda vida. Todo ello nos hará explicable, pues, la religiosidad y creencia cristiana, sobre todo en la etapa familiar y paterna de su existencia, del sereno e impávido marino.

Tras esta reflexión, tampoco habrá ya de llevarnos a extrañeza el saber que, poco antes de salir nuevamente en campaña* el distinguido oficial naval acudiera al tradicional y austero templo rimense del Convento de los Padres Descalzos y que en la capilla de Nuestra Señora de los Angeles se confesara ante el P. Pedro Gual y comulgara finalmente. La reproducción xerográfica -protegida por una placa de modesto vidrio- de una página de MI PAIS, del eminente polígrafo, historiador y literato que fuera Dn. Luis Alayza y Paz Soldán lo recuerda. La modesta placa, en dimensión de medio oficio, se encuentra en el lado inferior izquierdo del gran cuadro religioso -Nuestra Señora de los Angeles- que da nombre a la capilla y que se halla a continuación y tras el Altar.

---

* *Campaña que afamara con su valor y audacia, con expresiones de profesionalismo sumo y con hechos que convocaron la nombradía y la gloria.*



Rvdo. Pdre. Pedro Gual. Llegó a Lima en 1852. Prior de Los Descalzos en los años de la Guerra del Pacífico. Murió en setiembre de 1890.

La humildad de la placa y el valor testimonial que ella contiene, nos motiva a sugerir un esfuerzo cívico, o institucional, a fin de que la página referida tenga una representación lítica o metálica. La memoria del Almirante Grau se lo merece.

El *Huáscar* zarpó del Callao en la madrugada del 6 de julio. Emprendió rumbo con destino a Arica. El insigne marino se había despedido de los suyos... Era una despedida para nunca más volver. En el hogar quedaban la esposa y ocho pequeños hijos...

II

Arica, setiembre de 1879

Terminada su cuarta audaz incursión (22 - 28 de agosto) en costas y aguas enemigas, combatiendo inclusive, en Antofagasta, con los buques *Abtao* y *Magallanes*, e intercambiando también fuego con las baterías de tierra de ese puerto, Grau habló con el Director Supremo de la guerra sobre la necesidad de reparaciones que tenía su nave. Pero el Presidente Prado, que había dispuesto se siguiese hostilizando al enemigo aprovechando de la "buena estrella" que acompañaba al buque peruano, insistió en la orden que había dado.

Grau se separó de él, diciéndole:

- Obedezco porque así me lo impone mi deber; pero sé que llevo al *Huáscar* al sacrificio

Tras este antecedente, el 29 de setiembre, a las 04.40 horas, zarpó, de Arica, el *Huáscar* en campaña al Sur. Salió en convoy con la *Unión* y con el transporte *Rímac* que llevaba las tropas de la división Bustamante para Iquique. Eran tres batallones con un total de más de 1,500 hombres, además de materiales para Pisagua. Llegados a Iquique y desembarcadas las tropas, recalaron después en Pisagua.

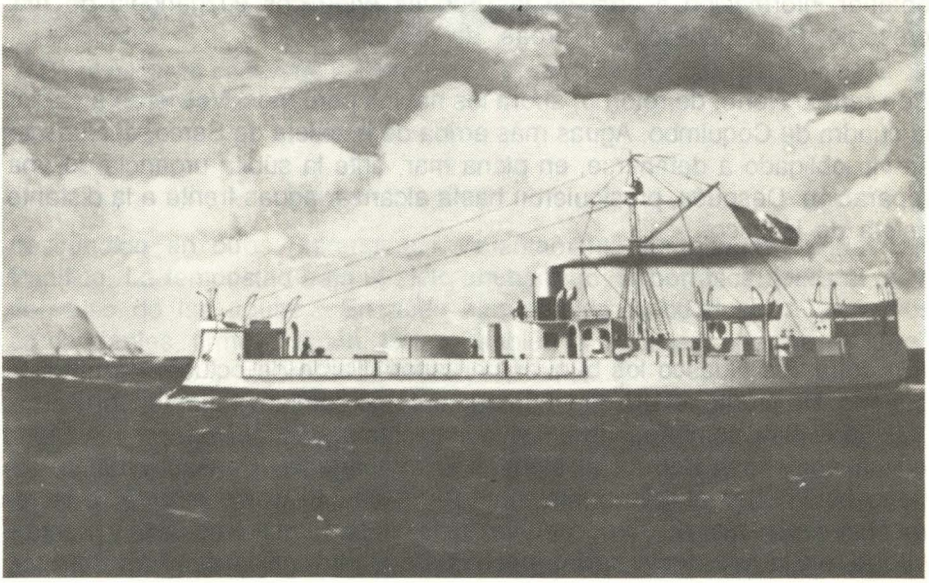
Concluída de esta manera parte de la misión, el *Rímac* regresó a Arica. El *Huáscar* y la *Unión*, en afanes de campaña, se dirigen al Sur, en lo que habría de ser el postrer viaje del glorioso monitor...

Octubre, 1º, de 1879. Costas meridionales peruanas en el Pacífico adyacente. Temprana mañana en las aguas oceánicas que, avanzando hacia el Sur, unen los espacios de Pisagua e Iquique. Encima de la mar vasta, el tono gris de la bruma asentado en la líquida superficie.

En la plúmbea inmensidad del entorno, neto su aparejo de bergantín, aguas adelante de la corbeta compañera en la empresa, el Huáscar cortaba aguas en el brumoso ambiente de la hora. En el puente de mando, la imagen encapotada de un hombre ensimismado destaca en esa parte de la nave y en el entorno. Sus ojos clavados en la niebla, se proyectan al horizonte siguiendo el rumbo en que avanza la proa.

En el océano, el solitario comandante -Grau- se interioriza. Sus pensamientos se impregnan, se llenan, de contenido y recuerdos hondamente íntimos y familiares... *"Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que uno va a exponerla en aras de la patria (...), no quiero salir a campaña sin antes pedirte, por medio de ésta, me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente... (...). El segundo, (...) atiendas la educación de nuestros hijos idolatrados (...); todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles"* [2]. Ahora, con el claro presentimiento de un epílogo que no podía continuar alargándose indefinidamente, los quería y extrañaba más... *"Nada más tengo que pedirte, sino que cuides de nuestros hijos y les hables siempre de su padre"* [3]. ... Y, desatendida su solicitud de poner el buque en dique para sus reparaciones y carenado, comprendió que, en cumplimiento del deber, no había sino que esperar consciente y serenamente el Destino. Cada día más cerca lo fatal y luctuoso... *"Con un abrazo eterno se despide tu infeliz esposo"* [4].

3 de Octubre de 1879. El monitor y la corbeta peruanos, habiendo dejado la rada de Iquique, orientan sus quillas hacia aguas y espacios bajo el



El Huáscar aproando al puerto de Arica, base y punto de partida de sus hazañas en lo que fue la Campaña Naval de 1879.

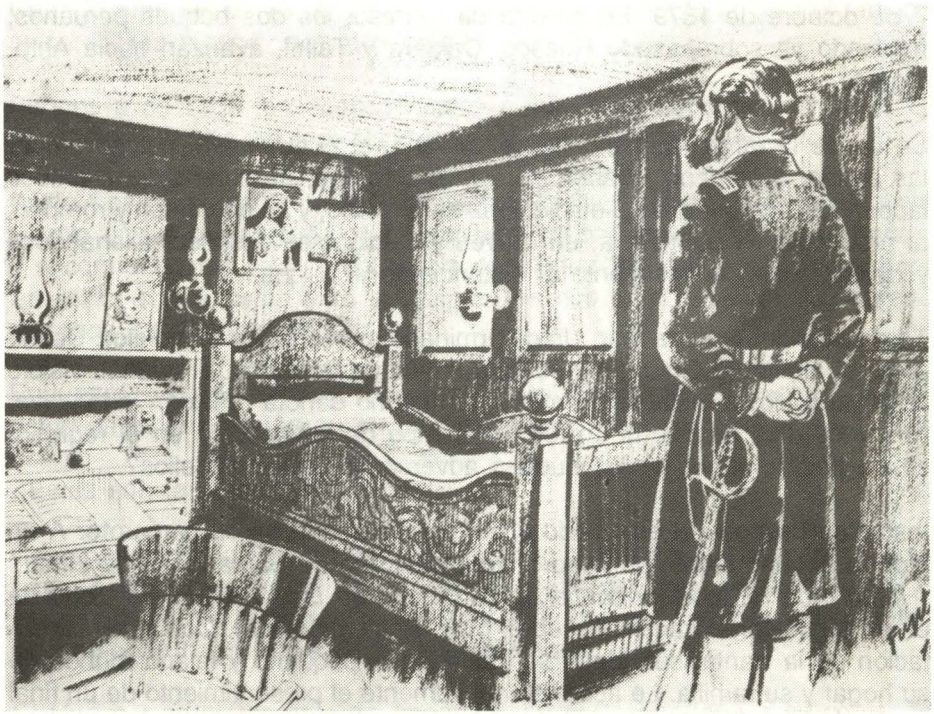
dominio enemigo. (Con pequeña diferencia de tiempo, casi coincidentemente, de Mejillones ha salido también, luego de urdida una trampa en la que se cifran grandes esperanzas, rumbo al norte, la escuadra chilena. Los buques peruanos se desplazan guardando cercanía a la costa; los chilenos, en interés de no ser vistos, para facilitar la trampa urdida -cercar por sorpresa, entre sus dos divisiones, a las naves peruanas-, navegan mar adentro... Debido a ello, en algún punto del océano las unidades antagónicas se han cruzado sin avistarse).

El *Huáscar* y la *Unión* en rumbo al Sur; la escuadra chilena hacia el Norte... Pero a su paso frente a Mejillones los vigías chilenos han podido identificar a los navíos peruanos. El golpetear repetido de los transmisores telegráficos, en el aviso que se difunde, se hace insistente.

El *Huáscar* y la *Unión* navegando en convoy. El día 4 alcanzaron la caleta de Sarco, en donde capturaron al bergantín *Coquimbo*, que iba con bandera panameña, y que, con oficiales peruanos, fue remitido al Callao. Prosiguiendo, el 5 de octubre estuvieron a la altura de Coquimbo. Pasaron después a Tongoy, más al sur del paralelo 30°, a pocas millas de Valparaíso. Llegados a este punto y, hasta entonces, habiéndose cruzado las naves peruanas ya con cinco barcos de carrera de tráfico neutral, sin haber podido obtener información acerca de los buques enemigos, juzgándolo de mal presagio, Grau decidió virar proas, de regreso.

Con rumbo Norte, de retorno, ahora los navíos peruanos. Volvieron a cruzar la cuadra de Coquimbo. Aguas más arriba de la caleta de Sarco, el *Huáscar* se vio obligado a detenerse, en plena mar, ante la súbita urgencia de una reparación. Después, prosiguieron hasta alcanzar aguas frente a la distante caleta de Huasco...

(En aguas de Huasco los buques peruanos. Tarde de octubre en el vasto océano. De pronto, el gríseo y húmedo entorno comienza a entenebrecerse. Y, bajo el cielo sombrío, sobre las ya inquietas aguas, el *Huáscar* y la *Unión* en su empeñosa derrota al Norte... El aire arrecia. Densas y bajas, las henchidas nubes anticipan inminente torrencia . El viento empezó a incrementar, desde mar adentro, cada vez más, su poderosa presencia y fuerza... Luego, en la secuencia de los hechos, de súbito, en la amplitud del mar, la furia desatada de un temporal océanico. La violencia de los vientos que transtorna y convulsiona el ambiente todo. Furibundo vaciamiento de las densas y oscuras masas atmosféricas. El aire, huracanado, levanta masas de agua que, después, aluvionales, barren en uno y otro sentido la cubierta de los buques. La ciega fuerza del viento golpea inmisericorde contra los mástiles y los aparejos. Era de verse al *Huáscar*, elevado a momentos,



En el pequeño camarote, y sobre y a un costado de la cama, un cuadro de Santa Rosa de Lima...

descendido en otros, zarandeado violentamente en aquellas aguas del Pacífico. La tempestad bajo el cielo anubarrado; la borrasca sobre el caos convulso de las aguas... En cada buque, bajo la conducción de recios comandantes, firme el timón, férrea también la voluntad, el accionar igualmente decidido y vigoroso de las tripulaciones...)

Aquella audaz incursión del monitor y la corbeta peruanos, en aguas y espacios bajo dominio enemigo, no sólo ponía a los dos buques ante el lógico riesgo de un encuentro con las unidades navales adversarias sino que los sometía, en la misma medida, a las riesgosas contingencias de cuando -en la mar- las fuerzas naturales se desatan en toda su dureza y poder, como en el hecho de su paso frente a la caleta de Huasco que se acaba de referir.

El día 7, entre las 08.00 y las 11.00 horas, aproximadamente, el *Huáscar* y la *Unión* se vieron precisados, nuevamente en la mar, a hacer arreglos y composturas en sus máquinas hasta pasado el mediodía.

7 de octubre de 1879. En su ruta de regreso, los dos buques peruanos, habiendo ya sobrepasado Huasco, Caldera y Taltal, avanzan hacia Antofagasta...

Se vence la tarde. Surcando en el océano, el *Huáscar* origina, al romper las aguas, a estribor y babor, sendas ondas que, al expandirse a ambos lados, chocan contra la quieta liquidez del entorno, y se encrestan y rompen, al producirse la oponencia, en breves y salpicantes cristales, allanándose y desapareciendo finalmente al distanciarse el buque.

Tarde de octubre en la mar. Un determinado momento en el monitor. Desde proa, el almirante Grau contempla, a través de la bruma, el apenas visible perfil de la costa distante. El rostro del marino denota reflexión indagativa. Ni en los días de ida, ni en todo el tiempo de navegación en el regreso, se ha podido saber de los buques adversarios. ¿Qué de ellos?...

Instantes después el esforzado oficial se encuentra en su camarote. A un lado del sobrio lecho, un cuadro con la imagen de Santa Rosa de Lima... (*Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios...*[5], nos ha dicho de él, en su célebre Oración Fúnebre, Mns. Roca y Boloña). Con la representación de la Santa, sus ideas se trasladan al pequeño y lejano mundo de su hogar y su familia. Le acomete nuevamente el presentimiento de un final que no podia prolongarse más... (La trampa, larga y diligentemente elaborada, había sido puesta, en tanto, ya en práctica. De acuerdo a ella, la escuadra enemiga, en dos divisiones, tendrían en vigilancia, y rastrearían, recorriéndolas de Norte a Sur, las aguas teatro de las operaciones. Desde otro hecho, detectado el paso del monitor y de la corbeta desde su travesía de ida, los emisores de los telégrafos habían repiqueteado insistentemente noticiando la incursión captada...).

Concluídos los arreglos hacia el mediodía del 7 de octubre, como se ha dicho, el *Huáscar* y la *Unión* reiniciaron su ruta. Casi doce horas más tarde, es decir, aproximadamente a las 24.00 horas de ese día, alcanzaron Antofagasta. El *Huáscar* ingresó a la rada del puerto en interés de hacer reconocimientos. La *Unión* se quedó esperándo aguas afuera.

Llegadas las 02.00 horas, el *Huáscar* salió de la bahía y se unió a la *Unión*. Luego de lo cual ambas naves reanudaron rumbo.

A las 03.45, pese a la bruma, pudieron avistar los buques de la segunda división naval enemiga; por lo que se orientarion hacia el Oeste, y, después, en decidida y confiada proyección, al Norte, distanciados ya de los buques chilenos.

Cuando eran las 07.15, el vigía del *Huáscar* gritó desde la cofa el fatídico aviso: "¡Tres humos por el noroeste!..."

Buques a su zaga, en acoso; buques a su frente, cortándoles rumbo. El almirante entendió en el acto lo grave e ineludible del momento.

(Lima. Los días de su estada en la Capital tras los brillantes hechos de mayo y junio en las costas del Sur. La ocasión, un banquete dado en su honor. Y el contralmirante en su respuesta a los brindis: *"Todo lo que puedo ofrecer en retribución a estas manifestaciones es que si el Huáscar no regresa tampoco habré regresado yo").*

Buques a su zaga, buques a su frente...Hablando consigo mismo, con un rictus de inconformidad en su gesto y la voz, se le oyó decir:

-¡Estas son las órdenes que dan!...

Comandante de la división peruana, dispuso que la Unión, sola, forzase su paso; luego, a sus órdenes, el hazañoso buque fue orientado hacia la saliente de Punta Angamos, y, ya cerca viró oponiendo su torre de combate al círculo de hierro ya en aprestos de ataque...

El *Huáscar* en el combate de Angamos. Le correspondería a su comando y tripulación el honor y la distinción de ser quienes iniciaran los fuegos.

NOTAS

(1) Alayza y Paz Soldán, Luis: MI PAIS, Memorias de Alayza (1ra. Parte) y Miscelanea Peruana, Librería e Imprenta Gil S.A., Lima, 1960, pág. 177.

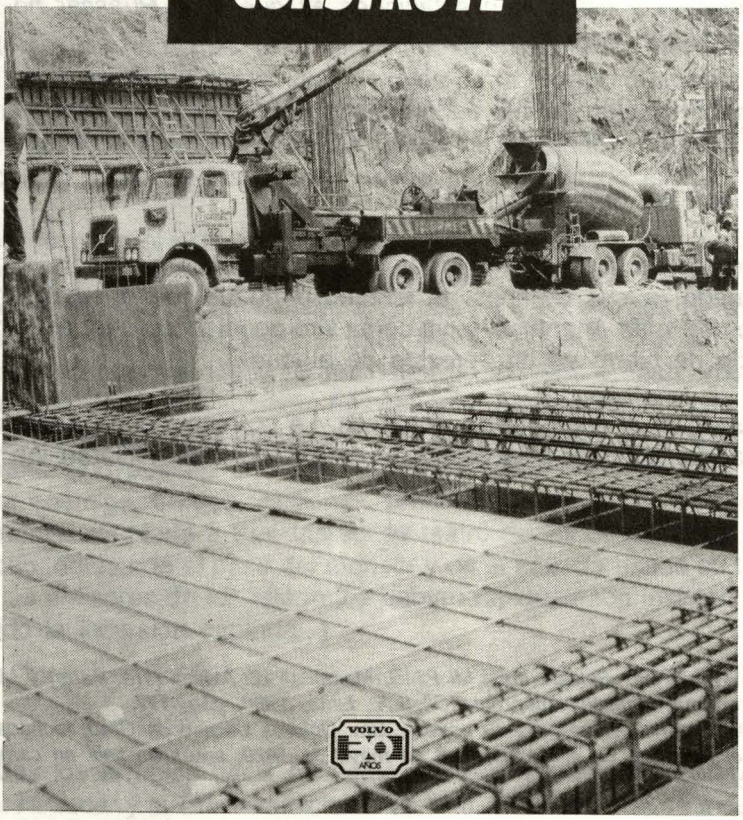
(2) De la carta del héroe a su esposa, Sra. Dolores Cabero de Grau, fechada a bordo del Huáscar, en el Callao, el 8 de mayo de 1879, antes de salir en campaña.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

(5) Roca y Boloña, Mons. José Antonio: APOTEOSIS DE GRAU, Oración Fúnebre, pronunciada en la Santa Iglesia Catedral de Lima al oficiarse las exequias fúnebres en honor de los mártires del Huáscar. En: "A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau", publicado por la Comisión Cultural del Centro Naval del Perú, 3ra. Ed., Lima, 1984, Pág. 115.

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

La Guerra (I parte)

Capitán de Navío Roger Loret de Mola P.

"Cuando fallan las negociaciones diplomáticas se da paso a la acción de las armas como solución del conflicto".

1. Generalidades

La guerra, es tan antigua como el hombre en la tierra y su conceptualización es producto de la inteligencia humana como resultado de la permanente situación de defender la libertad y de asegurar la supervivencia de la sociedad frente a toda agresion que le sea aplicada por otra, que trata de obtener su sometimiento o aniquilación.

El hombre y sus diferentes formas de agrupamiento social han recurrido a la agresión violenta como acto final y definitivo para la solución de sus diferendos en toda época y lugar; es por esto que la historia registra innumerables hechos de esta naturaleza que en su conjunto son más numerosos que aquellos otros basados en la búsqueda de la concordia y de la paz.

Ningún pueblo de la tierra se ha sustraido a la acción o a los efectos de la guerra, independiente de su organización social o de la integración comunitaria que pudiese haber alcanzado; todo pueblo, nación o estado existente o ya extinguido, en algún momento de su historia debió afrontar una guerra de cualquier naturaleza para poder seguir existiendo y aquellos pueblos que las perdieron, iniciaron un proceso involutivo, de no haber mediado una accion reivindicatoria que les permitiese superar dicha situación.

La guerra se dice que constituye el más espectacular de los fenómenos sociales, que la voluntad y la inteligencia del hombre puede producir; ella, marca hitos trascendentes en el desarrollo de los pueblos, se constituye en motor de su evolución o de su involución de la faz de la tierra; las guerras, nos permiten usarlas como referencias del acontecer histórico social de la humanidad; asi como en impulso para el desarrollo de la ciencia y la tecnologia en todas las actividades del saber humano.

En el transcurso del tiempo, la guerra ha evolucionado no sólo en su forma de ejecución, sino, lo que es más importante, en sus alcances. En un principio la guerra era hecha sólo por los hombres hábiles y en edad de poder enfrentarse al enemigo; luego fue considerada como una actividad exclusiva para "voluntarios" que, por una paga o botín se ponían al servicio de la corona o del amo de turno que mejor satisfaciera sus espectativas. Era pues un ejército de mercenarios; la suerte de estos ejércitos y el fin de la guerra generalmente se definía en una gran batalla; del resultado victorioso del combate el pueblo no tenía participación alguna, pero sí sufría las consecuencias de la derrota y no disfrutaba del botín del vencedor.

A medida que evolucionaron las naciones, las guerras se originaron por causas más profundas y asumieron raigambre popular al involucrar la participación o el apoyo de la población. Los ejércitos de tierra y de mar, se organizaron en base a criterios de nacionalidad y como un servicio, ya no se hacía la guerra en razón de las ambiciones o aspiraciones personales o dinásticas del señor o del amo de turno, sino por la patria y por los intereses del estado que el gobierno de turno representaba, se hacia al amparo de una bandera.

La Revolución Francesa dio origen al concepto de "Nación de Armas", según el cual, cada ciudadano, debía ser un soldado al servicio de la revolución y la nación toda estaba involucrada en su defensa.

En el Perú dicho concepto fue aprendido en el siglo pasado como resultante de la guerra del Pacífico, a la que, tan improvisadamente fuimos arrastrados y cuyo revés tanto nos ha costado desde entonces.

La primera Guerra Mundial puso en evidencia que para la organización y marcha de las fuerzas armadas contra el enemigo era necesario e imprescindible la ejecución antelada de múltiples acciones de previsión, preparación y movilización de organismos especializados que garantizaran el funcionamiento de un sistema integral de servicios destinados a asegurar la defensa nacional y a mantener el apoyo necesario para que el poder bélico de las fuerzas armadas se mantuviese incólume durante las operaciones frente al enemigo y contribuyesen al logro de la victoria; a la vez que la nación toda fuese capaz de poder continuar laborando para satis-

facer todos los requerimientos que el esfuerzo de guerra y supervivencia como nación le demandase.

El avance de la ciencia y la tecnología aplicada a la guerra en este siglo han creado armas tan poderosas que demandan ingentes cantidades de recursos de una capacidad de producción tal para poder mantener el esfuerzo de guerra de una nación, sin el cual toda guerra es casi imposible realizar.

Aparece así, en forma definitiva y con características propias el concepto moderno de guerra integral que involucra el empleo de todos los componentes del poder nacional y hasta de hipotecar el futuro del potencial nacional, lo cual es evidente a partir de la segunda Guerra Mundial y cuyos resultados hoy son fáciles de comprobar.

Esta concepción implica el empleo de armas cada vez mas evolucionadas y mortíferas, capaces de golpear al enemigo en lo más profundo de su territorio y con un poder de destrucción mayor a todo lo imaginado y hecho por el hombre en guerras anteriores; esta posibilidad reduce cada vez más cualquier zona de seguridad y amplía los teatros de operaciones de los adversarios, pudiendo involucrar incluso otros países que no desean la guerra o son ajenas a ella.

Sin embargo la guerra, hoy por hoy, ha evolucionado en forma tal, que emplea el arma psicológica como su principal y más potente recurso para dominar al adversario y de esta forma someterlo minando su prestigio, moral y espíritu de lucha. Este recurso no sólo destruye ejércitos sino que aniquila a la sociedad.

La guerra visa prioritariamente la destrucción integral del poder bélico del enemigo; que por su creciente amplitud de requerimientos compromete cada vez más al potencial nacional, de ahí nace la importancia para cada estado de conceptualizar una doctrina de seguridad y de defensa nacional para asegurar no sólo su libertad, independencia e integridad, sino para poder desarrollar su poder nacional y preservar de toda acción agresiva del enemigo externo como interno.

Hoy día, a la luz de los hechos que venimos viviendo y soportando en nuestro país, es evidente que el principal enemigo de nuestra sociedad, no sólo proviene del exterior, sino que está atacándonos desde el interior y lo hace con mayor ensañamiento, puesto que su accionar no se basa en la conquista de un territorio, sino en la conquista de la población mediante el empleo indiscriminado del terror, sometiendo al pueblo así a su entera voluntad y como resultado, extensas porciones del territorio nacional se someten a un grupo minúsculo de irracionales individuos, cuya meta es la

destrucción de la sociedad en que vivimos libremente para conducirnos a la esclavitud de una sociedad comunista. En conclusión, la guerra constituye un fenómeno social materializado por el enfrentamiento entre las partes para alcanzar intereses opuestos o irreconciliables, variable respecto de los motivos que la originan, con características propias en su ejecución, proporcionales a su intensidad y duración; capaz de proyectarse en el tiempo y en el espacio; de afectar a toda la población de un país e involucrar a todos los dominios del estado en su preparación y realización.

2. Conceptuación y definición

A. Concepto general:

La guerra en sí misma no constituye un fin sino un medio por el cual el estado proyecta su política nacional para alcanzar sus objetivos, mediante el empleo de la violencia o de la agresión contra otro estado o contra parte de la población,vale decir que: "Cuando la política reconoce su impotencia, cede el paso a la violencia para obtener el objetivo que los argumentos razonables no pudieron alcanzar mediante la inteligencia".

B. Definición:

La guerra es el acto de fuerza por medio del cual una nación sostiene y defiende su derecho soberano e independiente para alcanzar sus objetivos; se produce cuando ha fallado la diplomacia y todas las otras vías de entendimiento o de lucha en la solución pacífica del conflicto han sido agotadas, es entonces, cuando el empleo de la violencia organizada se hace necesaria para imponerle la voluntad propia al adversario y lograr su sometimiento incondicional al dominio del vencedor.

C. Caracterización:

La guerra tiene como rasgos más significativos que la caracterizan los siguientes:

(1) Emplear la violencia organizada; mediante la agresión o el enfrentamiento bélico, como solución de los conflictos entre las partes.

(2) Constituir un fenómeno social integral y colectivo; por cuanto involucra a todas las estructuras del estado y las actividades que se desarrollan en sus dominios, incluyendo a toda la población.

(3) Servir de medio a la política e intereses de la nación, en la estrategia, para el mantenimiento o logro de los OO.NN.

(4) Constituir un hecho episódico o de situación transitoria dentro del devenir histórico del estado.

(5) Ser el último recurso de los estados para dirimir sus diferencias, cuando todas las vías pacíficas han fallado.

(6) Atentar contra la soberanía, independencia e integridad de los estados por constituir una forma incompatible de entendimiento en las relaciones entre las naciones por alterar la paz del mundo.

(7) Constituir subversión cuando una minúscula parte de la población emplea la violencia para destruir la sociedad legalmente organizada y constituida de un país, considérese como la guerra más incruenta e irracional que puede sufrir un pueblo civilizado.

3. Finalidad

Si bien es cierto que toda guerra tiene por finalidad última y principal imponer la voluntad propia al adversario respecto al diferendo surgido, es también cierto que una guerra requiere: "Lograr el objetivo político que la ha originado y brindar al pueblo la satisfacción de obtenerlo mediante la victoria de las armas".

Existen dos alternativas:

A. Ofensiva:

Anulando la capacidad de oposición del adversario; vale decir, destruyendo su poder nacional, mediante la acción bélica y,

B. Disuasiva:

Ubicando o fijando al adversario en una situación que lo lleve al convencimiento de la inutilidad de realizar o continuar una acción bélica y por lo tanto se vea obligado a aceptar la voluntad del oponente.

4. Causas

Las guerras siempre se originan por una causa, aunque para ocultarla se pueden esgrimir cualquier pretexto, en igual forma, aquellas causas que en la antiguedad producían una guerra, hoy quizás ya no la constituyen y en todo caso no pasan de ser mas que un incidente menor del conflicto, se dice que son causa de guerra algunas de las siguientes:

A. Expansión territorial:

Cuando en la búsqueda de mayores espacios geográficos, un Estado trata de conquistar los de otro Estado.

B. Religiosa:

Para imponer una religión sobre otra, generalmente es una de las causas más fanática y sangrienta que genera una guerra, a la vez que son irreconciliables las partes involucradas.

C. Desidencias sociales:

La guerra de clases constituye hoy en día la causa más común y despreciable que las ideológicas políticas fanatizadas realizan para conquistar ideológicamente a la población, empleándose el terror como arma psicológica para lograr mesiánicamente la destrucción de la sociedad constitucionalmente organizada en una nación; por ejemplo la subversión comunista en el Perú y en el mundo.

D. Insurgentes:

Aquellas que realizan los pueblos para sacudirse del yugo de una tiranía extranjera que les ha sido impuesta contra su voluntad y que los avasalla; o los mantiene en un estado colonial o de protectorado.

E. Económica:

En la búsqueda de mercados o por desplazar a otro competidor y por intereses económicos diferentes entran en conflicto los estados, lo cual constituye una de las causas más sutiles de ser utilizada para la agresión a otro estado, sin que por eso sea motivo de protesta de los otros países que en alguna forma se beneficiarían de los resultados finales.

F. Raciales:

Cuando un estado pretende favorecer a una etnia o afines raciales, perjudicando a otras etnias dentro de su propio país o busca avasallar a las de otros pueblos, sea por el color de su piel o raza. El peor ejemplo lo dieron los nazis en la segunda Guerra Mundial, hoy lo hacen Sudáfrica, Israel.

Pudiéramos pasarnos toda una vida enumerando otras causas para realizar una guerra hoy en día, las guerras no son exclusividad de los ejércitos, abarcan todas las actividades del género humano, sin embargo en todas

el factor común es la agresión de un pueblo a otro.

5. Los Medios

El concepto de la guerra como hemos visto, hoy por hoy, conlleva a considerar a la nación en armas, como el principal medio para realizar la guerra, esto se consigue mediante el planeamiento racional e integral de todos los elementos del estado; por consiguiente debemos organizar estratégicamente cada dominio, en forma tal que, cada uno constituya una contribución convergente y decidida al esfuerzo bélico en que la nación se empeñara.

Si bien es cierto que el dominio militar en la guerra realiza el mayor esfuerzo, éste no sería posible, sin el sostén del dominio económico que le permita ejecutarla y con el apoyo decidido de los dominios político y psicosocial que haga posible su realización.

La guerra implica que los medios sean cuantiosos, por que los requerimientos de cada dominio serán numerosos, tanto o más, cuanto mayor sea su participación y por lo tanto, una guerra debe ser planificada en la paz, visando que el éxito, no sólo sea el triunfo de las armas, sino la obtención de remuneraciones mayores al costo de los que nos significó realizarla, porque de lo contrario, su costo será demasiado alto para lo que pudiésemos haber logrado y sus resultados afectarán ostensiblemente al desarrollo nacional de los años de post guerra y la factura deberá ser cancelada por las generaciones venideras.

6. La política de guerra

La política general de un país concreta el carácter que tienen los intereses y aspiraciones nacionales en cuanto a las necesidades; fija los objetivos que se busca alcanzar y que deben resolverse sin la intervención de otros estados que, cuanto más próximos o cercanos, mayor será su ingerencia en la estrategia a desarrollar,sin embargo constituye el más serio problema que debe resolver un gobierno respecto de hacer o evitar la guerra, su decisión constituirá la política de guerra a implementar por la estrategia nacional, en el Perú esta decisión le corresponde adoptarla al consejo de ministros en sesión especial, bajo la presidencia del presidente de la república y con la partcipación de los miembros del comando conjunto de las fuerzas armadas y el jefe de la Secretaría de Defensa Nacional que bajo la responsabilidad política del Ministro de Defensa conceptualizarán la respectiva estrategia nacional para su cumplimiento por toda la nación.

Así, un país con una política hegemónica realizará una estrategia internacional agresiva, preferentemente económica y financiera; que se traduce en



la adopción de medidas de proteccionismo, libre cambio, zonas francas, puertos libres,influencia fronteriza, etc.; otro que busque una política expansionista, desarrollará una estrategia armamentista que le brinde la supremacía bélica terrestre, naval y aérea, buscando simultáneamente mediante acuerdos la delimitación de armas, impedir el fortalecimiento de sus adversarios, a la vez que impulsará el desarrollo de la industria bélica, disfrazando sus intenciones; otro, que desarrolla una política nacional basada en concepciones y doctrinas geopolíticas, orientará su estrategia a lograr la aceptación de la expansión de su estado; si busca el pacifismo, tratará no sólo de limitar los armamentos y ejércitos propios, buscará el desarme y el cumplimiento de los tratados y acuerdos con otras potencias; evitando a toda costa llegar a una posición conflictiva que pueda obligarlo a distraer medios en un fortalecimiento bélico. Esta es la estrategia que adoptan los gobiernos débiles o los estados pobres cuando no quieren defender sus derechos con energía, dignidad, soberanía e independencia.

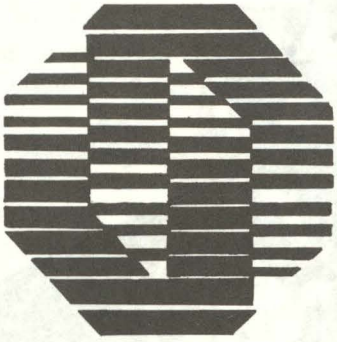
7.- La conducción de la guerra

Entiéndese por conducción de la guerra el hecho de dirigir planificadamente el empleo de los medios bélicos disponibles para llevar a cabo la guerra; corresponde esta dirección, en el más alto nivel nacional, al comandante del teatro de guerra, quien a través de los comandantes de cada teatro de operaciones desarrolla la estrategia para alcanzar los objetivos de la guerra y dispondrá la asignación de los elementos de maniobra a cada teatro para realizar las operaciones; los comandos subordinados ejecutarán las acciones tácticas empleando los medios humanos y materiales de cada uno de sus respectivos escalones subordinados; la conducción visará permanentemente la movilización y el abastecimiento logístico, a través de las LL.CC., necesarias para el sostenimiento de las operaciones en tierra, mar o aire, como apoyo al esfuerzo para obtener la victoria final. Sin embargo, es necesario recordar que la decisión de hacer y evitar la guerra no corresponde al mando militar sino a la autoridad política, es decir al supremo gobierno de un país.

"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS RELACIONES Y TIENDEN AL ENGRANDECIMIENTO COMUN"



Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877



CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"EL OBJETIVO DEL CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, ES LOGRAR UN CAMBIO DE MENTALIDAD EN CUANTO A LA CREACION Y UTILIZACION DE INNOVACIONES TECNICAS Y EL APROVECHAMIENTO CIENTIFICO DE LOS RECURSOS PROPIOS, ASI COMO ESTIMULAR LA CREATIVIDAD DE LA JUVENTUD NACIONAL Y CREAR UNA GENERACION DE CIENTIFICOS QUE SE VAYA AMPLIANDO PROGRESIVAMENTE EN EL PAIS".


15

La legendaria cañonera "América", primer Museo Fluvial

Teniente Segundo Jorge Cayro Cruz

Buque de guerra para la fuerza naval de la Amazonía llega a Iquitos

Corriendo por entonces el gobierno del doctor don José Pardo, llega a Loreto el 11 de mayo de 1905 aunque en pésimas condiciones la lancha de guerra "América", que fue realmente peruana en los meses finales de este año.

Recibe a la nave de guerra el Sr. Fuentes, prefecto de la ciudad de Iquitos, efectuando las reclamaciones del caso debido a que esta última necesitaba reparaciones por un monto estimado de alrededor de más de mil libras de la época. Es así que se logra efectuar el contrato para las reparaciones respectivas con la Factoría Wesche, sin que esto signifique ninguna afectación para el gobierno peruano hasta el recibo de la nave.

Una vez arreglada y entregada en forma definitiva, efectúa su primer viaje el 15 de febrero de 1906 a Puerto Bermúdez y Manseriche con el Sr. prefecto y su familia.

Las siguientes eran las principales características de la cañonera que estaba destinada a incrementar el poderío de la fuerza Fluvial de la región amazónica:

Clase	Cañonera a vapor
Eslora	40.63 m.
Manga	6.20 m.
Puntal	1.96 m.
Calado a popa	3.02 m.
Calado a proa	2.00 m

Tonelaje bruto	239 y 44/100
Tonelaje neto	182 y 86/100
Armamento	2 cañones Armstrong de 37, 48 rifles y 48 sables de abordaje.
Casco	Acero galvanizado de 1/4"
Capacidad de transporte	50 hombres con equipo completo
Tripulación	28 hombres de comandante a paje
Máquinas	2 con bomba de aire, circulación y alimentación independiente y automática.
Calderas	2 multitubulares Stirling
Propulsor	2 hélices Griffong de 4 aspas
Caballos de fuerza	150 nominales
Capacidad de carboneras	30 toneladas de carbón
Andar máximo	11 millas a toda fuerza
R.p.m.	300 r.p.m.

Esta nave fue construida por la casa Cammel Laird, de Birkmenhed, en Inglaterra en el año de 1904.

Egregia figura del teniente primero Manuel Clavero, la legendaria cañonera "América" y el combate de "La Pedrera" en 1911

José Manuel Sisto Clavero Muga, así fue bautizado el varoncito que naciera el 1 de abril de 1879 en el hogar de don José Clavero y doña Jacinta Muga, quien se recibiría como guardiamarina el 12 de enero de 1902 ocupando el primer puesto de su promoción en la sección Naval de la Escuela Militar y Naval de ese entonces, donde cursara sus estudios.

Siendo Teniente Primero es cambiado de colocación en el mes de setiembre de 1909 a la zona de Loreto, donde es nombrado comandante de la cañonera "América", en la cual recorre las serpenteantes aguas del Marañón de gran caudal y el respetable Napo de innumerables bajos, conociendo de este modo los secretos de la navegación fluvial y las reglas impuestas por la naturaleza en estos alejados parajes; exploró también el sinuoso, pero profundo en época de crecida, e interminable y tranquilo Curaray, donde realizó varios trabajos importantes por ser en esa época poco conocido.

Familiarizado ya por completo con su nave y con el respaldo absoluto de su dotación zarpa el 28 de junio de 1911 de Iquitos con rumbo a la zona denominada "La Pedrera", en el Caquetá, al mando de la flotilla que conducía al batallón de infantería Nº 9 procedente de Chiclayo y que se encontraba bajo el mando del entonces comandante Oscar R. Benavides, con el objeto de desalojar a las fuerzas colombianas que en el acto de clara provocación habíanse internado y ocupado territorio peruano.

El 10 de julio de 1911 arriba a la zona de conflicto conjuntamente con las lanchas "Loreto", "Tarapoto" y "Estefita", siendo la "América" la única lancha de guerra, iniciándose las hostilidades en horas de la tarde, al haber fracasado las conversaciones y buenas intenciones peruanas, continuándose al día siguiente y no logrando tampoco esta vez el objetivo debido a un obstáculo natural denominado "cashuera" (desnivel del río) que en adición tenía una muy fuerte correntada y remolinos en los extremos, además de contar con un fondo bajo y pedregoso, todo lo cual lo hacía realmente insuperable.

En oposición a lo difícil del área geográfica en esta zona y los obstáculos puestos por el enemigo, el día 12, con decidida acción de Clavero y la valiosa determinación de su gente, las máquinas de la cañonera "América" al rojo vivo y en hábil maniobra logran remontar la cashuera, algo con que los colombianos no contaban y ni siquiera imaginaban por saberse imposible de realizar hasta ese momento, permitiendo así también el paso de la "Loreto" y de este modo cumplir el plan trazado con anterioridad; con las tropas desembarcadas aguas arriba para el ataque por el flanco izquierdo y retaguardia y contando con la "América" nuevamente al frente de la posición enemiga respaldando el ataque y el avance de las tropas. Las fuerzas colombianas sorprendidas por la increible acción realizada por la "América" y el nuevo frente de combate logrado, ya nada beneficioso para ellos, optaron por abandonar sus posiciones, obteniéndose de este modo brillante triunfo en el combate de "La Pedrera" el 12 de julio de 1911, siendo el pabellón peruano izado a tope a las cinco de la tarde, recuperándose de este modo territorio peruano.

Lo que no logró el enemigo contra el valor del soldado peruano lo hizo la inclemencia del tiempo en conjunto con las enfermedades de todo tipo que en estas zonas son muy comunes; es así que, bien vómito negro, beri beri, paludismo o fiebre amarilla, atacaron a muchos, los cuales fallecieron y fueron enterrados en el campamento, otros resistieron todavía e iniciaron la travesía de regreso, arribando a la ciudad de Iquitos el 31 de julio ante el júbilo y alegría del pueblo loretano; pero parte de la dotación y el mismo Clavero estaban enfermos. A los pocos días su resistencia es mermada y cae postrado en cama. Era visitado constantemente y estaba al cuidado diario de excelentes médicos, pero pese a todo esfuerzo su vida se extinguía lentamente.

Después de los diez primeros días del mes de agosto en que mostró alguna mejoría que hizo alentar esperanzas de recuperación, murió en la casa que hoy se encuentra en Sargento Lores Nº 349.

El sepelio, que congregó a un pueblo fervoroso en su celo por la defensa del territorio patrio, se llevó a cabo el 13 de agosto del mismo año.

Por eso es que el nombre de Clavero está ligado al de la Cañonera "América" y ésta a la vida del pueblo de Iquitos, porque su nombre es presencia de la Marina de Guerra en nuestra vasta y difícil región amazónica, siendo símbolo permanente del desarrollo logrado a través de todos estos años en que ella navegó por los interminables y caudalosos ríos; hoy, que ya no navega más, estará siempre presente frente a la ciudad de Iquitos para ser visitada por sus hijos, portando siempre a tope el pabellón peruano, recuerdo imperecedero de la heroicidad de Manuel Clavero y de todos los que combatieron en La Pedrera, muestra latente de la unidad de la Armada y el pueblo loretano.

La antigua cañonera (CF - 15 B.A.P. "América") se convierte en primer museo fluvial a flote

Acoderada a unidades de la división de cañoneras en la estación naval de Clavero se encuentra la antigua nave de guerra "América", todavía a flote y siempre bajo cuidado a fin de no perderla, puesto que se supone lo grave del estado de su casco por la cantidad de agua que hace a diario y en diversas zonas. Siendo ésta la situación, el comandante y jefe de la Quinta Zona Naval Fuerza Naval de la Amazonía: contralmirante Francisco Vainstein Borrani toma la decisión de salvar de los fondos oscuros del Amazonas a la vieja y gloriosa "América" e iniciar los trabajos definitivos para su convertimiento en museo flotante. Así y corriendo el mes de junio de 1987, fui nombrado como encargado del ex-B.A.P. "América", recibiendo el misionamiento de llevar a cabo dicha labor desarrollada por la Marina de Guerra del Perú en favor del progreso de nuestra cada día más pujante región amazónica.

A los pocos días hace su ingreso al dique flotante del Simai, para verificarse el estado del casco, el cual a simple vista es lamentable, posteriormente con la calibración efectuada a sus planchas se verifica que el casco casi completo es un cascarón y que será necesario cambiarlo en su totalidad a fin de recuperar la unidad.

En toda su obra viva se puede observar la unión de las planchas con remaches (técnica anterior a la de la soldadura), así como los huecos y abolladuras que presenta en general; es necesario aclarar que si bien aquí no se sufre del problema de la corrosión como en el mar, los cascos de las naves sufren tanto o más desgaste por la acción lenta pero segura de la erosión que les causan la arena y toda clase de materiales que arrastra el río a gran velocidad, así como las ramadas y todo tipo y tamaño de troncos que golpean con fuerza cuando se navega en contra de la corriente, por lo cual hay que tener sumo cuidado al navegar debido a que se han visto

casos en que estos troncos o árboles llegan a perforar sin mayor problema el casco no muy fuerte o débil de las embarcaciones en tránsito.

Así y a doble turno, operarios, técnicos e ingenieros del Simai con apoyo del personal de las diferentes unidades y dependencias de la Fuerza inician el duro trabajo de cambiar las planchas, paralelamente se efectúan trabajos en la superestructura y compartimentajes de la unidad con el objeto de darle su forma original en combinación con la formación de ambientes para su función como museo y con el planeamiento de que todo trabajo efectuado debe resistir las inclemencias de la naturaleza y el tiempo, sometimiento insalvable en esta zona, con el objeto de evitar su deterioro y posterior pérdida, recompensa no grata al gran esfuerzo que se está realizando y será necesario mantener en bien de su conservación.

Alternadamente con la realización de los trabajos, tuve que recurrir a la búsqueda de toda la información que me fuera posible reunir, con el objeto de lograr la forma original de la unidad tanto en el exterior como en interiores, la cual es sabido fue variando a través de los años tanto por reparaciones como por mejoras y otros; y así en el museo naval del Callao, la parroquia de Iquitos, dependencias, archivos, diarios, bibliotecas y otras tantas más, logré recolectar lo suficiente por el momento para el desarrollo de mi tarea; pero aún falta mucho que rescatar y más que recuperar, estudiar e investigar a fin de poco a poco lograr un compendio veraz y cronológico de la historia de esta cañonera llamada con justeza por muchos: "EL HUASCAR DE LA AMAZONIA".

Con el asesoramiento constante de mis superiores y la gran ayuda de personas y de instituciones tales como la Asociación Pro-Marina por ejemplo, se avanzaba en el desarrollo de los trabajos superando los inconvenientes de la naturaleza, como las lluvias que hacían paralizar por completo los trabajos de soldadura o el fuerte calor de algunos días, por no decir todos, que hacían agobiante el trabajo pesado.

Durante los meses de julio, agosto, setiembre e inclusive los primeros días de octubre se trabajó duro y parejo; cambiándose por completo el casco de la unidad, así como partes de la estructura y cuadernas que se encontraban en pésimo estado, se tuvo que mudar todos los objetos, materiales y documentos entre otros a uno de los camarotes del edificio de solteros de la base naval de Santa Clotilde, para facilitar los trabajos en los diversos compartimientos y superestructura en general, así como para preservar los objetos de valor histórico, todo lo cual será motivo de trabajo para una de las últimas etapas en su transformación definitiva a museo.

Se sacó el armamento del mismo tipo que el que poseen las cañoneras actualmente para colocar en su lugar: en proa y a ambas bandas en el centro

de la cubierta inmediata superior a la principal un cañón de 47 mm. y 2 ametralladoras Madsen de 20 mm. Nº 1126 en ER y Nº 1054 en BR respectivamente, otro montaje de 47 mm. con partes de bronce modelo Vickers año 1906 con Nº 8816 en la cubierta principal en popa. Todo este armamento de su época de su llegada, usada por supuesto en otras unidades, debido a que sólo se tiene conocimiento de que tan sólo uno de los cañones originales marca Armstrong, de 37 mm., se encuentra bajo custodia y en exhibición en el Museo Naval del Callao.

Se le cambió la cofa tipo ballenera con la que contaba (puesto más alto para el vigia) por el trinquete (palo mayor con cruceta) que tenía a su llegada a Iquitos en mayo de 1905. De la misma manera se reformó toda la superestructura de tal forma que con los toldos especiales que se hicieron confeccionar se le devolvió al buque la apariencia de sus primeros años, silueta con la cual recorrió y fue visto navegar innumerables veces, en esa época, los diversos ríos de los parajes amazónicos.

También en la parte interna y compartimentajes en general se tuvo que reemplazar muchos mamparos, estructuras, ventanales y cielos razos que se encontraban en calamitosa situación, reforzar y en su defecto cambiar muchas partes de la cubierta, confeccionar puertas, mamparos o partes que ya no existían, devolver a su forma zonas deformadas y en general hacer las modificaciones mínimas necesarias.

Se tuvo gran cuidado en conservar las puertas y mamparos correspondientes a la zona del puente de mando y camarote de Clavero en la banda de babor, por mostrar aún estas zonas los impactos de la fusilería colombiana del combate de La Pedrera en el año de 1911.

Todas las reparaciones efectuadas por el Simai, tanto en el casco como en la superestructura, figuran en el acta de entrega de Trabajos de fecha 07 de octubre de 1987 y según orden de Trabajo abierta Nº 7-304-3-505-2.

Todo lo correspondiente al sistema de gobierno y propulsión, tal como las 2 hélices tipo Griffong de 4 aspas, las cuales podían ser cambiadas una por una sin necesidad de que el buque ingresara a dique o sea varado para tal efecto, desde el interior de la unidad y por el mismo personal de dotación.

Las 2 palas de forma de una elipse no simétrica como todas las usadas por aquella época, otros componentes del sistema y las 2 bocinas de guayacán íntegras, fueron puestas en la sala de popa de la cubierta principal para su posterior trabajo de implementación y su futura exhibición, ya que dichas piezas tienen valor histórico incalculable debido a que marcan una era pasada de los buques de guerra en su avance y progreso hacia como son y los conocemos hoy en la actualidad.

Tanto en las salas de máquinas y calderas se efectuó una exhaustiva limpieza y recorrido general así como pintado de las mismas, para que después de los arreglos necesarios también puedan ser observados en forma completa por el público visitante, verdadera maravilla de la ingeniería naval de la época y que a través de los años en que prestó servicios a la Funamaz sufrió las modificaciones necesarias y acordes hasta 1983, año en que dejó de navegar, por los largos años de servicio, los serpenteantes y caprichosos como peligrosos ríos que enmarañados se extienden en la espesura de la siempre verde y frondosa selva peruana.

Se efectuó la compra de todos los materiales necesarios para el reacondicionamiento y trabajos iniciales, así como la de aquellos que se usarían para más adelante entrar a detalle en la implementación de cada sala; juzgo necesario brindar agradecimiento al Sr. Ranfort Lozano Lozano quien, hasta que por razones del servicio tuve yo que dejar el buque, la obra encomendada y la Quinta Zona, hizo la donación de tres entregas de madera de acuerdo a los requerimientos hechos para el caso y que de inmediato se usaron para los trabajos en el camarote de Clavero, la sala principal del buque así como las reparaciones respectivas de los cielos razos. Agradecimiento extensivo a Don Ranfort como presidente de la Asociación Pro-Marina y todos sus miembros debido al gran interés mostrado en el proyecto, así como a todos aquellos que tanto en Iquitos y en Lima colaboraron de uno u otro modo para la realización de esta gran obra.

Se logró recuperar muchos objetos de valor histórico, tales como placas de bronce de la época, otras con grabados de suma importancia, fotografías, documentos, herramientas, implementados, así como 2 catalejos grandes de bronce puro entre muchos otros; todo lo cual deberá ser usado para las posteriores etapas de implementación del buque como museo, claro que con el debido asesoramiento y respaldo de fuentes históricas debidamente comprobadas.

Todos los avances de los trabajos efectuados durante los meses de permanencia en el dique fueron fotografiados y tuve cuidado de dejarles ordenadamente para que posteriormente pudieren ser usados como fuente de información y de consulta o trabajo, incluí todas las fotos conseguidas en diversas fuentes de consulta, aunque estoy seguro de con más paciencia y tiempo se lograrían obtener muchas más. Todo esto con la finalidad de ampliar el panorama y poco a poco ir compilando y recuperando todos sus largos años de historia, de los cuales hay muchas partes que se desconocen por haberse perdido pruebas y documentos a través del tiempo transcurrido o simplemente por haberse dejado de escribir.

Con memo Nº 19, de fecha 21 de octubre de 1987, dirigido al Jefe de Estado

Mayor de la F.N.A. se envía el programa de pendientes para dar por terminada la primera etapa de los trabajos correspondientes a la recuperación de la unidad en su totalidad, como de su remodelación para recuperar su forma original y las posteriores etapas de su implementación hasta su puesta final; lo que por cierto exigirá un trabajo más delicado en cuanto a la información histórica que se posee.

Finalmente en los festejos correspondientes a la semana de la Marina del 8 de octubre de 1987 se hace entrega en ceremonia realizada precisamente en la antigua lancha de guerra y glorioso ex-B.A.P. "América", de esta misma unidad convertida ahora en el BUQUE MUSEO "AMERICA" (primer museo fluvial a flote) al pueblo de Iquitos que se encuentra a lo largo del malecón del Hotel de Turistas y frente al Amazonas como testigo, que representado por sus autoridades las cuales se encuentran en la cañonera de la hazaña de La Pedrera (tribuna oficial); observan todos juntos la imponente revista naval realizada por las diversas unidades que conforman la flotilla de cañoneras y auxiliares de la F.N.A. que con el pabellón enarbolado al tope de sus mástiles ejecutan maniobras y presentan saludo a su paso por la lancha de guerra más antigua en actividad hasta hace poco y ahora museo.

Bibliografía

- *Ordenes Generales de la Armada (Años de 1,909 a 1,913), Museo Naval del Perú - Callao.*
- *Archivo de Documentos Varios de la Cañonera América, Museo Naval del Perú - Callao.*
- *"Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional formada en 1,861" (Tomo I), Museo Naval del Perú - Callao.*
- *Datos Biográficos de Oficiales, Libro Copiador # 579, Museo Naval del Perú - Callao.*
- *Oficiales Generales Superiores y Subalternos del cuerpo de Guerra de la Armada que en la fecha figuran en los escalafones de actividad y disponibilidad (Abril) de 1,923", Libro Copiador Nº 580, Museo Naval del Perú - Callao.*
- *C. de F. (r) Fernando Romero "Iquitos" y la Fuerza Naval de la Amazonía (1,830 - 1,933)", Tercera Edición Lima - 1,983.*
- *C. de N. A.P. (r) Guillermo S. Faura Gaig "Los Ríos de la Amazonía Peruana".*
- *"El Mariscal Benavides su vida y su Obra" (Tomo I), Presentada por sus hijos.*
- *"Sembrando Peruanidad", Folleto de la Fuerza Fluvial de la Amazonía (Informativa).*
- *Agenda Prisma, Artículo sobre Clavero y la Pedrera.*

"PIO XII LTDA"

COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO

EN EL CORAZON DEL CALLAO

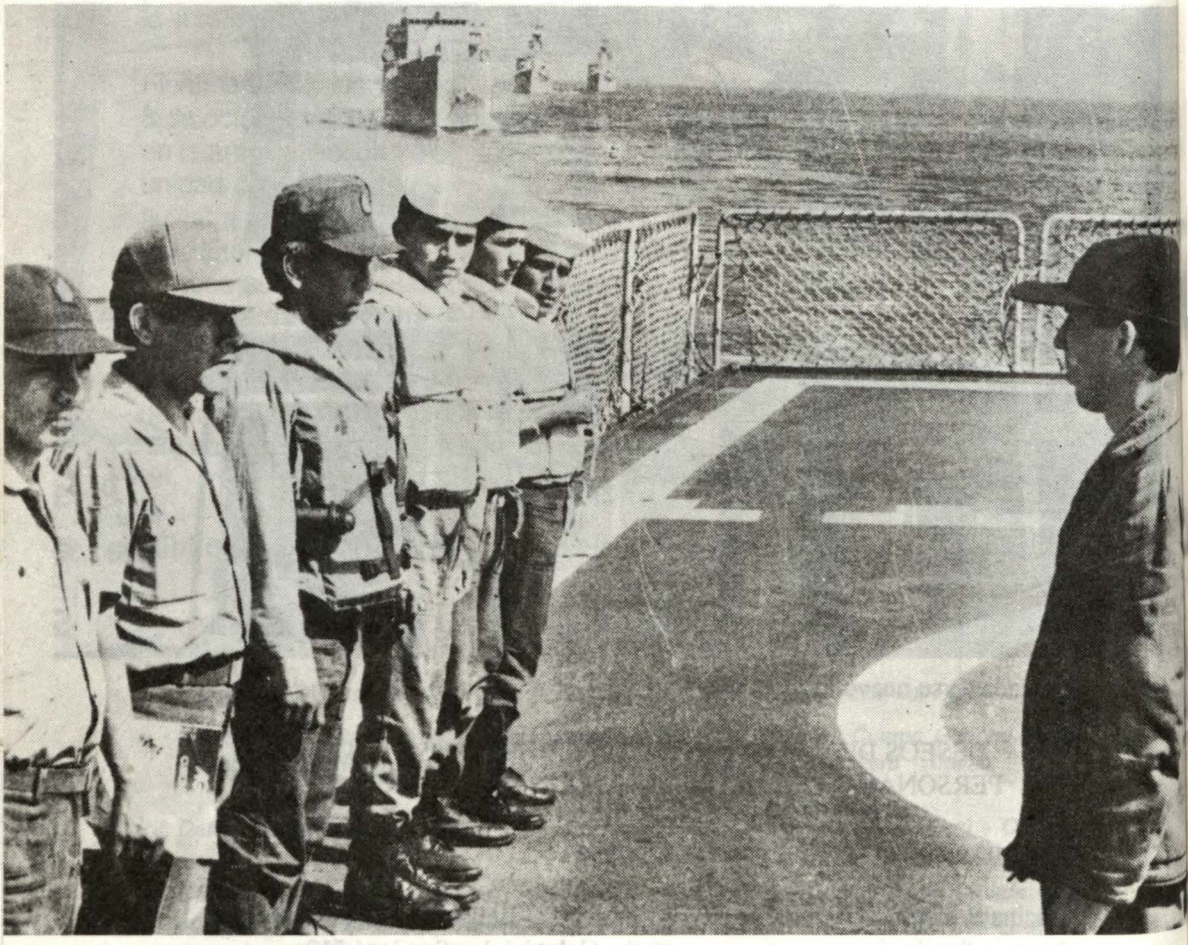


Fachada de su nuevo local - Callao

DESEOS DE HACER EXTENSIVOS NUESTROS SERVICIOS AL PERSONAL DE LA GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Los 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 Murua 109 San Miguel
Sucursal Ventanilla	:	Calle 10 lote 31-E Mcdo. Ventanilla
Agencia Santa Rosa	:	Av. Pacasmayo Mz.-B Lt. 32 Urb. J. Chávez
Agencia Covida	:	Av. Antunez de Mayolo Cdra. 13 Centro Comercial "COVIDA" Tienda 19 Urb. Covida San Martín de Porres.
Agencia 6	:	Av. Salaverry 540 Magdalena telf. 622599
Agencia Callao	:	Av. Sáenz Peña 737 Telf.....



Liderazgo: necesidad vital

Capitán de Navío Luis Mellet Castillo

En esta época en la que nos ha tocado vivir, podemos observar con cierto recelo el asombroso adelanto tecnológico de la humanidad en todos los campos de la ciencia, y así vemos cómo el hombre llega a la luna en sólo 3 días, el campesino ha roto su ancestral aislamiento con su radio a transistores, el enfermo es curado con trasplantes de órganos, los aficionados a los deportes, al arte o al espectáculo ven los programas en el mismo momento en que se realizan y cómodamente instalados en su casa gracias a la magia de la televisión vía satélite.

El lector se preguntará, con cierta razón, ¿y qué tiene que ver todo esto con el liderazgo? Pues bien, este salto prodigioso del hombre tiene sus bemoles. Con esto queremos expresar una inquietud: ¿Es posible que las máquinas, las computadoras, el progreso material, etc., estén haciéndole olvidar al hombre algunos valores esenciales para la convivencia humana? Si la respuesta es afirmativa querría decir que la humanidad está en cirsis.

Hoy decimos que el mundo está en crisis, que los países están en crisis, que las ciudades están en crisis, la familia, el matrimonio, en resumen: el hombre está en crisis.

Estos apuntes tienen la modesta finalidad de analizar uno de estos valores: el hombre líder.

La definición de liderazgo es múltiple, pero podríamos resumirla como "la influencia, arte o proceso de influir sobre las personas para que intenten con buena disposición y entusiasmo lograr metas de grupo".

¡Cuántas tragedias a todo nivel se hubieran podido evitar si se hubiese contado con un líder auténtico!

Creemos que un líder debe tener tres condiciones básicas que le permitirán desempeñarse correctamente:

1. La autoridad o el poder necesario para influir en las creencias o acciones de los demás.
2. La habilidad para comprender que las motivaciones son diferentes en momentos y circunstancias diferentes.
3. La habilidad para propiciar un clima que corresponda a las motivaciones y las fomente.

Pero esto no basta, ya que la labor de un líder se ve condicionada por su estilo. Todos conocemos o hemos tratado con muchos jefes pero no todos eran líderes y si lo eran éstos tenían su propio estilo.

Por estudios realizados, se ha llegado a determinar que existen 3 estilos de liderazgo:

(1) El líder autocrático, es decir aquél que da órdenes y espera que éstas se cumplan. Es un líder dogmático e impositivo ya que sus decisiones son indiscutibles.

(2) El líder democrático, es aquel que propicia la participación de todos, consulta con sus subordinados antes de actuar o decidir.

(3) El líder de políticas laxas, que da amplia libertad para fijar metas y la forma de lograrlas. Mi misión es ésta y deseo que me ayuden a cumplirla. Ustedes decidan cómo pero al final, alcáncenla.

El uso de cualquier estilo depende de la situación o entorno en el cual se esté desempeñando el grupo u organización, lo cual lleva implícito el reconocimiento de que no hay un estilo mejor que otro.

En la década de los 60, los llamados "humanistas" se abocaron a estudiar los estilos del líder, criticando el autocrático y favoreciendo el de participación.

En los últimos años, los psicólogos sociales han estado defendiendo teorías situacionistas o contingentes sobre la eficacia de los líderes, opinando que la habilidad del líder se ve cuando, en una situación dada, puede actuar de la mejor manera.

Según ellos, no hay ningún estilo mejor que otro, ya que todo depende de la situación.

Del Poder del Líder: Se trata de establecer la relación que existe entre el poder y la influencia del líder. ¿Hasta qué punto puede un líder controlar su entorno?

Algunos, como Dalton, estudian el cargo y la libertad de acción que éste proporciona a las personas.

Otros estudian individuos concretos y su forma de emplear la libertad del puesto.

Richard Newstardt indica que el poder efectivo depende en gran parte de la capacidad y personalidad del individuo que lo ejerce.

Sin embargo, se ha establecido que las fuentes del poder son:

(1) El poder de recompensa basado en la creencia de A de que B tiene la capacidad de darle alguna recompensa.
(2) El poder de coacción, es decir, A cree que B es capaz de imponerle castigos.
(3) El poder de referencia, lo cual significa que A se identifica con B. Existe sensación de unidad.
(4) El poder legítimo, o sea que A piensa que B tiene derecho a influirle, teniendo él la obligación de aceptar la influencia.
(5) El poder del experto, cuando A cree que B tiene los conocimientos o experiencias que lo hacen especial.

Ahora, en toda organización existen varios poderes, pero se ha llegado a la conclusión de que el poder en manos de un solo líder tiene riesgos. La necesidad de evitar estos riesgos es en parte responsable del desarrollo del liderazgo colectivo. Esta es la principal razón por la cual el poder se entrega a gerentes y no a líderes en la empresa privada.

El nuevo cargo del cual se espera un comportamiento de liderazgo no hace automáticamente a su ocupante un verdadero líder.

Si analizamos las personalidades de un gerente y de un líder veremos que el gerente es un solucionador de problemas para lo cual trabaja árduamente, con inteligencia, capacidad de análisis, tolerancia y buena voluntad. En cambio, el líder causa reacción en los demás por su impactante personalidad, origina discusiones, confunde con sus ideas.

Con respecto a su actitud hacia las metas de la organización, el gerente asume una posición impersonal, su impulso es más producto de la necesidad que del deseo. El líder asume una actitud activa y personal, se interesa más, trae novedades que determinan giros dramáticos en la organización.

Para el gerente, su concepto del trabajo es que se trata de un proceso en el cual se interaccionan personas e ideas para establecer metas y llegar

a resultados. Tiene tino, trata de apaciguar las tensiones y mantener la armonía.

El líder, en cambio, no trata de conciliar, no transa, se empeña en abrir nuevas pautas y alternativas manteniendo una dinámica.

Con respecto a sus relaciones con otros, el gerente trabaja con todos, pero manteniendo un bajo nivel de involucramiento con los demás. El líder se preocupa más por las nuevas ideas, es más empático o sea percibe cosas de los demás y así se compenetra más con ellos.

Normalmente si su entorno infantil fue bueno, el individuo será un buen gerente. En cambio, el líder creció en lucha con el entorno y esto le disgusta. Siempre busca el cambio y la mejora.

Características del Liderazgo:

(1) Entusiasmo (placer por su trabajo, energía que le dedica).
(2) Confianza (en sí mismo, tomar decisiones y aceptar las consecuencias).
(3) Integridad (no se basa en el interés propio, sino en el de la organización).
(4) Inteligencia (tiene mente abierta a todas las posibilidades).

Además de estas características el líder debe ser considerado por sus seguidores como un ganador; nadie sigue a un perdedor.

¿Cómo un buen líder desempeña su función?

(1) Debe establecer objetivos claros.
(2) Debe organizar y planificar la manera en que se alcanzarán los objetivos.
(3) Tiene que asegurarse la colaboración y el apoyo de sus subalternos. Sin ello, fracasará.
(4) Debe exigir de los subalternos altos niveles de desempeño.
(5) Por último, debe analizar objetivamente los problemas y tomar decisiones sanas basándose en ese análisis.

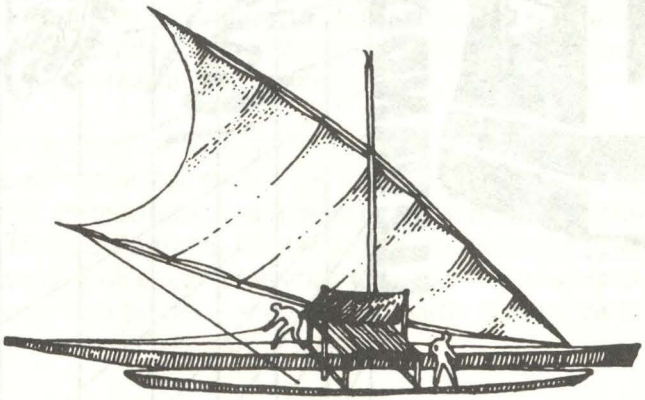
Además, el líder no debe descuidar los detalles. En el plan de trabajo, de cualquier índole, no sólo se debe considerar lo fundamental, sino también los detalles. Es importante que sepa y controle qué hace cada subalterno en cada momento.

Pues bien estimado lector, hemos tratado de mostrar al líder que se requiere en el mundo de hoy. Su necesidad nace de la confusión de nuestros tiempos, de la quiebra de los más preciados valores y creencias, de la anomia que parece surgir amenazadoramente en nuestra sociedad.

Para los jóvenes oficiales es vital que cultiven su liderazgo ya que hoy más que nunca la Institución se juega su destino como tutora de los más puros ideales de la sociedad.

Para ello deben tomar conciencia de que el nuestro es un mundo de gigantes en asuntos tecnológicos y científicos y de pigmeos en cuestiones de ética.

Conocemos más de la guerra que de la paz, de la muerte que de la vida, de la violencia que de la armonía. Hemos comprendido el misterio del átomo pero no el Sermón de la Montaña.




126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú

8 de Octubre
La Marina, el Héroe, nuestra Misión*

Contralmirante AP Jorge Hesse Ramírez

El 8 de octubre , hace 168 años, al promulgarse oficialmente el Estatuto Provisional del Gobierno, emitido por el Protector de la Libertad del Perú Generalísimo Don José de San Martín, quedó fundada la Marina de Guerra de nuestra querida patria, con su Ministro, Ministerio, Comandante General y una Escuadra de Mar en formación.

Hoy, transcurrido más de siglo y medio desde los albores de nuestra independencia, al recapacitar en que fue justamente ese 8 de octubre el Día de la fundación Institucional, que impulsara el General San Martín, secundado por su Ministro Bernardo Monteagudo y el entonces Capitán de Navío Don Jorge Martín Guise, comprobamos que aquellas tres históricas personalidades dieron vida propia a la actual Marina de Guerra, de la cual todos los peruanos nos sentimos muy orgullosos.

El destino quiso que 58 años más tarde de la creación de nuestro Instituto, por una especie de coincidencia profética que nos adelantó el destino, una suerte de vaticinio que, hermanándose con la gloria, eclosionaría en aguas sureñas con resonancia homérica, el heroico Comandante del Monitor Huáscar, Almirante Don Miguel Grau Seminario y su valiente tripulación, escribieran con su sangre e inigualable lealtad hacia su patria, la más brillante página de una historia naval, que causó la admiración del mundo.

* Discurso pronunciado por su autor, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, en la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, con motivo de la celebración del 168º Aniversario de la Marina de Guerra del Perú, el 6 de octubre del año en curso.

Miguel Grau, no sólo es grande por Angamos, sino además, por su brillante trayectoria como profesional y como hombre; para comprender su grandiosa dimensión, debemos analizar su vida y comprobar que a través de sus actos, nos enseñó que la integridad, el profesionalismo, eficiencia, honradez, entrega, moralidad, austeridad, disciplina, lealtad, convicción, ejemplo y profunda fe cristiana, son virtudes éticas y morales que caracterizan a los grandes hombres, y los marinos peruanos siendo herederos del Gran Almirante, seguimos sus enseñanzas, reforzando la mística que nos une y manteniendo firme nuestras convicciones. Miguel Grau, por la calidad excepcional de su acción infatigable e indesmayable, por el éxito que logró al estabilizar la guerra naval y detener la invasión, así como su consciente sacrificio heroico, ha hecho que su nombre figure en lugar prominente de la historia.

Se justifica pues, que la excelsa figura del Gran Almirante Miguel Grau, el marino legendario, se eternice a través del tiempo; sus increibles hazañas de valor incomparable y pericia extraordinaria, su asombrosa magnaminidad para con el vencido, constituyen el más significativo y bello ejemplo de la sublimidad de su espíritu, es por ello que la obra de Miguel Grau, es la más elocuente lección de la Guerra del Pacífico. El heroismo de Miguel Grau no fue, precisamente, la violenta expresión de un instante de valor; muy por el contrario, en el combate de los Comandantes,en Angamos, la muerte cercana en que Miguel Grau advertía, su fin último y violento en el combate, todo, es consecuencia de una vida dedicada al cumplimiento del deber y servicio a su patria, dentro de su vocación marinera. El heroismo de Miguel Grau está en perfecta coordinación con su vida. Describir y recordar sus hazañas, es para nosotros los peruanos evocar la grandeza, es abrir nuestras conciencias para encontrar las semillas que hacen brotar la flor del patriotismo, como muy bien nos lo enseña el poeta José Gálvez en su inmortal Oda Pindárica a Miguel Grau.

Sin embargo señores, sin tener la elocuencia del verbo ni la sabiduría que da la virtud superior, trataré por un momento de transportarlos mentalmente, y en sus corazones, para unir la fecha de creación de la Marina de Guerra del Perú, y la fecha de inmolación **del héroe, sus hombres y su nave**, a este nuevo 8 de octubre que se avecina, experimentar en hacer un **pequeño ensayo** y explicar a la colectividad toda, cómo los hombres de la Marina de Guerra del Perú desde un ángulo diferente, pero con la misma óptica de siempre, tienen grabadas en sus conciencias las virtudes, valores y creencias de esta gloriosa herencia, que el destino reunió en tan magna fecha y cómo es la que proyectan, en su diario quehacer, hacia el momento actual.

Con el transcurrir del tiempo 168 años vienen grabando día a día con caracteres indelebles, **con el buril del patriotismo**, las enseñanzas de

MUSEO NAVAL DEL PERU

nuestros primeros marinos, lo cual ya conjugaba dos vertientes culturales muy antiguas, **en un mestizaje que nos enorgullece.** Nuestra herencia de hombres de mar nos viene de la antigüedad, cuando nuestras culturas pre-incas que se establecieron en la costa, efectuaban sus viajes en nuestro litoral y su mar se convirtió en parte de las nuevas riquezas, riquezas éstas, que comprendieron como la plusvalía adicional para su economía eminentemente agraria y artesanal. Los antiguos peruanos miraron así a su **"mare nostrum"** desde sus extensos dominios territoriales y entendieron, en su filosofía milenaria, la importancia y trascendencia de su dominio marítimo. Luego en los albores del siglo XVI llegó la herencia hispana, también por el mar, a fundir su tradición marítima de los siete mares, con la profunda raíz que el mar reflejaba en el poblador de esa interminable costa del Imperio Incaico.

Pasados casi trecientos años del fecundo mestizaje de dos grandes culturas, y dos grandes tradiciones de mar, llegó la República, cuando ya el mar era parte consustancial de la esencia marinera de nuestro pueblo cuando la conciencia marítima, no había que enseñarla, sino **...simplemente vivirla.**

Con la sabiduría que sólo da el tiempo, la honradez de ideales que sólo da la patria nueva y sin los intereses que sólo surgen después de un penoso lapso, el pueblo de esa república naciente percibió la grandeza y la riqueza de su mar; con ancestro telúrico indígena y audacia peninsular hispana, comprendimos, quizá sin saberlo, que nos encontrábamos ante el océano más grande y rico del planeta.

Así es, nacimos con la República y empezamos a vivir nuestros primeros años, con las virtudes y defectos que toda infancia conlleva, teníamos que aprender poco a poco a veces gateando, a veces cayéndonos, siempre con fe y esperanza, hasta llegar a caminar. En este corto lapso, apenas 12 años y meses después nacía en San Miguel de Piura, Miguel Grau Seminario, que si bien no nació con la República ni con la fecha de creación de la Marina de Guerra, sin embargo llegó al mundo un 27 de julio de 1834, fecha importante del calendario patrio, uno de los días en que conmemoraba la libertad política del Perú. Así el destino pareció haberle marcado con signo de predestinación desde que exhaló su primer vagido, como muy bien lo señala con idénticas frases nuestro destacado historiador Capitán de Fragata y Doctor en Historia, Don Fernando Romero Pintado en su Biografía Lírica. Hijo de Don Juan Manuel Grau y Berrío y de Doña Luisa Seminario y Del Castillo, nació en un hogar profundamente cristiano afincado en una antigua casona solariega.

Sin embargo después de unos hermosos primeros años, en Piura, tuvo que acompañar a su padre a vivir en el pueblo de Paita, al haber sido éste

nombrado vista de aduana. Contaba tan sólo con ocho años y él era el penúltimo de cuatro hermanos que habrían de cultivar en este aislado puerto, un afecto filial que formaría después parte de una de sus tantas virtudes. Así surge la leyenda y el mito del héroe de siempre, su infancia se reflejó en el mar y sus primeros cuentos no fueron los libros de hadas, sino la historia misma. De boca de sus hábiles hombres de mar que trasmitían las tradiciones, las que solía escuchar en sus solitarios paseos frente al mar, él percibió la historiografía contada por pescadores curtidos por el sol y el mar de Paita, hombres que sobre balsas audaces desde un remoto pasado hacían extensos viajes marítimos en su litoral. Entendió el mestizaje con las culturas allende los mares, de los tripulantes de los paquebotes que recalaban en el abrigado puerto de Paita.

Paita era un puerto, si así podría llamársele, muy pobre con **"casas que parecen chozas que se llaman casas"** como describiera Manuelita Sáenz en sus cartas de su refugio otoñal de la vida. Paita en esa época, no podía ofrecer el ambiente formativo que su niñez reclamaba y el reflejo de lo inmenso lo llevó al mar, escenario y gran testigo de su vida y que le daría la grandeza y serenidad de su espíritu.

Pero el reflejo de la pobreza no lo olvidó nunca y quedó grabado en su espíritu para darle una síntesis coherente y completa sobre el orden social y la justicia anhelada, virtudes éstas que forman el manantial del cual se nutre la mente de los marinos de siempre, Para entender cuan hondo puede calar en la conciencia una realidad conviene recordar las frases con las que Middendorf, el viajero que decribió los siglos XVII y XVIII con su inigualable prosa etnográfica, representa la realidad de Paita de esas épocas cuando dice: **"La ciudad es la más miserable y triste que uno puede imaginarse, las casas que están en torno a la Bahía parecen ser montones de escombros arrojados por el mar".**

Tal vez por eso, en los ojos de este gran hombre se encuentra impregnada la realidad de una infancia triste y seria que presagiaba su holocausto. A Grau lo señaló el destino y se adentró en el mar hasta su muerte, repasar su vida sus años de grumete, sus experiencias en otros mares, su compañía militar, sus combates, es **beber del cántaro de lo ideal**, es entender el argumento del saber; ya que este preclaro marino tuvo la sabiduría de discernir entre lo que parece ser y lo que realmente es, de esta forma la enseñanza de su inteligencia magistral ilumina nuestro razonamiento para tratar de entender la esencia de la realidad.

Sin duda alguna, no hay en la historia de la República hecho de significación comparable a la guerra con Chile. La justicia de la causa nuestra, el heroísmo que en ella se vive, el dolor y el sacrificio que se asume diariamente,

la desgracia de la derrota militar, los sufrimientos de la ocupación, el heroismo civil en la dignidad de la conducta, la mutilación del territorio de la patria, el afán de reconstrucción de la República después del desastre, todo ésto y mucho más le concede a la guerra de 1879, una significación incomparable en lo moral y en lo material en la vida de nuestro país. La historia no debe ser narrativa ni leerse como entretenimiento. Debe ser terriblemente objetiva, para que se puedan aprovechar sus lecciones.

Se ha llamado a la historia "Maestra de la Vida" y ella, a través del tiempo viene repitiendo incansablemente a los pueblos litorales la importancia del mar; sobre el acéano navegó Colón para descubrir América, la conquista llegó hasta nuestras tierras por el mar, San Martín el coloso argentino, trajo hasta nuestras playas su expedición libertadora surcando el Pacífico; finalmente cuando el "Huáscar", último baluarte de la resistencia peruana en el mar se perdió, la guerra del 79 estuvo definida y la invasión enemiga utilizó como siempre el mar, para lanzar a los vencedores sobre nuestros puertos y nuestras ciudades e imponernos su voluntad, cruenta e indiscutiblemente. Por eso para nosotros los marinos el mar representa tanto. Sí, el mar, **el mar de Grau, ese dominio marítimo tan importante para nuestra patria.**

El lugar, el día y la hora señalada, Angamos 8 de octubre de 1879 a diez para las diez de la mañana, en el curso de los siglos, la Marina de Guerra habrá de rendir siempre un minuto de silencio a su Almirante por los siglos venideros.

El 8 de octubre representa cada año recordar esta trilogía; la de nuestros fundadores, la del sacrificio del Almirante Miguel Grau y la de **nuestra incesante vehemencia por desear un Perú mejor**, por cambiar la realidad, que al igual que la que contempló Grau, día a día se consume viendo el aumento de los conflictos, el desentendimiento de nuestros problemas, las inevitables pugnas, la disminución del orden moral.

Así mirando la realidad en el espejo de la historia se reflejan muchas similitudes, los mismos problemas de hace más de cien años, brotan nuevamente para encontrar disculpas y males específicos en muchas cosas y responsabilizar impunemente al blanco de sus iras personales, surge así el antimilitarismo a ultranza, se compara gastos militares con todo, tratando de justificar los males de siempre con supuestas teorías que, por simple análisis comparativo cuantificado, son salvadoras de las crisis. Sin comprenderse que la situación es otra, que el mal se está adueñando del cuerpo social y de sus instituciones fundamentales; que es lo único que queda.

Así en la Marina de nuestros días entendemos que la moral incluye las dos dimensiones lo personal y lo social; de ahí que nuestros principios, al igual que el de nuestros creadores, héroes y preceptores, siguen la doctrina social

de la iglesia, se vincula constantemente el orden social con la exigencias de la moral cristiana. Comprendemos la diferencia de naturaleza de los bienes y su correlación entre el bien individual y el bien común. Entendemos que en la situación actual se está atentando contra el orden social. Orden social, que tiene que estar basado en **"el orden natural que es la unidad resultante de la conveniente disposición de muchas cosas".**

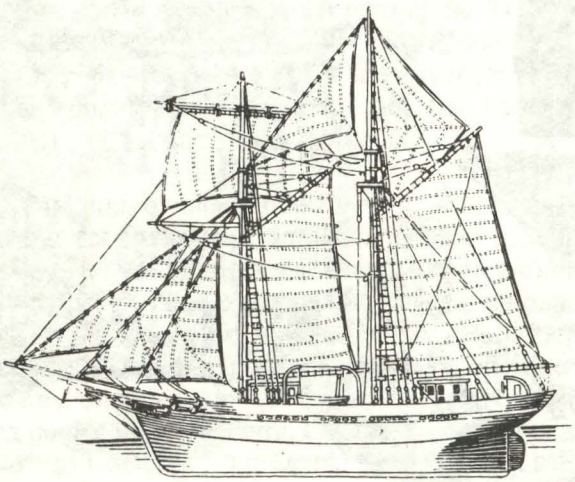
La situación actual nos llama a reflexionar, a entender que tenemos un pasado glorioso, ya que siempre en el sombrío y grotesco drama de la derrota surgieron figuras luminosas, y en ese mismo párrafo que se trae a colación, Manuel González Prada nos recuerda "la rosa no florece en el pantano y el pueblo enque nace un Grau, un Bolognesi y ahora, en nuestros tiempos, un Quiñones, no está ni muerto ni degenerado". Nuestra esperanza debe y tiene que ser tan grande como nuestros ideales, **nuestra Marina vive y persive por ellos**, nuestros valores y creencias son el crecimiento de nuestra fortaleza y sus virtudes el hormigón que las amalgama.

Son días de tiempos difíciles, sin embargo nuestro viejo adagio de que **"son los hombres los que pelean y no los buques"** nos enseña que la persona humana es y debe ser, aún en la guerra, **el principio, el sujeto y el fin** de todas las instituciones . Somos conscientes del derecho natural y su prevalencia sobre el positivismo jurídico. Tenemos también la formación de la escuela que heredamos de los teólogos españoles del siglo XVI, que junto con los conquistadores nos enviaron su cultura humanista y cristiana, adelantándose casi cuatro siglos a la Declaración de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, con las enseñanzas de los sacerdotes agustinos, franciscanos, dominícos y jesuítas; de esta fuente también se nutre el torrente solidario de nuestras inquietudes en estas horas difíciles; buscamos la mejor forma de cooperar en el logro de la paz y la seguridad para todos en el ejercicio de sus derechos, que asimismo se logre un mayor bienestar espiritual y material en la mejor forma posible, mediante la unión y la coordinación del esfuerzo de todos los peruanos.

Señores: la Marina de Guerra está trabajando bajo el liderazgo del Alto Mando Naval, calladamente para cumplir con una sagrada misión de defender y cooperar siempre en dar la seguridad necesaria para el orden social, tan convulsionado en nuestros días por las acciones subversivas, en coadyuvar en el mantenimiento del orden interno, orden que es imprescindible para que una nación se desarrolle, nos esmeramos ahora preferentemente en formar hombres, que además de ser buenos marinos, sepan conducir a otros entendiéndose así el sentido de autoridad, para que se comprenda la soberanía como el atributo esencial de la autoridad,para que se internalice ese balance tan necesario sobre la necesidad de cumplir con los deberes y los derechos de la persona, para que se pueda asegurar el ejercicio del derecho protegiendo a los que les falte, para que en los con-

flictos de partes se respete a la autoridad que administra justicia, para que se comprenda que la ley es el instrumento esencial del progreso moral de un pueblo y que su cumplimiento es imprescindible.

Sus hombres se preparan austeramente, a la altura de los momentos y las circunstancias actuales; con el legado de los valores y creencias de quienes nos formaron, con los mismos principios, virtudes y amor a la patria de nuestros héroes, con la modestia invariable de nuestra forma de ser, con la resolución necesaria para las horas difíciles; para, en las coyunturas de crisis, decir como siempre: **PRESENTES.**




Harinas
Cogorno
CALLAO
FLOR DE
EUGENIO COGORNO
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
Harina sin Preparar
Cogorno
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar

El Congreso Nacional y la Guerra de 1879

Manuel Zanutelli Rosas

Muy poco se ha escrito sobre los temas tratados en las reuniones de las cámaras de diputados y senadores en 1879. El 24 de marzo el general Mariano Ignacio Prado en su condición de jefe del Poder Ejecutivo, convocó al congreso a sesiones extraordinarias para el día 24 de abril. Su propósito era abordar el problema existente entre las repúblicas de Chile y Bolivia. Sin embargo, los acontecimientos históricos avanzaron aceleradamente. El consulado del Perú en Antofagasta fue atacado por una turba que llegó incluso a romper el escudo de la representación.

El 3 de abril, en Lima, el ministro de Relaciones Exteriores Manuel Irigoyen recibió una nota del enviado extraordinario chileno Joaquín Godoy (casado con la peruana Mariana Teodosia Prevost Moreyra), mediante la cual declaraba a nombre de su gobierno el rompimiento de relaciones entre Chile y Perú. La guerra empezaría dos días después. Hubo periódicos que irresponsablemente avivaron el sentimiento patriótico en el pueblo, sin tener en cuenta el catastrófico estado económico y la imposibilidad material de sostener una guerra en mar y tierra. Los diarios que circulaban en Lima eran "El Comercio", El Nacional", "La Opinión Nacional", "La Patria", "La Sociedad", "La Tribuna", "El Peruano" y, al decir de Basadre, "El Independiente", hoy existente en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional.

Reunidas las cámaras en legislatura extraordinaria, no se dió un adecuado énfasis a un acto de tanta trascendencia histórica como era la declaratoria de guerra. En la sesión del 26 de abril se propuso una ley que autorizaba al Poder Ejecutivo para que organizase una fuerza pública "al pie que juzgue conveniente a fin de terminar con honra la guerra que Chile ha declarado al Perú". En esa oportunidad leyó su memoria el titular de Relaciones Exteriores. Hizo una síntesis de su gestión en favor de la paz entre Chile

y Bolivia, realizada a través del enviado peruano José Antonio de Lavalle. En la reunión del 28 se presentó el ministro de Hacienda José Rafael de Izcue, quien trató de los ingresos con que contaba el Estado en las difíciles circunstancias por la que atravesaba el país. Se refirió al préstamo de los bancos y a los donativos que, dijo, se habían "aplicado a la adquisición de elementos de querra para combatir a nuestro pérfido enemigo". Todo esto sucedía en la Cámara de Senadores.

En la Cámara de Diputados en la mencionada fecha se había recibido un oficio del comandante Miguel Grau en el que indicaba que por el momento no podía concurrir a las sesiones por estar prestando servicios en la escuadra.

En la sesión del 3 de mayo se leyó una nota del ministro de Guerra a la que acompañaba un proyecto por el que se autorizaba al Ejecutivo a aumentar el contingente naval y militar hasta el número que fuese necesario. De igual forma a movilizar la Guardia Nacional. El 6 de mayo se leyó el dictamen sobre contribución personal, quedando después de serios debates sancionado que todo peruano varón mayor de 21 a 60 años pagase tres soles al semestre por tal concepto. Un día más tarde en la misma Cámara de Senadores se procedió a aumentar a 25 millones de soles la emisión fiscal, recurso extremo al que apelaba el gobierno, según el ministro de Hacienda, después de haberse estudiado todos los medios posibles que podían emplearse.

Reuniones en palacio

Mientras tomaban estas decisiones, Mariano Ignacio Prado convocó a dos reuniones en palacio, a la que asistieron el vicepresidente de la República, los ministros de estado y representantes en lo civil, militar y político, así como los presidentes de las dos cámaras, "a fin de conocer cuál era la opinión reinante respecto a la salida de nuestra escuadra del Callao al puerto de Arica". La primera reunión tuvo lugar el 11 de mayo y la segunda -en la que estuvieron presentes los comandantes de los blindados *Huáscar* e *Independencia* y de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*- el día 13.

Hubo, naturalmente, otras sesiones, una de carácter secreto y otras abiertas al público, pero en ninguna se trataron temas sinificativos a la contienda.

Mensajes y memorias

En cuanto a las sesiones ordinarias que transcurrieron entre el 25 de julio y el 25 de octubre de 1879, nunca fueron impresas en el Diario de los Debates, tampoco se registraron en "El Peruano"; sólo los consigna el diario "La Patria".

Decía Jorge Basadre que en esa oportunidad el Congreso: "Escuchó el mensaje del vicepresidente La Puerta, conoció las memorias de los ministros de Estado, la Cámara de Diputados hizo interpelaciones al ministro de Hacienda José María Químper en las que no faltaron episodios agitados y acabó por censurarlo y también contribuyó a la renuncia de sus sucesores Juan Francisco Pazos y José Viterbo Arias; y el Congreso, mediante la ley de 10 de octubre, inmediatamente después del combate de Angamos, dió, tardíamente, poderes amplísimos para el arreglo de la deuda externa y de las cuestiones pendientes con los contratistas del guano" (1).

Bajo la presidencia de Francisco Rosas se reunió el Congreso el 25 de julio; fue una sesión breve, protocolar, de instalación. La guerra naval continuaba, mientras tanto, con sólo dos naves: el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión*. El 21 de mayo se había perdido en las costas de Iquique, en un lamentable choque con una roca, la fragata *Independencia* que comandaba el capitán de navío Juan Guillermo More.

Días más tarde, el 12 de agosto, le tocó el turno al ministro de Guerra y Marina. Comentó el diario "La Patria" en la fecha" "Terminada la lectura de la memoria que mereció el vivo aplauso de la cámara, S.E. el presidente manifestó al ministro el interés con que el senado había escuchado la lectura de tan importante documento y que él se consagraría, con el empeño que las circunstancias exigían, a sancionar todas las medidas que en ella se indican".

Ascenso al comandante del *Huáscar*

El 19 del citado mes se leyó y puso en debate el proyecto llegado en revisión sobre el ascenso del comandante del *Huáscar*. Dado el punto por discutido, se procedió a votar y resultó sancionado por unanimidad. En la Cámara de Diputados en la sesión del 22 se puso en discusión la propuesta del Ejecutivo acerca del ascenso. Las hazañas de Grau en el mar, comentadas en los diarios, lo habían convertido en un héroe nacional. Su popularidad era grande. El 23 de agosto de 1879 se leyó en la Cámara de Senadores y se debatió la propuesta del Ejecutivo para ascender a contralmirante de la Armada Nacional al capitán de navío Miguel Grau. Sin que ningún parlamento hiciera uso de la palabra, fue aprobada por unanimidad.

Billetes del Banco Nacional

El 24 del mismo mes en la Cámara de Diputados se decidió retirar de la circulación los billetes del Banco Nacional del Perú. El diputado Adán Melgar

(1) Introducción a las bases documentales para la Historia de la República, tomo II, pág. 537

preguntó al ministro de Justicia si estaba resuelto a proceder con toda energía en este asunto, ordenando la prisión de los que resultasen culpables en la emisión de billetes. Tres días después se debatió la propuesta del diputado J.M. González, en el sentido de que se dictase inmediatemente, como medida precautoria, la orden que evitase la venta o traslación de bienes raíces de los directivos y gerentes del Banco Nacional, que podrían resultar responsbles en las defraudaciones del citado banco. Sin embargo, la propuesta fue desechada.

A propósito de este caso, el diputado Adán Melgar recordaría años más tarde: "En el curso de las administraciones de Pardo, Prado y La Puerta, viví lejos del servicio al ser diputado (era médico de la Marina) a Congreso, y el 22 de agosto de 1879 en el período más álgido de la guerra, y no habiendo un sol en Caja para hacer frente a sus inaplazables necesidades, yo, echando sobre mis débilde hombros las odiosidades de algunos magnates, enuncié ante los representantes del pueblo la emisión clandestina del Banco Nacional por 2'700,000 soles oro, hecha en 1875. Esto produjo inmediatamente, y por vía de transacción, 4'500,000 soles a cambio del día, que sirvieron para atender al Ejército del Sur y del Norte y pagar todas las listas del Presupuesto General por más de un mes" (2).

Exageradas esperanzas

Las cámaras continuaron su trabajo, día tras día. El 10 (setiembre) prosiguió el debate en torno de los ministros de Estado, en el sentido de que al ser censurados no podían seguir al frente de sus despachos. La discusión fue amplia. Al fin se procedió a votar y el dictamen de la comisión de Constitución fue aprobado por 29 votos contra 5.

En la Cámara de Diputados mientras tanto se había nombrado (sesión del 15 de setiembre) una comisión de cinco de sus miembros para que, de acuerdo con los ministros, propusiesen la economía que pudiese hacerse en el presupuesto general de la República.

No se tocaba, sin embargo, el tema de la guerra exterior. Todavía el *Huáscar* estaba a flote y, según se puede colegir, se habían depositado exageradas esperanzas en la campaña marítima que realizaba su comandante.

La guerra en el mar proseguía, con notoria relevancia del monitor, y hasta el momento el ejército chileno no se había atrevido a poner en marcha sus tropas hacia poblaciones peruanas. Pero el sentido común, y una ligera

(2) Expediente personal 1º de junio de 1920. Archivo del Museo Naval. Adán Melgar era un hombre de amplia trayectoria cívica. Estuvo con Manuel Pardo el día que el estadista fue asesinado por el sargento Melchor Montoya y expuso su vida al tratar de impedir este hecho.

compulsa de fuerzas, hacía ver que la situación para el Perú era muy difícil y peligrosa. Sin embargo, en la sesión del 30 de setiembre, no todo el tiempo fue dedicado a tratar temas de interés nacional. ¡Asombrémonos! Fueron aprobadas las redacciones de las resoluciones por las que se concedía permiso al señor José Antonio de Lavalle para usar las condecoraciones que le habían conferido los soberanos de Rusia y Brasil. ¡Cuánta vanidad, mientras hombres de otro temple se batían en condiciones adversas con un enemigo despiadado!

Días después todo cambió. La noticia de la muerte de Grau en Angamos hizo volver a la realidad a la clase dirigente. ("Necesitábamos el sacrificio de los buenos y humildes para borrar el oprobio de los malos y soberbios" -diría más tarde Manuel González Prada). El día de su inhumación fue declarado de duelo nacional.

Restos de Grau y monumento

En la Cámara de Senadores el 11 se dió cuenta de un proyecto de los senadores Muñoz, Seminario P., Seminario M., Riva Agüero, Osma y Espiell, cuya parte resolutiva decía:

"Art. 1º.- Dígase al Ejecutivo que se ordene se hagan las investigaciones convenientes al efecto de recoger los restos del contralmirante Grau y una vez encontrados serán depositados en un mausoleo costeado por la nación".

Señalaba también: que se concediese a la viuda e hijos de Grau 50 mil soles y el sueldo íntegro como montepío de la clase en que había fallecido.

De igual manera se solicitó que se diera a la familia de los demás jefes, oficiales, tripulantes y guarnición que hubiesen fallecido a bordo del *Huáscar*, el sueldo íntegro de la clase superior inmediata. También se pidió que se erigiese en la capital de la República un monumento al almirante, "en cuya parte superior se colocará la estatua del contralmirante Grau, y en la base se inscribirán los hechos gloriosos que ha realizado, lo mismo que los nombres de los demás jefes, oficiales, tripulantes y guarnición".

El artículo 5º del proyecto señalaba que se concediese una medalla "a todos los que hayan sobrevivido y el ascenso efectivo de la clase inmediata". Finalmente, el artículo 6º decía: "Se dará el nombre de contralmirante Grau al primer blindado que se obtenga y en él pasarán revista todos los que perecieron, como presentes en la mansión de los héroes".

Todo fue aprobado en la sesión del día 18. Se insistió que en la escuadra hubiese siempre una nave con el nombre de "Grau" y que en ella pasasen

revista como presentes todos los que perecieron en Mejillones, contestándose por el jefe más caracterizado: "Muerto en defensa de la patria, y vivo en la mansión de los héroes".

De igual forma se dispuso que se erigiese en el lugar más público de la capital un monumento en cuya parte superior se colocase la estatua del contralmirante con esta inscripción: "La República del Perú a su más heroico y denodado defensor Miguel Grau". Que en la base se inscribiesen los hechos gloriosos del *Huáscar*, así como los nombres de los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición del monitor. De igual forma, que el Ejecutivo hiciese las diligencias convenientes para que se recogiesen los restos de Grau y de los demás que perecieron con él, y que trasladados a Lima, fuesen depositados en un mausoleo costeado por la nación.

En la sesión del domingo 19 de octubre, que se realizó a las 3 y 30 de la tarde con asistencia de cuarenta senadores, se puso en debate la parte del dictamen de la comisión de premios que disponía que los aspirantes que combatieron en Angamos a bordo del monitor, fuesen ascendidos a la clase efectiva de alféreces de fragata. Fue aprobada.

De igual forma se aprobó por unanimidad el proyecto llegado en revisión, referente a la donación de la casa "del Consulado" a la familia Grau.

Sesiones finales

El Senado aprobó (22.10.79)) el proyecto que autorizaba al Poder Ejecutivo que emitiese por la Junta de vigilancia S/. 32 millones en billetes de responsabilidad fiscal, para los objetivos siguientes: 20millones para gastos de la guerra, 8 para la adquisición de elementos básicos y 4 destinados "a las operaciones que requieran la mejora del cambio". Quedó establecido que los billetes fiscales serían de curso forzoso. El día 25 el presidente del Congreso declaró cerradas las sesiones públicas de la legislatura.

El golpe de estado de Nicolás de Piérola, quien asumiría la conducción del país con el título de Dictador, puso fin a la vida democrática y, naturalmente, dadas las circunstancias en que había llegado al poder, no hubo vida parlamentaria.



Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

Jr. Antonio Miro Quesada 260 – 8vo piso, Lima – Teléfono 283410 – Fax 271644



La colección fotográfica del Museo Naval

Flor de María Cosio

"Los rostros que aquí ríen
en esta foto amarilla
con un fondo de olas borrosas,
¿a dónde estarán riendo
-si todavía ríen-?

- Ernesto Cardenal -

La fotografía, invento del siglo XVIII en sentido estricto, y de desarrollo en el XIX, tuvo antecedentes remotos. Hombres de extrema lucidez descubrieron que sería posible -algún día- fijar el tiempo sobre un objeto. Predijeron con visión de profetas que se podría capturar el instante pasajero con los rostros cambiantes de los seres queridos, o los hechos cotidianos y preservarlos para siempre.

En torno de esta técnica de impresión, que conforma también un arte, se ha discutido mucho y se le ha utilizado en diversas disciplinas, pero desde hace unas décadas existe un interés profundo en el estudio de la fotografía en sí misma y en su historia. Debemos recordar que en 1990 se van a conmemorar 150 años de su invención.

Desde que Luis Daguerre, receptor de los anteriores experimentos fotoquímicos, fijó definitivamente una imagen sobre una plancha metálica que había sido preparada con sustancias sensibles a la luz, se creó una "imagen-objeto", un elemento soporte de información y un documento. Por esto el conocimiento del pasado tiene en la fotografía original una fuente de información de primera mano. El investigador Kossoy dice que ella "presta un inestimable auxilio para los estudios históricos en cuanto a imagen fotográfica, que de forma testimonial, nos muestra en su contenido una parte de

realidad congelada en el espacio y en el tiempo, posibilitando la reconstrucción de varios aspectos del escenario del pasado" (1).

Desde el inicio de la formación de las colecciones del Museo Naval, se reunieron imágenes impresas en vidrio y en papel, originales o copias positivas, de tomas y personajes relacionados con el mar y la marina. El inventario de este material, su recuento y divulgación para futuros estudios es el motivo de la presente nota. Esta fuente para el conocimiento histórico junto a los mapas y planos forman el aspecto gráfico del archivo histórico de la marina. Existen en pequeño número originales del siglo pasado y en mayor proporción fotográfías de ceremonias oficiales del presente. Además se conservan diapositivas a color y negativos.

Sabemos por referencias que muchas fotos fueron obsequiadas al museo por marinos retirados, quienes las donaron de sus proios álbumes familiares. Estos documentos guardan el valor de ser testimonios no profesionales ni técnicos, y por tanto están teñidos de afectividad. Parte de las tomas de carácter oficial fueron llevadas del ministerio y otras tantas reproducidas de libros y revistas. Las copias pertenecientes al Archivo Courret se compraron a los hermanos Renjifo, descendientes de un empleado de la mencionada casa. Este archivo se encuentra ahora en la Biblioteca Nacional.

Los retratos sin nombre de seres desconocidos esperan en algunos álbumes para dar información y mostrarnos su contexto vital. Debemos considerar necesariamente lo que se es... El objetivo del fotógrafo no es el parecido del sujeto, sino su significado, o en el caso de un personaje no público, lo que se quisiera significar" (2).

En el Perú se han llevado a cabo investigaciones en torno de la historia de la fotografía por el norteamericano McElroy y otros, quienes han logrado consignar abundantes datos biográficos de fotógrafos del siglo pasado como del presente que trabajaron en el territorio nacional. A parte de los documentos gráficos que han dejado, proporcionaron una nueva apertura para el conocimiento de la realidad. Anotamos lo que Dossoy dice al respecto: "La imagen fotográfica es lo que resta de lo acontecido; fragmento congelado de la realidad pasada, información mayor de vida o de muerte, además de ser el producto final que caracteriza la intromisión de un ser fotógrafo en un isntante del tiempo" (3).

(1) KOSSOY, Boris. A fotografia como fonte historica. SICCT. Sao Paolo 1980, pág. 41.

(1) FONTANELLA, Lee. Historia de la fotografía en España.

(3) Op. Cit. pág. 14. El autor cita su trabajo Elementos para el Desarrollo de la historia de la fotografía en américa Latina.

Para explotar el patrimonio fotográfico que actualmente se encuentra en el museo, es necesario aplicar pautas establecidas de organización, interpretación y de análisis del material. Debe tenerse en cuenta las características y el contenido de la imagen, o el propósito de la toma (documental o estético), los criterios metodológicos de ordenamiento en cuanto al área de aplicación de la fotografía en el pasado. En cuanto a los aspectos fotográficos es necesario distinguir entre fotografías originales y publicadas; los asuntos, fotógrafos y la tecnología empleada.

Es interesante anotar que se ha logrado identificar algunos grupos de oficiales retratados de las primeras décadas del siglo, gracias a la colaboración del comandante Romero con quien logramos datos, anécdotas y recuerdos para asociar nombres y rostros. Sin este apoyo más de ellas hubieran quedado separadas para siempre. Para completar la información se recurrió a los documentos del archivo histórico, como listas de revistas, libros copiadores, relaciones de alumnos de la Escuela y otros.

En lo que se refiere a las reproducciones del archivo del fotógrafo francés Eugenio Courret (1863-1887), el museo colecciona aproximadamente 400 copias de formato 18x24 cms. correspondientes a oficiales navales y personajes del siglo XIX. Algunas de ellas son de la época. Como es conocido, este fotógrafo ilustró la historia del Perú de la segunda mitad del siglo pasado. Hombre de edad madura, aparece en sus retratos como de semblante afable, barbado y con una gorra característica. Dice Liliana Peñaherrera: "Sus buenas relaciones con altos personajes políticos y con instituciónes francesas en Lima, le abrieron las puertas a cuanta personalidad y lugar quisieron llegar, dando lugar, paralelamente, a una fuerte rivalidad con los otros fotógrafos extranjeros y nacionales" (4).

En su estudio de la calle Mercaderes posaron para la posteridad gran parte de los oficiales de la Marina de entonces, sobre todo en la época de la guerra. Aquel local era toda una institución. La condición social del retratado se demostraba por el decorado que se lograba a base de un pedestal, mesita, cortinaje y alfombra.

Era costumbre característica en los estudios fotográficos de la época el lograr la analogía con la naturaleza, colocando en el interior del mismo telones pintados con paisaje, arboledas y jardines.

Dice la mencionada autora que en la exposición industrial que se realizó en Lima en 1869, Courret ganó una medalla de oro por exponer la fotografía iluminada del óleo del combate del 2 de mayo, copia de la cual guarda el Museo.

---

(4) Un documento histórico: la fotografía en el Perú 1895-1918. Memoria PUC. 1984.

El Museo Naval conserva el siguiente material fotográfico:

En exhibición	217	Negativos	1,099
En depósito	300		
En archivo	3,898		
TOTAL	5,415		

Relación de las fotografías que se encuentran en Archivo en el Museo Naval

I Albumes con fotografías de diverso formato

1.- Comisionamiento del B.A.P. *Almirante Grau.*
2.- Congreso Internacional de Montevideo. 1889.
3.- Buque inglés *Newfoundland.*
4.- Conflicto Nor-Oriente de 1941.
5.- Puertos del litoral peruano. (1943-1948).
6.- Buques de guerra extranjeros. (Sudamerica años de la década del 50).
7.- Adquisiciones navales 1946-1957.
8.- Efemérides. Contiene fotografías tomadas en ceremonias realizadas en la plaza Grau de Lima y del Callao. 1950.
9.- *Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux.* Diversas tomas del astillero holandés.
10.- Actuaciones realizadas durante 1964 en la Marina.
11.- Monitor *Huáscar* (chileno).
12.- Visitas oficiales realizadas a la Armada peruana.
13.- Frontra Nor-Oeste. Servicio Aerofotográfico Nacional.
14.- Dependencias: Escuela Naval, Arsenal, Hospital, etc.
15.- Armada peruana 1949-1955.
16.- Almirante Grau y su familia. (Album incompleto).
17.- B.A.P. Aguirre. (Ex-Watermann).
18.- Militares y marinos del siglo XIX. La mayoría sin identificar.
19.- Fotografías reproducidas de libros refrentes a diversos personajes y lugares. (Virreyes, libertadores, Lima, etc.).

II Albumes con fotografías de formato único

1.- Grabados, planos y fotografías correspondientes al puerto del Callao entre 1713 y 1950.
2.- Amazonía, combate del 2 de mayo y diversas.
3.- Buques correpondientes a los años 1868 a 1950.
4.- Oficiales de la marina que participaron en la guerra de 1879.
5.- Héroes de la Guerra del Pacífico. Algunas originales.

6.- Oficiales de la Marina en el siglo XIX.
7.- Grabados y pinturas al óleo de personajes y hechos históricos ocurridos en el siglo XIX.
8.- Retratos de oficiales en grupo e individuales, del siglo XIX.
9.- Grabados y vistas de la ciudad de Lima (1850-1930).
10.- Científicos, militares y señoras limeñas del siglo pasado.
11.- Mapas y planos de la costa del Perú tomadas de archivos españoles. Siglos XVIII y XIX
12.- Mapas y planos de las costas de Chile y Ecuador. Siglo XIX.
13.- Marinos del siglo XIX.
14.- Fuerza Fluvial del Amazonas (1950). Base, cañoneras, etc.
15.- Buques del siglo XX. Algunas originales.

III Fotografias sueltas agrupadas por Temas y colocadas en Sobres.

a) Corresponden a ceremonias oficiales, visitas extranjeras, ceremonias presidenciales y condecoraciones.

1.- Inauguración del Centro Médico Naval. 1956.
2.- Visita del coronel venezolano Oscar Mazzei. 1956.
3.- Almuerzo ofrecido al vicealmirante Nicolás Coperman de la Fuerza Británica.
4.- Visita del ministro de Defensa de Guatemala coronel Juan Francisco Bolívar. 1956.
5.- Visita del secretario de marina argentino contralmirante Gastón Clement. 1960.
6.- Visita del vicealmirante Leopoldo Fontaine de la Armada de Chile. 1961.
7.- Visita del contralmirante Emilio Barrón a la Armada Argentina. 1957.
8.- Visita del comandante de la marina uruguaya almirante Dodino. 1964.
9.- Visita del contralmirante Atkeson de la marina americana, 1956.
10.- Visita de la base del Callao del príncipe Bernardo de Holanda. 1959.
11.- Visita del general Sheperd del ejército de los EE.UU. 1956.
12.- Crucero del buque escuela "La Argentina". 1962.
13.- Visita de Charles S. Thomas, secretario de marina de los EE.UU. 1955.
14.- Contralmirante de la marina norteamericana T.M. Stokes. 1955.
15.- Visita del contralmirante de la armada argentina Aníbal Olivieri. 1955.
16. Visita de oficial norteamericano no identificado (época del ministro Tirado Lamb).
17.-Presidente José Luis Bustamante y Rivero en diversas ceremonias. 1946.
18.- Ceremonia del 9 de octubre de 1952 con asistencia del presidente Manuel A. Odría.
19.- Visita y acto de condecoración al presidente F. Belaunde. 1963.

20.- Junta Militar de Gobierno de David Samanez Ocampo. 1931.
21.- Presidente José Pardo y las fuerzas armadas. 1917.
22.- Manuel María Ponce, presidente de la Junta de Gobierno.
23.- Presidente Luis Sánchez Cerro. 1932.
24.- Presidente Manuel Prado Ugarteche.
25.- Presidente Oscar R. Benavides. 1936.
26.- General Manuel A. Odría visita la Amazonía. Sin fecha.
27.- Presidente Augusto B. Leguía en diversas ceremonias. 1925.
28.- La escuadra peruana en su primera visita a Chile después de la guerra.
29.- Ceremonia del 8 de octubre en las plazas Grau de Lima y Callao, con asistencia del presidente Manuel Prado.
30.- Ceremonia del 8 de octubre en la plaza Grau de Lima con asistencia del presidente Manuel A. Odría. Sin fecha.
31.- Almuerzo ofrecido al presidente Manuel Prado en el Centro Naval. 1956.
32.- Visita del presidente José Luis Bustamante al Arsenal Naval y al BAP Almirante Grau. 1946.
33.- Condecoración al Agregado Naval Carlos Constantain. Sin fecha.
34.- Almirante Vargas Caballero. Condecoraciones.
35.- Capitán de fragata de la marina norteamericana David L. Rubbel. Condecoración. 1956.
36.- Homenaje de los jefes y oficiales al vicealmirante Guillermo Tirado. 1962.
37.- Condecoración en el palacio "El Pardo" al generalísimo Franco. Cruz Peruana al Mérito Naval. 1961.
38.- Despedida y condecoración al Agregado Naval chileno Jorge Román. 1964.
39.- Ceremonia de préstamo del buque-cisterna YW-131 por el gobierno norteamericano al gobierno peruano. 1963.
40.- Ceremonia a bordo. Almirantes: Torres, Burga, Matey, etc. Sin fecha.
41.- Condecoración Gran Cruz Peruana al Mérito Naval al segundo vicepresidente Carlos Moreyra Paz Soldán. 1961.
42.- Condecoración al teniente coronel francés Henri Da con la Gran Cruz Peruana al Mérito Naval. 1956.
43.- Condecoración al doctor Aurelio Miro Quesada. 1969.
44.- Condecoración al secretario de marina argentino Gastón Clement por el embajador peruano Hernán Bellido. Sin fecha.
45.- Condecoración a la promoción 1934 con la Cruz Peruana al Mérito Naval.
46.- Condecoración con la Gran Cruz Peruana al Mérito Naval a los Oficiales Generales ascendidos en 1963. (Fotos de contacto). Condecoración con la Gran Cruz peruana al Mérito Naval al brigadier del Aire Nelson Baena. 1963. (Fotos de contacto).
47.- Homenaje en un club de la marina con asistencia de los comandantes Carrillo Burgos y Chávez Goytizolo, entre otros.

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Julio J. Elías Murguía

b) Buques

1.- Nave *Nazareth.*
2.- B.A.P. *Tiburón.* 1953.
3.- B.A.P. *Iquitos.* 1916.
4.- Transferencia de las naves *Castilla, Rodríguez* y *Aguirre* de la marina norteamericana a la del Perú. 1952.
5.- Construcción del B.A.P. Zorritos, 1957.
6.- Mariscal Castilla posteriormente Cabo Blanco, Gaviota (remolcador) y B.A.P. R.2.
7.- Visita efectuada a EE.UU. por lo buques *Castilla, Aguirre* y *Rodríguez.* 1954.
8.- Terminal Marítimo (buques en él).
9.- Viaje al Perú del B.A.P. *Guise.* 1933.
10.- Muelle flotante de Iquitos y buques desconocidos. Sin Fecha.
11.- Colección del B.A.P. *Grau*, 1928.

c) Litoral

Servicio Aerofotográfico Nacional, 1942-1943. (18 x 24 cm.)

1.- Ensenada limpia, Huacho, Lima, Arequipa, Chancay.
2.- Dpto. de Arequipa, Mollendo, Matarani, Ilo.
3.- Ica.
4.- El Salto.
5.- Arica.
6.- Talara
7.- Callao: fotografías históricas.

Fotografías de 9 x 12 cm.

1.- Ilo, Mollendo, Matarani, Islay, Sihuas y La Gorda.

d) Dependencias

1.- Club de Oficiales de La Punta.
2.- Escuela de Artillería, Centro de Armas Electrónicas.
3.- Escuela de Submarinos.
4.- Construcción del Centro Médico Naval.
5.- Arsenal Naval.
6.- Escuela de lucha contra incendios.
7.- Muelle de reparaciones del Arsenal naval.
8.- Base Naval y Dique Seco.

9.- Farmacia Naval (demolición del correo antiguo).
10.- Terminal Marítimo.
11.- Amazonía: Lancha *Amazonas*, Base Santa Clotilde, jefes y oficiales en Leticia, etc.
12.- Escuela Naval, maqueta del edificio y fotos de la construcción.
13.- Promociones de la Escuela Naval de 1934, 1939 y otras.
14.- Fotografías aéreas de la Escuela Naval. 1949.
15.- Ceremonia de fin de año, 1921. Escuela Naval.
16.- Escuela naval, Ceremonias diversas: deportivas, cruceros de verano, etc. Década de 1930.
17.- Jefes y oficiales de la Escuela en diversas ceremonias.
18.- Serie de fotografías de alumnos trabajando en la Escuela.
19.- Antigua Escuela Naval (1912).
20.- Alumnos y ambientes de la Escuela a principios de siglo.
21.- Contactos de fotos tomadas de álbumes de la Escuela Naval.

e) Iconografía Histórica

En este rubro se encuentran diversas fotografías que comprenden reproducciones de libros, originales del siglo XX, de documentos, y de temas varios.

f) Monumentos

1.- Serie de vistas tomadas durante la inauguración de monumento al Almirante Grau en Pacasmayo, Pucusana, el Callao.
2.- A la expedición descubridora del Amazonas.

g) Ejército

1.- Fotografías correspondientes a dependencias del ejército: cuarteles Santa Catalina, San Martín; Escuela Militar de Chorrillos.
2.- Oficiales del siglo XIX.

IV Diapositivas

El Museo conserva una serie de diapositivas en color tomadas en el museo Naval de Madrid, correspondientes a planos de las costas del Perú con los puertos más importantes. También guarda tomas de sus principales objetos de colección.

V Negativos

Entre los negativos que se coleccionan están los donados por la familia Elías

referentes a reproducciones de mapas y documentos; así mismo existen planas de vidrio de personajes históricos y de reproducciones de retratos.

Todo este material está consignado en inventario. En la relación mencionada se han tomado los principales temas para dar una imagen general de la colección fotográfica que forma parte del patrimonio general de la colección fotográfica que forma parte del patrimonio documental de la Marina.



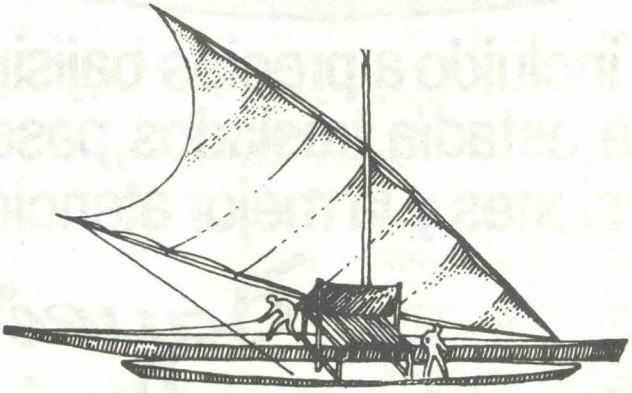
A Rosa Mercedes Ayarza

Donde manda capitán
debe callar un teniente...
¿Quieres versos? Allá ván!
Conste pue soy inocente.
No resultarán perversos;
al menos, espero así:
¿quien podrá hacer malos versos
si en ellos habla de ti?
¿Quién podría naufragar
—esa es mi humilde opinión—
en el insondable mar
de la versificación,
si sus versos avalora
con tu nombre, y sabe hablar
de tu gracia seductora
y tu belleza sin par?
Quien siga tal derrotero
—son verdades indudables—
no será poeta... pero
hará versos aceptables.
Así, cumpliendo tu encargo,
he escrito estos versos yo...!
No me conviene ser largo:
levo anclas y... se acabó!!

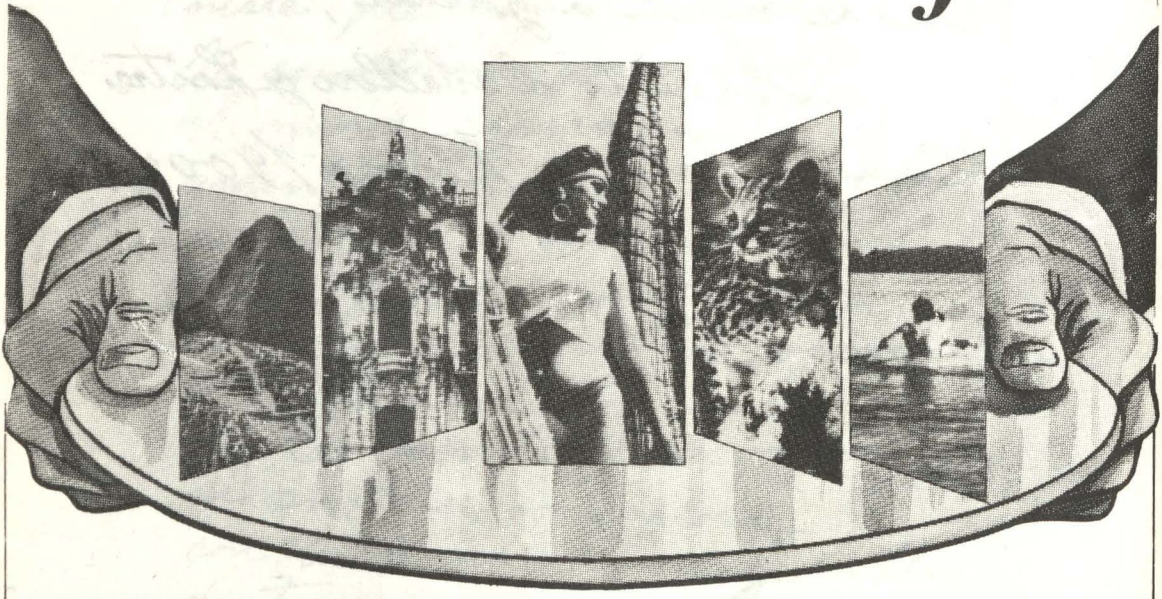
Pero tengo, al terminar,
un temor — será un capricho.
y me puedo equivocar —
y es que a pesar de lo dicho
no te vayan a gustar.

Ernesto Caballero y Lastra

Alameda, Callao, Marzo 1900.



¡Con Faucett el Perú en bandeja!



¡Todo incluido a precios bajísimos: pasaje, estadía, traslados, paseos, excursiones y la mejor atención!

Sólo tienes que escoger el lugar del Perú que quieres conocer y Faucett te lleva.

Sí, Faucett ha creado junto con las agencias mayoristas: Mundo Color, Mundos, Pentagrama, People Tours y Sky International, los mejores y más completos paquetes turísticos al interior del país. Ahora tú también puedes conocer el Perú con gente que es peruana como tú.

Consulta en tu agencia de viaje preferida o en Faucett.

Visita también nuestros atractivos turísticos en el Norte: Punta Sal, Puerto Azul, Las Pocitas y Cabo Blanco.

Faucett Perú

Peruanos como tú.

INTERNACIONAL / DOS NUEVAS NOCHES EN MIAMI

Mundo color

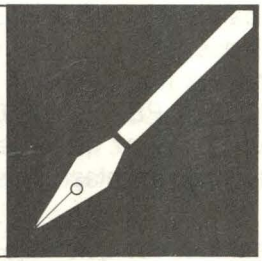
MUNDOS

Programas Turísticos PENTAGRAMA

PEOPLE TOURS

SKY INTERNATIONAL S.A.

CRONICAS



"El primer peruano que pisó la cubierta del 'Huáscar' cautivo"

(Anécdota en la vida del maestro Carlos Valderrama)

Luis Alberto Santolalla García

Concluía el 2do. Congreso Nacional de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, en la ciudad de Trujillo, a fines de agosto de 1987, y en la sesión previa a la de Clausura, se rendía homenaje a uno de los más preclaros compositores de música peruana, autor de algunas de las más bellas melodías que se han difundido a nivel internacional, -decimos esto, modestamente, por no emplear el término "mundial" porque una de las más hermosas canciones del personaje que mencionaremos líneas adelante, es la titulada" LA PAMPA Y LA PUNA"; otra de las bellas y felizmente logradas páginas es la vibrante marcha que anima los desfiles de la Patria, y que se titula: "LOS PERUANOS PASAN", con estos dos nombres es suficiente para que Uds. adivinen que me estoy refiriendo, nada menos que al famoso compositor y exímio pianista que fue don CARLOS VALDERRAMA, lamentablemente ya fallecido.

Pues, en el homenaje que se le rendía, -y muy merecidamente-, escuché la anécdota que hoy paso a referir:

"EL PRIMER PERUANO QUE PISO LA CUBIERTA DEL "HUASCAR", CAUTIVO"

Es sabido, que luego de concluida la guerra con Chile, se condujo al más preciado trofeo capturado al Perú, -el monitor "Huáscar"- al puerto de

Talcahuano, y se le puso bajo la protección y custodia de cien cañones chilenos, es decir, bajo la protección de la poderosa escuadra chilena. La consigna fue dada por el gobierno de ese país sureño :
"NINGUN PERUANO, BAJO NINGUN CONCEPTO, PODIA VISITAR LA NAVE" -tal vez se temía, que algún peruano en un desesperado arranque patriótico, intentase volar la nave y hacerla desaparecer-.

Y así fue, cualquier hijo de vecino podía subir a la nave y visitarla, ya que los chilenos la habían convertido en un hermosísimo museo flotante, pero estaba vedado (prohibido) para cualquier peruano.

Corrieron los años, y entre las décadas del 20 al 30 del presente siglo, se produjo en el vecino país del sur (Chile), un tremendo y desastroso terremoto que asoló y dejó en escombros muchas ciudades del país del Mapocho, dejando en el desamparo a millares de damnificados. El espíritu de confraternidad afloró de inmediato en el de los peruanos, que aunque no nos reponíamos del desastre de la guerra a la que nos había conducido la ambición expansionista de Chile, no impidió que de inmediato el PERU se pusiera en pie de socorro para ir en ayuda de las desgraciadas víctimas del desastre telúrico.

Carlos Valderrama, había retornado recientemente de una extensa gira de conciertos por algunos países de Europa y los Estados Unidos, en su afán de recolectar fondos para contribuir a aliviar en algo nuestra desastrosa condición económica, producto de la desgraciada guerra con Chile.

... Ya en Lima, y producido el desastre del país sureño, Valderrama se embarcó de inmediato rumbo a Santiago de Chile y solicitó permiso a las autoridades del gobierno para iniciar una extensa gira por las ciudades que no habían sufrido los estragos del territorio y dar conciertos a beneficio de los damnificados del desastre en ese país, el gobierno de Santiago accedió y Valderrama inició la más hermosa gira de su vida: DAR CONCIERTOS PARA ALIVIAR A LOS SUFRIENTES CHILENOS, ANTES ENEMIGOS DE SU PATRIA, HOY, (en ese momento) HERMANOS AMERICANOS DE INFORTUNIO... La gira fue un tremendo éxito, y el resultado fue tal, que el gobierno chileno quiso galardonar al artista peruano con medallas y distinciones honoríficas; a todo ello se opuso Carlos Valderrama y pidió en cambio, sólo algo que él suplicaba a las autoridades chilenas que le concedieran. Ante tal desprendimiento de parte del artista peruano, el gobierno chileno quiso saber de que se trataba y Valderrama, solicitó que se le autorizase subir a bordo del "Huáscar", PARA RENDIR UN HOMENAJE A LA MEMORIA DE MIGUEL GRAU Y DE SUS HEROICOS COMPAÑEROS". Ante semejante pedido, el gobierno chileno no vaciló en autorizarlo, naturalmente que se le acompañaría a bordo -y de seguro se extremarían las precauciones de seguridad, por el temor antes mencionado-

para que rindiera el homenaje que él deseaba efectuar. Se acordó que éste sería tres días después.

Llegó la fecha señalada y ante la espectativa de chilenos y un nutrido grupo de peruanos que habían acudido a Talcahuano sabedores de ésto, y próximos al puerto, donde se encontraba el "Huáscar", se presentó el maestro Valderrama vestido completamente de luto y cubierto con sombrero negro de fieltro; subió a bordo de la nave en medio de un silencio sepulcral, sólo roto por el murmullo de las olas que acariciaban la nave; subió hasta donde estaba emplazado el restaurado PUENTE DE MANDO, allí desde donde años antes había volado a la inmortalidad el Gran Almirante Miguel Grau con su ayudante, el oficial de órdenes, Teniente Primero Diego Ferre. Se descubrió Valderrama del sombrero que llevaba, erguido en lo máximo de su estatura, y en medio del silencioso recogimiento, casi religioso del momento, se escuchó la voz potente de Carlos Valderrama: CANTABA EL HIMNO NACIONAL DEL PERU. Concluyó de entonar la canción patria y se escucho luego un potente VIVA EL PERU; el viento llevó su voz hacia la tierra y se escuchó como un eco el clamor de los peruanos en respuesta a la voz de Valderrama; luego se inclinó reverente, se puso de rodillas en el piso del PUENTE DE MANDO y estampó un beso en él. Se puso de pie y descendió luego del buque. HABIAN LAGRIMAS DE EMOCION Y PATRIOTISMO EN EL ROSTRO DEL COMPOSITOR TRUJILLANO. Era Carlos Valderrama, el autor de "LA PAMPA Y LA PUNA" y de "LOS PERUANOS PASAN", EL PRIMER PERUANO QUE PISO LA CUBIERTA DEL "HUASCAR" CAUTIVO.

Iquitos, 07 de octubre de 1989

**Si algo ocurre,
Ud. y sus bienes
están
asegurados.
Si nada ocurre,
su tranquilidad
está asegurada.**



Lo que me contó mi abuelo*

Carlos F. Beleván Mesinas y L. de L.

Revista Epoca - Piura, Año 1984

Entonces saliendo de la iglesia, mi abuelo rompió el silencio de catacumbas frías y ordenadas bajo el murmurar de la acequia y de cuculíes que conversan con rosas y claveles.

Aquí - me dijo- en esta iglesia, rezaba Miguel Grau.

Cruzamos la calzada y caminamos por la Alameda de Los Descalzos. Un entremezclado olor a tamales y chicharrones anunciaba un criollo desayuno. Mientras nos sentábamos sobre alabastras bancas y entre sordas estatuas, divisamos a un lado el mirador de Acho; de otro, Lima, fría y lloviznal, que se movía lenta aquella mañana de domingo en junio.

¿Cómo era Grau, abuelo ?- pregunté.

Y el capitán de fragata asimilado (R) Dr. Rubén Beleván Ruiz de Castilla miró hacia Lima como buscando al Almirante. Sus ciento ocho años lambayecanos enmarcados en sus escasos cabellos de plata y sus verdes ojos profundos contrastaban con mi juventud aventurera. Tomó su bastón y señaló con él hacia el mar. Aspiró profundamente y me contestó:

Basta decirte hijo lo que me refirió mi paisano y compañero, el teniente primero Diego Ferré Sosa, cuando regresaron de hundir a la "Esmeralda".

Gruesas campanas llamaban a misa. Beatas de negro vestidas que cruzan la alameda hacia el sitio de oración. Monjes enfrascados en mortajosos hábitos. Frío, llovizna, templo, flores...silencio.

*Alcanzada a la Revista de Marina por el capitán de navío José García Valdivieso, permanente colaborador de la Dirección de Información (N. del D.).

Ya se había hundido la "Esmeralda" -siguió mi abuelo- y Grau ordenó que rescataran a todos los náufragos. 62 fueron y ya a bordo del "Huáscar", se les repartió ron de Lambayeque y ropa seca. Luego Grau y algunos oficiales entre los que se encontraba Diego Ferré, recorrieron el buque para conocer los daños sufridos en el combate. De regreso de la toldilla hacia el castillo de proa, Grau observó a un marinero chileno, de unos cincuenta años que lloraba quedamente. Debió ser fogonero pues según Ferré estaba muy manchado de carbón. Grau se le acercó y le consoló diciéndole que se resignara, que así era la guerra, que él comprendía lo duro que significaba el perder a sus compañeros y su nave, que sería tratado con todas las consideraciones del caso y que no dudara de su palabra. Pero el chileno le contestó que él "no lloraba por la pérdida de sus compañeros y su nave, sino que a bordo de ella se habían ido al fondo del mar todas sus pertenencias en las que se encontraban los ahorros de 2 años de trabajo en buques y muelles de Chile, y que con ellos iba a costear la educación de su única nieta, la cual era huérfana de padre y madre".

Grau lo miró y dándole unas palmaditas consoladoras en el hombro, siguió con sus oficiales inspeccionando la nave. Muy cerca de la torre de combate se detuvo y apartando al teniente Ferré, le indicó en voz baja que llevara a su cámara al lloroso marino chileno con el cual había hablado anteriormente. Así lo hizo Ferré, y llegado que fuera a dicha cámara el Comandante Grau, abrió su cómoda, sacó una cajita de madera de ébano, la abrió con una llave, extrajo 20 soles de plata y entregándoselos al chileno le dijo "lamento en el alma el daño que le he causado, le ruego me disculpe y acepte Ud. este dinero y espero que él contribuya a la educación de su nieta". El chileno miró a Grau, recibió las monedas y le contestó: "Gracias, señor, no me explico cómo en el Perú pueden enviar a la guerra a hombres como Ud." y salió a cubierta. Ferré vió enrojecer a Grau cuando volteó la cara hacia él y le dijo: "Señor Ferré, le prohibo terminantemente que divulgue o comente lo que acaba de ver y oir acá". Luego siguieron con la inspección.

Pero Diego Ferré -siguió mi abuelo- no pudo guardar el secreto y me lo confió cuando al arribar al Callao visitó nuestra casa. Ahora, hijo, ya sabes cómo era Grau.

Levantóse mi abuelo apoyado en mi hombro y su bastón, recorrimos la Alameda hacia el auto que nos esperaba. Al pasar por la iglesia se descubrió la cabellera plateada, hizo una reverencia y seguimos caminando...

Han pasado muchos años desde aquel relato y yo tampoco he podido guardar el secreto. Hacía días se lo confié al capitán de navío (r) José Valdizán Gamio en el Museo Naval del Perú (Callao). Hoy se lo cuento a Uds. para que sepan hasta dónde llegó la grandeza del ínclito Almirante.

UN RINCON LITERARIO



Octubre somos nosotros

Carlos Zúñiga Segura

Héroes y hazañas coexisten en el corazón ciudadano con sus ideas y matices; así, en el universo de su accionar comunican alegorías a todas las generaciones; y, en su vertebrar simultáneo se establecen las más altas y profundas realidades que sostienen el devenir de nuestro pueblo.

Al desentrañarse octubre todos los caminos se dirigen al mar buscando las imágenes que instauran júbilos patrióticos, entonces cada palabra, cada gesto aparecen como primeros y nuevos son los ejemplos antiguos, articulando una y otra vez el corazón del Perú en su auténtico destino.

En octubre los ejemplos alían coronación de sentimientos navales y en la certeza concluyente del heroismo de aquellos hombres y sus acciones, están las tonalidades del espíritu transparentando su claridad, aquellas que en el interminable libro de opiniones que es la vida tendrán siempre páginas que identificando y sintiendo lo florecido, la beberán como agua de fuente inagotable.

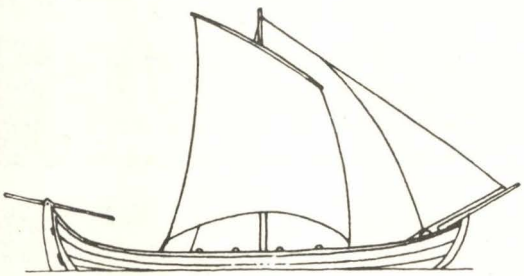
En ese contexto, Grau, el "Huáscar" y sus tripulantes forman una misma realidad, lenguaje único y permanente, vida amalgamada de muchas vidas en una sintaxis impecable.

El mensaje de esas vocaciones y sacrificios son a la vez enseñanzas y signos que permiten bajo un mismo cielo y sobre una misma tierra el eterno esplendor de la esperanza intacta.

Esta fenomenología de síntesis y visión global opera en el reencuentro institucional y nacional como la unidad, comprensión y armonía básicas e inequívocas, esenciándose en el mágico ondular de nuestra enseña bicolor.

De esta suerte en el regocijo cívico de octubre, vigilado desde el alto firmamento, el escenario de nuestro itinerario es siempre la misma, añeja la fe que discurre por los ríos del alma y joven la palabra Perú, pues, cada día al despuntar el alba recoge todas las voces para impostarla a la suya y echarla a caminar en el privilegiado sitial que le asigna el calendario de la existencia.

Octubre es definitivamente el mes del heroismo y la caballerosidad, afirmando nuestras naves en la floración irrenunciable de patria y familia. Octubre somos nosotros.



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:

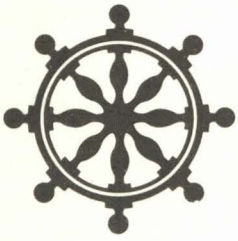
  Gorshkov S. Las fuerzas navales. Su historia y su presente. Moscú, Editorial Progreso, 1976.

  Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en **Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Special)**, Whitton Press Limited, Eton, Noviembre, 1982.

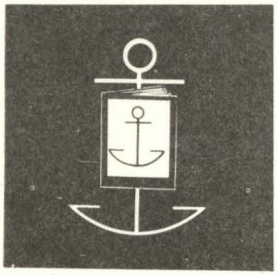
6.—Los gráficos que acompañen un artículo deberán ir acompañados de las correspondientes notas, además de señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos 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




MARINA DE GUERRA DEL 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, pués, necesariamente con los criterios e ideas de quienes son los autores.

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

DIRECTOR: Capitán de Navío Fernando Casareto Alvarado. SUB-DIRECTOR: Capitán de Fragata Manuel Coello Montezuma. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. CORRECCION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2 Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D. T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra

MUSEO NAVAL DEL PERU

Revista de Marina

Año 82 – Nº 3
Noviembre – Diciembre 1989

ISSN 1012 – 8247

Contenido

Editorial 251

Liderazgo: un concepto olvidado 255

Geopolítica para el Antártico
Contralmirante AP Raúl Parra Maza 261

Que la historia no se repita
Capitán de Navió José García Valdivieso 273

Misiles versus tradición ¡alerta roja!
Capitán de Navió Fernando Casaretto Alvarado 279

Control de calidad
C. de F. Jorge Campaña Binasco 289

Algunas consideraciones sobre fallas en el casco resistente de submarinos
Teniente Primero AP Aldo Olcese Rodríguez 297

Osteonecrosis asociada a enfermedad descomprensiva
Capitán de Fragata SN (MC) James Gutiérrez Tudela
Dr. Néctor Quevedo Solidoro
Teniente Primero SN (MC) Carlos Cruz Hurtado 311

La Guerra (II)
Capitán de Navió Roger Loret de Mola P. 329

Entrenamiento fisiológico de vuelos para pilotos aeronavales
Capitán de Fragata SN Oscar Butler Blacker 341

Hacia una mayor especialización de nuestra Marina
Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 349

Estación Aeronaval de Whiting Field
Capitán de Corbeta Jorge Pinillos R. de S. 355

El "pero" en el diálogo
C. de F. Hugo Ramírez Brain 359

Libros y Revistas
Carlos Zúñiga Segura 363

Lima, 31 Diciembre 1989.

Estimado suscriptor:

Esta es la última "Revista de Marina" 1989. Actualiza después de algunos años su edición. Los fines que llevaron a su creación en 1907, creemos, se cumplen ampliamente y con ello homenajeamos a sus fundadores.

Hoy, nuestra revista es una de las más importantes, si nó la primera en el ámbito de las publicaciones de carácter profesional castrense.

Usted, como marino, es co-responsable en estos logros. Con nosotros, es decir con la Marina, han actuado también nuestros patrocinadores comerciales y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC), entidad, a la que expresamos en su presidente el ingeniero Carlos Del Río Cabrera, nuestro profundo agradecimiento, sentimiento que hacemos extensivo al comandante AP Enrique Mecklemburg Carmona, asesor del ingeniero Del Río.

Agradecemos también a los colaboradores de la "Revista de Marina": Fernando Belaúnde Terry, Ricardo Blume, R.P. Felipe Mc. Gregor Rolino, Monseñor Ricardo Durand Flores S.J., así como a los oficiales de Marina su participación en este éxito. Nos complace de corazón, especialmente, el concurso de jóvenes oficiales en esta tarea.

Los tiempos cambian, es ley natural. Esta es también la última "Revista de Marina" por la que usted ha pagado en el transcurso del año 1989, una cantidad simbólica. Debemos mantener nuestros logros y en ello, a lo que parece, el CONCYTEC y el avisaje publicitario nos seguirán acompañando.

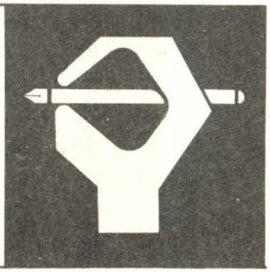
Gracias otra vez a todos, por el espíritu, por la fe, por la crítica, por la participación.

Bogavante de todo tiempo y todo mar en la marcha institucional, "Revista de Marina", entrega el remo a otro Director, la barca es la misma.

EL DIRECTOR

MUSEO NAVAL DEL PERU

EDITORIAL



Revista de Marina en la década del 90

En el transcurso de 1989 se editaron los números de la Revista de Marina correspondientes al año y también algunos de 1988. El presente ejemplar, que es el último de 1989, marca el umbral de Revista de Marina 1990.

Creemos que en adelante el formato y contenido de la Revista de Marina están consolidados. Es decir, como "El Monitor", "El Grumete" y diversas publicaciones realizadas en 1989, es preciso que las publicaciones navales caminen al paso del tiempo, que se adecúen en ciencia, en arte y en técnica para dar al usuario un producto moderno bien trabajado, también atractivo.

Un escueto recuento de lo que ha sido la Revista de Marina en 1989 podría resumirse más o menos así: el ejemplar de enero a febrero arribó con la novedad de un formato grande se volivió a la dimensión tradicional de la Revista de Marina pero con portada a color. Los artículos se abrieron a colaboradores externos. Se impulsó enérgicamente la participación de oficiales jóvenes y también de cadetes bajo el apercibimiento que podían contar con asesoría y redacción de estilo en nuestros talleres de trabajo. Se obtuvieron auspicios importantes y se inicio una política de pago significativo a los articulistas. Se abolió el directorio de la Revista de Marina que en la práctica no dio resultado. El editorial de aquel número conmemora los 125 años del arribo a Iquitos de la primera flotilla fluvial de la Marina de Guerra. Se enfatizó el hecho con un afiche conmemorativo. Una entrevista al Presidente del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC) inauguró el espíritu de apertura de la Revista de Marina. Es del caso de señalar que, justamente, el ingeniero Del Río y CONCYTEC se constituyeron en 1989 en uno de los pilares fundamentales de la Revista de Marina. A tal señor, tal honor.

El segundo número de la Revista de Marina donde destacaba un postón (término de imprenta para una etiqueta diagonal tipo esquinero en la portada) "Liceos Navales 25 años" resultó en la práctica la primera revista en que

escribieron autores no navales. "La Marina Peruana en los Raudales de Orinoco" del arquitecto Fernando Belaúnde Terry y "La Marina en mí a través del tiempo" del notable Ricardo Blume, hoy colaborador permanente de la revista, asi lo testimonian. Se incidió, como lo es siempre, en el tema de la subversión. Una entrevista al Comandante General de la Marina realizada y publicada por la Revista de Defensa de España en abril como parte de un informe de treinta páginas, destaca en este número, con el artículo "Intereses Vitales y Estrategia Nacional" del contralmirante Jorge Hesse Ramirez, "Violencia Militar" del vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey y "La Guerra del Tercer Mundo" del capitán de navío José García Valdivieso (otro excelente colaborador regular de Revista de Marina y "El Monitor").

El tercer número de 1989, destaca en el ya comentado postón, los nombres: Chirinos- Mc Gregor - Durand, un político y dos autoridades religiosas escribiendo en la Revista de Marina. El primero, Senador Enrique Chirinos Soto con "Grandes Batallas Navales", luego el Reverendo Padre Felipe Mc Gregor Rolino con "Ideologización de la violencia" y el Monseñor Ricardo Durand Flores; "La Marina y el terrorismo" (".....lo fundamental de este artículo es que el poder legislativo asuma su responsabilidad histórica, estudie la Constitución y según ello introduzca modificaciones si fuese imprescindible. De todos modos las Fuerzas Armadas y la Marina de Guerra deben necesariamente contar con un sólido apoyo y orientación según lo dicho, que creo aún no se dá plenamente como lo requiere la expansión del territorio subversivo"). El Editorial de este número de mayo - junio 1989 insiste en el hecho, antiguo, que la Marina de Guerra dé a Guillermo More y Luis Germán Astete el lugar de Honor que ellos merecen en la primera fila de los hombres mayores navales. Un importante artículo suscrito por el Alférez de Fragata Daniel Torres "Carta de un Peruano", con otro novedoso y valiente: "Un seguro para el Humbolt... Y porqué no otro para la flota" del capitán de corbeta Gastón Larco Pooley y "La independencia de Namibia" del teniente primero Mario Sánchez Debernardi nos alentaron en el hecho de la participación de la oficialidad joven en avatares de artículos profesionales.

La Revista de Marina del bimestre julio - agosto es, lo afirmamos, ejemplar de colección para todo profesional del mar. Contiene un importantísimo estudio del caso BAP. "Pacocha", submarino peruano siniestrado el 26 de Agosto 1988 en la bahía del Callao, con pérdida de vidas, y reflotado el 23 de Julio de 1989. Es hazaña que fortalece el alma nacional. En años de prueba, en que nuestra Marina ha sufrido duros golpes, entre ellos tragedias, elevó el espíritu naval y el ánimo de la ciudadanía la hazaña (hay que repétirlo) de que fuimos capaces aquel 23 de julio de 1989, y en la que cabe, especialmente al Servicio de Salvamento, el lauro inmarcesible del deber cumplido en el nivel del compromiso. Los muertos del Pacocha y los salvadores del buque se corresponden por igual en el heroísmo, en el profesionalismo y en la tarea cumplida.

El quinto número de la Revista de Marina, otra vez, y debe serlo siempre, especial homenaje a todo lo que encierra la frase: "8 de octubre". La vigencia de Miguel Grau, héroe naval y cívico de la peruanidad. La lección de Angamos, como antes Iquique. El respeto a quien muere por la patria. La honra del sacrificio a sabiendas de la inferioridad física frente al enemigo. La monumentalidad del "Huáscar", la "Independencia", la "Unión", el "Oroya", el "Talismán", la "Limeña", la "Alianza" y sus dotaciones que en mar y tierra lucharon con convicción de victoria para legarnos su memoria, fueron recordados en esta revista y a ellos acudimos entonces, como hoy, cuando el enemigo acecha ataca y mata y, lamentable es decirlo, algunos peruanos creen, siguen creyendo, como en 1879, que la guerra era o es, asunto de otros.

Con esta sexta revista noviembre - diciembre 1989, cerramos un esforzado ciclo de la Revista de Marina. Debimos contar y no ocurrió con prometidas colaboraciones de los doctores Alfonso Barrantes Lingán y Enrique Bernales Ballesteros. No llegaron a tiempo. Seguimos esperando.

Este número, postrero de la década del 80, mantiene la política de Revista de Marina impuesta al inicio del año.

Es también umbral, promesa y decisión. La década del 90 anuncia el año 2,000.

Encuentra al Perú en una coyuntura de supervivencia nacional. En la Revista de Marina lo hemos dicho antes y también en "El Monitor". Incesantemente, la diferencia entre la guerra del siglo pasado y la que vivimos ahora es simple: en 1883 firmamos un ominoso tratado de paz y al perder la guerra perdimos queridas provincias del sur de nuestro territorio. Antes del año 2,000 nuestra generación podría perder el Perú entero.

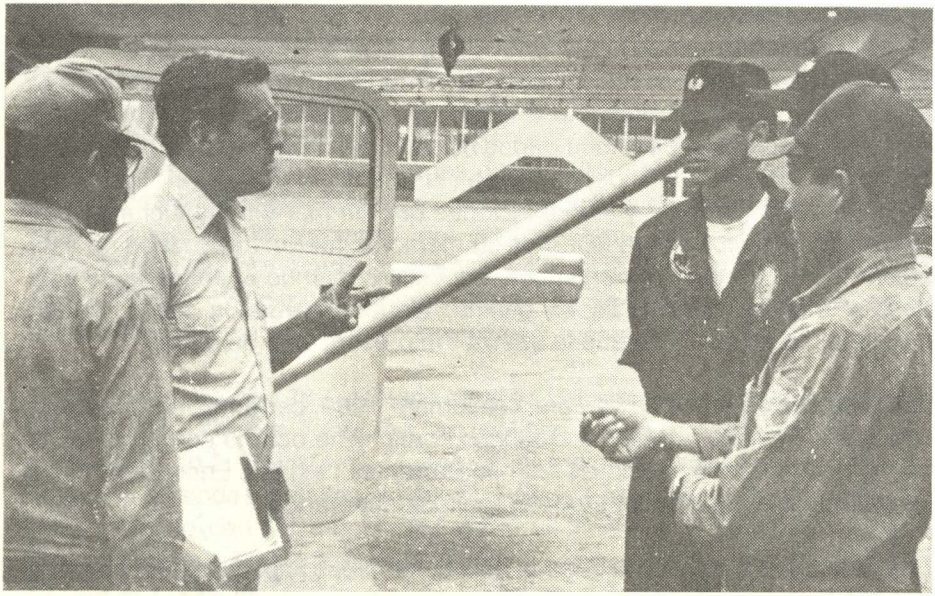
La Revista de Marina, en lo que sabe hacer y con ella "El Monitor", "El Grumete", y otras publicaciones tratarán de evitarlo escribiendo. Felizmente, porque somos una institución tutelar de la república, tenemos también las armas. Aquí sí cabe decir con propiedad que con la pluma y con la espada, o con la espada y la pluma, tenemos mucho que ver en lo que viene, en lo que va.

El Director

NOTA DEL DIRECTOR:

Auguramos a la nueva Dirección de Revista de Marina, muchísimo trabajo y éxitos también.

La continuidad, saludable concepto del crecimiento ordenado, ha de permitir que Revista de Marina, hoy al día, mantenga rumbo, ideales, frutos y satisfactorios arribajes, número a número.



"El mando y la posición se confieren desde arriba, pero el liderazgo se confirma desde abajo".

Military Review



Liderazgo: un concepto olvidado

Capitán de Corbeta Luis de Jara Murillo

Al Capitán de Navío Juan C. Vega Llona... un Líder

Acudiendo al diccionario encontré la siguiente definición de Líder:

Líder: el que está a la cabeza

y de liderazgo la siguiente:

LIDERAZGO:
- Cualidad del líder (¿? ¡!)

- Capacidad para afrontar y resolver problemas.

Las cuales probablemente sean ciertas pero no me satisfacieron ni antes ni me satisfacen ahora.

Posteriormente fuí a un texto militar y pude encontrar una definición más adecuada:

LIDERAZGO: Es un proceso por el cual un soldado influye sobre otros para cumplimiento de la misión.

Definitivamente me pareció una definición mucho más acertada y casi inmediatamente me puse a pensar si nuestras energías las estábamos dedicando a ser cada día mejores líderes.

Me da la impresión de que muchos de nosotros nos estamos preocupando más por lo accesorio que por lo sustancial, me explico:

Personalmente me parece loable el afán de conocimiento científico, la dedicación exclusiva a la investigación operativa, el análisis matemático, la

informática, etc., pero creo que en nuestra profesión todo esto es accesorio, lo principal, lo sustancial y hacia donde debe estar orientado el esfuerzo de nuestros centros de formación y perfeccionamiento y nuestro propio esfuerzo es hacia el objetivo de hacer del Oficial de Marina un genuino Líder.

Un Líder capaz de influir en sus hombres de manera tal de lograr su máximo esfuerzo para el cumplimiento de la misión.

Tenemos que ser concientes de que no es lo mismo Liderar que Administrar.

En la Administración prima la Etica Administrativa.

En el Liderazgo prima la Etica del Combatiente.

Permítaseme explicar:

En el ámbito civil un empleado que deja la empresa para irse con la competencia porque le están duplicando el sueldo, es visto como algo normal y hasta destacable en razón de la mejora personal del empleado en mención.

En el ámbito militar una situación similar se ve desde otra perspectiva.

En el ámbito civil, a nadie se le ocurre pensar que el gerente de personal va a llamar a un empleado a su oficina a preguntarle si está dispuesto a dar la vida por la empresa.

En el ámbito militar, desde que el joven ingresa a él, se le plantea claramente que la exigencia del servicio le puede demandar hasta la propia vida y esto se comprende y se acepta.

Estas diferencias, entre otras, son pues las que hacen la diferenciación entre Administración y Liderazgo.

Recuerdo un artículo de la revista Military Review el cual tratando sobre este mismo tema condensó en una frase todo el concepto, decía: "En realidad, nadie espera que uno muera por la IBM".

A todo esto vivimos hoy en el país una situación de Guerra Interna, lo cual nos obliga a reflexionar con mucho mayor responsabilidad sobre la necesidad de mejores líderes para la Marina.

Decía el General George S. Patton:

"La Guerra se pelea con armas, pero se gana con hombres".

En la medida que lideremos a estos hombres la victoria será nuestra.

Pero si hemos de hablar de liderazgo no podemos separarlo de conceptos, tales como: espíritu de cuerpo, lealtad y cohesión.

Para mí, el espíritu de cuerpo está íntimamente relacionado con la camaradería y concurro con la definición que de ella hace el Army Research Institute.

- La camaradería no es compadrería.
- Deviene de un reconocimiento claro de la jerarquía militar.
- Procede del respeto y no del miedo.
- Todos los integrantes de una unidad saben cuáles son sus deberes y el de sus camaradas de armas, se respeta a sí mismo y respeta y confía en sus compañeros.

El Army Research Institute clasifica así mismo la camaradería en 3 tipos:

a) Camaradería Vertical
b) Camaradería Horizontal
c) Camaradería Organizacional

a) Camaradería Vertical: Es aquella que actúa entre individuos de diferente jerarquía.

Se manifiesta en:

(1) La existencia de un clima de franqueza en la organización.

(2) El líder se encuentra realmente comprometido con el bienestar de sus hombres.

(3) El líder dirige dando el ejemplo.

(4) Existe confianza y respeto por el líder.

(5) El líder comparte la falta de comodidades.

(6) El líder comparte el entrenamiento.

Se tiene que comprender que un cuerpo de Oficiales rígido y estratificado produce poco o nada de camaradería entre el soldado y el comando.

b) Camaradería Horizontal: Es aquella que actúa entre individuos de igual jerarquía.

Se manifiesta por:

(1) Lealtad al país y los valores sociales.

(2) Patriotismo.

(3) Tradiciones Histórico-Militares

(4) Firme arraigo religioso

(5) Valor y heroismo

Se puede definir la Camaradería Organizacional, como el orgullo de pertenecer a una Unidad.

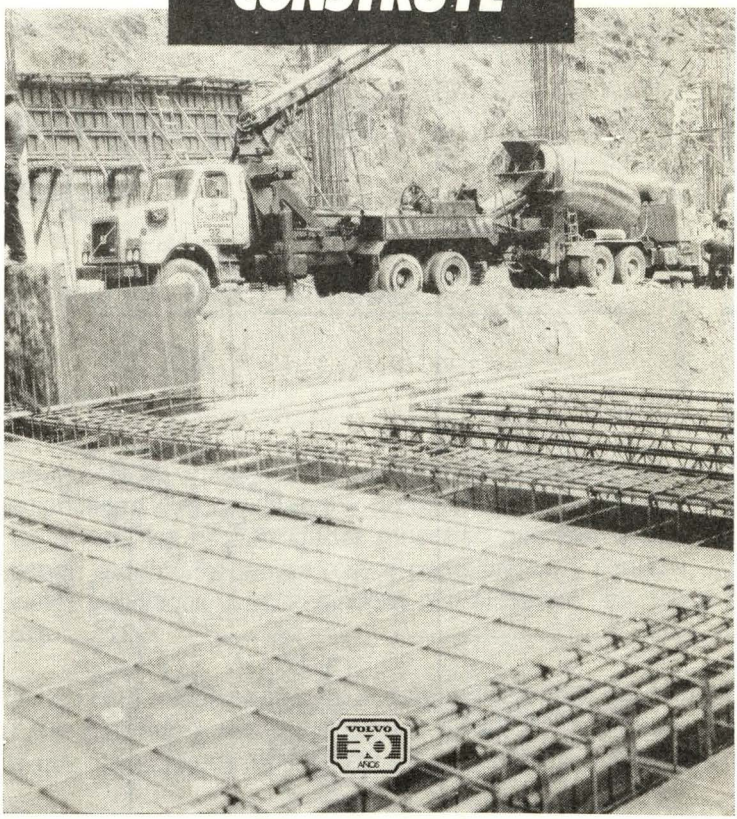
Para finalizar reflexionemos por unos minutos en este pensamiento extractado de la revista Military Review:

"El mando y la posición se confieren desde arriba, pero el Liderazgo se confirma desde abajo. Su selección como Líder en la Marina es evidencia que la Marina le tiene confianza, pero esto es un voto fácil.

En combate, cada orden es sometida a un silencioso voto de confianza".

¡ACCION Y VALOR!

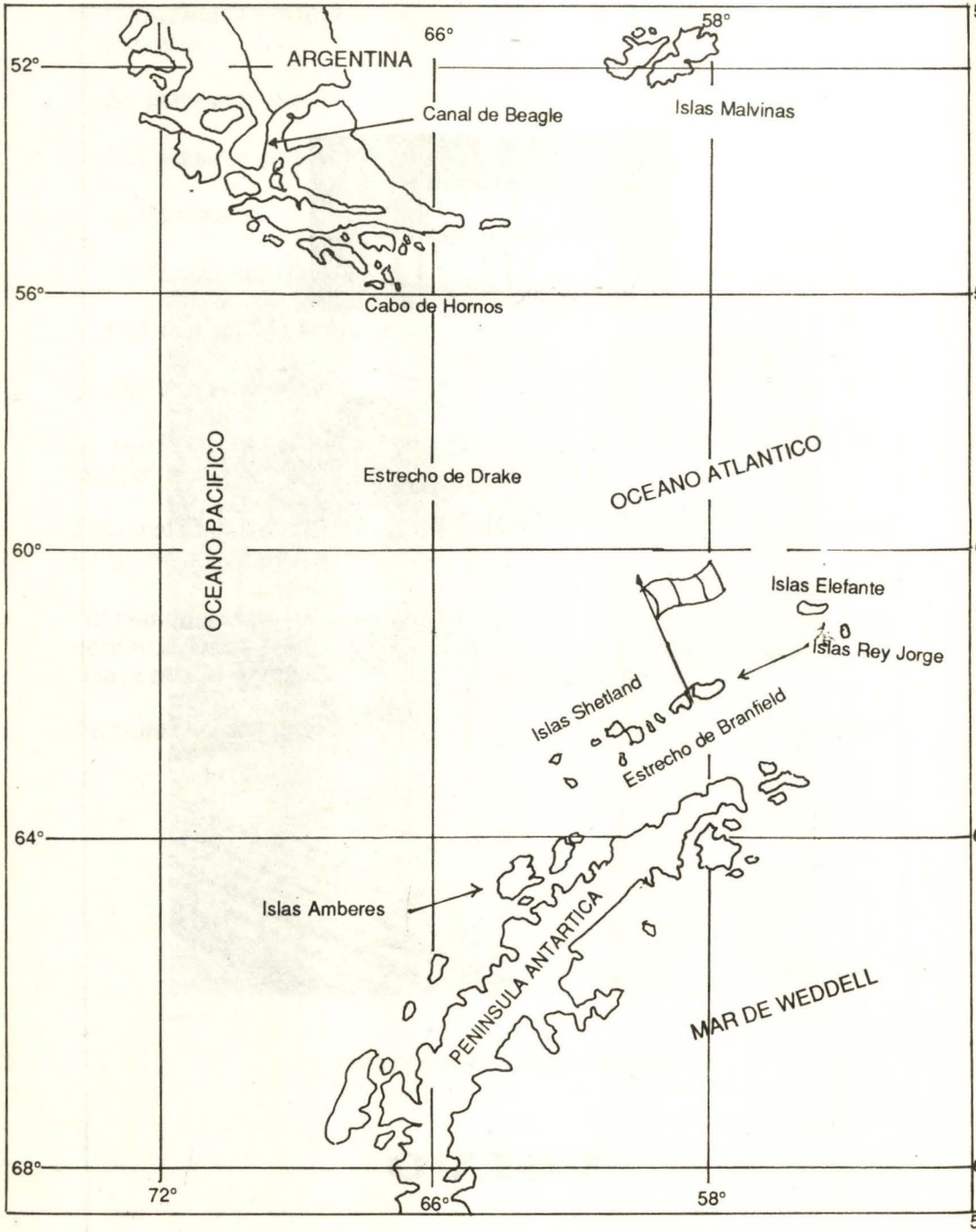
VOLVO CONSTRUYE



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


ARGENTINA
66°
58°
52°
52°
Canal de Beagle
Islas Malvinas
56°
56°
Cabo de Hornos
OCEANO PACIFICO
Estrecho de Drake
OCEANO ATLANTICO
60°
60°
Islas Elefante
Islas Rey Jorge
Islas Shetland
Estrecho de Branfield
64°
64°
Islas Amberes
PENINSULA ANTARTICA
MAR DE WEDDELL
68°
68°
72°
66°
58°
52°

Geopolítica para el Antártico

Contralmirante AP Raúl Parra Maza

Introducción

Cuando el interés de unas cuantas personas tiene relación con el sentimiento de nacionalidad que conmueve y promueve formas de pensar y orienta formas de actuar, las probabilidades muestran que todo alrededor de este interés tiende a crecer y ganará mayor participación y cantidad de aportes profesionales y técnicos constituyéndose con el tiempo en un interés común y nacional.

Esta reflexión está relacionada con un derecho adquirido muy recientemente sobre el Mar peruano y sus proyecciones dentro de la conciencia marítima del Perú que se sustenta en realidades geográficas e históricas.

Me refiero al ingreso del Perú como miembro consultivo permanente del Tratado o miembro pleno sobre el ANTARTICO después de una conjunción de aptitudes, esfuerzos conjuntos, acciones académicas, técnicas, profesionales y estratégicas y que movilizaron a muchos peruanos a través de décadas para este cometido convertido en interés nacional.

Todo este proceso constituye un ejemplo de lo que los peruanos pueden hacer si conjugan el interés, por pequeño que sea, dentro de algo como la nacionalidad que no debemos nunca dejar de sentir, percibir y profundizar a ultranza; porque es lo que conforma la identidad de peruano por encima de cualquiera otra consideración.

En este sentido, puedo afirmar que el galardón alcanzado nos hace ver que cuando el Perú está por encima de todo, los resultados serán siempre valiosos y que no hay nada mejor que pensar y tener la seguridad de que para el futuro de la nación peruana todos y cada uno de sus integrantes somos importantes.

Ahora, como un reconocimiento a todos y cada uno de los peruanos que han participado en el logro de este compromiso permanente sobre el ANTARTICO o la ANTARTIDA, es que desarrollo estas líneas basadas en una posición que el Dr. Juan Solá (Director Nacional del Antártico) de Argentina presentó ante el I CONGRESO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA DE LAS AMERICAS, realizado en Lima, febrero de 1988.

Preámbulo

Mucho es lo que se ha precisado a través de los más variados enfoques sobre el Continente Antártico, fundamentalmente a partir de la segunda mitad de este siglo, oportunidad en que se descubre casi de golpe ese enorme Continente de catorce millones de kilómetros cuadrados dominados por un clima extremadamente riguroso y dotado de peculiares manifestaciones de vida animal y vegetal.

Decimos descubre, porque fue recién a partir del Año Geofísico Internacional (1957-1958) en que el interés aislado de algunos países se convierte en un interés casi general que mueve a científicos, técnicos, juristas y estrategas a iniciar metódicos estudios sobre la Antártida, donde yacen muchos mártires pioneros desde siglos atrás.

Años más tarde, comprobada la existencia real o potencial de recursos naturales en la región, a los objetivos eminentemente científicos se sumarán expectativas para usufructuar tales recursos generando, un nuevo espectro de intereses; el uso económico de la Antártida desde comienzos de la década del 70 hasta nuestros días, centralizará progresivamente la preocupación tanto de los países ligados al Sistema del Tratado Antártico como de diversos sectores del resto de la comunidad internacional.

Todo ello justificará en exceso que el Continente Antártico **continúe siendo un permanente objeto de estudio.**

Geografía y Derecho

Según afirma MINSHULL (1), en los casos en que los geógrafos han

(1) MINSHULL, Roger; 1967. "Regional geography; theory and practice". London, Hutchinson University Library. 168 p.

producido una división regional conveniente, ésta podrá ser utilizada para la administración y el planeamiento, presentándose aquí un vínculo muy estrecho entre geografía y derecho.

La primera estudia e individualiza el espacio de la superficie terrestre que se distingue por sus caracteres propios de relieve, clima, flora, fauna y formas coherentes de actividad humana; el segundo instrumenta para ese determinado espacio de la superficie terrestre un sistema normativo que responda a las específicas exigencias de sus caracteres. Esta relación entre geografía y derecho se encuentra claramente tipificada en la relación existente entre el espacio geográfico antártico y el Tratado Antártico.

Por una parte, la superficie del planeta que circunda el Polo Sur geográfico extendiéndose más allá del casquete polar meridional hasta la convergencia antártica, aproximadamente 52 millones de kilómetros cuadrados de continente y océanos. Por otra parte,un breve preámbulo y tan sólo 14 artículos obra de la sensatez y la prudencia de un pequeño grupo de Estados, regulando el acceso y la vida en la Antártida.

Corresponde destacar que el Tratado Antártico es producto de la Conferencia de Washington concluida el 1ro. de diciembre de 1959 tras sesenta reuniones preliminares en quince meses de negociación. Este instrumento jurídico internacional se apoya en dos principios rectores que conformarán el espíritu del Tratado:

1) Cooperación científica fundada en la libertad de investigación.

2) Utilización de la Antártida exclusivamente para fines pacíficos.

En procura de tomar un límite cierto, se fija el ámbito espacial de validez de sus normas en la región situada al sur de los 60 grados de latitud sur no alcanzando a la convergencia antártica, límite natural del espacio geográfico antártico que corre sinuosamente entre los paralelos de 45 grados, 50 y 60 grados de latitud Sur; hoy sin embargo la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (Canberra, 1982), producto de lo que denominaremos "corriente normativa del Tratado Antártico", incorpora bajo su competencia a los recursos vivos de las aguas ubicadas entre los 60 grados de latitud sur y la convergencia en razón de las características tan fluctuantes de la misma.

Con el "traslado" del límite jurisdiccional vemos que en materia de recursos vivos marinos el régimen normativo del Tratado Antártico abarca en integridad el espacio geográfico antártico.

Desconocemos aún por hallarse en vías de negociación cuál será el criterio

definitivo que en el aspecto jurisdiccional adoptará la futura convención sobre recursos mineros antárticos, pero si consideramos que en materia de recursos no renovables el verdadero atractivo estaría en la plataforma continental (al sur de 60 grados de latitud sur), sumada a la fuerte tendencia proteccionista del medio ambiente en que se está gestando dicho régimen minero, también comprendería plenamente el espectro jurídico del Tratado Antártico.

Se concluye entonces, que para todas las actividades a desarrollarse en la Antártida la corriente normativa del Tratado Antártico configura el instrumental jurídico específico para una unidad geográfica específica.

Eficiencia del Tratado Antártico

Corresponde interrogarse a esta altura sí el Tratado Antártico como norma específica para el área ha demostrado ser eficaz.

En principio podemos afirmar que si, por cuanto desde que cobró vigencia se consigue distensionar los heterogéneos intereses que convergían sobre la Antártida cada vez con más frecuencia y peligrosidad para las relaciones armónicas; propicia la *paz antártica* como el clima ideal en que se desarrollará



*"La **Paz Antártica:** clima ideal en el que se desarrollará la investigación y cooperación técnico-científica entre los Estados".*

rrollará la investigación y cooperación técnico-científica entre los Estados, libre de presencias bélicas, explosiones nucleares, especulaciones comerciales no controladas y ásperas discusiones diplomáticas sobre quién posee mejor derecho en esos territorios.

En síntesis, el Tratado de 1959 logra establecer en el espacio geográfico antártico una situación de particular equilibrio, a tal punto que estando representantes de muy disímiles regímenes políticos, económicos y sociales del mundo, han podido consolidar la paz antártica como modelo de convivencia internacional y cimiento de ese enorme laboratorio de puertas abiertas al mundo que hoy es la Antártida.

En buena medida esta paz antártica hubo de lograrse merced a la fórmula transaccional inserta en el artículo IV del Tratado, donde se compatibilizan las posiciones de los Estados que reivindicaban soberanía territorial en la Antártida y aquellos Estados que cuestionaban tales pretensiones.

Así es como el statu quo de la situación anterior a la entrada en vigencia del Tratado quedará congelado.

A partir de tal presupuesto, mientras dure la vigencia del Tratado, los actos o actividades desarrollados por los Estados o sus nacionales en la Antártida "no constituirán fundamentos para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en esta región", según expresa textualmente el artículo IV (inc.2 primera parte).

De lo expuesto se infiere que subyace a la letra del Tratado la situación jurídica preexistente y que a pesar del letargo impuesto por la transacción, *subyace viva*. Esto es lo que esencialmente se quiere decir cuando se emplea el término "congelamiento" para graficar la prohibición de innovar formalizada en el Tratado Antártico, por lo tanto de ninguna manera debe suponerse que el actual estado jurídico coloca a la Antártida en situación de "terra nullius" susceptible de inexorable internacionalización.

Por otra parte, se ha pretendido catalogar al Tratado Antártico de instrumento que consolida privilegios de una élite para el manejo de cuestiones inherentes a la región en detrimento de otros Estados y de las pautas establecidas por el Nuevo Orden Económico Internacional (2), que busca restaurar entre otras cosas un estado real y definitivo de equidad internacional a través de la igualdad soberana de todos los países para acceder al usufructo de los bienes comunes de la humanidad.

(2) BEDJAQUI, Mohamed. "Hacia un Nuevo Orden Económico Internacional". UNESCO 1979.

Esta objeción encuentra su mayor obstáculo en la condición de *tratado abierto* que caracteriza al Tratado Antártico y por la que con sólo cumplir las pautas establecidas en su articulado cualquier Estado estaría en condiciones de ser miembro consultivo o *miembro pleno* y acceder a los niveles de decisión dentro de la estructura normativa creada para la región, con lo que en consecuencia queda desvirtuado el cargo "élite" dirigido al Club Antártico.

No obstante las objeciones señaladas y la impredecible situación que podría plantearse a partir de 1991 si se impulsan los mecanismos de revisión que el Tratado Antártico prevé en el artículo XII, instancia donde seguramente se medirán fuerzas territorialistas; consideramos que fundamentalmente los Estados reclamantes de territorios antárticos y todos los demás Estados que sin pretender territorios poseen otro interés en la Antártida, no deben apartarse por el momento de la cobertura jurídica del Tratado Antártico, que además de su eficacia acabadamente probada, constituye el único amparo cierto en medio de un contexto supeditado a impredecibles mutaciones.

Presión externa al Sistema del Tratado Antártico

No es posible concluir las consideraciones que anteceden sin antes efectuar alguna mención a la actual presión externa que se ejerce sobre el Tratado Antártico y su Sistema Jurídico Político.

En el año 1958 la India realiza su último intento individual para introducir en la agenda de la Asamblea General de las Naciones Unidas un punto de discusión sobre la problemática Antártica. Desde este intento frustrado se produce un largo silencio en Naciones Unidas en torno a la Antártida, seguramente porque el Tratado Antártico nacido con la década de los años sesenta, resolvería satisfactoriamente los planteamientos inmediatos suscitados en la región compatibilizando situaciones y armonizando resultados.

Sin embargo en forma débil al comienzo y con matices de vigoroso debate en los últimos tiempos, el tema de la Antártida reaparecería en el Organismo Mundial a partir de la década del 70 siendo dos, los hechos claves que propician esa reaparición. Uno es la "Declaración y Programa de Acción sobre el Establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional" aprobada por la Asamblea General de la Naciones Unidas en el año 1974, donde se propone corregir en todos sus aspectos las grandes diferencias existentes entre los países desarrollados y los países en desarrollo, basándose esencialmente en principios de equidad, igualdad soberana, interdependencia, interés común y cooperación internacional.

En la persecusión de tales objetivos, algunos sectores comenzaron a

catalogar al Tratado Antártico como el privilegio que legitima a unos pocos países en la administración y eventualmente el usufructo de la Antártida oponiéndose al estado real y definitivo de equidad internacional que conlleva el nuevo orden económico buscado.

El otro acontecimiento constituye la más grande reinvindicación de tierras de la historia y se produce cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas el 17 de diciembre de 1970, proclama que la totalidad de los fondos marinos y oceánicos fuera de la jurisdicción estatal son"patrimonio común de la humanidad". En otras palabras, somete la mitad de la superficie de nuestro planeta al régimen de condominio internacional (3).

Incentivado como muchos por semejante conquista, el representante de Sri Lanka señor Amerasinghe, en discurso que pronunciara con motivo del trigésimo periodo ordinario de sesiones de la Asamblea General en el año 1975, deja flotando un nuevo desafío cuando tras destacar los progresos en el Derecho del Mar, textualmente dice: **"Todavía hay zonas de este planeta que ofrecen oportunidades para la colaboración constructiva y pacífica de la comunidad internacional en el bienestar común y no en beneficio de unos pocos. Una de ellas es el continente antártico"** (4).

Aunque Amerasinghe concluiría su trascendente mensaje con la esperanza que la mención del tema no "cree revuelo en ningún palomar" en evidente alusión a los Estados comprometidos con el Tratado Antártico; el revuelo inevitablemente iba a producirse como anticipo de lo que posteriormente sería la Nueva Ley del Mar (5) y el nuevo régimen internacional para la Antártida.

A partir de estos hechos, lentamente en algunos sectores de la Comunidad Internacional comienzan a moverse mecanismos de opinión e interés que ya no ven a la Antártida como la lejana "tierra incógnita", reservada sólo para los pioneros dispuestos a acceder y permanecer en ella, sino como un bien susceptible, de apropiación que impone ser recuperado, siendo el Tratado Antártico el principal obstáculo a remover para alcanzar ese propósito.

---

(3) NACIONES UNIDAS. "Una Revolución Silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Nueva York, 1984.

(4) NACIONES UNIDAS, Asamblea General. -A- Provisional A/PV.2380
(Acta taquigráfica provisional de la 2380 ava. Sesión Plenaria)
Nueva York, 8 de octubre de 1975.

(5) Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
Jamaica, 1982.



El buque de investigación científica ***BIC Humboldt, d****el Instituto del Mar del Perú, en aguas de La Antártida.*

Sin perder de vista este contexto habrá que interpretar la serie de documentos y discursos que se generan con posterioridad a los acontecimientos arriba descritos, tanto dentro de las Naciones Unidas como fuera de la misma, esto es, Grupo de Países No Alineados, Organización para la Unidad Africana, Organization of Eastern Caribbean States (OECS), Caribbean Conmunity and Common Market (CARICOM), Liga de Países Arabes, etc.

Analizar detenidamente cada una de estas manifestaciones que jalonan el camino hacia el debate global sobre la Antártida, desbordaría el objeto del presente trabajo por lo que simplemente nos remitimos a dichas fuentes.

Lo indudable es que estos hechos confluyen a un solo destino: forzar en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la negociación de un nuevo acuerdo que garantice la universalización definitiva de la Antártida. Pero será recién en 1983 cuando se lograra a instancia de Malasia y Antigua y Barruda, incluir el tema "Antártida" en el programa del 38º período de sesiones de la Asamblea General.

En suscinto memorandum explicativo, estos países constituidos en representantes de un grupo de naciones provenientes del Tercer Mundo sin dejar de reconocer los progresos obtenidos mediante el Sistema del Tratado Antártico en materia de paz, conservación e investigación científica, señalan que "es necesario considerar la posibilidad de un acuerdo internacional más

positivo y amplio mediante el establecimiento de un marco verdaderamente universal de cooperación internacional por conducto de las Naciones Unidas, para garantizar que las actividades que se realicen en la Antártida sean en beneficio y en el interés de toda la humanidad" (6).

A partir de entonces la "Cuestión de la Antártida" ocupa puntualmente un lugar en la agenda de la Asamblea General de las Naciones Unidas, constituyendo el ámbito donde opinan los que conocen y los que no conocen la problemática antártica, donde se habla con igual énfasis tanto de los futuros beneficios que se esperan extraer de los recursos antárticos como del régimen discriminatorio y racista de Sudáfrica, donde se elogia la paz antártica lograda por el Sistema vigente y al mismo tiempo se exige la inmediata implantación de un nuevo régimen jurídico internacional en la zona, donde se condena a los Miembros Consultivos del Tratado-Antártico a la vez que se les solicita ayuda admitiendo su prestigio y conocimiento en la materia. En suma, se trata de un colorido muestrario de opiniones que perfectamente ha podido resumir la Resolución 40/146 aprobada por la Asamblea General el 16 de Diciembre de 1985 y las posteriores que en tono similar proclamó el foro máximo de la Comunidad Internacional

Mientras tanto, a un costado de este bullicio, ajenos al debate, las naciones integrantes del Sistema del Tratado Antártico vigente, año a año silenciosamente ofrecen como única respuesta el cumplimiento estricto de sus programas de investigación, el trabajo y la presencia constante en la Antártida.

Conclusión

El hombre llegó a la Antártida y el derecho no tardó en brindar respuesta a las exigencias del nuevo ámbito, donde todo era distinto, todas las situaciones nuevas. El embajador argentino Adolfo Scilingo, que participó por su país en la negociación del Tratado Antártico, definió con claridad la circunstancia: "El instrumento que se contemplaba no tenía precedentes en los anales internacionales. No había módulos ni normas, salvo las del derecho internacional, que sirvieran de base. No existía, ni había existido nunca, una situación, política y jurídica comparable a la de la antártida".(8)

---

(6) NACIONES UNIDAS, Asamblea General. 38 vo. periodo de sesiones Documento A/38/193 del 11 de agosto de 1983. "Solicitud de inclusión de un tema complementario en el programa del trigésimo octavo periodo de sesiones. ANTARTIDA".

(7) GOEBEL, Julius (h). "La Pugna por las Islas Malvinas. Estudio de la Historia Leal y Diplomática". Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Secretaría de Cultura. 1983.

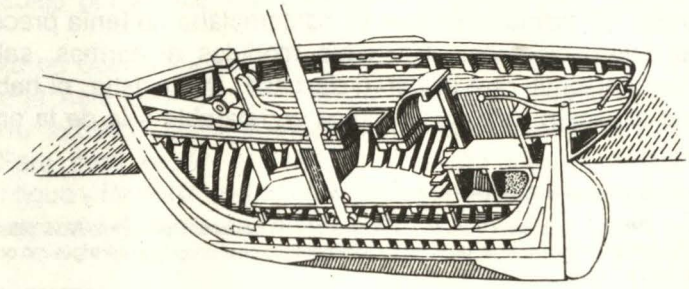
(8) SCILINGO, Adolfo. "El Tratado Antártico. Defensa de la Soberanía y la Prescripción Nuclear". Librería Hachetter. Buenos Aires 1973

El Tratado de Washington nace en el difícil mundo de la postguerra, donde todo debía recomponerse y fundamentalmente había que restablecer la confiabilidad entre las naciones.

Hoy a los 30 años de su firma podemos afirmar que el Tratado Antártico ha sido uno de los instrumentos jurídicos más eficaces de la historia del derecho internacional público contemporáneo, el ejemplo más nítido de la figura que los juristas definen como "tratados objetivos", es decir, aquellos instrumentos jurídicos que por sus características comprometen no sólo a las partes que lo suscriben sino también pueden poseer un efecto "erga homnes"; en definitiva, justo marco para una actitud excepcional, pocas veces repetida en el ámbito del derecho y las relaciones internacionales que convirtió a la Antártida en un espacio sin presencias bélicas, ajeno a cualquier tipo de actividad nuclear y excluyente de toda controversia entre las naciones.

Al Perú como nuevo socio consultivo del Tratado Antártico le corresponde definir su posición unilateral y multilateral asociado a las corrientes de interés geopolítico y estratégico que responda a su concepción nacional como país marítimo y continental latino y sudamericano vinculado con el resto del mundo.

Este es el reto que corresponde hacia el futuro que obliga a una maduración permanente de reflexión y acción a través de investigación, estudios y discusiones en foros académicos, profesionales e institucionales que apoyen la toma de decisiones de aquí al año 91 y para adelante.







Estrella del Norte S.A.

PRODUCTORES DE HARINA Y CONSERVAS DE PESCADO DE LA MEJOR CALIDAD DE EXPORTACION

Oficina de ventas en Lima:
Calle Roma 140 – San Isidro
Teléfonos: 881888 – 881864 – 703434

Fábrica:
Kilómetro 23 Carretera Sechura – Bayóvar



Que la historia no se repita

Capitán de Navío José García Valdiviezo

Hay que saber que la guerra
es universal, que la justicia es
una lucha y que todo toma vida
en la discordia y la necesidad.
HERACLITO

Para quienes en alguna forma estamos interesados o seguimos de cerca ya sea profesionalmente o como entes preocupados de la situación mundial actual y muy especialmente de la de nuestro país, en estas últimas décadas que tan apropiadamente han sido tituladas como la edad del terrorismo, no deja de llamar la atención lo sucedido en la hermana república Argentina.

República Argentina que ha transitado por algo más de una década a través de esta edad del terrorismo, viendo su pueblo e instituciones, así como, su propia existencia amenazada por el actual flagelo de la humanidad "El terrorismo". Tránsito que ha estado jalonado por todos aquellos acontecimientos que van desde la aparición de los primeros indicios de su existencia hasta el abierto enfrentamiento contra las fuerzas del orden y la existencia misma del Estado.

Y es en esa hora, en que se ve la grandeza de un pueblo, grandeza que se manifiesta a través de sus instituciones tutelares y a través de su propio pueblo. Pueblo que las sustenta y que al final y en esencia son las instituciones mismas, y son ese pueblo y esas institucionēs quienes al final de la épica jornada fueron juzgadas y condenadas por la defensa del más sagrado de los derechos del hombre: **La Libertad.** Libertad a decidir

dentro de la sociedad en forma racional y lógica cuál es el camino a seguir, sin imposiciones y sin adaptaciones de ideologías lejanas a nuestros ancestros, a nuestro sentir, a nuestra propia idiosincracia por mala que ésta pudiera ser.

Hoy día que nosotros los peruanos estamos inmersos en una lucha similar, en la cual dentro de un paralelismo tan cercano que no es otra cosa que un calco o vil copia de lo ya experimentado por otros, consecuencia lógica de sus orígenes el comunismo, debemos nutrirnos en la fuente de la experiencia para no seguir cometiendo los mismos errores y enfrentar la lucha a la cual las circunstancias nos han llevado, en las mejores condiciones a fin de alcanzar el éxito deseado.

Por todo esto y sin mas preámbulo me permito transcribir un artículo que hace algún tiempo apareció publicado a manera de reproducción en el Diario de las Américas, en la ciudad de Miami, en los Estados Unidos de Norte América y cuyo título "Un Testimonio para la Historia", así como su autor, el almirante de la Armada argentina don Emilio Massera, y el vínculo común que nos hermana, el Mar, me relevan de mejor comentario, deseando tan sólo que en un futuro próximo y como consecuencia de improvisaciones e indecisiones semejantes un ilustre peruano no tenga la necesidad de ser autor de un nuevo testimonio para la historia.

"Un testimonio para la historia"

Almirante A.R.A. Emilio Massera.

No he venido a defenderme. Nadie tiene que defenderme por haber ganado una guerra justa. Y la guerra contra el terrorismo fue una guerra justa. Sin embargo, yo estoy aquí procesado porque ganamos esa guerra justa. Si la hubiéramos perdido, no estaríamos acá -ni ustedes ni nosotros-, porque hace tiempo que los altos jueces de esta Cámara habrían sido sustituidos por turbulentos tribunales del pueblo y una Argentina feroz e irreconocible, hubiera sustituido a la vieja patria.

Pero aquí estamos. Porque ganamos la guerra de las armas y perdimos la guerra psicológica.

Quizás por deformación profesional estábamos absortos en la lucha armada, y estábamos convencidos de que defendíamos a la Nación y estábamos

convencidos y sentíamos que nuestros compatriotas no sólo nos apoyaban. Más aún, nos incitaban a vencer porque iba a ser un triunfo de todos. Este ensimismamiento nos impidió ver con claridad los excepcionales recursos propagandísticos del enemigo, mientras combatíamos, un eficacísimo sistema de persuación comenzó a arrojar las sombras más siniestras sobre nuestra realidad hasta transformarla al punto de convertir en agresores a los agredidos, en victimarios a las víctimas, en verdugos a los inocentes.

Y esa guerra psicológica no ha cesado. Lleva más de diez años golpeando la sensibilidad de la gente, ayudada por un extraordinario apoyo de la prensa. Era -y es- imposible contestar estos ataques porque en primer lugar, es muy difícil encontrar los medios dispuestos a jugársela por la verdad cuando la correntada social avanza en sentido contrario, y en segundo lugar, porque no se ha tergiversado solamente las palabras, se ha tergiversado la condición social que le da a cada palabra un significado aceptable para todos. Así parecería que la democracia era el terrorismo y los que combatíamos al terrorismo eramos auténticos terroristas.

Así hemos perdido el sentido de la palabra libertad que es un bien en si mismo, independiente de que alguien intente arrebatárnoslo, y las usinas destinadas a la perversión de las ideas la han suplantado por la palabra "Liberación", que no supone un bien intrínseco, sino un bien coyuntural sujeto a que alguien nos esté oprimiendo. Se da entonces por sentado que siempre estamos oprimidos a menos que, claro, estén los libertadores manejando el poder.

Cuando el enemigo se dio cuenta de que empezaba a perder la guerra de las armas, montó un espectacular movimiento de amparo, inobjetable, del sagrado tema de derechos humanos. Yo tenía buenas razones informativas para saber que se trataba de una guerra psicológica totalmente desprovista de buenos sentimientos, pero si algo me hubiera faltado para convencerme, aparece una satánica discriminación en los derechs humanos. Nunca ninguna de las entidades beneméritas ni de las personas notables que alzan su voz por los derechos humanos, ninguna, dijo nunca nada sobre las víctimas del terrorismo.

¿Qué pasa con los policías, los militares, los civiles que fueron víctimas muchas veces indiscriminadas de la violencia subversiva? ¿Tienen menos derechos o son menos humanos?

Esta sencilla observación que no hace falta demostrar porque ahí están los hechos nunca fue objeto de la atención o al menos de la curiosidad de nadie, y a esta altura es una especie de valor aceptado por la sociedad que la violación de los derechos humanos estuvo únicamente a cargo de los

represores y que las víctimas de estas violaciones son únicamente terroristas de la guerrilla subversiva.

El asombroso silencio que hay en torno de esta monstruosa falsificación es suficientemente indicativo de parcialidad que ostentan, de los dirigentes políticos, hasta aquellos que deberían ser -por su investidura- profesionales de la imparcialidad, pasando por los jefes de los grupos de presión, siempre, preparados para poner en la calle a diez mil o veinte mil irracionales ululantes capaces de convencer a los poderes públicos de que ellos son la historia y ellos ya han dado su veredicto...

Terminado el fragor de la guerra todos los muertos son de todos, y nadie tiene derecho de hablar de ellos... sin el respeto que a cualquier hombre moral y civilizado debe inspirarle la dignidad intrínseca de la muerte...

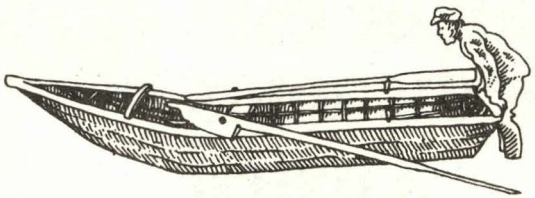
Pero si no ha habido serenidad para hablar de los muertos, ¿quién sería tan candoroso de esperar un proceso objetivo para los que están vivos?... ¿quién sería tan candoroso de pensar que se está buscando la verdad cuándo mis acusadores son aquellos a quienes vencimos en la guerra de las armas? Aquí estamos protagonizando todos algo que es una travesura histórica: los vencedores son acusados por los vencidos. Y yo me pregunto: ¿en qué bando están mis juzgadores? ¿quiénes son y qué fueron los que tienen hoy mi vida en sus manos? ¿Eran terroristas? ¿Estaban deseando que ganaran los represores? ¿Eran indiferentes y les daba lo mismo la victoria de uno que la de otros?

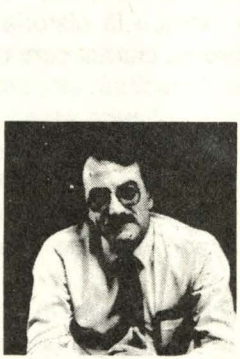
Lo único que yo sé es que aquí hubo una guerra entre las fuerzas legales, en donde si hubo excesos desbordes excepcionales, y el terrorismo subversivo en donde el exceso era la norma. Esto que acabo de decir es el punto central y tanto que la acusación no ha hecho otra cosa que tratar de demostrar que los excesos eran las normas en las fuerzas legales. Naturalmente no es cierto. Cualquiera puede imaginar que nadie trasforma a los oficiales y suboficiales del Ejército, de la Fuerza Aérea y la Armada en una banda de sorprendentes asesinos que de la noche a la mañana pierden todo reflejo ético.

Por lo que no hace falta demostrar es que en una organización terrorista el exceso sí es la norma, simplemente porque el exceso es su razón de ser. Claro que de esto no se habla, parece un simple detalle, pero ellos, los que ejercieron el exceso como norma, son mis acusadores, son mi simple detalle...

Pido a Dios que el tribunal no cometa la equivocación de poner al país en estado de proceso, porque esa equivocación equivaldría a haber perdido también la guerra de las armas. Si necesitan acabar con nosotros, háganlo, pero no le arrebaten a la Argentina su única victoria de este siglo.

Mis jueces disponen de la crónica, pero yo dispongo de la historia y es allí donde se escuchará el veredicto final... Sólo de una cosa estoy seguro. De que cuando la crónica se vaya desvaneciendo, porque la historia se vaya haciendo más nítida, mis hijos y mis nietos pronunciarán con orgullo el apellido que les he dejado.












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

Misiles versus Tradición: ¡Alerta Roja!

Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado

"Tenemos que revisar el cristal, porque, por lo meno está empañado"

En cierta ocasión, dempeñándome como Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Superficie en el año 1987 y en circunstancias de realizarse un operativo en que intervenía la fragata misilera B.A.P. "MONTERO", observé a un joven oficial obsorto en el buen cumplimiento de su trabajo, en un equipo del Centro de Operaciones de Combate. En un momento de distensión y dentro de una conversación profesional le hice notar que se encontraba desaliñado, creo, tenía el cabello sin recortar. Ante tal observación el oficial me contestó: ¡"Eso que importa Comandante, si yo soy el que está a cargo de los misiles de este buque"!.

Esa respuesta, dada además con mucha espontaneidad, merece tal vez detenido análisis.

¿Será que nuestros jóvenes oficiales, efectivamente desdeñan lo tradicional por considerarlo demodé o innecesario?

¿No estará ocurriendo que la permisividad, signo de los tiempos, prohija también al amparo de las difíciles circunstancias de hoy, malformación en nuestra gente?

Hay hechos innegables. Uno de ellos es la proverbial incomunicación que en mayor o menor medida se da entre generaciones. Otro es que en países subdesarrollados (y también a menudo en los de mayor desarrollo relativo), la escasez de recursos tiende a recortar lo que genéricamente podríamos denominar: cultura, formación, alma. Me explico: si por ejemplo sobre 100 en un presupuesto, la Escuela Naval recibe finalmente 60, porque el gobierno

central recortó el presupuesto a Marina, entonces se va a quedar sin contrato o con muchas menos horas de trabajo de las requeridas: ¡el profesor de historia naval!. Pero nó, ¡qué duda cabe! el profesor de análisis matemático II en algún curso de cadetes. Al fin de cuentas y abreviando, el tema va más o menos por el camino de que en el Perú un edificio construido para ministerio, puede ser por arte de una singular decisión mágica, Museo de la Nación. (como adecuar el Partenón, para Banco de la Nación...) porque, bueno un museo... es como accesorio (¡fatal concepto!). Creo sin lugar a equivocarme que aquel oficial, a cargo de los misiles estaba errado, errado de buena fe. Errado porque alguien lejos o cerca de él está como desacoplado, más bien desfasado, mentalmente de lo que piensa o tiene adentro de su cabeza aquel joven en el COC.

Consecuentemente y asumiendo que alguien esté equivocado, e insistiendo en que un error (o los errores) es de buena fe. Pero descuido al fin, me permitiré ensayar, con algún obligado desorden, algunas ideas en torno a este problema. Porque es un problema y todos sabemos que ningún problema es estanco. Todo problema tiene hermanos, primos y parientes políticos también.

Prevengo que no estoy cuestionando, aquí, la convicción en el trabajo y la eficiencia que en éste puedan poner los jóvenes, los maduros, ni los mayores. Afirmo, sí, que la tradición es alma columnar, imprescindible para fortalecer. Que se puede debilitar y que en tal caso hay que robustecerla, tomar medidas, enfrentar el problema. Adecuar la metodología de la enseñanza a los tiempos que vivimos para que los misiles no tumben la tradición, es parte del problema. Los Oficiales de Marina antiguos, son los conductores de la institución. Aclaro que para efectos del presente trabajo, consideraré bajo tal denominación a oficiales que frisan los cincuenta años de edad, es decir muchos capitanes de navío, contralmirantes y vicealmirantes.

Son personas nacidas aproximadamente en el inicio de la segunda guerra mundial. En el Perú es la generación de la radio. Nacieron unos años después que Tacna se reincorporara a la patria, al mismo tiempo se perdió Arica (ya estaba perdida Tarapacá). El hecho significó una renovación del sentimiento patriótico, el recuerdo de las heroicidas de 1879 y también el proverbial conformismo nacional. El sol peruano se hallaba por entonces muy cercano a la paridad con el dólar americano. Dos años después, en 1941, tendría lugar el conflicto con el Ecuador (que el próximo año conmemorará cincuenta). Por entonces el Perú tenía (y observaba socialmente) tres regiones geográficas naturales (así se les llamaba) tan naturales que los hombres de la costa vivían en la costa, los serranos en la sierra y los selváticos en la selva. Eramos seis millones de peruanos en todo el país. (Hoy somos seis millones de "capitalinos" atiborrando Lima).

Una familia citadina de la costa, que viene a ser para este trabajo, la muestra social, estaba conformada hace más o menos treinta años por el papá la mamá

y los hemanos, cuatro o cinco. La familia era muy unida y ciertas prácticas en el hogar eran como sagradas. De hecho un cuadro del Corazón de Jesús (con su lamparita que se encendía los viernes en la noche) tenía lugar preferencial en la sala. El desfile de Fiestas Patrias se veía en vivo y en directo en el Campo de Marte (antiguo hipódromo de Santa Beatriz) y era así porque en esa época no había televisión.

Nos entreteníamos (los niños) en juegos infantiles comunitarios también escuchando en la radio cuentos y programas, donde obligadamente se ejercitaba la imaginación. "Las Mil y una Noches" en la voz de Maruja Venegas Salinas por radio América "La voz del Nuevo Mundo", era infaltable episodio cotidiano a las seis de la tarde. La vida en familia, era muy conversada y compartida. Algunas radionovelas, escabrosas (porque contenían diálogos amorosos) estaban vetadas a los niños. Antes de pensarlo mucho se arribaba a una encrucijada: médico, ingeniero, abogado, militar o sacerdote, una de cinco opciones vocacionales, o empleado en un banco. Dentro de las carreras militares cabía optar por Chorrillos (Ejército), Las Palmas (Fuerza Aérea) y La Punta (Marina). En una de esas algún primo salía ingresando, para nuestra sorpresa a la Escuela Nacional de Policía que quedaba en la avenida de los Incas camino al cementerio. De todos los destinos a escuelas militares, el más exótico y peligroso era la Fuerza Aérea (en verdad los aviones de la época, como por ejemplo el AT–6, se caían mucho).

Quienes nos decidimos por el tranvía a La Punta llegaríamos tras cinco o más años en la Escuela Naval, al grado de alféreces de fragata.

En muy poco tiempo (1969) el hombre llegó a la Luna (y no en el año 2000 según vaticinios de nuestros padres, profesores y héroes del cinematógrafo). Antes a fines de la década del 50 llegó a Lima la televisión, inicialmente en blanco y negro.

Nuestra formación profesional transcurrió en época de cambios tecnológicos navales más o menos importantes. Así las primeras torres en montajes triples de 6 pulgadas hicieron su aparición en nuestra Marina el domingo 31 de enero de 1960, con el B.A.P. "ALMIRANTE GRAU", segundo crucero insignia de este nombre y primer buque de superficie importante en la historia del Perú.

Trece años después, en 1973 llegó al Callao el B.A.P. "ALMIRANTE GRAU" reemplazante del crucero de 1960. Con esta hermosa unidad arribó también el B.A.P. "PALACIOS" destructor misilero inició, con sus proyectiles Exocet, la era misilística en el Perú.

Diecisiete años tiene, entonces, ya, el misil en nuestra Marina.

Habían transcurrido, por entonces, cinco años del inicio del gobierno militar de

1968, hecho fundamental de la historia del Perú. Hito, con su secuela de transformaciones sociales, virtudes y errores.

Los jóvenes oficiales de Marina, es decir los que pertenecen a años posteriores al misil y también al gobierno del general Juan Velasco Alvarado, ven la vida y la carrera muy distinta a como la percibimos los oficiales antiguos. No como nosotros. Nosotros (los viejos, disculpas incluidas) los radioescuchas que imaginábamos a Sandokán, a Poncho Negro y Sor Elena de la Caridad heroína de "El Derecho Nacer". Nosotros que recibimos una sólida formación de hogar y educación escolar. Que rezamos en familia el rosario y el angelus. Nosotros que aprendimos el patriotismo de sólo escucharlo en casa, en cuentos, poesías y también en valses. Que hallamos en la lectura, con serenidad casi exclusivamente en ella , miles de respuestas a inquietudes diversas. Nosotros contertulios cotidianos de padres y hermanos en la mesa del hogar, todos los días, tres o cuatro veces al día, en horas casi fijas. Nosotros que nacimos en la era de los aviones con hélices, muchos años antes que se iniciara la era espacial (4 octubre 1957).

Nosotros, en fin, tenemos que revisar, por lo menos el cristal con el que estamos mirando y acercarnos más a las dotaciones de las naves que conducimos para compulsar si efectivamente, estamos guiando bien para llegar todos juntos, al destino común.

Tenemos que revisar el cristal, porque por lo menos, está empañado.

Empañado, porque los tiempos que vivimos y la responsabilidad abrumadora así lo propician. Es angustioso y casi lógico en una era de cambios.

Quienes usamos, cuando cadetes, como medio de locomoción el tranvía, sabemos que éste era más lento que cualquier automóvil de hoy. Daba tiempo para meditar. Hoy los jóvenes viven una vorágine. Valga la analogía.

El B.A.P. "CASTILLA" famoso destructor escolta de no ha muchos años, y sus 16 nudos de velocidad, poco tiene que ver con cualquier fragata misilera de hoy navegando a 35 nudos, a pocos minutos de dejar el fondeadero.

Es decir, posiblemente podemos adecuar nuestras mentes a los adelantos tecnológicos, pero ¿sabemos qué piensa un joven oficial a bordo de estos buques?

El mundo violento, universal, comunicado a informático en que se desenvuelve y trajina el hombre de hoy, introduce de alguna manera en su mente, una especie de condicionamiento práctico que lo induce a juzgar todo de una manera también práctica. Cree innecesario eso que para nosotros es y creemos que debe serlo siempre, andamiaje, estructura, el alma del cuerpo. Es decir desdeña la tradición.

Pero ¿qué es la tradición?

La tradición es aquella fuerza incorpórea, sustentada en doctrina, ritos y costumbres, transmitida o comunicada de padres a hijos. El tradicionalismo es una doctrina filosófica que pone en la revelación, el origen de las ideas. Después, sucesivamente el hombre recibe aquellas enseñanzas y con él la sociedad. Se recibe, insisto, de los padres.

Se define también la tradición como un sistema político destinado a mantener o restablecer las instituciones antiguas en el régimen de la nación y en la organización social.

Cabe entonces aquí la pregunta.

La Marina, institución antigua en el régimen de la nación y columna, proverbial columna en la organización social de la república, ¿está manteniendo adecuadamente sus tradiciones o estamos en la etapa de restablecerlas?

Todo ahora, en los jóvenes, es práctico, rápido, con poco de pensar y mucho de actuar. Frío, moderno, impersonal. Con poca intervención del hombre. Con poco equipo humano.

Pero ¿acaso a nosotros (los antiguos) en la Escuela Naval nos enseñaron mucho de historia y humanidades? No, pero nuestra formación de hogar, el mundo en que vivimos, después la educación escolar y también la formación y educación naval, fueron distintas.

Ello sin exclusión que siempre en la Escuela Naval se enseña poca historia (lo que no se enseña nunca es historia de la cultura).

Diariamente, en periódicos, revistas, radio y televisión los niños y jóvenes ven cosas que no habríamos imaginado antes. en películas censuradas hoy para "mayores de 14 años" hay escenas que habrían vetado la exhibición de películas de adultos de los años 50. Sin embargo, aún esta censura actual ("mayores de 14 años") es flexible, pues, un niño puede pasar a la sala si va "acompañado de sus padres".

El sistemático bombardeo que los jóvenes reciben hace decenas de años, vía los medios de comunicación y cine, contra una buena formación moral es de tal magnitud que se diría casi no tiene más contramedida que la formación y educación hogareña. . . también en crisis.

Debe reiterarse, la formación de hogar con la familia junta (unida y junta), la ausencia por entonces del enemigo actual llamado televisión, factor que perturba el esfuerzo educativo de los padres. El hecho de aprehender,

violentamente, por impresión visual temas íntegros que deberían enseñarse con cierta metodología, tiene mucho que ver en esta imperfecta explicación.

Hay más.

Cuando estudiantes sabíamos que el hombre de la sierra trabajaba desde épocas remotas masticando, "chacchando" coca y que esto aumentaba su resistencia física en esas zonas de altura y frío intenso. Leímos u oímos además que artistas excéntricos y también nuestros chinos criollos fumaban opio en lugares como el barrio del Capón. De allí a que actualmente un joven sea marginado, sea "zanahoria", porque no fuma droga. ¿Cuántos años luz hubieron de pasar?. Ninguno, tan sólo más o menos 30 años comunes. Es un hecho que el factor drogas, el narcotráfico y la corrupción que todo ello genera, disturba la mente de nuestros niños y jóvenes contribuyendo a la gran confusión y desánimo. El Perú, es el primer productor de coca en el mundo y ello por sí solo es un tremendo tema.

Razones de espacio impiden seguir desarrollando este importante vector dentro del tema general que desarrollo.

Ante la apabullante avalancha inmoral y a pesar del denonado esfuerzo de padres y educadores el joven de hoy, se presenta débil y termina siendo un producto frágil. Recordemos que desde pequeño viene lidiando con un medio, generalmente, hostil. El divorcio en 1950 sencillamente no existía. . . o no lo percibíamos tanto. Una muestra de 100 matrimonios con hijos adolescentes, en el Perú de hoy arroja más del 50% de hogares irregulares o mal avenidos.

No es todo sin embargo.

Desde 1968 especialmente, una caterva de jóvenes (y ya no tan jóvenes) historiadores, cuestionan no sólo el proceso histórico peruano sino también el propio Perú, sus héroes y personajes notables y acciones fundamentales de nuestra historia. Así, por arte muy sutil por cierto de cuatro sinvergüenzas intelectualoides, que como personas no soportarían una radioscopía indagatoria de moral y buenas costumbres (asunto que está en la base de todo aunque haya quien lo niegue). Intelectualoides, que son además comunistas y por consiguiente anti-patrias predican que el Perú no existe.

Imaginemos por un instante la confusión de un joven de 2º año de media al cual un profesor de historia le cuenta que los peruanos no querían independizarse en 1821. O que la corbeta "Unión" evadió el cerco de Angamos porque el Comandante García y García quería ser presidente de la república. Obvian comentarios. De allí a que un "iluminado", "presidente Gonzalo" sea el mesías prometido de una nueva cultura peruana media muy poco. Ya no "La conquista del Perú por los peruanos" aceptable lema de un partido político. Ni "mañana,

democracia cristiana", o no sé quién "salvará al Perú". Nuestros jóvenes, generación inmersa en la angustia del terrorismo, las "ejecuciones" y 15,000 muertos en diez años, son también, en la Marina, protagonistas de primera línea frente al enemigo subversivo, especialmente si son infantes de Marina, fuerza de nuestra Comandancia General de Operaciones Navales que con el llamado y cumplimiento del deber, debería, también, recibir una más práctica participación en los estímulos profesionales que regularmente otorga la institución a ayudantes y edecanes.

¿Y el factor económico?

Nunca el oficial de Marina estuvo bien pagado, no lo está, no lo estará nunca.

No hay persona en nuestra institución que pueda estar satisfecha con su sueldo. ¿Qué hacer? Sin duda el tema es álgido, pero si bien es virtualmente imposible cambiar esto, no es menos cierto que la Marina puede realizar acciones que incidan en hacer menos onerosos ciertos gastos a su personal, empleando más su capacidad instalada y medios, tratando así de dar a todos ventajas. Esfuerzos de esta naturaleza se dieron en el pasado y sin duda se advierten hoy a través de facilidades en los mercados navales por ejemplo. Pero pueden desarrollarse y extenderse más. Un ejemplo notable de la capacidad del bienestar naval está dado por los centros educativos navales. Diez mil alumnos estudian en ocho colegios navales establecidos en Lima, Callao e Iquitos. Dos de ellos ("Guise" y "Clavero") acaban de cumplir 25 años de notables servicios a la familia naval. El mejor centro de educación especial en el Perú es el "Santa Teresa de Courdec", perteneciente a la Marina.

Uno de los más notables hospitales del país, sinó el mejor, es el centro médico naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" (treinticuatro años de servicios en 1990). No falta por supuesto quien lo critica, pero ello es tan sólo parte del "lujo naval", a cargo generalmente, de señoras desocupadas o quivocadamente "autojerarquizadas"

Los buques transportes que viajan al extranjero, bien podrían participar con mayor énfasis y cumpliendo las leyes y reglamentos pertinentes, en programas de bienestar naval, conducidos, por ejemplo, a aliviar la navidad. En el fondo de este concepto sugiero, hay un poco de: "entreguemos por navidad una botella de algarrobina a cada servidor de la Marina" y nó: "entreguemos por navidad cinco mil botellas de algarrobina a unos cuantos servidores de la Marina".

Se ha dicho a menudo, se deben optimizar los medios y acicatear la creatividad. En tal sentido se viene trabajando, sin embargo cabe preguntarnos si, efectivamente, estamos siendo todo lo prácticos y creativos que en muchos aspectos cabe, así ¿por qué no pescan los marinos, si saben navegar, se

desenvuelven en mares y ríos (también lagos) y tienen botes?, la pregunta podría ser formulada por cualquier peruano, pero pondría en apuros responderla, a cualquier marino. Otra: el comercio de cabotaje, ¿no lo pueden hacer ustedes. . .?

Tenemos la capacidad potencial, estamos realizando acciones importantes, pero podemos hacer más, mucho más.

Sabemos que padecemos una difícil etapa en la historia del Perú, y que en mucho nuestra juventud está mediatizada por múltiples factores, pero ¿sólo ellos están mediatizados? es decir ¿son sólo los jóvenes el problema? Nó.

La permisividad ha mediatizado casi todo. Muchos factores y no sólo el económico atacan el corazón de la sociedad y van minando, desde mucho tiempo atrás, su estructrura.

Está mediatizada la formación y la educación del joven que cuando niño y mayor no conversó o lo hizo poco con sus padres. Después, atraído por esa ventana nefasta al interior del hogar, llamada televisión, desdeñó la lectura, no halló oportunidad para entrenar su imaginación y se dio de sopetón con revelaciones, violentas, a veces traumáticas, vía, justamente la televisión y también diarios y revistas que han contribuido a malformarlo y maleducarlo.

Aquel joven convive en una cultura de la muerte, porque muertos por terrorismo hay todos los días en el Perú, y él lo ve muy crudamente en casa, igual que un partido de fútbol. Aquel joven que sabe desde muy temprano de alcaloides, narcotráfico y fortunas súbitas originadas en el enviciamiento de la humanidad. ¿Qué puede pensar del mundo que lo rodea, del país en que ha nacido y de la sociedad a que pertenece? Vive muy relacionado con el clima delincuencial que lo asalta.

Está mediatizada la Escuela Naval, que por muchos esfuerzos que realice siempre tendrá flancos descubiertos. En primera instancia porque la materia prima es, justamente el joven que acabamos de comentar. Porque sus recursos económicos son escasos. Porque es martillada constantemente por personas relacionadas con los educandos, hecho indeseable es verdad, pero factor al fin que tiene mayor o menor presencia siempre, por ejemplo en los exámenes de ingreso. A ello debe sumarse el factor regular de cambios de oficiales y también de profesores.

Está mediatizada la Marina misma, que en la coyuntura ve afectadas sus funciones y limitado su accionar por razones fuera de su alcance. Ello exige, entonces, sabia administración, pero fundamentalmente administración justa. Dar a cada uno según sus méritos siempre será lo mejor, aunque evaluar sea, es verdad, algo de lo más difícil que hay (evaluar con objetividad).

Tenemos, debemos, entonces acudir a las fuentes, a los orígenes, a las tradiciones, a los hombres y los hechos de la historia naval. A la historia peruana, para fortalecer la institución, para fortalecer a aquel joven oficial en el COC de una fragata misilera y fortalecernos nosotros mismos, oxigenándonos en mente y en espíritu.

Ocurre a veces que cuando algo se tiene en casa no se sabe valorar. Nuestras raíces son profundas, auténticas, heróicas, ejemplares. No es común esto en cualquier país. Es un don de Dios por el esfuerzo de quienes nos precedieron. Ejemplos cercanos de guerras recientes nos dicen que actitudes y hechos como los del Morro de Arica, por ejemplo, no se dan fácilmente.

La tradición no está mediatizada, no puede estarlo. Pero tenemos que instalarla o reforzar su presencia en los jóvenes, porque ellos se han vuelto escépticos en todo caso, y no son culpables.

No es un asunto de convencer. Es un delicado caso que requiere análisis y revisión de métodos. Contrarrestar la ola es esfuerzo enorme, pero posible. Es vital para evitar pequeñas y grandes desgracias. Para negar espacio al enemigo. Para no morir por crecimiento de lo malo. Para errar menos.

El joven es alerta y perspicaz, igual que el ciervo en medio de la pradera, casi intuye olfateando el ambiente, la dirección del viento, el menor ruido. Un esfuerzo genuino, valeroso, superior en demanda de que "todos estén bien para estar cada uno mejor" va a reflejarse de inmediato en resultados, en mejores respuestas en el trabajo, en actitudes positivas, en generosidad, en orgullo auténtico, en miradas limpias. Que se sienta centro de atención. Que perciba que es importante, como su buque. "Pelean los hombres en sus buques" (con perdón del antiguo aforismo).

La tradición, aquella fuerza incorpórea, virtual doctrina transmitida de padres a hijos para que estos sean fuertes y mejores debe renovarse. Felizmente no estamos en la emergencia, todavía, de que deba ser restablecida. La eficacia de los misiles puede contar con ella porque los hombres que los operan son parte vital del alma de la Marina. Para esto ellos esperan de sus superiores jerárquicos, el esfuerzo profesional, honrado, heróico. Ellos esperan ansiosos, poder agradecer a sus jefes ese sentimiento impagable de saber que se están realizando en la vida, por el camino correcto. Que su carrera naval fue acertada decisión vocacional y que si ayer hubieron hombres que no arriaron su bandera frente al enemigo, en situación de notoria desventaja, pues hoy, también poseemos nosotros y ellos, nuestros continuadores, las mismas virtudes, por herencia, por convicción, por profesionalismo, por exigencia, por tradición

"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS RELACIONES Y TIENDEN AL ENGRANDECIMIENTO COMUN"

Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"EL OBJETIVO DEL CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, ES LOGRAR UN CAMBIO DE MENTALIDAD EN CUANTO A LA CREACION Y UTILIZACION DE INNOVACIONES TECNICAS Y EL APROVECHAMIENTO CIENTIFICO DE LOS RECURSOS PROPIOS, ASI COMO ESTIMULAR LA CREATIVIDAD DE LA JUVENTUD NACIONAL Y CREAR UNA GENERACION DE CIENTIFICOS QUE SE VAYA AMPLIANDO PROGRESIVAMENTE EN EL PAIS".

Control de Calidad*

Comentario: Capitán de Fragata Jorge Campaña Binasco

La conferencia dada por el doctor Yuzuro Itoh versó sobre generalidades del control de calidad en una empresa.

La competencia internacional en el ámbito comercial es muy dura y exigente, y el éxito depende del nivel de calidad de los productos con los cuales se compite. El proceso en sí, sin embargo demanda paciencia, correcciones, mejoras, especificaciones técnicas, estadística, estudio del mercado, diseño, durabilidad, prestigio, confianza y calidad, y competencia sana interna de los organismos de producción de la empresa en sí. Toda organización debe desarrollar sus actividades con reglas fijas, materializadas en una estructura piramidal, en la cual el principio básico puede resumirse en que el trabajo tiene que ser orientado bajo el marco de referencia siguiente: "Todos trabajan para UNO y UNO para todos". La meta final de las actividades de una empresa debe tender a la exportación de su producto, adecuándolo a los requisitos del mercado en el que se pretenda distribuir y comercializar. Esta gran meta o destino final del producto, para ser alcanzada, necesariamente debe "demorar" un lapso prudencial estimado en base a la experiencia en 10 años como mínimo. El éxito no es producto de la improvisación, es consecuencia de la constancia, del espíritu de superación y de un fiel requerimiento de un objetivo

* Resumen de la conferencia sustentada por el Dr. Yuzuru Itoh en la Sociedad Nacional de Industrias.

señalado, que debe ser definido oportunamente y/o en todo caso reorientado de acuerdo a las circunstancias, sin perjuicio de los principios generales y de la filosofía tomada como norma en la empresa. El oportuno análisis y la crítica constructiva de los organismos constitutivos de la empresa, dirigidos en beneficio de todos en su conjunto, es la pieza angular en que debe basarse la elaboración de los productos, cualquiera que estos fueran.

También en consecuencia del funcionamiento adecuado del sistema, una sólida organización, con reglas de juego fijas permanentes, que tiendan a la promoción del ser humano dentro de la organización piramidal, en la cual cada una tiene una función específica, y de su correcto desempeño, depende el éxito de todos, toda vez que toda función es importante por mínima que ésta fuera.

El control de calidad, es el motor que imprime o define la perfección del producto y/o actividad empresarial. Lo importante en toda gestión a empezar, es ser perseverante, no desmayar, aceptar que la perfección no se da de la noche a la mañana, y tener objetivos claros y definidos, que requieren para su cumplimiento de un marco de referencia definido, enmarcado en la FILOSOFIA de acción y en la ejecución de una política estable y consecuente, que no varíe PERIODICAMENTE, sino que por lo contrario sea identificada como constante, y que comulgue con los intereses de todos, sin otorgar privilegios especiales, ni siquiera por excepción. El buen funcionamiento de una empresa, depende de su organización y de la preparación de cada uno de sus integrantes, de allí que es necesario el dictado permanente de conferencias y el desarrollo de cursos sobre temas afines y de actualidad, vigentes en el mundo, a fin de capacitar y fomentar la preparación profesional de todos los integrantes de la empresa, cada uno en su nivel, de tal forma que se mantenga una dinámica constante. Es también factor fundamental del éxito de una empresa el tener a su personal con la MORAL alta y con un elevado sentido de competencia, que de por sí devendrán en una producción altamente competitiva.

Haciendo una comparación o similitud de lo que significa una buena organización empresarial, con resultados óptimos en el producto objeto de sus actividades, es factible hacerlo con un poco de imaginación, comparándolo con el desempeño de un equipo de vóley, de un buen equipo de vóley femenino, como el de la Selección Peruana de Vóley Femenino por ejemplo, donde el obtener un punto exige una correcta sincronización entre todas sus integrantes, y no de individuales, puesto que el bajo rendimiento de una sola jugadora repercutirá en el resultado de las jugadas y por ende en el resultado del juego. Es por ello, que toda actividad en la empresa tiene su importancia en el resultado final. Una mayor producción trae consigo mayores ganancias, y por lo tanto mayores dividendos individuales, y si a esto le sumamos que la calidad es cada vez mejor, los precios deben bajar, y si esto sucede debe haber mayor consumo y por lo tanto más ganancias que revierten en un crecimiento y una expansión de la empresa que es producto de la fama y prestigio de la calidad del producto,

llegando pues a obtener una perfección cada vez más exigente que redundará en beneficio de los demás, que al final debería ser el NORTE de toda actividad humana.

Todo lo expuesto se resume en que la "receta" que recomienda el señor expositor Yuzuro Itoh consiste en una recomendación digna de ser tomada en cuenta, ya que está basada en la experiencia del éxito de una empresa como MATHUSITA ELECTRIC del Japón.

En términos generales se debe contar con una FILOSOFIA y UN IDEAL POR LA SOCIEDAD que guíe o defina las actividades de la empresa, expresada en PRINCIPIOS O NORMAS de conducta; de estos PRINCIPIOS, se debe deducir los OBJETIVOS que se pretenden alcanzar con el ejercicio de las ACTIVIDADES adecuadas; para alcanzar estos OBJETIVOS se debe definir una Política de Acción y una Estrategia definida, adicionando el hecho de contar con un personal con la MORAL ALTA y con sus NECESIDADES BASICAS solucionadas, producto de un salario justo y de la existencia de un sistema promocional permanente y justo para todos los integrantes de la empresa. Es, asimismo, recomendable contar con un capital humano con predisposición POSITIVA, esto es, contento de pertenecer a la empresa y orgulloso de la misma, que se identifique plenamente y sepa comprender que su función, por más simple que sea, contribuye al resultado final.

Por otro lado, como ya se ha expresado que la perfección es consecuencia de una constante observación y corrección de defectos y el mejor "Control de Calidad" se alcanza combatiendo, no a quien "tuvo la culpa" sino buscando "dónde estuvo el error", para no volverlo a cometer.

Conceptos básicos expresados

- Para elevar la calidad de la mercancía es NECESARIO que todas las personas involucradas tengan la conciencia de mejorar permanentemente los productos materia de su labor diaria.

- Un buen ejercicio de las actividades relacionadas con el control de calidad, necesariamente bajan los costos de producción y simplifican el trabajo.

- Es siempre recomendable SIMPLIFICAR la labor individual del trabajador, para poder obtener resultados MAS efectivos en el producto final.

- Las actividades de control de calidad (CC) normales deben de tender a alcanzar el control de calidad TOTAL, (CCT) esto es que cada área de la empresa desarrolle actividades de CC en forma paralela y así alcanzar un mejor resultado global.

- Es preciso fomentar la CONVICCION colectiva de actuación orientada a ALCANZAR la mejor calidad del producto.

- El resultado final es producto de un trabajo en equipo y de nuestra cooperación.

- Se debe relevar la importancia de "los hechos" en lugar de la producción en sí.

- Es necesario implementar en la empresa el ciclo: "PLAN-ACCION-COM-PROBACION-MEDIDAS CORRECTIVAS".

- Es sumamente importante la comunicación permanente entre todos (c/u. a su nivel) de la realidad de la empresa, de su proyección y de la necesidad de su participación activa en aras de ese objetivo común.

- Es preciso resaltar los éxitos, materializados en recompensas materiales y/ o promocionales de los empleados más destacados.

- También es conveniente remarcar los errores pero orientándolos de tal forma que se objetivice lo que se dejó de ganar, por haberlos cometido.

- Se debe tener como norma de acción el respeto a la persona, sus derechos y la exigencia de sus obligaciones.

- Es sumamente importante la capacitación del personal - profesionalmente hablando, a fin de que aplique y produzca en beneficio de TODOS, su técnica y conocimientos.

- Es preciso promocionar la efectividad de los sectores que así lo hicieren.

En resumen todo lo expresado anteriormente se puede consolidar en el párrafo siguiente:

"EL VERDADERO SENTIDO DE UN SISTEMA DE CONTROL DE CALIDAD ES ELEVAR LA EFICIENCIA EN SU MAXIMO GRADO, CONCENTRANDO EL ESFUERZO, INTELIGENCIA Y LA VOLUNTAD DE LAS PERSONAS CONSTITUYENTES DE LA EMPRESA".

Condiciones fundamentales para el éxito de un buen control de calidad total

1) Tener una FILOSOFIA Y UN IDEAL por la sociedad.

2) Establecer METAS concretas como Empresa. (Mutua relación entre secciones).

3) Tener FUNCIONAMIENTOS correctos (Seguimiento de Actividades y divulgación de la INFORMACION).

4) Tener siempre UNA ESTRATEGIA CONCRETA.

5) Tener FE en que "LA CALIDAD ES LO PRIMERO".

6) Tener un excelente nivel de MORAL.

7) Ten er un excelente NIVEL DE VOLUNTAD.

8) Tener un excelente EQUIPO DE TRABAJO.

9) Saber acumular FUERZAS en los campos especializados del equipo.

10)Tener fuerza en los CAMPOS especializados.

Dentro de la estructura piramidal de la organización cada nivel debe tener de preferencia las siguientes características en cuanto a su PERSONAL:

a) Nivel de los empresarios

1.- Llevar una filosofía y un ideal por la sociedad.
2.- Tener objetivos concretos como empresa que ayudarían a acercarse al ideal propuesto.
3.- Tener funcionamientos correctos para conocer y responder al progreso de las actividades.
4.- Mantener la estrategia concreta que posibilite alcanzar las metas establecidas.
5.- Llevar la fe en que "lo fundamental es calidad", y demostrar dicha fe en acciones concretas.

b) Nivel de los equipos

1.- Mantener excelente nivel de moral del equipo.
2.- Mantener excelente nivel de voluntad del equipo.
3.- Mantener buen nivel de cooperación entre los miembros del equipo.
4.- Continuar acumulando la capacidad del equipo en su especialidad.

c) Nivel individual de los miembros del equipo

1.- Mantener el excelente nivel de capacidad especializada de cada uno de los miembros del equipo.
2.- Mantener el buen nivel de habilidad en el manejo de las herramientas, equipos y útiles.

Otros factores periféricos importantes que contribuyen a alcanzar un excelente control de calidad en una empresa

a) Condiciones sociales del medio.
b) Propaganda y difusión. Oportuna y agresiva.
c) Medidas drásticas y ejemplares hacia los malos competidores.
d) Coperación del sector industrial con los medios de comunicación masivos, para influenciar con la libre voluntad de selección del "MERCADO".

Aspectos humanos determinantes en el logro del éxito empresarial

El hombre sigue siendo el PROTAGONISTA de todas las actividades sociales aunque se haya alcanzado gran desarrollo en las computadoras y robots en el proceso de producción de artefactos industriales. Es por este hecho que la FORMACION Y CAPACITACION del PERSONAL constituye una TAREA de suma importancia, que contribuye a la formación de esa FUERZA motriz de toda actividad empresarial.

El respeto al Hombre como ser humano es fundamental.

La satisfacción por el trabajo, la recompensa por el trabajo bien hecho, el mérito del esfuerzo desplegado y el no trabajar únicamente para ganarse la vida, constituyen realidades dignas de ser tenidas en cuenta en una empresa.

No olvidar que la responsabilidad de crear un ambiente agradable recae en los empresarios, y que de su empeño en tal sentido, dependerá mucho el éxito final.

La formación y promoción del personal debe constituir una actividad constante mediante la ejecución de programas permanentes de cursos especializados y cursos ordinarios en cada uno de los niveles de la organización, con oportunidad para todos; escalonando el privilegio no sólo en el ámbito nacional, sino internacional, ya sea dentro como fuera de la empresa.

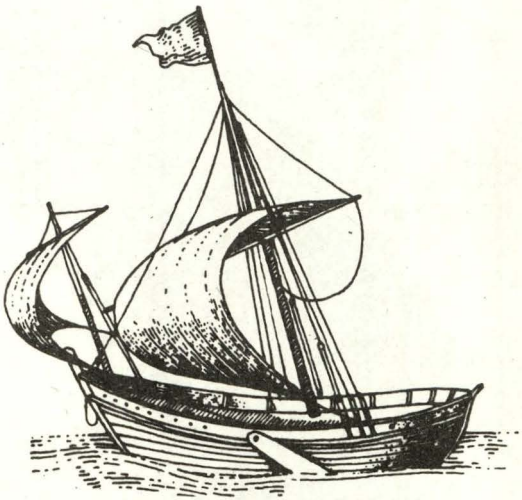
En términos generales no se debe quedar sólo en teoría sino hacerlo efectivo en la práctica diaria, como por ejemplo reconocer el cumpleaños con una deferencia especial por parte de los ejecutivos a todos y cada uno de los integrantes de la empresa, hacer partícipe a todos de los éxitos individuales de

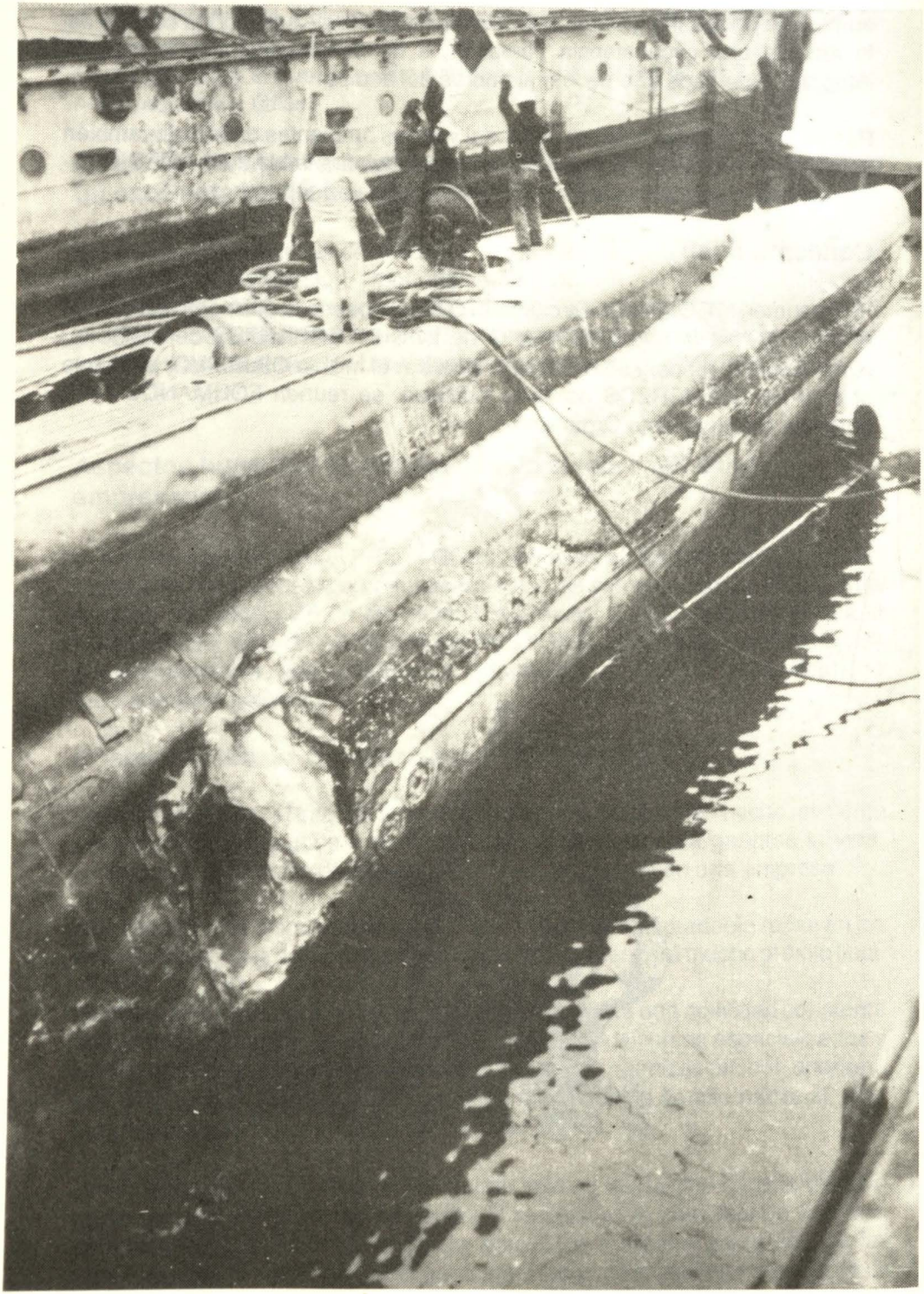
cualquiera de sus integrantes, y fomentar el espíritu de solidaridad cuando así lo amerite una circunstancia particular, a fin de expresar con hechos la integración de cada uno de los miembros del equipo.

Por otro lado la renovación del material y de los ambientes de trabajo también contribuyen a crear ese ambiente ideal que originará la MAYOR PREDISPOSICION del personal hacia un rendimiento cada vez superior.

Concepto final:

"En resumen el CONTROL de calidad TOTAL se puede definir como AQUELLA ACTIVIDAD en la que CADA UNO de LOS INTEGRANTES del GRUPO cumple con su responsabilidad, para alcanzar el mismo OBJETIVO, mediante el cual los ESFUERZOS de cada individuo, se reunen FORMANDO UNA potencia efectiva como Organismo".





Algunas consideraciones sobre fallas en el casco resistente de submarinos

Teniente Primero A P Aldo Olcese Rodríguez

1. Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo presentar algunos aspectos que sirvan como auxilio para la comprensión del rol que desempeñan los procesos de soldadura en la fabricación y raparación de submarinos, así como el significado de los defectos de soldadura en el casco de estas estructuras y las medidas que pueden ser adoptadas para evitar problemas de fisuras que, inevitablemente, se presentarán en dichos procesos.

Igualmente, serán descritos brevemente los fenómenos que se presentan en la conformación y en la soldadura de aceros de alta resistencia empleados en la fabricación y reparación de estos vehículos. A seguir, se discutirán algunas consideraciones estructurales del casco resistente con la finalidad que se pueda entender, a cabalidad, el modelo de fractura en los submarinos y la importancia del fenómeno de la fatiga en la propagación de defectos producidos en la fabricación o reparación de estas estructuras navales.

2. Soldadura y conformación de los aceros empleados en submarinos

Con la finalidad de satisfacer los rigurosos requisitos del diseño de submarinos, ha sido necesario el empleo de aceros que presenten propiedades especiales tales como las que se detallan en la tabla 1 (1). Paralelamente al uso de estos aceros, se ha visto la necesidad de desarrollar nuevas técnicas de fabricación o reparación de submarinos, así como la implementación de procedimientos especiales en la conformacion y soldadura de estos nuevos materiales. Es así que a partir del año 1951, la Marina Norteamericana financió un extenso programa de investigaciones para lograr el desarrollo de aceros de alta

resistencia que cumplieran con los requisitos arriba mencionados, así como también la creación de metales de deposición de soldadura que garanticen una continuidad de las propiedades del metal base, considerando aun, aspectos relacionados al costo del uso de estos materiales. De esta forma, después de casi 10 años de investigaciones, se construyó el primer submarino nuclear en el cual se empleó acero HY-80.

ALGUNAS CARACTERISTICAS DE LOS ACEROS EMPLEADOS PARA FABRICACION DE SUBMARINOS

ACERO	Comportamiento en Servicio	Alto valor en la relación de tensión de fluencia y gravedad específica.	Para incrementar la profundidad de operación sin aumentar el peso del casco, es preciso de que el acero tenga como característica una alta resistencia y un bajo peso. Aceros como el HY-80 son bastante empleados para profundidades de operación de 200 y 250 m. Para profundidades mayores puede ser usado el acero HY-100 o el titaner.
		Alta resistencia a impactos.	Cuando el casco resistente está sujeto a bajas temperaturas y sometido a cargas de impacto, el material no se deberá comportarse de manera frágil. La mínima temperatura de servicio esperada para un submarino es de -22°C.
		Alta resistencia a corrosión.	En medios ácidos, como son el compartimiento de baterías y el casco resistente del submarino, el acero empleado deberá ser resietente a la corrosión.
	Comportamiento en la fabricación o reparación	Buena soldabilidad	La soldadura del acero deberá ser posible con las facilidades con que cuenta el astillero de forma de no encarecer la operación.
		Fácil conformación	El laminado rolado y corte de las chapas de acero deberá ser ejecutado con las facilidades con que cuenta el astillero.

Uno de los problemas encontrados en el uso de este acero fue la aparición de fisuras de diversos tipos. Por otro lado, se verificó que debido al hecho de que estos aceros alcanzan sus excelentes propiedades a través de tratamientos térmicos, cuando son sometidos a los bruscos ciclos térmicos inherentes al proceso de soldadura, pierden significativamente las características originales favoreciendo la presencia de defectos de soldadura sobre la conocida "Zona Térmicamente Afectada" (ZTA).

Los principales factores que intervienen en la formación de fisuras en la soldadura de estos aceros especiales (como el HY-80), son: (i) presencia de hidrógeno en la parte soldada, (ii) la estructura metalúrgica y (iii) las restricciones de desplazamiento de la pieza soldada. Igualmente, las variables de soldadura que condicionan estos factores son:

a) temperatura de precalentamiento,
b) tensiones residuales,
c) geometría de la junta soldada y
d) humedad en el material consumible de soldadura.

De lo primero se puede indicar que existen dos razones por las cuales el precalentamiento posee efectos favorables en la soldadura: (i) reduce el

régimen de enfriamiento en la ZTA, lo cual evita la formación de estructuras frágiles en el acero y (ii) mantiene durante el enfriamiento (después de soldada la pieza) la temperatura de la ZTA encima de la temperatura crítica de difusión del hidrógeno.

En la construcción o reparación de submarinos, la temperatura adecuada de precalentamiento dependerá básicamente del procedimiento de soldadura a ser empleado (llámese TIG, MIG, arco sumergido... etc), del tipo de junta, y principalmente del espesor de la plancha a ser soldada. A título de ejemplo, es conveniente mencionar que en los astilleros alemanes de la HDW, donde en la actualidad se construyen y reparan submarinos de la clase IKL-209, es norma práctica que la temperatura de precalentamiento usada en la unión de las secciones cilíndricas (hechas con la técnica de electrodo revestido-manual), sea mayor de sesenta grados celcius (2). Los métodos más comunes empleados para realizar el precalentamiento son: (i) las cintas térmicas controladas automáticamente, (ii) boquilla de oxiacetilénico y (iii) calentadores a gas usados en la soldadura de cuadernas al casco resistente tal como se ilustra en la figura 1 (3).

La falta de control de la temperatura de precalentamiento puede causar daños irreparables cuando se trabajan con aceros como el HY-80. De otro lado, en la implementación de procesos mecanizados de soldadura dentro del astillero, es necesario una revisión total de los parámetros de soldadura a ser empleados tales como la tensión y el amperaje de la máquina de soldar. Para ilustrar este aspecto cabe mencionar que los alemanes al implantar estos procesos en la línea de producción de submarinos, tuvieron serios problemas al punto que se vieron obligados a dar como desecho dos tercios del acero de la estructura de un submarino en construcción por la aparición de fisuras transversales en los cordones de soldadura (3). Los métodos más comunes en el control de esta temperatura son el termómetro digital de contacto o simplemente, la tiza térmica que por norma del astillero cada operario debe poseer.

Con respecto al segundo punto, existe una relación directa entre las tensiones residuales impuestas en la soldadura, la temperatura de precalentamiento y el aparecimiento de fisuras en la estructura del submarino. La figura 2 (1) muestra la relación entre las tensiones críticas para la aparición de fisuras en la soldadura y temperatura de precalentamiento. Del mismo gráfico se puede deducir que mientras es mayor la temperatura de precalentamiento, mayores también son las tensiones y el tiempo para originar fisuras en la soldadura. Por la práctica, se puede decir, que las tensiones térmicas que se alcanzan durante la soldadura de materiales como el acero HY-80 llegan a valores en torno del 70% de la tensión de fluencia del material (40 Kg/mm^2), lo indica que una temperatura de precalentamiento encima de 60 grados será suficiente para eliminar la aparición de fisuras en este material, tal como se puede verificar en la figura 2. Igualmente, la figura 3 (4), muestra la distribución de tensiones

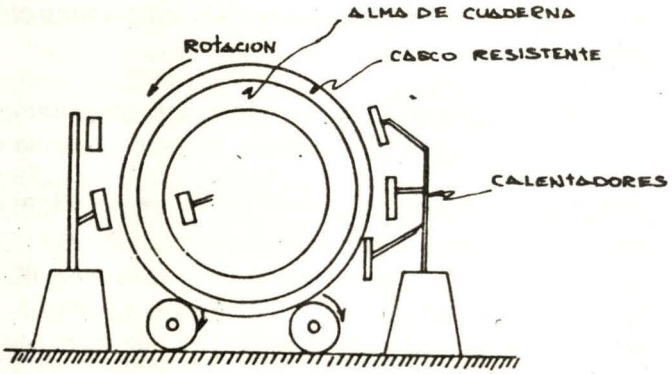


Figura 1.-
Disposicion de los calentadores de gas para la soldadura de las cavernas.

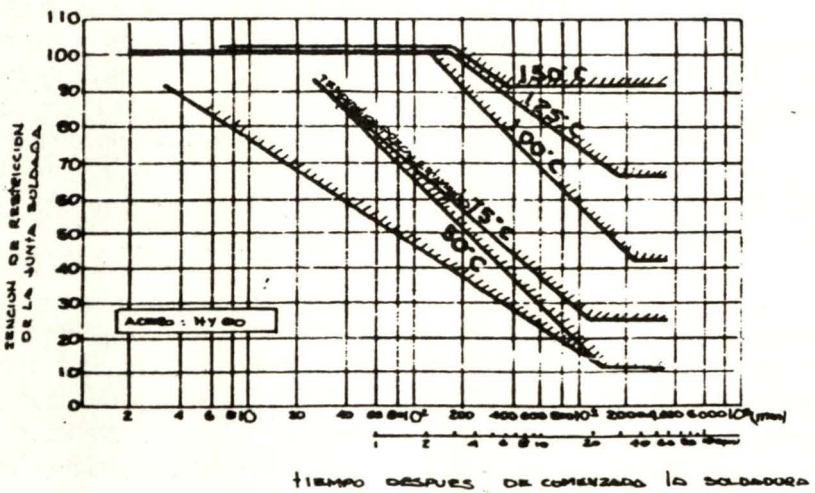


Figura 2.-
Curvas de temperaturas de precalentamiento. Puede notarse que encima de las líneas achuradas, para la tensión de restricción impuesta, no se presentará fisura.

residuales térmicas provocadas en la soldadura de las cuadernas con el casco resistente del submarino. Por lo tanto, cuidados especiales se tendrán que adoptar en la unión por soldadura de elementos estructurales que por su naturaleza se encuentran en la unión de la calota (o tapa semiesférica) y el casco cilíndrico, así como la unión de cuadernas gigantes con el casco resistente.

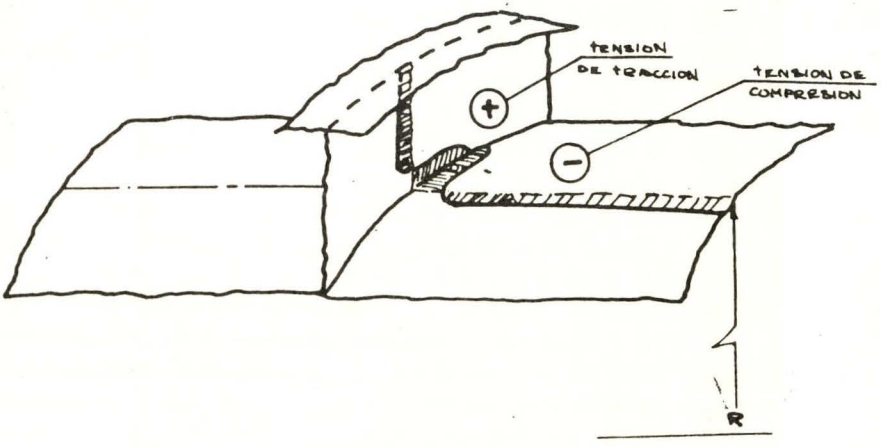


Figura 3.-
Distribución de las tensiones residuales térmicas en el casco resistente y alma de la cuaderna provocadas por la soldadura.

En relación a las consideraciones geométricas de la junta es importante destacar que al seleccionarse el tipo de junta se deberá observar factores tales como: (i) facilidad de soldado, (ii) grado de restricción de la junta y (iii) facilidad de preparación del bisel. En el caso de soldadura del casco resistente de submarinos, tiene que tomarse en cuenta que en las etapas finales de su fabricación o reparación el acceso en las partes internas es dificultado por los equipos que son premontados y por lo tanto, las condiciones de soldado no son las adecuadas obligando muchas veces al soldador a asumir posiciones de soldadura que complican el acceso al bisel preparado. En la figura 4 (3) están presentados algunos de los tipos de biseles empleados en la reparación y construcción de los submarinos clase 209.

De otro lado, el uso de electrodos de bajo contenido de hidrógeno se hace indispensable en la soldadura de aceros de alta resistencia. La cantidad de humedad presente en la soldadura estará directamente relacionada con la densidad de fisuras al frío que pueden aparecer cuando la junta se enfría después de soldada. Por lo tanto, la humedad queda limitada a un máximo de 0.2% en los electrodos que son usados, por ejemplo, en la soldadura del acero

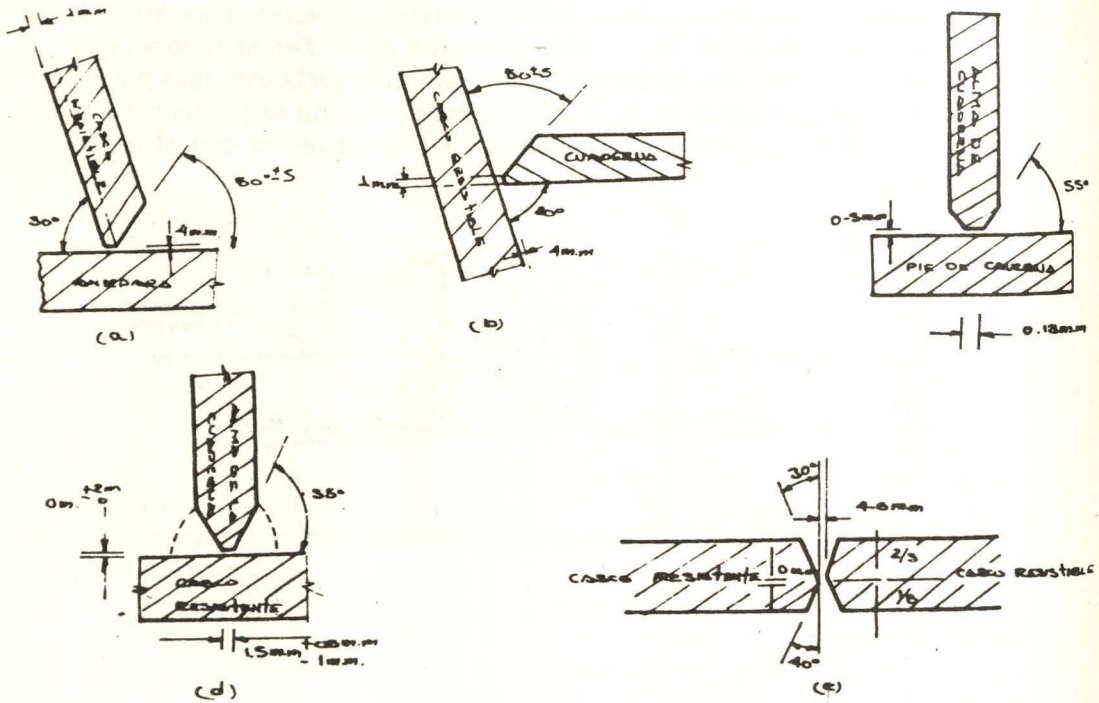


Figura 4.-
Juntas o viseles usados en las uniones típicas de un submarino tipo IKL-209.

HY-80. El uso de estufas portátiles por parte de los operarios es una práctica común en la fabricación o reparación de submarinos tipo IKL-209. El electrodo que no es empleado por el operario, obligatoriamente, deberá de ser recogido a una temperatura mínima de 400 grados celcius, siendo este procedimiento válido sólo por una vez. Por eso, es recomendable que el soldador se abastezca de los electrodos que ciertamente serán usados en las 4 primeras horas de trabajo. Experiencias en este campo (1) demostraron que el electrodo se encuentre en un recipiente de atmósfera controlada, bastarán solo 6 horas para que absorba 0.2% de humedad. En lugares que se tiene una alta humedad relativa en el medio ambiente, tal como ocurre en el Callao, un especial cuidado tendrá que ser adoptado para evitar este fenómeno. Igualmente, en la utilización de procesos de soldadura semiautomatizados, tales como el arco sumergido el fundente protector tendrá que ser controlado para que la soldadura no presente problemas.

Por último, en la conformación de los aceros empleados en submarinos es importante destacar que estos procesos imponen tensiones residuales en el casco resistente tal como está presentado cualitativamente en la figura 5 (4). De esta figura se puede percibir que la fase cóncava queda en tracción en

cuanto la parte convexa en compresión. Se ha demostrado experimentalmente (5), que estas tensiones residuales poco afectan al colapso de la estructura del submarino.

3. Consideraciones estructurales del casco del submarino

La estructura típica de un submarino está compuesta básicamente por dos componentes: (i) un casco resistente el cual envuelve los espacios habitables y resiste las presiones hidrostáticas y (ii) el casco no resistente que consiste en planchas de acero con formas hidrodinámicas a lo largo de casi toda la eslora del vehículo. El espacio entre estos dos cascos es empleado para los tanques de lastre. La figura 6 muestra una estructura típica de un submarino.

En la condición de operación en superficie el submarino experimentará, en su casco no resistente, cargas análogas a la de un buque de superficie, siendo práctica común, que en condiciones de mar gruesa, el submarino se encuentre sumergido. De otro lado, cuando el submarino navega en regiones árticas, el casco estará expuesto a temperaturas muy bajas y eventualemente sufrirá cargas de impacto provocadas por el choque de pedazos de hielo que se atraviesan por la proa.\Menos dramáticas, pero de igual importancia, son las cargas que el submarino experimenta en el muelle. Todas estas cargas son de importancia secundaria para el casco resistente.

De otro lado, las cargas que experimentará el casco resistente pueden derivarse de: (i) la presión hidrostática que es distribuída uniformemente a lo largo de toda la estructura y (ii) en condición de combate, debido al impacto

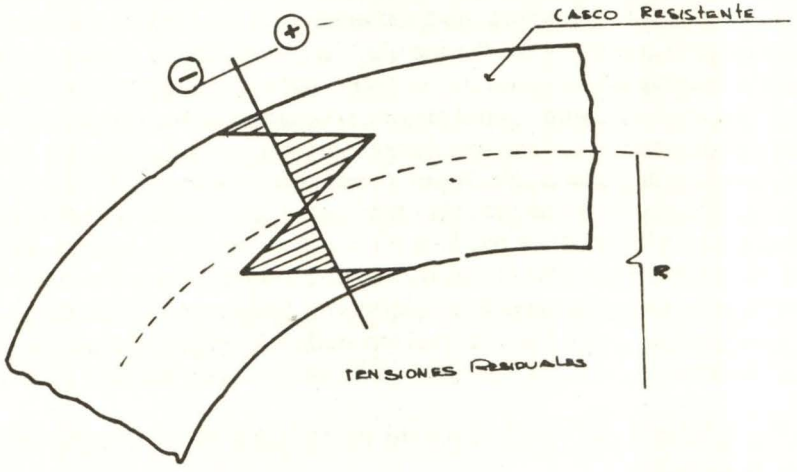
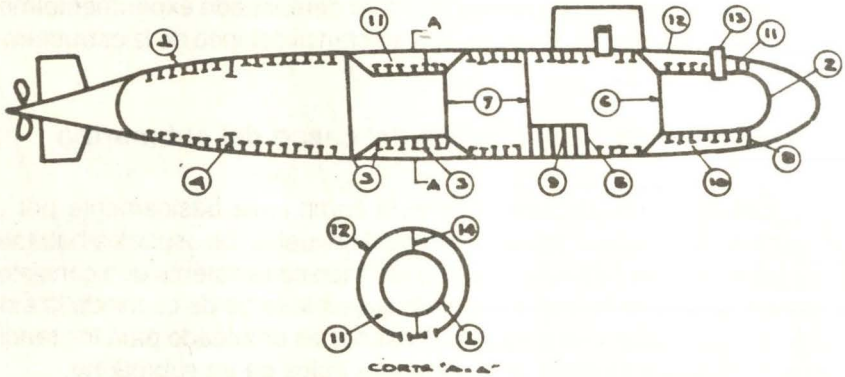


Figura 5.-
Distribución de las tensiones residuales en el casco resistente provocadas por el proceso de curvado de las planchas de acero.



1.- CASCO RESISTENTE Y CUADERNA
2.- CALOTA DE PROA
3- INTERSECCION DEL CONO
4- CUADERNA GIGANTE
5- ANTEPARA ESTANCA
6- ANTEPARA DE SEGURIDAD
7- ANTEPARA DE SUBDIVISION
8- CUADERNAS
9- TANQUE DE LASTRE INTERNO
10- TANQUE DE LASTRE EXTERNO
11- TANQUE DE LASTRE PRINCIPAL
12- CASCO NO RESISTENTE
13- ESCOTILLA
14- DIVISION DE TANQUE

Figura 6.-
Estructura típica de un submarino.

provocado por la explosión de una carga de profundidad. Igualmente, la estructura de submarino experimenta el fenómeno de fatiga. El casco resistente será expuesto a cargamentos cíclicos provenientes de las operaciones en diversas profundidades, que como resultado final, producirán un gradiente de tensiones sobre la estructura del submarino. El mayor gradiente de tensiones se presentará cuando el submarino efectúe una excursión desde la superficie hasta la máxima profundidad de operación para luego retornar a la superficie. Un simple, pero eficiente control histórico de cargamentos de fatiga, puede ser desarrollado a través del registro de las inmersiones realizadas a lo largo de la vida operativa del submarino, determinándose así el espectro total de tensiones en la cual ha estado sometido esta estructura. De otro lado, debido al hecho de que la presión hidrostática produce en el casco resistente cargas de compresión, no deberá esperarse el crecimiento de un defecto de soldadura por fatiga. No obstante, como se explicó anteriormente, tensiones residuales generadas por la soldadura, podrán sumarse al efecto de la presión hidrostática, creándose de esta forma, un campo alternativo de tensiones de tracción y compresión.

4. Importancia del fenómeno de la fractura en el diseño de submarinos

Las consideraciones de la fractura en el diseño de un submarino pueden ser orientadas en dos aspectos:

(a) la selección del material y
(b) el análisis estructural.

En relación a la selección del material, dos tipos de modelos empleados para este fin deben ser mencionados. El primero, bastante empleado por la Marina Norteamericana, es la aplicación del diagrama RAD (Diagrama de análisis de fractura), el cual relaciona la energía absorbida por una probeta "Charpy", la tensión de fluencia del material y el tamaño de la fisura para una tensión constante. La segunda aproximación, menos empírica, relaciona el **Factor crítico de Intensificación de Tensiones del material** (KIC) con la tensión de fluencia y el tamaño de fisura. Ambos métodos son utilizados para la determinación del grado de criticidad de una fisura que se presente en el casco, resistente del submarino, pudiéndose determinar, si éste defecto puede o no comprometer la estanqueidad y por lo tanto llevar al colapso al submarino.

Como se indicó anteriomente la fatiga es un fenómeno que tiene que ser considerado en el diseño de submarinos. Aquellas partes que por su naturaleza actúen como concentradores de tensiones, tales como; escotillas, unión de la parte cónica con la cilíndrica o unión de la calota de proa con el casco cilíndrico, tienen que ser considerados especialmente en este tipo de análisis. Pocos modelos matemáticos han podido ser desarrollados para el estudio del efecto de la fatiga en estructuras submarinas, por esto grandes inversiones tienen que ser efectuadas para este tipo de estudios, tales como la construcción de tanques de prueba a presión, donde al submarino, de manera simulada, se le somete a diversas presiones de servicio.

Como fue expuesto unos párrafos atrás, para casos de combate la estructura del submarino tendrá que ser diseñada para soportar cargas dinámicas tales como explosiones. La resistencia a estos impactos puede ser evaluada a través del ensayo de modelos estructurales de escala 1:1. Tal como está indicado en la bibliografía de la referencia (6), modelos preparados con el acero HY-80, resistieron a severas condiciones de cargamento dinámico, desarrollando estos modelos, apenas pequeñas fisuras superficiales a lo largo de la unión de cuadernas con el casco resistente. Es por este motivo que se puede esperar que la fractura de un casco resistente, construído con este tipo de acero, sea muy remoto de ocurrir.

5. Modelo de análisis sistemático de defectos de soldadura producidos en la construcción o reparación de submarinos

La importancia de los defectos producidos en el casco resistente de un submarino durante su construcción o reparación deberá de ser considerado bajo dos puntos de vista:

(a) iniciación de fisuras a partir de estos defectos y
(b) propagación de estas fisuras durante el servicio del submarino.

Con respecto a lo primero, cuidados en los procesos de fabricación o reparación tienen que ser observados. El uso de procedimientos que permitan la presencia mínima de hidrógeno durante la soldadura del casco resistente parece tener extrema importancia. Un control rígido de la temperatura de precalentamiento y una alta calificación de soldadores son aspectos que tienen que ser observados para eliminar estos problemas. Otro punto importante a considerar es el manejo de las secciones para su alineamiento o posterior soldado. Basta recordar, que normalmente estas tareas se efectúan en un dique flotante el cual queda relativamente lejos de los talleres, y la selección de métodos inadecuados de transporte pueden provocar la aparición de pequeñas fisuras y/o deformación de la circularidad del casco, hecho que comprometería la vida útil del submarino. Con respecto al segundo punto, hay que destacar que será de suma importancia contar con un medio de detección eficiente de defectos en los recorridos periódicos que está sujeto el submarino. Deberán estar establecidos, por ejemplo, pruebas del tipo "pasa no pasa" (go-no-go) en los procedimientos de reparación del submarino y principalmente en la calificación de las soldaduras y soldadores. Una amplia gama de ensayos existentes pueden ser aplicados en este campo, donde conviene destacar las pruebas de impacto con probetas tipo "Charpy".

Para auxiliar la toma de decisiones técnicas durante la construcción o reparación de submarinos puede ser útil el empleo del algoritmo mostrado en la figura 7 (7).

6. Conclusiones

Luego de haber sido discutidas algunas consideraciones sobre fallas en el casco resistente de submarinos ciertas conclusiones pueden ser rescatadas:

a) El control de la temperatura de precalentamiento antes y durante el soldado del casco resistente del submarino, parece tener suma importancia para evitar defectos en el material que posteriormente se traducirán en fisuras que, ciertamente, comprometen la vida útil de esta estructura. El astillero deberá contar con los adecuados equipos fijos y portátiles que faciliten esta operación.

b, No menos importante será el control estricto de la humedad presente en los electrodos de soldadura de acero HY-80. Es necesario indicar, que en un medio húmedo como el que existe en el Callao, bastará de pocos minutos de descuido para que el electrodo absorba la humedad límite permitida. Para evitar estos problemas, se deberá instruir al personal de soldadores y pañoleros de forma que tengan siempre presente este punto. De la misma forma el uso de estufas portátiles se ve necesario para evitar la presencia de hidrógeno en la soldadura.

c) Se puede presumir que existe baja probabilidad de que un casco resistente construído con el acero HY-80, sufra fractura frágil teniendo en consideración los estudios experimentales realizados en este campo.

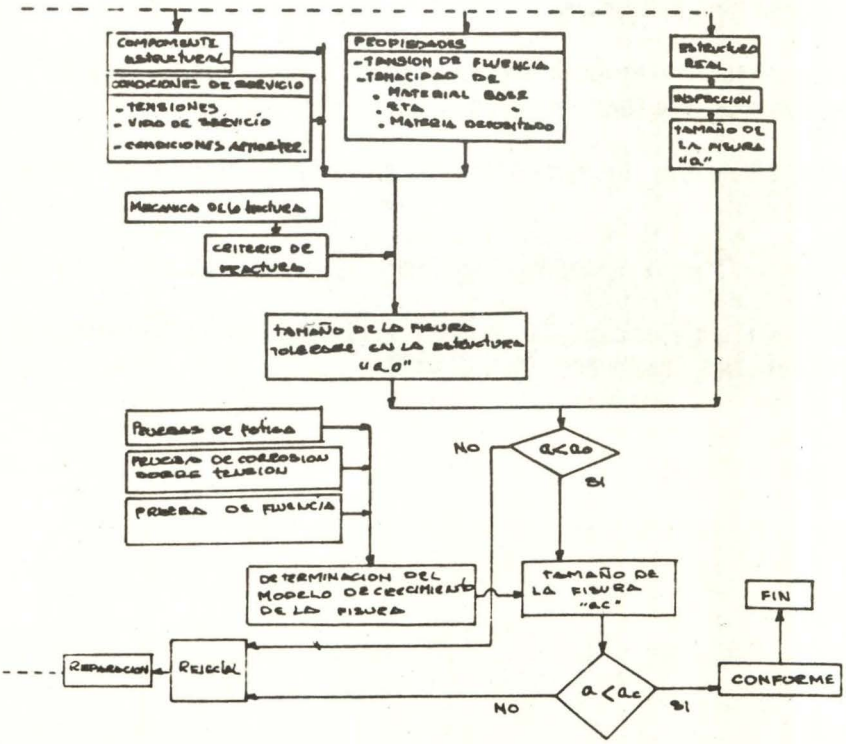


Figura 7.-
Algoritmo para la evaluación de defectos de soldadura en un submarino.

d) El empleo de pruebas tipo "pasa no pasa" durante el recorrido del casco del submarino tienden a mecanizar el proceso de detección de defectos, principalmente en las partes que funcionan como concentradores de tensiones tales como uniones del casco cilíndrico con el cónico, aberturas...etc.

e) Un cuidado especial tendrá que adoptarse en el movimiento de las secciones del submarino durante su construcción o reparación, recordando que la introducción de tensiones residuales o la deformación del casco circular por una mala maniobra de transporte o levante, puede comprometer la operación en inmersión del submarino después de reparado.

7. Bibliografía

(1) Welding Progress in Japan, The Welding Institute of Great Britain, May 1972.

(2) MIL-STD-1688 (SH), 1981 Fabrication, Welding and Inspection of HY-80/100 Submarine Hull Application.

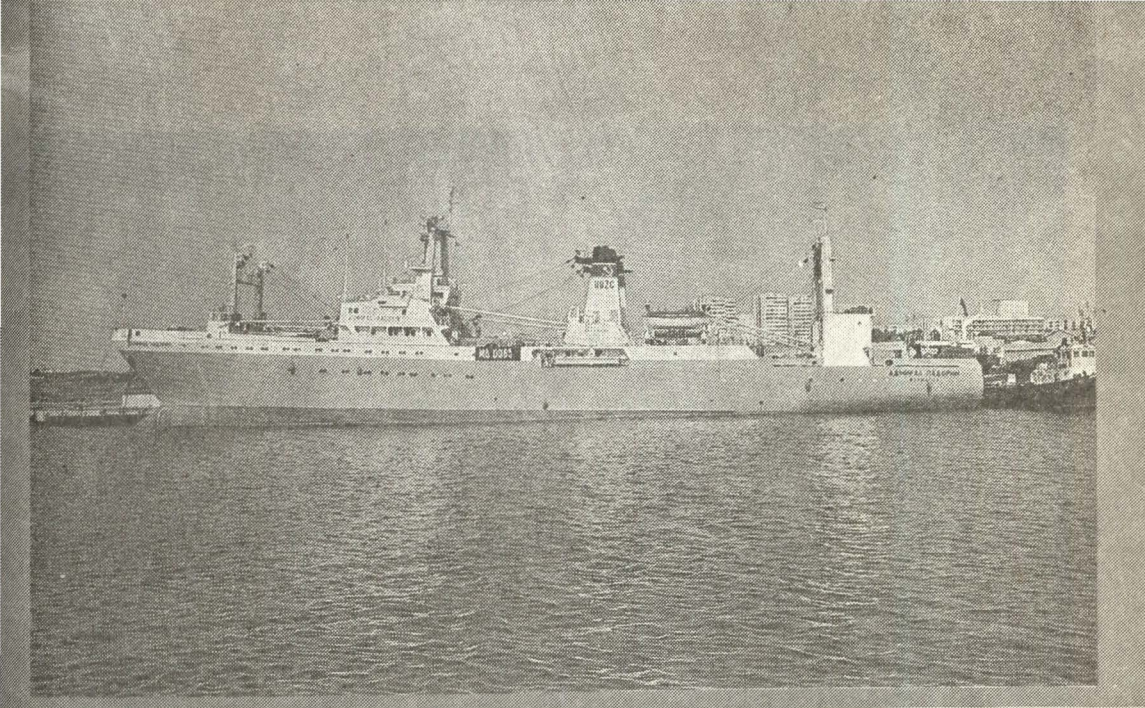
(3) Notas de clases de las prácticas realizadas por el suscrito en el Arsenal Naval de la Marina Brasilera.

(4) Diseño, Análisis y Pruebas de estructuras de submarinos, Separatas Universidad de São Paulo, Prof. Dr. Miguel Angel Buelta Martínez.

(5) Structural Design of Submarine Vessels, S. Kendrick, Report 483, March 1964, NCRE.

(6) Materials for Ocean Engineering First Edition, Koichi Masubuchi, MIT Press.

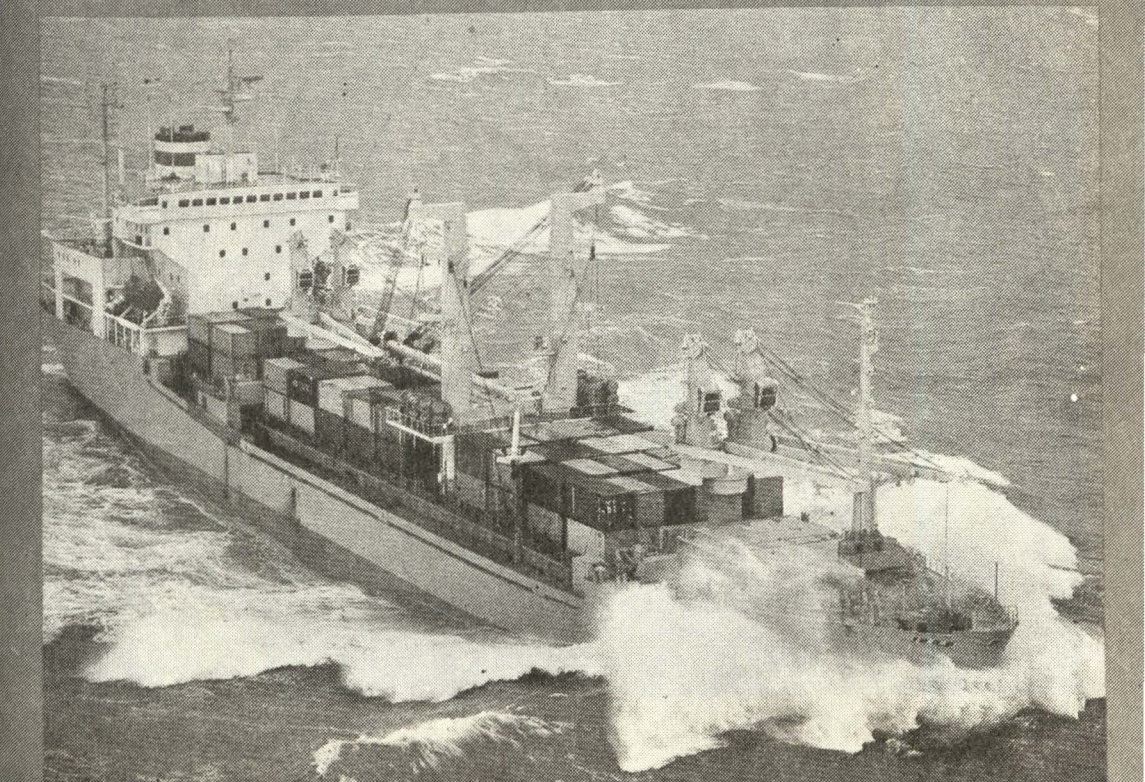
(7) Welds and Fracture, Koichi Masubuchi, Fracture Mechanics Symposium on Naval Structural Mechanics 10th., Wash. 1978.

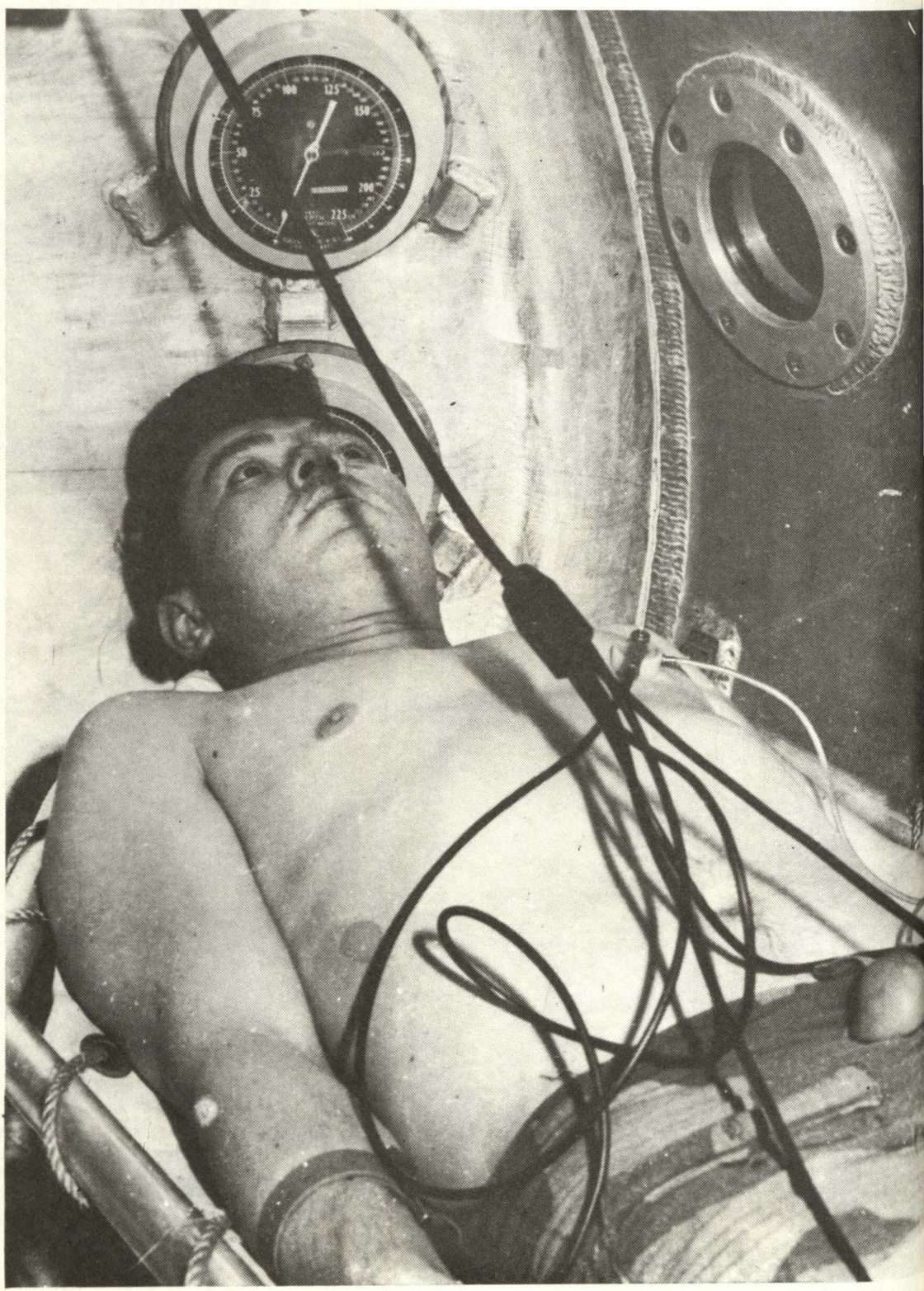


SOVINCA S.A.

Miller No. 450 - Piso 12 - 13 Teléfonos: 290875 – 652569 – 652568
297389 – 299735

CALLAO – PERU Telex 25196–Pe–Cadiz–P.O. Box 366





MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Julio J. Elías Murgia

Osteonecrosis asociado a enfermedad descompresiva

Capitán de Fragata SN (MC) James Gutiérrez Tudela
Dr. Héctor Quevedo Solidoro
Tte. 1ro. SN. (MC) Carlos Cruz Hurtado

I. Introducción

La Osteonecrosis (ON) es un proceso caracterizado por la muerte de una zona de tejido óseo que en un 80% está asociado a múltiples cuadros como traumas, hiperlipidemias, hemoglobinopatías, corticoterapia, enfermedad descompresiva y otros, existiendo una característica común en sus mecanismos fisiopatológicos como es la isquemia a la cual se llegaría por embolismos grasos, gaseosos, células "sickled", vasculitis, disrupción traumática de la vasculatura, etc, quedando un grupo que se tipifica como ON idiopáticas (1). Los eventos más frecuentemente asociados a ON son la corticoterapia y los traumatismos (2, 3).

La ON asociada a Enfermedad Descompresiva es infrecuente, así en series grandes como la de Jacob (4) y la de Zizic (3) es el 0.5% de las ON de diferentes etiologías. Entre nosotros hay sólo un reporte de esta asociación vinculándosele a la pesca artesanal, específicamente a la extracción de mariscos del fondo marino en la cual están ausentes las medidas de una descompresión estandarizada (5).

En este estudio evaluamos la existencia de ON asociada a enfermedad descompresiva en 17 marinos que efectuaron escape boyante de una profundidad de 40 metros desde el submarino BAP *Pacocha* luego del accidente ocurrido el 26.08.88.

II. Material y Métodos

En los Servicios de Reumatología, Medicina Interna y Medicina Nuclear del Centro Médico Naval se han estudiado prospectivamente a 17 de los 22

marinos que efectuaron escape boyante esto es ascenso rápido y con equipo de rescate individual hacia la superficie, después de 2 meses del accidente y durante 1 año. Evaluamos lo siguiente:

1. El tiempo de inicio del dolor articular temprano (bends) y tardío, este último definido como el dolor que apareció después de 1 semana del escape boyante y duró hasta su último control.
2. La duración y ubicación de los síntomas articulares.
3. Examen físico.
4. Incidencia de la Enfermedad Descompresiva tipo I (dolores articulares y trastornos cutáneos) y tipo II (compromiso neurológico y/o cardiovascular y/o respiratorio)
5. Exámenes Auxiliares: Hemograma, hematocrito, VSG, ácido úrico, colesterol, triglicéridos, calcio, fósforo, fosfatasa alcalina, examen de orina y gammagrafía ósea total con 20 mCi metildifosfonato Tc^{99}, si ésta resultaba alterada se solicitaba una segunda gammagrafía 2 meses después. Para fines diagnósticos consideramos una gammagrafía anormal si las mismas lesiones se repetían en por lo menos 2 controles. Se efectuaron radiografías comparativas de las áreas gammagráficamente anormales. Luego de las avaluaciones se clasificaron a los pacientes según los Estadios Evolutivos de Arlet y Ficat (6):

Estadio I : Rx: normal y gammagrafía ósea: normal.
Estadio II : Rx: lesiones radiodensas y/o radiolúcidas.
Estadio III : Rx: fractura subcondral o segmentaria, colapso óseo.
Estadio IV : Rx: Se agrega a lo anterior artrosis secundaria y disminución del espacio articular.

Finalmente se discuten los hallazgos a la luz de la literatura existente.

III. Resultados

1. CARACTERISTICAS CLINICAS

De los 22 marinos que efectuaron escape boyante se evaluaron un total de 17, todos de sexo masculino de una edad promedio de 32.7 años donde 13 de los 17 tenían entre 28 a 35 años.

A. Sintomatología:

- *Dolores articulares tempranos (bends).*– Los presentaron todos los 17 pacientes, con un tiempo de aparición que osciló entre el 1º minuto - 7mo día después del escape boyante, iniciándose antes de las 3 horas en 14 pacientes con una duración que fluctuó entre 10 horas - 11 meses, durando menos de 60 horas en 13 pacientes. La localización de estos dolores se aprecia en la tabla 1, siendo las articulaciones más afectadas rodillas, hombros y codos donde se presentaron el 70.6% de los "bends".

El número de articulaciones sintomáticas fue el siguiente:
Dolor monoarticular : 4 pacientes
Dolor oligoarticular :11 pacientes
Dolor poliarticular : 2 pacientes

- *Dolores articulares tardíos.*– Los presentaron 9 pacientes con un tiempo de aparición que fluctuó así:
  - Entre 1 mes - 10 meses, promedio 5 meses: 5 pacientes
  - Dolor continuo desde el accidente hasta el último control, promedio 7.7 meses: 4 pacientes.

Tuvieron las siguientes localizaciones:

6 rodillas	1 arco costal
5 hombros	1 codo
1 metacarpofalángica	1 muñeca

- *Otras manifestaciones de Enfermedad Descompresiva.–*
  - Manifestaciones neurológicas:

mareos	: 4 pac.	hemiparecia	: 1 pac.
cefalea	: 3 pac.	mielopatía	: 1 pac.
parestesias	: 2 pac.	vejida neurogénica	: 1 pac.
hipersomnia	: 2 pac.	síncope	: 1 pac.

  - Manifestaciones respiratorias:
    dolor torácico : 2 pac. Disnea : 2 pac.

- *Manifestaciones psiquiátricas:*
  depresión reactiva : 4 pacientes (hospitalizados)
  depresión-ansiedad : 4 pacientes

- Otros:
  ruptura timpánica: 1 pac. otalgia : 1 pac.

Desarrollaron Enfermedad Descompresiva tipo I, 8 pacientes y tipo II, 9 pacientes.

B. Examen Físico:

8 pacientes tuvieron dolores óseos a la palpación del fémur, húmero o tibia, especialmente en la epífisis. La distribución de estos hallazgos se observa en la tabla II.

3 pacientes evidenciaron reumatismos extraarticulares los mismos que fueron tratados antes de sus estudios gammagráficos.

El resto de los exámenes físicos fueron irrelevantes.

2. PROCEDIMIENTOS DIAGNOSTICOS

A. Exámenes Auxiliares en sangre periférica:

Todos los pacientes resultaron con exámenes de sangre y orina normales.

B. Gammagrafía Osea:

Se efectuó un total de 32 gammagrafías en los 17 pacientes con la siguiente distribución:

- 3 controles gammagráficos: 3 pacientes
  anormal: 3 pacientes

- 2 controles gammagráficos: 9 pacientes
  los 2 anormales : 5 pac.
  sólo 1 anormal : 1 pac.
  los 2 normales : 3 pac.

- 1 control gammagráfico : 5 pacientes
  anormal : 1 pac.
  normal : 4 pac.

Se encontró un total de 20 focos hipercaptantes cuyas localizaciones fueron:

	Derecha	Izquierda
Epífisis distal de fémur	3	2
Epífisis proximal de tibia	2	3
Cabeza de fémur	3	2
Cabeza de húmero	2	-
Metacarpofalángica	2	-
Sacroiliaca	1	-

8 pacientes mostraron en 2 o más controles gammagráficos las mismas lesiones, 7 de los cuales presentaron 2 o más focos hipercaptantes.

De los 20 focos hipercaptantes, sólo 6 presentaron dolor espontáneo y 5 dolor a la palpación. No encontramos asociaciones estadísticamente significativas entre los hallazgos gammográficos y la sintomatología o el examen físico tal como podemos observar en las tablas III y IV.

C. Radiología

De los 8 pacientes con gammagrafías reiteradamente anormales sólo 2 mostraron lesiones radiológicas: Un paciente presentó lesiones radioden-

sas y redondeadas en epífisis distal de fémur izquierdo y otro caso lesiones aimilares en epífisis distal de fémur derecho.

Efectuamos controles radiológicos a 4 pacientes con gammagrafías sin alteraciones siendo todos ellos normales.

3. ESTADIOS EVOLUTIVOS

Evaluando los hallazgos gammagráficos y radiológicos y empleando los Estadíos Evolutivos de Arlet y Ficat distribuimos a los pacientes así:

NORMAL	:	9 pacientes
ESTADIO I	:	6 "
ESTADIO II	:	2 "
ESTADIO III	:	-
ESTADIO IV	:	-

4. TRATAMIENTO

Todos los pacientes recibieron tratamientos recompresivos en cámaras hiperbáricas pero en momentos diferentes.

A. Tiempo antes de ingresar a cámara hiperbárica:

0 - 18 horas	: 8 pacientes
> 18 - 36 horas	: 4 pacientes
> 36 horas	: 5 pacientes

b. Tiempo aproximado de tratamiento en cámara hiperbárica:

0 - 8 horas	: 8 pacientes
> 8 - 16 horas	: 5 pacientes
> 16 horas	: 5 pacientes

Evaluamos si existió alguna asociación entre la tardanza del tratamiento y el desarrollo de alteraciones gammagráficas por lo menos en 1 examen.

- Grupo tratado antes de las 18 horas = 2/6 pacientes
- Grupo tratado después de las 18 horas - 8/11 pacientes

Encontramos diferencia estadísticamente significativa entre ambos grupos con un $p = 0.06$, Test X^2 (tabla II).

IV. Discusion

La más aceptada explicación etiopatológica de la ON asociada a Enferme-

dad Descompresiva es que bajo una presión muy elevada la sangre se hipersatura de nitrógeno, éste tiene una afinidad por las células grasas cinco veces mayor que por el plasma concentrándose así en los tejidos, luego de una descompresión brusca no puede ser eliminado a la misma velocidad con que es disuelto formándose burbujas en la sangre, la interfase burbuja-sangre puede interactuar con proteínas y elementos formes de la sangre resultando en agregados de plaquetas y eritrocitos que actúan como émbolos tanto en arterias como en capilares y sinusoides de la médula ósea originándose isquemia la cual lleva a daño tisular, edema y por tanto incremento de la presión intramedular la misma que a su vez crea más isquemia cerrando así un círculo de eventos (1).

Sobre ON asociada a Enfermedad Descompresiva hay estudios clínicos escasos (5, 7, 8). El presente trabajo que podría considerarse como un "experimento fortuito" es una situación que probablemente no volverá a repetirse en mucho tiempo por tanto los hallazgos obtenidos son de particular importancia.



... evaluamos la existencia de osteonecrosis asociada a enfermedad descompresiva en 17 marinos que, a 40 m. bajo la superficie del mar, efectuaron escape boyante desde el siniestrado ***BAP Pacocha.***

Manifestaciones clínicas

Los dolores articulares tempranos o "bends" son parte de la sintomatología de la Enfermedad Descompresiva, se presenta en casi todos los casos y se acepta que son consecuencia de la liberación de nitrógeno "in situ". Observamos que los "bends" se presentaron con mayor frecuencia en rodillas, hombros y codos, mostrando una gran lateralidad hacia la izquierda y siendo usualmente oligoarticulares, características semejantes han sido reportadas en personal de buceo (9). La presencia de "bends" en todos los 17 pacientes y la evidencia en sólo 10 de ellos de alteraciones gammagráficas hacen discutble el valor pronóstico de este síntoma en relación a quienes irán finalmente a desarrollar ON. Sin embargo, Temple en sus 6 casos encuentra correspondencia (5) y Herndon refiere que las personas que han tenido "bends" tienen un riesgo 3 veces mayor de evolucionar a ON (10).

En relación al dolor articular de inicio tardío que presumiblemente se vincularía a la ON misma se encontró no existir asociación estadísticamente significativa entre la localización de este síntoma y las alteraciones gammagráficas tal como se aprecia en la tabla III. El dolor tardío estuvo ausente en 15 de los 20 focos hipercaptantes lo cual confirma que en estadíos tempranos es usual la condición asintomática, pudiéndose retardar el diagnóstico si no se lo busca sistemáticamente (11). Existieron 4 pacientes portadores de dolores articulares tardíos con exámenes físicos normales y gammagrafías negativas, hay 2 explicaciones para esta situación, primero, que se traten de casos de ON pero aún no detectados por nuestros procedimientos usados; idealmente el empleo de recursos con una mayor sensibilidad diagnóstica tal como la medición de la presión intramedular (3) nos disiparía la incógnita, una segunda explicación es que en vista de la elevada incidencia de desajustes emocionales (8 de 17 pacientes) estos síntomas sean una somatización.

La Enfermedad Descompresiva tipo II es la variedad que puede comprometer la vida del paciente y de hecho encontramos que de los 22 marinos que efectuaron escape boyante 1 falleció y otro permanece con signos de descerebración. Las manifestaciones no-óseas más comunes fueron mareos, cefaleas y parestesias.

El examen físico fue totalmente irrelevante para el diagnóstico, los hallazgos de este examen no correlacionaron con las lesiones gammagráficas tal como se observa en la tabla IV siendo consistente con lo señalado en la literatura (11).

Diagnóstico

Los exámenes auxiliares efectuados tanto en sangre periférica como en

orina resultaron normales, esto nos permite alejar a los trastornos metabólicos como etiología de las ON y asimismo confirmar que no son recursos útiles en su diagnóstico (4).

Es consenso que el mejor pronóstico de ON está vinculado a su diagnóstico precoz y en esta área se han concentrado las investigaciones. La radiología es el procedimiento auxiliar más antiguo para efectuar un diagnóstico sólido, imágenes características como la concomitancia de lesiones radiodensas y radiolúcidas, fractura subcondral, fracturas segmentarias, banda radiodensa subcapital o colapso óseo con preservación del espacio articular nos permiten una buena aproximación al diagnóstico (12). Lamentablemente las lesiones radiológicas se hacen evidentes por lo general de manera tardía (1,3). En nuestra casuística la búsqueda temprana de ON nos permitió detectar lesiones radiológicas sólo en 2 de 12 pacientes.

La Gammagrafía Osea, con una mayor sensibilidad diagnóstica que la radiología, se emplea actualmente junto con la medición de la Presión Intramedular de una manera sistemática en el diagnóstico precoz de ON (3, 13, 14) debemos enfatizar sinembargo la pobre especificidad de la gammagrafia ósea.

La Tomografía Axial Computarizada y la Resonancia Magnética Nuclear nos permiten visualizar con mejor resolución que la radiología la dimensión y ubicación del segmento infartado pero la sensibilidad diagnóstica de cada una no ha superado a la medición de la Presión Intramedular (15, 16, 17); este último procedimiento tiene una sensibilidad equiparable a la misma biopsia de hueso (3).

La incidencia de ON se incrementa en relación al número de buceos y a las mayores presiones a que se someten los buzos. Esta enfermedad ocupacional ha ido reduciendo su prevalencia con el uso de mezclas Helio-Oxígeno y el empleo riguroso de las Tablas de Descompresión (18), así tenemos prevalencias del 24% como la reportada en 1974 en buzos del golfo de México frente a aquella del 3.5% publicada en 1980 en buzos el Mar del Norte (1). Sin embargo actualmente aún no se ha podido eliminar totalmente el riesgo de esta complicación por lo cual se aconseja despistajes periódicos en la población expuesta (13).

La incidencia de ON en pacientes con Enfermedad Descompresiva señalada por diversos autores ha oscilado entre extremos amplios pero la mayoría va del 20% - 40%, nuestra incidencia del 47% es particularmente más elevada siendo la mejor explicación que nuestros casos efectuaron un procedimiento riesgoso como es el ascenso rápido desde una profundidad de 40 m. y luego de exposición hiperbárica de varias horas. La presente incidencia es notable además dado que las evaluaciones se han realizado

a sólo 1 año del accidente y desde que se desconoce hasta cuando pueden continuar evidenciándose nuevas lesiones (19).

El uso temprano y sistemático de las gammagrafías óseas nos permitió detectar a 6 de los 8 casos de ON en Estadío Evolutivo I.

Las localizaciones más afectadas que encontramos fueron epífisis distal del fémur, epífisis proximal de la tibia, cabeza de fémur y finalmente cabeza de húmero, diferimos de Fagan y Elliot (12, 19) para quienes la cabeza del húmero es la más afectada. En los 6 casos de la serie de Temple, todos presentaron lesiones en la cabeza del fémur y en 4 de ellos el compromiso fue bilateral (5). En 1931 el submarino británico Poseidón se accidentó hundiéndose a una profundidad de 125 pies, 5 hombres efectuaron escape boyante; en una evaluación 10 años después a 3 de ellos se les encontró un total de 7 lesiones radiológicas de ON siendo las localizaciones en 4 cabezas de húmero y 3 cabezas de fémur (8).

Nuestros 8 pacientes con ON tuvieron 20 lesiones mostrando 7 de ellos 2 o más lesiones.

Tratamiento

El tratamiento de la Enfermedad Descompresiva se efectúa en cámara hiperbárica realizando la recompresión del paciente según unas tablas estandarizadas con la finalidad de evitar las complicaciones de los embolismos gaseosos; sin embargo una vez establecido el diagnóstico de ON los tratamientos son de otra naturaleza.

Existe acuerdo entre los investigadores que el primer paso del tratamiento es descargar a la articulación afectada de las presiones que soporta empleando elementos de apoyo o reposo y asociando antiinflamatorios no esteroideos si existe dolor (20, 21).

Se debe establecer el estadío evolutivo para seleccionar el tratamiento quirúrgico apropiado (22). Para los estadíos evolutivos I o II el tratamiento más difundido en la actualidad es la remoción de una cuña de hueso ("core descompresivo") (23, 24) con la finalidad de reducir la presión intramedular y romper el círculo vicioso constituído por isquemia-edema-incremento de la presión-isquemia, de tal manera que detiene la progresión de las lesiones. Una alternativa de tratamiento para los estadíos tempranos es el injerto óseo con músculo pediculado (25). En los estadíos II avanzado y estadío III se recomienda la osteotomía rotacional u osteotomía subtrocantérea sólo con fines de retardar la progresión y aliviar el dolor (26). En los estadíos IV con artrosis sobreagregada la solución definitiva es la artroplastía con prótesis total (22).

Nuestros pacientes fueron todos recomprimidos pero en diferentes momentos por limitaciones de infraestructura, observándose una mayor incidencia de ON en aquellos recomprimidos después de 18 horas, Actualmente los pacientes con ON están exceptuados de trabajos físicos y en espera de sus tratamientos definitivos.

Es nuestro mayor interés que las observaciones que hemos realizado en el presente estudio inicien un camino, en nuestro medio, para futuras investigaciones sobre la prevención, diagnóstico y tratamiento de las complicaciones óseas de la Enfermedad Descompresiva.

V. Conclusiones

1. Despúes del primer año de efectuado un escape boyante a gran profundidad encontramos:

   a. La incidencia de Osteonecrosis es muy elevada.
   b. Las Osteonecrosis detectadas están es estadíos evolutivos tempranos.
   c. Los dolores articulares tempranos (bends) no guardan relación con el desarrollo final de Osteonecrosis.
   d. Los dolores articulares tardíos y el examen físico no son de ayuda diagnóstica.

2. La Osteonecrosis asociada a Enfermedad Descompresiva afecta usualmente 2 o más articulaciones de preferencia rodillas y coxofemorales.

3. Los pacientes que reciben tratamiento de recompresión tardíamente (> 18 horas) luego de un escape boyante a gran profundidad están en riesgo mucho mayor de desarrollar Osteonecrosis.

4. Sugerimos que debería de someterse a un despistaje de Osteonecrosis con una gammagrafía ósea anual al personal naval vinculado a ocupaciones de buceo a profundidades mayores de 10 m.

TABLA I

LOCALIZACION DE LOS DOLORES ARTICULARES TEMPRANOS

	MCF	MU	CO	HO	COF	RO	TOTAL
DCHA.	1	3	3	6	2	6	21
IZQ.	1	5	9	7	1	11	34
	2	8	12	13	3	17	55
%	3.6	14.5	21.8	23.6	5.4	31.1	100.0

MCF: metacarpofalángica

MU: muñeca

CO: codo

HO: hombro

COF: coxofemoral

RO: rodilla

TABLA II

OSTEONECROSIS ASOCIADA A ENFERMEDAD DESCOMPRESIVA

CASOS	DOLOR TARDIO ESPONTANEO	DOLOR PALPATORIO	SCAN OSEO (+)	RX.	TIEMPO ANTES DEL TRAT. EN CAMARA IPERBARICA	
					< 18 h.	≥ 118 h.
1	hombro D.		Nl.	Nl.		20h
2		Epif. distal fémur I.	Nl.	-	1.5	
3	3ra. metacarp. D	Tendinitis nodular	Epif. prox tibia D cabeza de fémur I	Nl.		48h
4			cabeza de fémur I	Nl.		48h
5		1/3 prox. tibia D, 1/3 distal fémur D	1/3 prox. tibia D sacroiliaca D	Nl.	1h	
6	hombros	tendinitis bicipital	húmero D cabeza de fémur I	Nl.		12Cn
7	rodilla I	Epif. prox. tibia I	1/3 distal fémur I 1/3 prox. tibia I.	radiodensidad epif. distal fémur I		36h
8	10mo. arco costal D.	10° arco costal D	NL.			18h
9	rodillas	epif. distal fémur D	Epif dist. fémur D cabeza de fémur I	radiodensidad epif. distal fémur D.		20h
10	rodilla I	epif. distal fémur I epif. prox. tibia I.	Epif. dist. fémur I 1/3 prox. tibia I	- -		18h
11	hombro D.	tendinitis supraespinoso.	NL.	Nl.	3h	
12	-	-	cabeza de fémur I	-		31h
13	hombro I, codo I muñeca I.	-	NL.	Nl.	12h	
14	-	-	Nl.	Nl.		48h
15	-	-	cabeza de húmero D epif dist. fémur D, metac.	Nl.	1h	
16	-	diáfasis de húmeros	cabeza de fémur I epif. dist. fémur D, tibia I	Nl.		45h
17	-	epif. distal húmero I epif. distal fémur I, L_5	Nl.		10h.	

TABLA III

CORRELACION ENTRE EL DOLOR ESPONTANEO Y LA GAMMAGRAFIA OSEA ANORMAL

		HIPERCAPTACION	
		SI	NO
DOLOR ESPONTANEO	SI	5	4
	NO	5	3
TOTAL		10	7

Correlación no significativa, $p \leq o.10$ (Test X^2).

TABLA IV

CORRELACION ENTRE EL DOLOR A LA PALPACION Y LA GAMMAGRAFIA OSEA ANORMAL

		HIPERCAPTACION	
		SI	NO
DOLOR PALPATORIO	SI	3	3
	NO	7	4
TOTAL		10	7

Correlación no significativa, $p \leq o.10$ (Test X^2).

VI. Bibliografía

1. Zizic TM.: Osteonecrosis. In: Primer on The Rheumatic Diseasse, 1988. Arthritis Foundation; pág. 253-256.
2. Quevedo H., Calvo A., Aguilar J. y Castañeda O. : Osteonecrosis en el Hospital de Apoyo Cayetano Heredia. diagnóstico 1987; 19: 184-188.
3. Zizic TM, Marcoux C, Hungerford DS and Stevens MB: The early diagnosis of ishcemic necrosis of bone. Arthritis and Rheumatism 1986; 29: 1177-1186.
4. Jacobs B.: Epidemiology of traumatic and Nontraumatic osteomecrosis. clinical Orthopaedics and related research. 1978; 130: 51-67.
5. Temple R.: Necrosis Aséptica de cadera en buzos. Tesis doctoral, 1972.
6. Arlet J., Ficat P. : Diagnostic de l'osteonécrose fémorocapitale primitive an stade. Rev. Chirugie Orthop. 1968; 54:163.
7. McCallum RI, Walder DN: Bone lesions in compressed air workers. Journal of bone and Joint Surgery 1966; 48B: 207-210.
8. James CC: Late bone lesions in Caisson Disease. The Lancet 1945; July 7, pag.. 6-8.
9. Castro O. y Sierralta F.: Componente articular de la Enfermedad Descompresiva. In: Libro de resumenes del V Congreso Nacional de Reumatología. Lima, 1988.
10. Herndon JH and Aufranc OE: Ayascular Necrosis of the femoral head in the adult. Clinical Orthopaedics and related research 1972; 86:43-59.
11. Morales B. Reyes M. Schiappacasse V. y Valenzuela F.: Necrosis ósea Isquémica. Reumatología 1987; 3(4): 4-11.
12. Fagan Ch. J., Beckman E.L. and Galletti J.B.: Sample Survey of Osteonecrosis in Gulf of Mexico Commercial divers. In: Proceeding of a Symposium on Dysbaric Osteonecrosis. Texas, 1972.
    National Institute for ocupational safety and health; 1974, 9-15 pág.
13. Williams ES, Khreisat S, ELL PJ and King JD: Bone imaging and skeletal radiology in dysbaric osteonecrosis. Clinics Radiology 1987; 38(6): 589-592.
14. Conklin JJ et aal: Comparison of bone scan and radiograph sensitivity in the detection of steroid-induced ischemic necrosis of bone. Radiology 1983; 147: 221-226.
15. Gillespy T., Genaut HK and Helms CA: Magnetic Resonance Imaging of osteonecrosis. Radiologic Clinics of North America 1986; 24: 193-207.
16. Genez BM et al: Early osteonecrosis of the femoral head: Detection in high-risk patients with MR Imaging. Radiology 1988; 168: 521-524.
17. Coleman BG et al: Radiographically Negativ avascular Necrosis: Detection with MR Imaging. Radiology 1988; 168:525
18. Navy Department: NOAA Diving Manual, Washington 1979

19. Elliot DH: Incidence of osteonecrosis in Royal Naval Divers In: Proceeding of a Symposium on Dysbaric Osteonecrosis Texas 1972. National Institute for ocupational safety and health; 1974, 7-8.
20. Hungerford D. and Zizic TM: Alcoholism asociated ischemic necrosis of the femoral head. Clinical Orthopaedics and related Research 1978; 130: 144-152.
21. Springfield D. and Enneking W.: Surgery for aseptic necrosis of the femoral head. Clinical orthopaedics and related research 1978; 130: 175-184.
22. Meyers MH: Osteonecrosis of the femoral head. Pathogenesis and long-term result of treatment. Clinical Orthopaedics and related research 1988; 231:51-61.
23. Tooke SM Et al: Results of core decompression for femoral head osteonecrosis. Clinical Orthopaedics 1988; 228:99-104
24. Warner JJ, Philip JH. Brodsky GL and Thornhill TS: Studies of nontraumatic osteonecrosis. The role of core decompression in the treatment of nontraumatic osteonecrosis of the femoral head. Clinical Orthopaedics 1987; 225: 104-127.
25. Meyers MH: The treatment of osteonecrosis of the hip with fresh osteochondral allografts and with muscle pedicle graft technique. Clinical Orthopaedics and related research 1978; 130: 202-209.
26. Tooke SM, Amstutz HC and Hedley AR: Results of transtrochanteric rotational osteotomy for femoral head osteonecrosis Clinical Orthopaedics 1987; 224: 150-157.



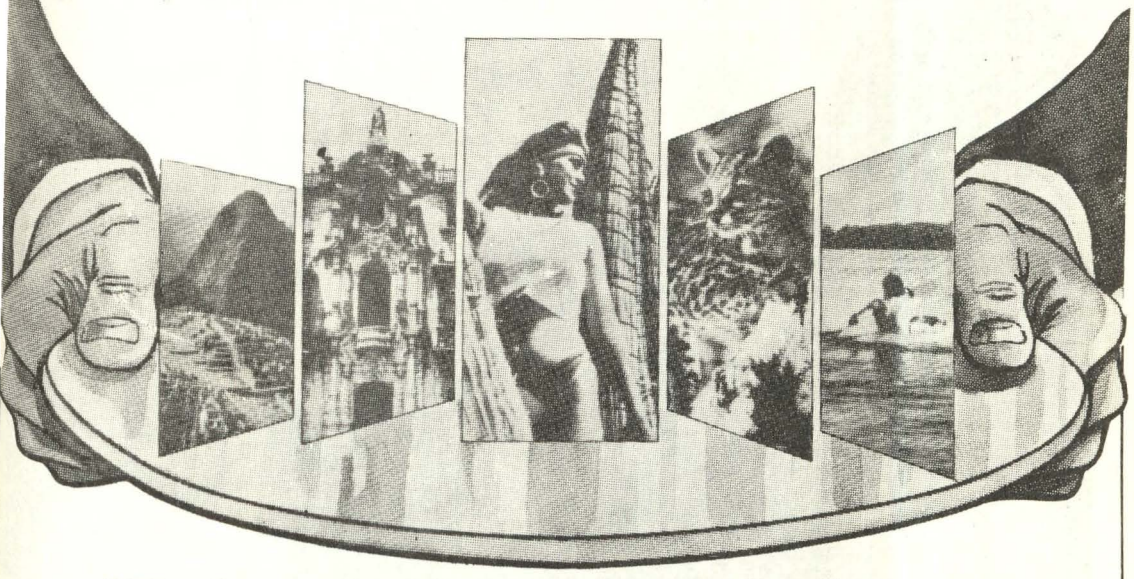
Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

Jr. Antonio Miro Quesada 260 – 8vo piso, Lima – Teléfono 283410 – Fax 271644

¡Con Faucett el Perú en bandeja!



¡Todo incluido a precios bajísimos: pasaje, estadía, traslados, paseos, excursiones y la mejor atención!

Sólo tienes que escoger el lugar del Perú que quieres conocer y Faucett te lleva.

Sí, Faucett ha creado junto con las agencias mayoristas: Mundo Color, Mundos, Pentagrama, People Tours y Sky International, los mejores y más completos paquetes turísticos al interior del país. Ahora tú también puedes conocer el Perú con gente que es peruana como tú.

Consulta en tu agencia de viaje preferida o en Faucett.

Visita también nuestros atractivos turísticos en el Norte: Punta Sal, Puerto Azul, Las Pocitas y Cabo Blanco.

Faucett Perú

Peruanos como tú.

Mundo color

MUNDOS

Programas Turísticos PENTAGRAMA

PEOPLE TOURS

SKY INTERNATIONAL S.A.

INTERCOM / DOC / NEDYM / WWW.MOM.COM.PE



La Guerra (II parte)

Capitán de Navío Roger Loret de Mola P.

8. La Guerra en los ámbitos marítimos, aéreos y terrestres

A. LA GUERRA MARITIMA:

(1) Misión:

Corresponde a la Armada, la misión de destruir el poder marítimo del enemigo, impidiendole o desorganizando el empleo de su poder naval en forma tal que asegure el control del dominio marítimo propio, tanto para el desarrollo de las operaciones de guerra, como asegurando las LL.CC.MM., y negándole el uso de éstas al adversario, inclusive en su propio dominio marítimo.

(2) La estrategia naval:

Se basa en tres elementos primordiales:

(A) La posición:

Es una área marítima estratégica en la que se proyecta el poder naval de una nación, tanto para controlarla, como para asegurar las LL.CC., en provecho propio o para negárselas al ENO; esta posición se acentúa con el establecimiento de bases navales y/o aeronavales adaptadas para las necesidades de las fuerzas de tarea del teatro de operaciones marítimo.

(B) Las fuerzas navales:

Constituídas por los medios que conforman la flota de guerra, capaz de hacer operaciones ofensivas oceánicas , fluviales, lacus-

tres; de efectuar una defensa costera, o ambas a la vez. Según sea el misionamiento, variará el diseño de la composición de las fuerzas de tarea de un teatro de operaciones marítimo. Se conformará con aquellos elementos de las fuerzas de superficie, submarina, aeronaval, infantería de marina o de operaciones especiales. En su conjunto se constituyen un todo armónico y apto para el combate, el cual, se organiza en escalones subordinados de grupos, unidades y elementos de una fuerza de tarea.

(C) Las líneas de comunicaciones marítimas:

Son aquellas rutas que sirven para el aprovisionamiento de las fuerzas combatientes, su importancia es directa a la importancia del teatro de operaciones.

Constituye el medio principal de mantenimiento del comercio, representan primordial importancia para el esfuerzo de guerra, ya que constituyen la base económica y de avituallamiento para el sostenimiento de la guerra.

(3) La conducción de las operaciones navales:

Las operaciones navales son conceptualizadas y elaboradas para que las fuerzas navales alcancen los objetivos estratégicos que les sean asignados por los escalones superiores del comando. Sin embargo, tienen como un primer objetivo: "El ataque y destrucción de las fuerzas navales enemigas que se opongan a la conquista del dominio marítimo y del control del mar en una o más áreas marítimas estratégicas". Obteniendo el objetivo principal, las fuerzas navales estarán en condiciones de poder alcanzar los siguientes objetivos:

(01) Destrucción de las LL.CC.MM. del ENO.

(02) Interdicción del tráfico marítimo ENO.

(03) Realizar apoyo de fuego naval sobre posiciones geográficas costeras enemigas.

(04) Ejecutar desembarcos y asaltos anfibios y/o aerotransportados desde el mar, para la conquista de un territorio o el establecimiento de una cabecera de playa.

(05) Establecer el bloqueo naval en una área de exclusión.

(06) Efectuar operaciones especiales sobre el litoral enemigo.

(07) Defensa de costas o de territorios bajo control.

(08) Protección del tráfico marítimo propio, neutral y aliado.

(09) Minado de puertos, canales y estrechos.

(10) Apoyo logístico a los teatros de operaciones.

B. LA GUERRA AEREA

(1) Misión:

La fuerza aérea de combate tiene como misión destruir el poder aéreo enemigo y garantizar la defensa aérea del territorio nacional; obligando al enemigo a desistir de usar el espacio aéreo en su favor, negándoselo y logrando su capitulación por aplicación del poder aéreo sobre su infraestructura aérea y en los puntos vitales estratégicos del enemigo.

(2) La Estrategia Aérea:
Se basa en tres elementos primordiales:

(A) La posición:

Consiste en el despliegue del dispositivo estratégico para el combate que asume en una área geográfica del territorio nacional la fuerza aérea. Este dispositivo se materializa mediante las bases aéreas, las unidades y baterias de defensa aérea, así como los aeropuertos desde los cuales se proyecta el poder aéreo sobre el ENO y cuya adaptación permite operar con éxito los medios aéreos.

(B) Las fuerzas aéreas:

Asumen los siguientes roles, según la misión que debe desempeñar en el esfuerzo de guerra:

(1) De combate:

Realizando acciones ofensivas contra el poder aéreo y la infraestructura de aquellos puntos vitales del ENO, mediante el empleo de las aeronaves del combate.

(2) De defensa:

Mediante los sistemas de defensa aérea instalados adecuada-

mente en el territorio nacional, complementándose con aeronaves interceptoras, armas antiaéreas, o de aquellos otros medios capaces de impedir la acción del ENO.

(3) Operaciones especiales:

Con aquellas fuerzas especiales sobre objetivos que no son sensibles al arma aérea.

(C) Los Objetivos:

Son aquellos que las fuerzas aéreas son capaces de alcanzar; en primera prioridad se considera la destrucción o anulación del poder aéreo enemigo, principalmente de los medios humanos y materiales de la fuerza aérea enemiga, de manera de poder alcanzar la supremacía aérea que permita conseguir los siguientes objetivos: destrucción de puntos vitales estratégicos, tales como refinerías, oleoductos, puertos, industrias bélicas, LL.CC., etc., y de estar en condiciones de brindar apoyo aéreo a las fuerzas de mar y tierra en aquellos teatros de operaciones que se encuentran comprometidos en el esfuerzo bélico.

(3) La Conducción de la Operaciones Aéreas:

Las operaciones aéreas son conceptualizadas, planificadas y desarrolladas de manera tal que puedan satisfacer las diferentes misiones que se le asigne a la fuerza aérea, sin embargo obedecen los siguientes procedimientos:

(A) De superioridad:

Desde el inicio de las operaciones con todas las fuerzas , obtener y/o mantener la superioridad aérea con condiciones de ejercer supremacía aérea y de negársela al enemigo.

(B) A pedido:

Conforme a los planes establecidos batir los objetivos que los diferentes misionamientos les señala en importancia y prioridad.

(C) De llamada:

De acuerdo a los resultados iniciales y en condiciones favorables de brindar apoyo aéreo a las fuerzas de superficie para la consecución de los objetivos terrestres o marítimos previstos.

C. LA GUERRA TERRESTRE

(1) Misión:

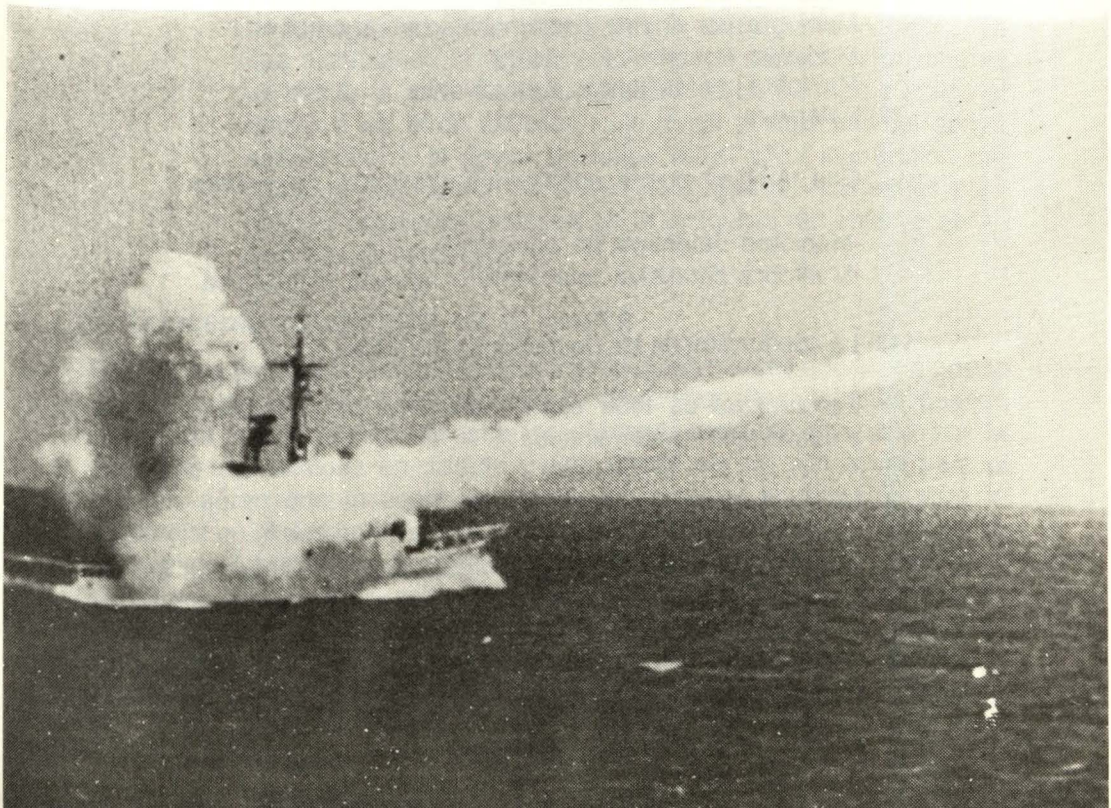
Corresponde a los ejércitos terrestres, destruir los ejércitos enemigos con la finalidad de conquistar el territorio del adversario en condiciones tales que anule la voluntad de continuar las acciones y de someterlo para asegurar la victoria final o la desarticulación de su poder bélico.

(2) La Estrategia Terrestre:

Se basa en los siguientes elementos básicos:

(A) El Terreno:

Es el área geográfica por conquistar o defender mediante el empleo de las armas por parte de los ejércitos oponentes, su aprovechamiento constituye factor especial y prioritario para el desarrollo de las operaciones, ya sea negándoselo al enemigo o utilizándolo en su contra, el dominio del terreno por una de las partes le permitiría mantener sobre el enemigo no solo la iniciativa estratégica, sino la libertad de maniobra en el espacio tiempo.



(B) Los ejércitos:

Constituyen el factor decisivo de la guerra terrestre, dependiendo de su magnitud, composición, preparación para el combate y asignación de armas con relación al adversario, su mayor o menor poder combatiente relativo; lo obligará a adoptar un dispositivo ofensivo o defensivo frente al ejército enemigo que en conjunción con el terreno, debe explotarse al máximo para aumentar las opciones de obtener la victoria o evitar la derrota, además incluye los medios de apoyo logístico desde la retaguardia a las fuerzas empeñadas en el frente de combate.

(C) La dirección de aproximación:

Es en esencia el "leitmotiv" de la aplicación de la estrategia terrestre en el momento de la acción, pudiendo adoptar las siguientes modalidades:

(1) Ofensiva:

Que según la posición de las fuerzas para ejecutar la maniobra se denominará:

-Maniobra por líneas interiores o divergentes.
-Maniobra por líneas exteriores o convergentes.
-Maniobra frontal o de ruptura.
-Maniobra por los flancos o envolvente.

(2) Defensiva:

Que también puede adoptar las siguientes maniobras:

-Maniobra defensiva en posición.
-Maniobra defensiva retardante o retirada estratégica.

(3) La conducción de las operaciones terrestres:

Las fuerzas de todo ejército terrestre se organizan en dos modalidades fundamentales:

(A) De Armas:

Se basa en las diferentes organizaciones existentes en los ejércitos como la infantería, la caballería, la artillería, etc., con las que se combate y su empleo está dado por la maniobra a ejecutar y por la especialidad de cada una de ellas para la batalla.

(B) De Servicios:

Que deben satisfacer oportunamente y en toda circunstancia las necesidades de las fuerzas empeñadas en el combate: así como de solucionar aquello que pueda dificultar sus movimientos; estos servicios pueden a su vez ser:

(1) Logísticos:

Que proporcionan apoyo de material y/o humanos.

(2) Administrativos:

Que proporcionan apoyo moral, espiritual y de bienestar.

Sin embargo los ejércitos se despliegan en el teatro de operaciones de la siguiente forma:

Una zona de batalla donde son colocadas las fuerzas que ejecutarán las maniobras tácticas inmediatas frente al accionar del enemigo, estas tropas están unidas a través de las líneas de operaciones a una zona de concentración situada a retaguardia donde se encuentran las fuerzas principales y cuyo accionar estratégico será mediante su aplicación en algún punto de la zona de batalla para decidir la suerte de la maniobra, ya sea alcanzando la victoria o evitando la derrota, normalmente es desde la zona de concentración desde donde se aplica el apoyo a los otros ejércitos y se dirige el accionar del apoyo aerotáctico, o el apoyo de fuego naval y de interdicción del enemigo entre otras maniobras de la guerra, necesarias para obtener resultados positivos en la conquista del objetivo señalado por la estrategia.

9. Concepto estratégico de la guerra

Si bien la guerra es la sumatoria de una serie de elementos que la conforman y que permiten ejecutarla en forma similar o con pequeñas variantes, cuando se realiza en el ámbito terrestre mayormente está determinada por la geografía del territorio en disputa y esto puede ser de aplicación para el espacio aéreo que la cubre en donde el tiempo y la distancia será lo primordial en el desarrollo de las acciones aéreas; sin embargo, en la guerra en el mar el ámbito del área marítima en disputa no es el factor relevante, sinó, la obtención de la mejor disposición estratégica que permita controlar en su beneficio las líneas marítimas y negárselas al enemigo, para lo cual a la composición de las fuerzas de tarea navales debe asignárseles misionamientos acordes con las tareas que debe ejecutar en tiempo y distancia

con los dispositivos adoptados, lo cual también es valedero para el desarrollo de las operaciones en el aire o en la tierra.
Por estas razones es que el gran espacio geográfico en el que se desarrollará la guerra, el cual es tan amplio que se denomina "Teatro de Guerra", ya que él incluye no sólo los territorios, mares y espacios aéreos de los contendientes, sino también aquellos otros que sean de interés controlarlos o neutralizar para el esfuerzo de guerra. El teatro de guerra es necesario compartimentarlo a su vez en espacios menores denominados teatros de operaciones y que obedecen a objetivos estratégicos por conquistar. En estos espacios se llevarán a cabo los enfrentamientos bélicos; los teatros están constituídos por el terreno geográfico común para ambos contendores, a su vez dentro de estos teatros de operaciones las fuerzas adoptan dispositivos estratégicos para el combate, tanto en los frentes, en los flancos, como en las retaguardias, que constituirán zonas específicas para el desarrollo de las acciones. En el caso del mar, este gran teatro es subdividido en áreas marítimas estratégicas que constituyen espacios geográficos cuyo control y uso es primordial para las fuerzas navales en provecho de las operaciones y su negación al enemigo es vital para mantener el dominio marítimo. En ambos casos el espacio aéreo que cubre estos teatros, conformarán el medio en el cual las fuerzas aéreas desarrollarán sus acciones ofensivas o defensivas, indistintamente para el logro de la supremacía aérea sobre el enemigo.

En el planeamiento estratégico de la guerra en la selva, las componentes de las fuerzas están sujetas a los mismos principios que se emplean para el desarrollo de la guerra terrestre, sin embargo es sumamente influyente la configuración hidrográfica del terreno y constitúyese en factor importantísimo el curso y caudal de los ríos, que son a su vez las principales líneas de comunicaciones fluviales capaces de ser empleadas en provecho de las operaciones y cuyo uso tórnase vital y, por lo tanto, debe ser negado al enemigo, más aún., cuando en la selva todas las bases y agrupamientos poblacionales se sitúan y desarrollan sus actividades en las orillas de los ríos.

Tanto en la guerra terrestre, en la marítima o en la fluvial, la componente aérea-superficie, configura la proyección del poder bélico del dispositivo adoptado para la batalla, siendo mayor cuando se cuenta con aeronaves embarcadas, por cuanto, no solo amplía la cobertura de las fuerzas navales, sino el radio de acción de aplicación de la aviación se suma el empleo de la componente anfibia se estará logrando proyectar el poder bélico propio sobre el territorio en poder del enemigo, creando una dirección desde el mar hacia la costa cuando se pretende consolidar un objetivo costero o sobre la ribera de un río en la selva, obligando al enemigo a realizar una disposición de sus fuerzas para evitar precisamente dicha consolidación, que puede significarle el debilitamiento de algún otro frente o permitir obtener la ventaja estratégica al adversario.

Finalmente no debemos dejar de mencionar las operaciones aero transportadas y las operaciones especiales de comandos o de tropas especializadas, que permiten no solo proyectar el poder bélico propio dentro de lo más profundo del territorio enemigo, sino realizar precisamente aquellas acciones de carácter e importancia estratégica, necesarias para la ejecución de otras acciones de mayor envergadura o para debilitar al enemigo en aquello que es precisamente fuerte en su poder bélico.

10. Conclusiones

La guerra moderna no es cosa de aficionados, es el producto del esfuerzo mancomunado e integral de un sistema nacional que abarca todos los estamentos del Estado; la participación no es exclusiva de las fuerzas armadas de un país, sino de hecho involucra a toda su población y a todos los organismos y órganos que constituyen dicho estado.

La política de guerra estará fundamentada por la decisión del supremo gobierno para hacer o evitar la guerra, por cuanto ésta constituye un acto político y no una decisión militar, sin embargo su dirección si corresponde a los mandos militares y por lo tanto son responsables de su concepción estratégica y ejecución táctica, no puede haber una guerra donde exista la voluntad de evitarla entre las partes comprometidas, pero si una de ellas no puede ser disuadida, la guerra será inminente.

El mando de las acciones bélicas es de responsabilidad del comandante del teatro de guerra, no debe ser interferido por el poder político, de otra manera la victoria no podrá ser alcanzada por quienes deben luchar por obtenerla.

La guerra se rige hoy por ciertos principios y normas que deben ser observadas y respetadas por los combatientes, si es que se espera alcanzar el éxito de la victoria final, puesto que, quienes no lo hacen, sufrirán las consecuencias de la derrota.

La decisión política no debe reducir las opciones de planificar la preparación de la guerra, ni configurar un sistema rígido e inflexible para conceptuar la estrategia de cada dominio, sino que al considerar toda la gama de opciones disponibles, permita buscar aquellas variables que amplíen la capacidad de acción y de alternativas de solución en el empleo de los medios bélicos disponibles. Sólo así no cometeremos el error de caer en la creencia que la guerra es un asunto particular y de la sola responsabilidad de las fuerzas armadas y de la política nacional en apoyarlas. La guerra es integral e involucra a todos los ciudadanos de un país y su perfecto planeamiento en todos los dominios será el mayor éxito o fracaso de las acciones frente al enemigo.

**Si algo ocurre,
Ud. y sus bienes
están
asegurados.
Si nada ocurre,
su tranquilidad
está asegurada.**




Harinas
Cogorno
CALLAO
FLOR DE
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
Harina sin Preparar
Cogorno
Cogorno
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar

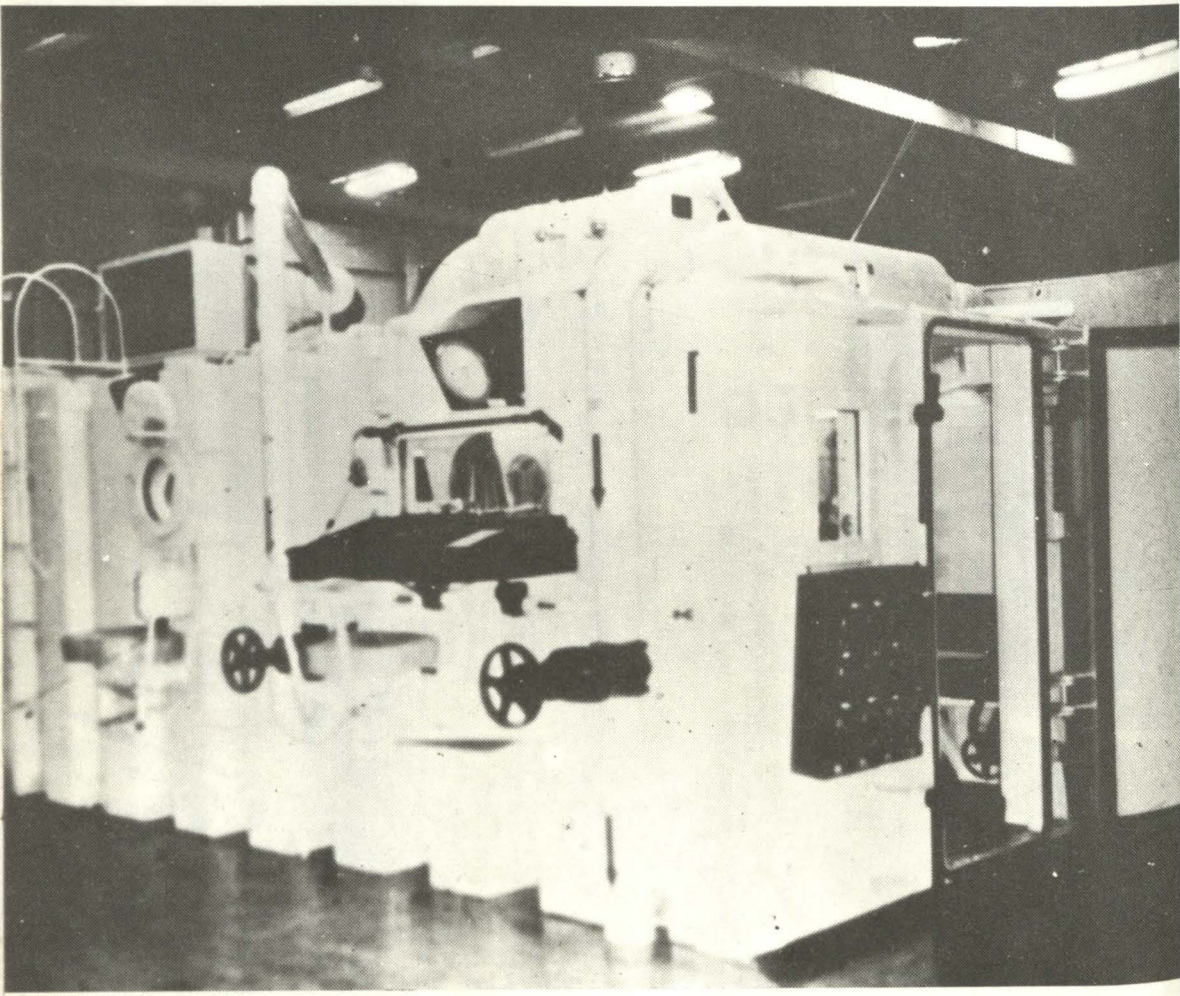


Fig. 1 Cámara Hipobárica

Entrenamiento fisiológico de vuelos para pilotos aeronavales

Capitán de Fragata SN (MA) Oscar Butler Blacker
Jefe de la Oficina de Medicina Aeronáutica
de la Fuerza de Aviación Naval

Este artículo es la continuación de uno anterior que se denominó "EL MEDICO AERONAUTICO EN LA FUERZA DE LA AVIACION NAVAL", siguiendo con la política de aportar siempre algo sobre la divulgación de estos temas que no son muy conocidos en nuestro medio y presentando esta vez lo que se denomina "ENTRENAMIENTO FISIOLOGICO EN CAMARA HIPOBARICA" situación ésta, por la que por primera vez en la historia de la Aviación Naval pasan los pilotos aeronavales gracias a la desinteresada colaboración de la Fuerza Aérea del Perú con su "CENTRO DE ENTRENAMIENTO FISIOLOGICO DE LAS PALMAS" y que tanto el personal médico especializado, como el de enfermeros navales y de aviación, pudimos realizar conjuntamente dicha actividad sin tener ninguna complicación, en uno de los entrenamientos médico aeronáuticos más importantes exigidos a pilotos ya que de esto depende muchas veces su seguridad en el vuelo.

Existiendo una ordenanza del Comando de la Fuerza Aeronaval Nº 032 del 04 de agosto de 1989 en la que se indica que todos los Pilotos tienen la obligación según rol dispuesto de que realicen dicho entrenamiento explicándose los motivos por los cuales debe ser realizado, es que a continuación vamos a describir dicho programa Fisiológico.

Este "ENTRENAMIENTO FISIOLOGICO DE VUELO" deberá realizarse cada dos (2) años y capacita al personal en el reconocimiento de signos y síntomas causados por la disminución de la presión barométrica que se presenta durante el vuelo y la aplicación de las medidas correctivas correspondientes.

La parte teórica se realiza cuando los Oficiales Pilotos ingresan a la Escuela de Calificación Aeronaval en el momento que se les imparte el curso de Fisiología Aeronáutica durante un periodo de 22 horas de Instrucción por los Médicos Aeronáuticos de la Fuerza Aeronaval y cuyo contenido es como sigue: Fisiología de Aviación que corresponde aspectos fisiológicos de altura, Atmósfera, Hipoxia, Aceleración, Disbarismo, alteraciones visuales, Tiempo útil de conciencia, Desorientación espacial, Descompresión explosiva, Cinetosis, Fatiga de vuelo, Alteraciones auditivas, Transtornos de los gases del cuerpo, etc.

La Instrucción práctica recién es iniciada el presente año con los vuelos tipo I y de descompresión rápida en la Cámara de baja presión, que es una caja metálica de paredes sólidas acerados, con capacidad para ocho personas en su interior, pudiendo tener 1 o 2 observadores internos en la cámara principal, además de los alumnos que experimentan el entrenamiento fisiológico.

Esta cámara se encuentra instalada dentro de una sala más o menos espaciosa para que permita el desplazamiento en esa área, además del espacio que corresponde a los controles de mando de la cámara, del registrador y del stock de material de vuelo, como son: los cascos y las máscaras con los aditamentos correspondientes.

Esta cámara funciona mediante el accionar de una máquina neumática la cual hace el vacío dando una similitud al interior de ella como si se estuviera en vuelo ya que la presión barométrica conforme la máquina neumática continúa trabajando, sigue bajando lo que indica de acuerdo a eso un vuelo controlado a diferentes pies de altura. Esta cámara consta además de una "ACCESORIA" (Lock Auxiliar) que es donde se realiza el entrenamiento de descompresión rápida o explosiva.

Para el manejo de la cámara se cuenta con un equipo de personas especialistas en cámara hipobárica, tanto de médicos aeronáuticos como de enfermeros calificados (111), que en este caso fue compartido con los de la Fuerza Aérea del Perú. Este equipo está compuesto de dos observadores internos, un operador de cámara principal, un registrador, un conferencista (médico aeronáutico), un operador de lock (Cámara auxiliar), un jefe de tripulación, un médico aeronáutico (supervisor de todo el vuelo).

Todo tripulante (piloto) que va a realizar el vuelo en cámara hipobárica deberá haber sido exceptuado de cualquier esfuerzo físico o psíquico intenso o prolongado por lo menos 12 horas antes del vuelo. En este tipo de vuelos se advierte, que ningún oficial podrá integrar las tripulaciones de un avión o helicóptero antes de que haya transcurrido por lo menos veinticuatro (24) horas después de haber efectuado un vuelo en cámara hasta los 30,000 pies de altitud sobre el nivel del mar o más.

Antes de cada vuelo el médico aeronáutico verificará el estado de salud del personal que ingresará a la cámara poniendo especial énfasis en los estados agudos de las enfermedades que contraindiquen el vuelo como son: resfrío, sinusitis, cefalea, dolores abdominales, problemas digestivos, problemas del oído (otitis, eustaquitis, tinitus, etc.), para que estén físicamente aptos ya que, de no ser así, pueden ocurrir reacciones a los cambios de la presión, como vómitos, bends, chokes y pérdida de conciencia, etc.

Los vuelos en cámara hipobárica son de tipos I, II, III y de Descompresión rápida; que en esta oportunidad por ser primera vez que se realiza a pilotos navales, solamente concluyeron los vuelos tipo I y Descompresión Rápida, que pasaremos a describir:

El vuelo Tipo I en Cámara Hipobárica llega a reducir la presión barométrica hasta 175 mm Hg. equivalente a una altitud de 35,000 pies; teniendo esto en cuenta es que se realiza una serie de actividades para prevenir cualquier clase de accidente; como es el briefing de pre-vuelo que es esencial para enseñarles a trabajar con seguridad y eficiencia durante el vuelo simulado. Se explica al personal que va a volar qué es la Cámara Hipobárica, cuáles son los objetivos del entrenamiento, la asignación del equipo y lugar que le corresponde, tipo de equipo de oxígeno a emplearse, inspección de Pre-vuelo (I), procedimiento de intercomunicación durante el vuelo, procedimiento a emplearse en caso de emergencias fisiológicas, función de la cámara auxiliar (Lock) y disposición de los equipos después del vuelo.

En lo que se refiere a los objetivos que persigue la realización de este tipo de vuelo siempre es importante recalcárselos a los pilotos porque siempre

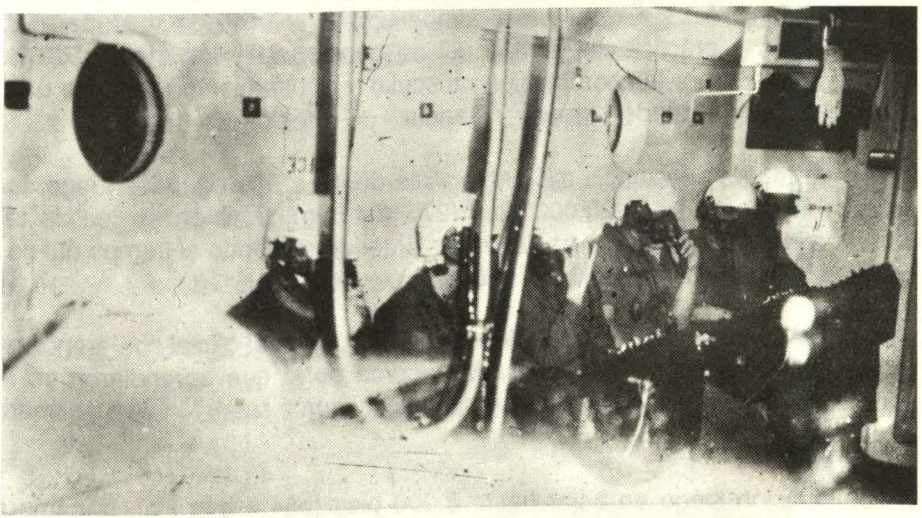


Fig. 2 Cámara Hipobárica con tripulación y equipamiento completo.

como cosa nueva que es para ellos estos necesitan de un reforzamiento casi iterativo del por qué lo van a realizar, es por esto que antes y durante el vuelo se les explica lo siguiente: Que el primer objetivo es demostrar y practicar el uso del equipo 02, el segundo, la práctica de respiración bajo presión positiva, el tercero experimentar los efectos mecánicos de los cambios de presión basomérica y en cuarto lugar que experimenten, observen y reconozcan individualmente los signos y síntomas de hipoxia.

Durante el ascenso a 35,000 pies se realizan en varias oportunidades lo que se denomina chequeo "PRICE" que son siglas en inglés que determinan la práctica en el control de la presión del oxígeno, de los reguladores, del equipo de intercomunicación y del indicador del pasaje del 02 hacia la mascarilla y viceversa y los procedimientos de emergencia para el uso de 100% de 02; luego se procede a nivelar el vuelo a esa altura y con 1 ó 2 voluntarios se procede a la demostración y práctica del tiempo útil de conciencia sin mascarilla y con la manija del 02 en off. Esta práctica consiste en que bajo los efectos de la presión barométrica y sin ayuda del suministro de oxígeno ponerse a realizar una tarea escrita (para que quede un documento de estudio), siempre teniendo en cuenta de que sean ellos los que reconozcan el momento límite de hipoxia en la que puedan reaccionar y sean ellos mismos los que se coloquen las máscaras ya que en un avión no van a tener la ayuda del observador interno. El tiempo útil de conciencia a este nivel es de 30 - 45 segundos.

Se desciende inmediatamente a 30,000 pies en donde se realizan pruebas de comunicación para que experimenten cómo se hace difícil ésta y que explique cómo se siente al experimentar la presión positiva en sus máscaras, cabe aclarar aquí que el régimen de ascenso o descenso generalmente no sobrepasa los 3,000 pies por minuto excepto cuando se realicen pruebas de caída libre. A este nivel procedemos con 2 voluntarios más para la demostración y práctica del tiempo útil de conciencia y los efectos de la hipoxia aguda sobre la coordinación muscular y pensamiento mediante una tarea escrita que quede como constancia.

El tiempo útil de conciencia a este nivel es de 45 a 90 segundos luego se procede a descender a 25,000 pies (275 mm Hg), también se realiza la prueba con los pilotos como en las veces anteriores, siendo el tiempo útil de conciencia a dicha altura de 3 a 5 minutos.

Durante el vuelo que tiene como duración 90 minutos, el oficial conferencista, médico aeronáutico, va dando charlas acerca de lo que aprendieron en la instrucción teórica de Fisiología Aeronáutica así como sobre la misma cámara hipobárica.

A continuación luego de bajar hasta 8,000 pies (564.4 mm Hg), la cámara principal, se coloca a los oficiales pilotos en el lock o cámara auxiliar,

cerrando la cámara principal la cual se elevará hasta los 30,000 pies (225.5 mm Hg), una vez niveladas ambas cámaras en la respectiva altitud se procede a la descompresión rápida, igualándose después las dos cámaras a 22,000 pies; cuando sucede esta descompresión los oficiales pilotos saben por las instrucciones previas dadas por el médico aeronáutico conferencista de que deben primero, colocarse la mascarilla y en segundo lugar poner el oxígeno a 100%; luego continuar con el descenso.

Los médicos aeronáuticos que laboran en la cámara hipobárica deberán estar familiarizados con las medidas tanto preventivas como curativas de todas las alteraciones que puedan ocurrir durante el Entrenamiento Fisiológico, desde una pérdida de conciencia en la cual debe usarse el 02 inmediatamente hasta los otros problemas que son los bends y chokes, que deberán ser tratados posteriormente en cámara hiperbárica a profundiades equivalentes (compresiones) hasta de 5 atmósferas.

Para concluir debo decir que esta experiencia vivida por los pilotos de la Fuerza de Aviación Naval, según sus propias palabras, "FUE DE LO MAS INTERESANTE" y que ha debido hacerse este entrenamiento desde hace mucho tiempo ya que le da a cada piloto seguridad bajo todo punto de vista, que es en realidad a lo que apunta esta práctica.

Bibliografía

1. AFM 160-5 Physiological Technician's Training Manual, Department of. Air Force, USA (Medical Service), 1979.

2. Federal Aviation ADM., Physiological Training, Civil Aeromedical Institute, Oklahoma City, Oklahoma 731125, BOX 25082.

3. AFP 161-16 Physiology of Flight, Department of Air Force, USA, 19.

4. AFP 161-18 Flight Surgeon's Guide, Department of the Air Force, USA, (Aerospace Medicine.), 1968.

5. Hiperbaric Medicine, Physiological Training, Brooks, USA. 1978.

6. Tratado de Fisiología Humana. Guyton.

7. Medicina Hipobárica. Revista de la Aviación Naval Argentina. MACH 1 1968.

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO
55º AÑOS AL SERVICIO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, columna vertebral de la actividad portuaria, el próximo 8 de marzo celebrará su quincuagésimo quinto aniversario de creación institucional por la cual directivos, representantes del Consejo de Delegados y trabajadores marítimos, fluviales y lacustres han elaborado un amplio programa conmemorativo.

En efecto, hace 55 años, el 8 de marzo de 1935, fue creado mediante decreto supremo la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo (CCTM), como autoridad encargada de supervisar el trabajo de carga y descarga de mercancías en el Callao y de solucionar toda diferencia que pudiera surgir entre los trabajadores marítimos y las compañías navieras.

Un D.S. del 28 de diciembre del mismo año complementó esta definición y funciones; y el 5 de mayo de 1943 un dispositivo similar amplió la jurisdicción y atribuciones de dicha entidad a los demás puertos del litoral peruano.

En un proceso jurídico de constantes reajustes y reformas el 24 de agosto de 1958 se reorganizó a la C.C.T.M. de la siguiente manera; un delegado del Ministeiro de Marina (Presidente de la Comisión) un delegado del Ministerio de Hacienda uno del Ministerio de Trabajo, uno de la Autoridad Portuaria del Callao, uno de la Asociación Marítima del Perú y uno del Gremio de Estibadores del Callao. Se trata, por lo tanto, de una comisión multisectorial donde todos los aspectos de la actividad marítima están considerados debidamente.

Posteriromente, en abril de 1960 fue aprobado el Reglamento de la Comisión, detallando su misión de regular y controlar el trabajo del personal encargado de los servicios de manipulación carga y descarga en general; y de dirimir cualquier controversia laboral, buscando siempre la mayor eficacia de los puertos.

Sucesivas disposiciones han establecido paulatinamente la dependencia de la C.C.T.M. bajo el Ministerio de Marina; por ejemplo por R.S. Nº 0227–71–MA/CG del 21 de junio de 1971, fue creada la Secretaría General de Marina, disponiéndose que la Comisión dependiera administrativamente de ella; y la R.S. Nº 0009–76–MA/CG del 20 de enero de 1976, cambió esto definiendo la relación con dicha Secretaría, teniéndola como organismo coordinador simplemente.

Por último, dicha Secretaría fue suprimida y en su lugar fue creada la Dirección General de Intereses Marítimos, siendo ésta en adelante el organismo coordinador con la C.C.T.M.

La C.C.T.M. es una entidad tan especial, con más de medio siglo de existencia, sus servicios e importancia han quedado demostrados y ella es una de las principales responsables de que la actividad en nuestros puertos sea mayor y mejor cada día.

RELACION DE PRESIDENTES DE LA CCTM
1935 – 1989

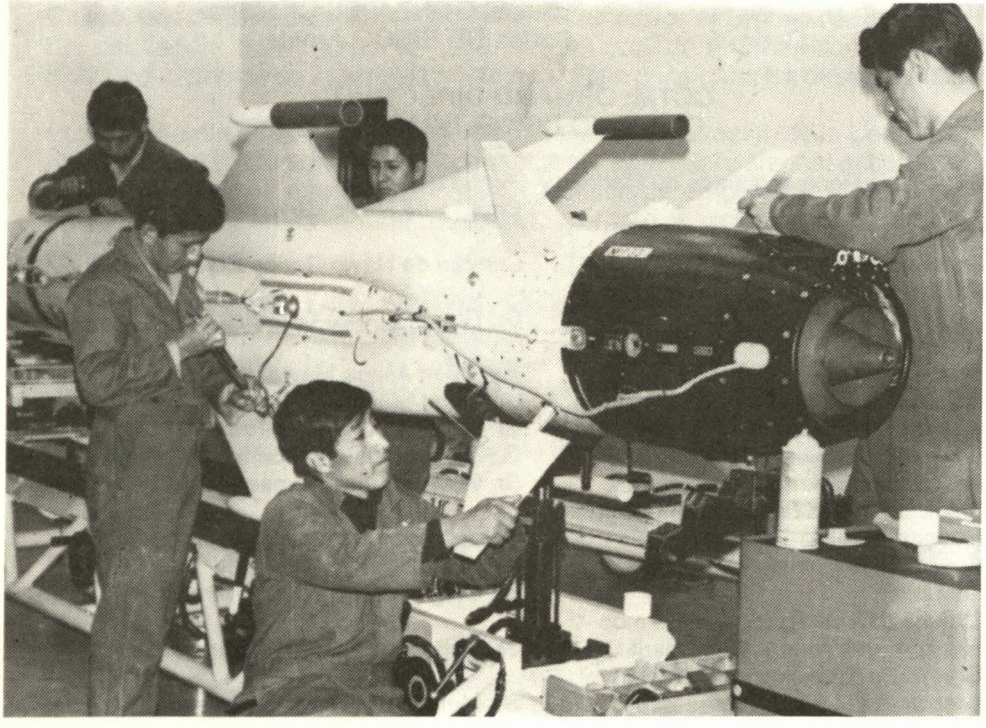
1935	Don	E. Marisca
1936 – 1938	C. de F.	Fidel A. Escuza
1939 – 1940	C. de N.	Juan a. Salaverry
1941 – 1942	C. de N.	Víctor V. Valdivieso
1943 – 1955	C. de N.	Manuel V. Galdo
1956 – 1957	C. de N.	Alberto ZAPATERO Fernández
1958	C. de N.	Alejandro MARTINEZ Claussen
1959 – 1962	Contralmirante	Pedro GALVEZ Velarde
1963	Contralmirante	Jorge BARRETO Alván
1964	Contralmirante	alfonso PAREJA Marmanillo
1965	Contralmirante (r)	Augusto García ZAPATERO Guriérrez
1966 – 1967	C. de N.	Gerardo ROSSEL Bueno
1968 – 1969	C. de N.	Augusto GALVEZ Velarde
1970 – 1971	C. de N.	Alejandro PEREZ Ruiz
1972 – 1973	C. de N.	Jorge DEL AGUILA Alcorta
1974 – 1975	C. de N.	Augusto FERNANDEZ Hidalgo
1976 – 1978	C. de N.	Jaime NAVACH Nápoli
1979	C. de N.	Gonzalo GAMBIRAZIO Martini
1980	C. de N.	Luis MURGUIA Benvenutto
1981	C. de N.	Juan CASTILLA Meza
1982	C. de N.	Pablo CAMOGLIANO Larraín
1983 – 1984	C. de N.	Armando PEREIRA Rios
1985 – 1987	C. de N.	Javier DURAND Gómez
1988	C. de N.	Manuel GONZALES Chocano
1989	C. de N.	Carlos DE RISCO Arriete

CCTM: ORGANO DIRECTIVO
CONSEJO DE DELEGADOS

Delegados Representantes de Marina de Guerra del Perú:

Presidente	: Capitán de Navío Carlos del Risco Arriete
Dirección Gral. de Capitanías y Guardacostas	: Capitán de Navío Carlos Cobos Vargas
Ministerio de Trabajo y Promoción Social	: Dr. Rubén Sueldo Guevara
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	: Ing. Juan Aliaga Mayta
Empresa Nacional de Puertos	: Sr. Jorge Manchego Rendón
Cámara de Comercio del Callao	: Sr. José Félix Yenque Tume
Asociación Marítima del Perú	: C.P.C. Carlomagno Lombardi Loredo
Asociación de Armadores del Perú	: Sr. Perey Hartley Román
Sindicato de Estibadores del Cabotaje Mayor del Callao	: Sr. Leonidas Murgueytio Vílchez
Sociedad de Empleados Trabajadores del Callao	: Sr. Sergio Valdivia Ayala
Gremio de Trabajadores Marítimos y Fluviales del Norte y Nor-Oriente	: Sr. Carlos Brenneisen Castresana
Gremio de Trabajadores Marítimos y Lacustres del Sur y Sur-Oriente	: Sr. Marcos Sialer Ponce de León.





Hacia una mayor especialización de nuestra Marina

Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Guitiérrez

Aunque una empresa es una sociedad comercial o industrial no creo que esté yo descaminado al afirmar que una gran organización como nuestra Marina de Guerra, que es una entidad de servicio en pro de la seguridad y del desarrollo marítimos nacional, posee los perfiles que corresponde a una empresa. A diferencia que una empresa supone una organización para un fin económico, esto es, una organización de determinados medios humanos, materiales, financieros, para satisfacer las necesidades o los deseos de los miembros de la sociedad consumidora, la Marina de Guerra moviliza esos mismos instrumentos para cumplir sus objetivos netamente señalados para cautelar nuestro patrimonio patrio. Y, tal como sucede con la empresa, nuestra institución naval militar tiene que crecer y prosperar en un contexto que le sea favorable, y que es complejo, pues engloba a todo un contenido social, político de "P" mayúscula, histórico, etc.,basado, por una parte,en unas estructuras que responden a una legislación nacional y, por otra, en coyunturas a menudo imprevisibles de acontecimientos más o menos fortuitos. De ahí que la Marina, tal como una empresa, no debe cesar de evolucionar, unas veces precediendo y otras siguiendo el desarrollo de una serie de acontecimientos internos y externos a la vida nacional.

Según esto, es fácil colegir que, permanentemente, la Marina debe responder a un modelo de institución muy flexible, muy eficiente y muy económico. Y, en este sentido, es que pretendo sugerir algunas reflexiones en uno de los campos de actividad de una empresa o de una entidad de la magnitud y de la gran importancia que tiene nuestra Armada Nacional: su administración de personal.

Primeramente quiero señalar que no es indispensable pertenecer, o haber pertenecido a nuestra Marina de Guerra, para señalar inquietudes relativas a este tema de nuestra administración de personal naval militar. Tampoco tengo muchas dudas de que esas mismas inquietudes sean extensibles a todas las Fuerzas Armadas. Pero, si así fuese, pues estoy en disposición de afirmar que a lo largo de los treinta años que tuve el honor de servir en la Marina he observado siempre algunos aspectos que merecen señalarse para mejorar esa importante técnica.

Me inicié en la Armada desde los catorce años de edad, y aproximadamente tenía esa misma cantidad de años la creación del Cuerpo Unido de la Armada. He asistido a la formación del Comando Especialista y del Cuerpo Auxiliar de Oficiales Administradores. Ya desde mi condición de retirado me he mantenido informado sobre otras vertebraciones en el Cuerpo General de la Armada, como puede serlo el Servicio de Guardacostas, importantísima especialidad que debería merecer una consideración muy señalada por tratarse de una hermosa y utilísima actividad de policía naval asentada más en el marco de soporte al desarrollo de nuestros intereses marítimos, aunque lógicamente actuante en operaciones de apoyo a la seguridad nacional, muy especialmente en lo relativo a la inviolabilidad de nuestra soberanía y jurisdicción de nuestro patrimonio marítimo, y acúatico en general.

Si bien la formación de la oficialidad naval ha desarrollado ciertas calificaciones para el mejor servicio de sus diferentes armas y de sus respectivos sistemas, se da el hecho que el miembro de la Armada que cultiva cada una de ellas sirviendo en las organizaciones operativas y administrativas por un lapso más o menos limitado, concluye por ingresar a la gran corriente de la oficialidad que se ve necesitada de exhibir requisitos de embarque y comando a flote, según el reglamento para ascenso, que son los principales factores ahora para alcanzar más rápidamente el grado inmediato superior. Es así como, en mi opinión, se rompe un principio natural que, por ser justamente eso, natural, impide que un individuo, sirva con amplia permanencia en una actividad bien definida y que no obligatoriamente tenga que orientarlo tan rígidamente al comando a flote.

Yo afirmo que el pensamiento que "las naves y sus componentes logísticos son la razón de la armada" en vez del que ahora impera en el sentido de que "los buques son la razón de la Marina", es más adecuado. Y no es que quiero decir que las organizaciones administrativas basadas en tierra sean un "apéndice" de las flotas, sino que constituyen sus vitales complementos. O es que acaso, en el organismo humano, el hígado es menos importante que el corazón o los pulmones que el cerebro?. No es que acaso la Marina es un sistema de órganos como lo es el cuerpo humano?. Toda esta relación de organismos responden a un encadenamiento lógico y

coherente y alguien podría señalar, en una cadena, cuál es el eslabón menos importante si lo interesante es que ninguno falle para que la cadena continúe denominándose tal?. Sin embargo, deseo aclarar que no hay dudas de que la mayoría de la oficialidad debe ser orientada al comando a flote; lo que digo es que hay que administrar mejor al resto.

Si este punto de vista se acepta estaríamos entonces en condiciones de admitir que la Armada necesita realizar otras vertebraciones en las diferentes actividades de su oficialidad para conferirles más tiempo durante su carrera profesional sirviendo en los puestos inherentes a cada una de esas actividades específicas. Citaré algunas a modo de ejemplo.

Comenzaré refiriéndome a los oficiales del Servicio de Guardacostas. Lo primero que estimo que hay que hacer es consolidar muy rápidamente una mejor formación profesional desde las aulas de la Escuela Naval del Perú diseñando el curriculum con la mayor aproximación al de la Escuela de Administración Marítima de la Organización Marítima Internacional, en Malmo, Suecia, centro académico en el cual la Marina de Guerra del Perú ha preparado ya cerca a una decena de oficiales guardacostas en administración marítima. Esto requiere un excelente profesorado civil y naval del que el Perú en alguna forma dispone pero que emplea escasamente. Para ello, lo primero que propongo es que, conformadas las listas por orden de mérito de los postulantes que se presentan cada año a la ENP estos elijan, en ese mismo orden, si desean seguir la carrera de oficial de comando general o de servicio de guardacostas y nó, como ahora se hace, con un sistema que crea una situación automática de disminución, de desventaja, al señalarse los últimos puestos de mérito para quienes deseen ese servicio tan importante para el mejor desarrollo de nuestra Armada. Formado ese tipo de oficial estimo que debería ser destinado inicialmente en periodos de larga duración a flote en unidades patrulleras para ser designados después con exclusividad, como Capitanes de Puerto, miembros de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, etc.. Todo esto, desde luego, en forma paulatina con el avance de la sólida preparación profesional, no solo en las aulas de nuestra alma mater sino de los cursos de post-grado a los que debe sometérseles. Considero indispensable establecer claramente que las formaciones profesionales del oficial de comando general, del servicio de guardacostas y del oficial de la Marina Mercante que se prepara en la Escuela "Almirante Grau" son distintas, aunque complementarias. Algo así como sembrar tres plantas parecidas pero en una misma maceta que, para este ejemplo, sería el mar el lugar común pero que en realidad los tres son distintos. El día que nuestra institución naval comprenda cabalmente que, a la mejor formación profesional que históricamente le ha conferido al oficial naval, debe agregarle el estímulo para el de un eficiente oficial para la marina mercante y así mismo para el servicio de guardacostas habrá

construido ese excelente trípode que requiere toda nación de un brillante futuro marítimo, como lo es el Perú.

Siguiendo la lógica que propongo para el oficial guardacosta, otro tipo de oficial que debe distinguirse en este análisis opino que sería el de Inteligencia, el de Estado Mayor, el eminentemente analista. Y, por último, aquel que se distingue por sus calidades pedagógicas y que convendría ser destinado fundamentalmente a los centros de instrucción de los diferentes niveles. ¿Acaso, por ejemplo, no es más rentable disponer tareas de inteligencia, de Estado Mayor, de pedagogía, con cerebros que laboren en amplios lapsos de perfeccionamiento en vez de que tales organizaciones estén expuestas a dar esos buenos resultados a base de esporádicos y cortos periodos a cargo de eventuales desempeños de oficiales de diferentes habilidades y que son cambiados de colocación después de un corto periodo de servicio allí? ¿Debe progresar una oficina a saltos cortos que siempre son intermitentes o es mejor ponerlas en manos de quienes al conferirle continuidad terminarán por exhibir un mejor resultado final?.

Estimo que no será difícil de aceptar, por parte de la Superioridad Naval, que la dedicación relativamente exclusiva de estas agrupaciones de oficiales para estos, y quizás otras más actividades específicas significará, entre otras ventajas, que en aquellos centros de actividad irán formándose paulatinamente aquello que, en mi opinión, tanta falta le hace a nuestra Marina de Guerra: la formación de bibliotecas especializadas con centros de cómputo para ingresar a los sistemas de bancos de datos, inclusive con el uso de satélites en lo internacional y de otros sistemas más simples siquiera con las entidades públicas y privadas afines a esas actividades en el ámbito nacional.

¿Qué ventajas más visibles habrían de lograrse con estas vertebraciones en el Cuerpo General de la Armada?. Supongo que las siguientes:

a.- Un mejor equilibrio en la administración de los recursos humanos al ser mejor distribuidos para servicios más o menos permanentes tanto a flote como en las organizaciones de apoyo logístico en tierra.

b.- Una mejor distinción entre miembros de la Armada para tareas pedagógicas, de inteligencia, de policía marítima y aquellas esencialmente operativas.

c.- Un mejor empleo de los oficiales operativos que no tendrían que competir por comandos de naves con un gran número de colegas que no resultan ser tan adecuados para servicios en la mar y sí en tareas logísticas, pedagógicas, etc. en tierra. Obtendríamos así, por ejemplo, oficiales y jefes que servirán por varios años ininterrumpidos en la mar

y en tierra aprovechando mucho mejor sus experiencias en vez de limitarlos en forma intermitente y no coherentemente en actividades bastante distintas y que no se llegan a dominar en las formas que serían deseables.

d. Se lograría una mejor ley de ascensos pues no solo se concedería mérito equitativo a quienes sirven a flote o en tierra sino que se evitaría lo que hoy, por ejemplo, sucede con los oficiales y jefes de comando especialista que, por el hecho de pertenecer a distinto escalafón a pesar de provenir, con la misma formación profesional desde nuestra alma mater, están limitados para alcanzar el grado máximo vigente en nuestra Armada, o sea, el de Vicealmirante.

En lo que a mí respecta hace mucho tiempo que vengo haciéndome una serie de preguntas sobre qué grado de pérdida de eficiencia vienen sufriendo nuestras Fuerzas Armadas mientras que perfeccionan sus sistemas de administración de personal. Me permito exhibir algunas de ellas. Allá van:

a.- ¿Por qué no hemos logrado producir oficiales guardacostas del nivel profesional que necesita nuestra Armada?

b.- ¿Por qué no existen todavía estímulos para ser oficial especialista?.

c.- ¿Por qué no conseguimos todavía que las plantas de los instructores de los centros académicos tengan la estabilidad que dichas entidades requieren para dar un mejor nivel del egresado?.

d.- ¿Si, similarmente, ocurriese la estabilidad necesaria en sus puestos correspondientes para oficiales de inteligencia y estado mayor esto no hubiese sido uno de los factores más importantes para, por ejemplo, vencer mucho más rápido la subversión o haber alcanzado mejores niveles de entrenamiento y de operatividad en la mar?

Concluyo este artículo expresando que, dentro del panorama en el que estoy moviendo mis presentes propuestas considero fundamental que, partiendo de la misma Comandancia General de la Marina y siguiendo con todas, o casi todas las Direcciones Generales, es indispensable designar equipos de asesores, no necesariamente rentados, que auxilien a las organizaciones particularmente administrativas de la Armada en pos de una mejor administración, no solamente ya de sus recursos humanos sino también de sus recursos materiales y económicos. En tal sentido, es fácil colegir, la gran importancia de estos grupos de asesoramiento tendrían, por ejemplo, en los siguientes casos:

a.- Un grupo de pedagogos, catedráticos, profesionales en administración de personal, etc. auxiliando al Director General de Personal.

b.- Un equipo de navieros, técnicos en administración portuaria, empresarios pesqueros, historiadores marítimos, comercio exterior, etc., asesorando al Director General de Intereses Marítimos.

c.- Un comité asesor de industriales, comerciantes, economistas, importadores, exportadores, etc. aconsejando al Director General de Economía.

d.- Equipos de asesoramiento idóneos, surgidos de universidades, politicólogos, economistas, historiadores, sociólogos, etc. que auxilien a los directores de la Escuela Naval del Perú, Escuela superior de Guerra Naval, CITEN, etc.. La Dirección de Bienestar me parece indudable que requiere ser asesorada, por algunos de los especialistas anteriormente indicados además del consejo eclesiástico que es fundamental para este tipo de servicio.

Pero no se trata solo de utilizar a estos equipos de asesores sino de mantenerlos permanentemente vinculados con la Marina de Guerra principalemente mediante un medio de comunicación que considero indispensable: nuestra Revista de Marina. ¿Por qué?. Porque, hoy por hoy, esa revista no trasciende al medio civil, tal como el universitario, periodístico, al ámbito de las instituciones intermedias, a las altas esferas de los Poderes del Estado, etc., máxime cuando ni siquiera este órgano único de la institución naval no llega ni siquiera, o si llega lo hace en forma muy limitada, a la oficialidad en retiro que deberían frecuentarlo, pués, estos, siguen perteneciendo a la Armada ya que la situación de retiro es una situación militar y deben estar informados sobre las ocurrencias de su institución de origen.

Estación Aeronaval de Whiting Field

Capitán de Corbeta Jorge Pinillos Ruiz de Somocurcio

La Estación Aeronaval de Whiting Field, es considerada como la "Columna Vertebral" del Programa de Aviación de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica. Se encuentra situada en la costa nor-oeste del Estado de Florida, ocho millas al norte de la ciudad de Milton. Su extensión es de 3,973, acres, más 15 Aeropuertos externos a la Estación, los cuales son usados diariamente para la instrucción. Alberga 2,500 miembros militares, 400 empleados civiles de Marina, y 700 trabajadores contratados. Su misión actual es la de entrenar alumnos Aviadores Navales, en las fases primaria e intermedia, para avión, y básica y avanzada para helicópteros.

La Estación Aeronaval de Whiting Field fue comisionada como Estación Aérea Auxiliar en el mes de julio de 1943, recibió su nombre en honor al héroe naval capitán Kenneth Whiting, desde entonces, y a través de su historia, sirvió como Campo de Concentración para prisioneros alemanes, fue el hogar del famoso grupo acrobático "Los Blue Angels", y el hogar del primer Escuadrón de Entrenamiento para Jets de la Marina Norteamericana.

Durante la Segunda Guerra Mundial, su misión fue la de entrenar Pilotos para la Flota, y aún hoy en día lo sigue haciendo.

El grupo acrobático de "Los Blue Angels" fue estacionado en Whiting Field durante el año de 1949, y fue desarticulado e integrado a la Flota Naval, a consecuencia de la guerra de Korea en el año de 1950.

En el año de 1955, se empezó a dar instrucción en el Avión Beechcraft T-34B "Mentor", y en el año de 1956, fue cambiado a Whiting Field el programa

de instrucción de Instrumentos y Táctica, realizados en el Avión T-28 "Trojan", en el año de 1959, se traslada a Whiting Field por un breve tiempo, el Escuadrón de Instrucción de Multimotores.

En el año de 1972, como resultado de una reorganización mayor en los Programas de Entrenamiento, se crea en Whiting Field el **Ala Aérea Cinco**, el cual alberga en la actualidad a tres Escuadrones de Ala Fija (VT-2, **VT-3**, VT-6), y dos Escuadrones de Helicópteros (HT-8, HT-18).

En el año de 1977, Whiting Field integra el Avión T-34C "Turbo Mentor", y en 1983, pasa al retiro el Avión T-28 "Trojan"

El Programa de Entrenamiento de Vuelo ha sido confeccionado en base al criterio de que por cada hora de vuelo, habrán dos horas de entrenamiento en tierra, prácticas en los Simuladores de Vuelo, más las horas de estudio necesarias que demande la preparación del período de vuelo.

La Escuela de Tierra está dividida en Cursos Académicos, estudios individuales, y prácticas en Simuladores de Vuelo de alta fidelidad. Los Cursos Académicos comprenden Ingeniería, Aerodinámica, Reglas de Vuelo, Meteorología, Instrumentos, de Navegación y Comunicaciones.

El Programa de Vuelos comprende las fases de Familiarización, Instrumentos Básicos, Precisión y Acrobacia, Radio Instrumentos, Formación, y Navegación. Las fases de Instrumentos Básicos y Radio Instrumentos son llevadas inicialmente en Simuladores de Vuelo de alta fidelidad, los cuales permiten desarrollar las habilidades del alumno, a un costo mucho menor.

Al término del Programa de Entrenamiento en T-34C, los alumnos son seleccionados para continuar su carrera en Multi Motores, Jets, o Helicópteros. Los seleccionados para Multi Motores, continuarán su entrenamiento en la Estación Aeronaval de Corpus Christi (Texas), los seleccionados para jets, lo harán en las Estaciones Aeronavales de Meridian (Mississippi), Kingsville, Beeville (Texas), y los seleccionados para helicópteros en South Field (Whiting).

El entrenamiento para helicópteros es efectuado en el TH-57B/C" sea Ranger", mientras que el Básico y Avanzado en Jets, es efectuado en la Base de Pensacola, en los Aviones T-2 "Buckeye", y en el TA-4 "Sky Hawk".

La Estación Aeronaval de Whiting Field cuenta también con la Unidad de Entrenamiento de Instructores, su misión es la de calificar como Instructores a los nuevos pilotos destinados para ello. El Curso de Instructores tiene una duración de aproximadamente tres meses, durante los cuales los Instructores bajo entrenamiento, reciben cursos de Sist emas, Psicología del

Alumno, Psicología del Instructor, Psicología del Alumno Extranjero, Estandarización de Técnicas de Instrucción en Vuelo, Emergencias, y Radio Instrumentos, al término de los cuales son asignados a sus respectivos Escuadrones.

La Estación Aeronaval de Whiting Field efectúa diariamente 500 Vuelos de Instrucción, totalizando un promedio de 1,000 horas de Vuelo. Anualmente, son graduados 1,000 alumnos como Aviadores Navales.

La Marina de Guerra del Perú, desde el año de 1980, ha venido manteniendo un Oficial Aviador Naval, como *Piloto Instructor* en intercambio, en el Escuadrón de Instrucción VT-3, ubicado en la Estación Aeronaval de Whiting Field, lo cual resulta ser un hecho completamente singular, debido a que los únicos Oficiales extranjeros, son los alumnos, pertenecientes a las Marinas de España, Italia, Noruega, y Arabia Saudita, mientras que la totalidad de los Instructores, 350, son norteamericanos, con los cuales, el Piloto Instructor de la Marina de Guerra del Perú, comparte la responsabilidad diaria de formar alumnos pilotos, extranjeros y norteamericanos.

Ha sido para mí un orgullo, escuchar a los instructores de "Hoy", elogiar a sus Instructores Peruanos de "Ayer", refiriéndose especialmente a su profesionalismo y dedicación en la tarea asignada, y cumplida. Es pues mi intención resaltar el excelente trabajo desempeñado por los señores Oficiales que me precedieron: Capitán de Navío Jorge Morante Bardelli, Capitán de Fragata Eliseo Salcedo Mitrani, Capitán de Fragata Gino Defilippi Brignetti, y Capitán de' Fragata Lizardo Edery De las Casas.



DAVID C. ALVAREZ CAÑOLA S.C.

IMPORTACIONES

REPINSA

BRIDAS Galvanizadas – Fierro – Acero – Anillo Cuello – Rosca – CONEXIONES Galvanizadas – Fierro – Acero – MANOMETROS – Aceite – Aire – Vapor – MACHOS Y VALVULAS DE BOLA PVC – Bronce – Fierro – Acero – VALVULAS – GLOBO – COMPUERTA (Bronce – Fierro – Acero e inoxidables) NIPLES Galvanizados – Fierro – SCH 40 y 80 – TUBERIAS GALVANIZADAS – Fierro – SCH 40 y 80 – TUBOS PLASTICOS Y CONEXIONES.

Al servicio de la Industria

Válvulas – Tubería y Conexiones para Agua y Vapor.

OMEGA Nº 233 – CALLAO – TELEFONO 51-1265

(Av. Colonial Cuadra 38 - Parque Internacional para la Industria y el Comercio)

El "pero" en el diálogo

Capitan de Fragata Hugo Ramírez Brain

Dedicatoria

Estas brevísimas líneas están dedicadas a aquellos que mediante el empleo de la palabra "pero" ponen la nota de desánimo y pesimismo en un diálogo sin darse cuenta. No dudamos sin embargo, que estas líneas serán acogidas con el mismo buen humor y positivismo con que han sido escritas.

Advertencia

Cualquier parecido con situaciones o diálogos de la vida cotidiana en que hayan tomado parte distinguidos miembros de la Institución Naval es fruto de la casualidad. Sin embargo, es conveniente recalcar que el mal bajo estudio es tan común que no será raro que todos y cada uno de nosotros nos sintamos un poco más o un poco menos involucrados.

Preguntémonos

¿Se ha percatado usted la cantidad de veces que pronuncia cada día la palabra "pero" cuando dialoga?

Se ha dado cuenta por casualidad que casi siempre que la emplea lo hace para hacer ver los defectos de algo, o alguien de quien en esos momentos se comentaba favorablemente?

Estamos seguros que la mayoría de lectores responderá negativamente a estas preguntas, y es que no cabe duda de que la costumbre de usar el "pero" en el diálogo se ha vuelto tan inadvertida como nociva.

EJEMPLOS

Algunos de los diálogos (muy abreviados por supuesto, en beneficio del "lector de artículos breves") que fueron grabados (mentalmente nomás, en verdad), y que pensamos pueden ayudar a una rápida comprensión y ubicación del problema, son los siguientes:

Diálogo Nº 1

1er. interlocutor: "El comandante fulano es bien comprensivo con su personal" (hincha del ex-Nº 1 trata de revelar algunas de las virtudes del destacado jefe).

2do interlocutor: "Si pero... (larga pausa mientras piensa qué defecto achacarle al apreciado jefe en inminente proceso de cuestionamiento)... es bien especial ese Señor" (sentencia poco comprometedora que sin embargo deja bien sentada la posición crítica del que habla).

Diálogo Nº 2

1er. interlocutor: "Excelente la campaña de la Canasta Familiar (opinión dada a conocer con cierta convicción que evidenciaba las limitaciones económicas del que hablaba).

2do interlocutor: "Pero me parece mal que nos obliguen a comprar dos kilos de lentejas" ("Criticón experimentado" que sabe al detalle qué defecto atribuir a algunos asuntos de constante preocupación institucional).

Diálogo Nº 3

(08:30 horas)

1er. interlocutor: "¡Qué bueno que tengamos horario de verano; así podré ir de vez en cuando a la playa!" (sin especificar con quién, ni a qué playa, ni a qué hora, lo que denota prudencia).

2do interlocutor: "Si pero de esa manera el país nunca saldrá adelante" (con lo que en principio el que habla evidencia un elevado sentido de responsabilidad y honda preocupación).

(11:30 horas)

1er interlocutor: "El jefe ha ordenado reunión de trabajo a las 14:30 horas. ¿No te parece que se ha puesto las pilas?" (sustentando el comentario previo de su colega respecto de la imperiosa necesidad de trabajar por la Patria cada día,hasta desfallecer).

2do interlocutor: "Claro, pero no tiene derecho a disponer abusivamente de nuestras horas de franco" (con lo cual el que habla demuestra que es un "criticón recalcitrante" que se encontraba en estado de latencia).

Concluyendo

Me atrevería a aposter que la mayoría de nosotros ha sostenido algún diálogo similar a los presentados, en calidad de primero ó segundo interlocutor.

Pienso también que la mayoría de nosotros coincidiría en que inadvertidamente se estaría de esta manera alentando el desánimo y el pesimismo. Y es que encontrarle un "pero" a todo es una de las actitudes más negativas y socialmente menos criticadas.

Aunque mal haríamos en conformarnos con plantear un problema, podría más bien tratar de sugerir algunas medidas correctivas.

Propuesta

Tengo la certeza que la adopción de las siguientes acciones lo harán sentirse mejor, y contribuirán a aliviar la carga de desánimo y pesimismo que lo han venido arrastrando comprensiblemente:

1º No mencione la palabra "pero" durante los próximos (...) días.
(limite usted mismo su prueba a un estándar lograble).

2º Cuando sea necesario incluir un "pero" en una oración en vías de ser irreversiblemente expresada, trate de hacerlo de la siguiente manera:

- Tienes razón; sin embargo creo apropiado hacer notar que...
(observación en sentido opuesto, pero con suavidad).
- Correcto; y creo que se puede además mencionar que...
(observación que puede aportar un punto de vista contrario, pero hecha en términos positivos y elegantes).
- Opino diferente. Tal vez sería mejor...
(observación claramente contraria, pero sincera, educada y muy distante de la indefinida sentencia "si, pero...").

3º Si alguna persona de su confianza menciona la fatídica palabra "pero" al diálogar en un grupo en que usted se encuentra, hágale ver su eror en la forma más delicada posible.

4º Trate de ponerse de acuerdo con un grupo de amigos o colegas, e impónganse una "multa" cada vez que alguien es sorprendido mencionando la palabra "pero". Sugerencia: Establecer un "Fondo Renovable de Cigarrillos", que se incrementará gracias a los usuarios del "pero" en provecho de los viciosos del tabaco. Nota.- Esta sugerencia puede ser eficazmente combatida por algunos de los que no fuman.

5º Fotocopie estas líneas (editadas especialmente para que usted las pueda fotocopiar en una sola página) y colóquelas en algún lugar por donde pase cuando menos una vez por semana.

6º ¡Piense y actúe en positivo!


126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú

LIBROS Y REVISTAS

Sección bibliográfica

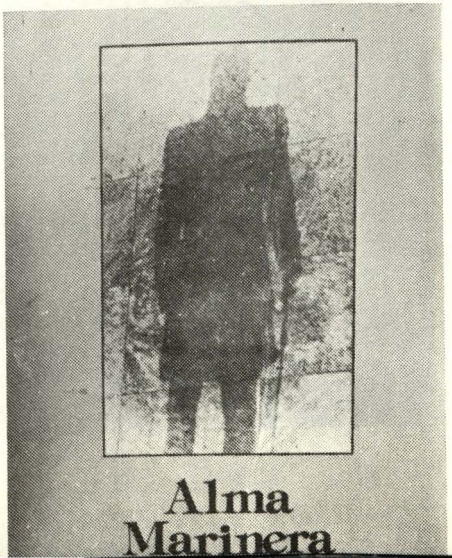
Alma Marinera

Dirección de Información de la Marina, 1989.

Finalizando este año de positivas realizaciones editoriales, la Dirección de Información de la Marina ha distribuido las novedosas Agendas Navales (para dama y caballero), útiles almanaques El Grumete y el impecable libro Alma Marinera, faltando únicamente la agenda escolar Prisma, que será distribuida al inicio de la temporada escolar, en los liceos navales.

Alma Marinera es un valioso testimonio fotográfico que expresa desde su título la trascendencia de su florecimiento. Fotografías instantáneas que muestran a los hombres y mujeres con alma marinera en el escenario de su quehacer cotidiano, documentos palpitantes de "vidas enteras insumidas en este trajinar patriótico llamado Marina de Guerra del Perú".

Billy Hare, Eugenio Vilchérrez y Jesús Torres, cámara en mano, han captado las imágenes circunstanciales, aquellas que entrañan la vida en su más valiosa significación; así se hacen permanentes y fecundas pues integran una sola imagen clara y patriótica de mensaje y de historia, para trascender a las nuevas hornadas que bullentes enhebran su futuro en los liceos navales, y, a aquellos jóvenes que sienten dentro de si el palpitar de su vocación marinera.



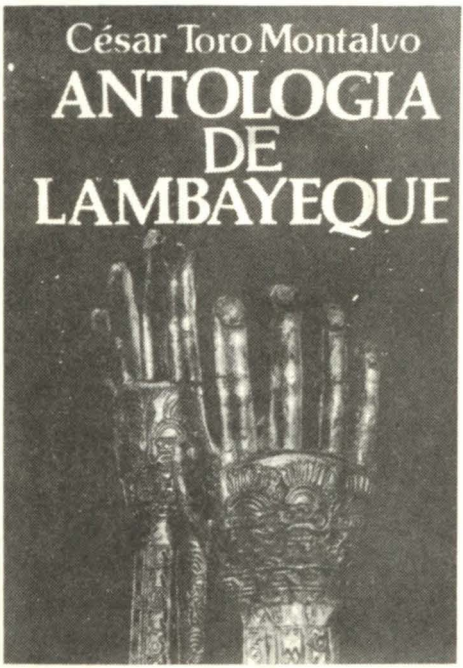
Antología de Lambayeque

César Toro Montalvo, 1989

El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC) en la continuidad de su admirable labor de apoyo editorial, ha hecho posible que el prestigioso escritor César Toro Montalvo (Lambayeque 1947), plasmara un valioso homenaje al departamento de Lambayeque, estructurando en 760 páginas una valiosa compilación que trata del rostro y las palpitaciones de este importante departamento norteño.

Antología de Lambayeque se vertebra a través de interesantes capítulos como: Lambayeque según los cronistas; Historia pre-inca, inca e independencia. Documentos para la historia. Lenguas yunga y mochica. Héroes y mártires. Personalidades. Arqueología. Flora, fauna y tecnología. Cultura. Mitos y leyendas. Que llegan a nosotros en la palabra viva de los escritores de ayer, hoy y siempre de la valía de Aurelio Miro Quesada, Juan y José Mejía Baca; Walter Alva, Mario Florián, entre otros.

En este singular y trascendente libro de César Toro Montalvo, destacamos el capítulo de Mitos y Leyendas como los referidos a la Capullana de Lambayeque, al Rey del Mar; y, evidentemente el mito Naylamp descrito por Miguel Cabello de Balboa que da cuenta de la llegada a la parte más septentrional del Perú de una flota de balsas comandada por un hombre de mucho valor llamado Naylamp desembarcando en las bocas del río Faquisllanga. (Carlos Zúñiga Segura).



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

