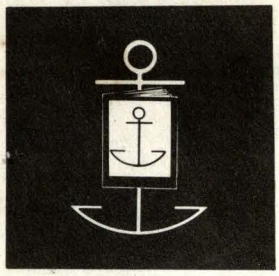



MARINA DE GUERRA DEL PERU



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 Luis Mellet Castillo. SUB–DIRECTOR: Capitán de Fragata César Iglesias Caminatti. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2 Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D. T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra

Revista de Marina

Año 83 – No 1
Enero – Febrero 1990

ISSN 1012 – 8247

Contenido

Editorial 5

Tendiendo puentes
Ricardo Blume 7

La problemática del narcotráfico y las relaciones Internacionales
José A. Villena A. 21

Exposición del Dr. Luis Alva Castro ante el
Curso de Defensa Nacional en el CAEM 31

Exposición del Ing. Alberto Fujimori Fujimori
ante el Curso de Defensa Nacional en el CAEM 61

Exposición del Dr. Mario Vargas Llosa, ante el
Curso de Defensa Nacional en el CAEM 75

El Líder en la Organización
Tte. 1ro. Lucio Lescano Duncan 89

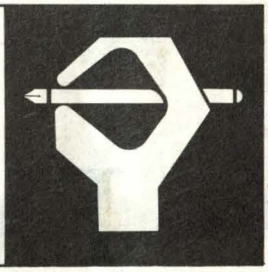
De cómo se inició el primer Hospital Naval
Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros 95

Por los Canales Australes en el BAP. "Independencia"
Jesús Torres Chavera 109

¿Tiene Ud. un problema?
Capitán de Fragata Hugo Ramírez Brain 115

Viaje de Instrucción 1990
Carlos Zúñiga Segura 123

EDITORIAL



Con el esfuerzo de todos: Proa al futuro

Este es el primer número de la Revista de Marina de la última década del presente siglo. Significativa ocasión.

Es el último tramo que falta para cruzar ese misterioso umbral del siglo XXI. La historia no espera y el tiempo tampoco. Es preciso, pues, redoblar esfuerzos para salir adelante. Que las crisis no nos arredren ni nos detengan en los que debe ser una vertiginosa marcha hacia el futuro. Las tormentas hacen que los árboles tengan raíces más profundas.

La Marina de Guerra tiene un papel protagónico en esta tarea de reflotar al país. Nos atreveríamos a decir que pocas Instituciones como la nuestra tienen la preparación profesional y la reserva moral necesarias para iniciar, de una vez por todas, el despegue hacia el desarrollo.

Seria es, pues, la responsabilidad que tenemos todos los herederos de Grau ante la sociedad democrática en la que, por fortuna, vivimos y que espera todo de nosotros.

Decía Platón que la belleza, al igual que el conocimiento, es una fuerza. Como tal, las virtudes como la laboriosidad, la generosidad, la tolerancia, la solidaridad, etc., debían ser entregadas a los espíritus creadores si es que se quería transformar positivamente al mundo.

La Revista de Marina, fiel a su tradición octogenaria, hace un fervoroso llamado a todos los integrantes de la institución naval para que se sumen con entusiasmo y mística a esta tarea de difundir los valores y creencias que nos legaron antepasados tan notables como Grau, Bolognesi, Cáceres, Sánchez Carrión, Unánue, Palma, Chocano, Vallejo, Gálvez, Porras Barrenechea y tantos otros que cimentaron nuestra tradición de pueblo generoso, patriota, abnegado y que se crece ante la adversidad.

Esta es la meta para la década que empieza. Manos a la obra.

EXPORTAR. DIGANOS QUE Y DEJELO EN NUESTRAS MANOS

Si usted ha pensado exportar
o importar, venga a BANDESCO.
Haga todas sus operaciones
con rapidez, asesorado por técnicos
que conocen el mercado,
con la precisión que usted requiere
en cada uno de sus trámites.

Contamos con las tarifas
más convenientes.
Disponemos de líneas para
cartas de crédito de importación
y exportación en Estados Unidos,
Europa y el resto del mundo.

EN BANDESCO SU EMPRESA ES EL GRAN CLIENTE

BANDESCO

ARTICULOS



Tendiendo puentes

Ricardo Blume

Soy un convencido de la necesidad que tenemos los peruanos de tender puentes cordiales de entendimiento entre la sociedad civil y las instituciones militares. Creo que es una forma sensata y práctica de comenzar a reflotar a la patria. Con mayor razón en momentos en que nos hallamos en la encrucijada que supone elegir un nuevo gobierno, mientras soportamos diez años de agresión interna al sistema democrático en que queremos vivir. Sistema que, por lo demás, se halla todavía entre nosotros más en el papel y en los buenos deseos que en la práctica cotidiana. Pero ...ése es otro cantar.

Para empezar a tender esos puentes cordiales –es decir, del corazón– parto de la idea simplona, pero a menudo olvidada, de que vestido de paisano o de uniforme, lo que hay debajo no es otra cosa que un ser humano. Esa persona humana a que se refiere el artículo primero de nuestra Constitución como el fin supremo del Estado. Es decir, un peruano, un paisano, un compatriota, que no es más ni es menos por llevar o no el uniforme.

Tampoco en este caso el hábito hace al monje. El atuendo no crea sino una apariencia exterior, debida simplemente a la profesión que se ejerce. No significa una diferencia substancial, sólo adjetiva. Lo que hay debajo de uno u otro hábito es un ser humano con toda su complejidad y sus contradicciones.

Si nos remontáramos al origen de las palabras veríamos cómo han ido variando los conceptos. Porque castrense, por ejemplo, viene de castro,

campamento o castillo. Y civil de "cívitas", ciudad. Hoy estamos todos juntos, conviviendo en la ciudad. Por lo tanto, la civilidad no es coto exclusivo de los civiles. Ni, como estamos viendo, la defensa nacional es sólo de militares. (Y cuando hablo de militares uso el término genérico, de milicias).

Resumo, con cualquier vestido o bajo cualquier vestido somos personas; por lo tanto humanos. Prójimos. Y además, peruanos, hijos de una misma tierra. Es decir, hermanos en una cierta forma general, como hijos de la misma Pachamama.

Sin embargo, en términos generales marchamos separados, nos miramos de soslayo, con mutuo recelo y mutua desconfianza. Quizá sean muchas las razones de esta actitud perjudicial y absurda, y todas procedan del pasado. Excesivo militarismo en nuestra historia republicana, muchas interrupciones del estado de derecho, etcétera.

Para muchos militares los civiles somos indisciplinados, poco patriotas y bastante caóticos en el manejo de la cosa pública. Para muchos civiles los hombres de la milicia son excesivamente rígidos, prepotentes y se consideran exclusivos depositarios del patriotismo.

Hay, pues, juicios y prejuicios de un lado y de otro. Situación que debemos superar. Y para eso tenemos que tender puentes de entendimiento cordial. Necesitamos conocernos. Y necesitamos, también, ponernos al día, modernizarnos y mirar hacia adelante. Porque los tiempos han cambiado, y más aceleradamente en el presente, como estamos viendo. Tanto las instituciones civiles como las militares tienen que adaptarse a los nuevos tiempos, a las nuevas formas. No perdiendo los principios. De ningún modo. Pero sí modificando las formas y los comportamientos, porque los objetivos son distintos y el enemigo es distinto. La mentalidad tiene que cambiar, adecuarse a la modernidad.

Dicen que a la oportunidad la pintan calva. Hay que agarrarla por los pocos pelos que le quedan; por un pelo si es preciso. Y creo que hoy en el Perú tenemos una oportunidad que no debemos dejar escapar. No hay mal que por bien no venga –decían nuestras viejas tías. Hoy tenemos ese mal en el país. Es el terrorismo, la subversión. Un enemigo común e interno. Tenemos que sacarle partido a esta situación inesperada y lamentable. Darle vuelta a la tortilla y sacar del mal el bien.

Porque aunque todavía no acabe de entenderlo la mayoría, hoy sabemos que el concepto de Defensa Nacional es asunto de todos, hombro a hombro civiles y militares. Más todavía: el militar es sólo un factor (actor) de esta defensa. La última instancia, el último remedio. Ni el primordial, ni el más importante ni el

más deseable: uno solo de los factores. Como un dedo de la mano firme y solidaria que debiera ser el Perú de todos los días o el puño sólido en que pueda convertirse, apretada, ante un enemigo común que nos agreda.

Pero volvamos con más precisión al tema de las relaciones cívico militares. Escribo como civil que soy en la Revista de la Marina de Guerra. He aquí mi experiencia vital en pocas palabras. El próximo 28 de julio cumpliremos diez años de vida democrática y constitucional. Por segunda vez en mi vida (tengo 56 años) asistiré al tránsito entre dos gobiernos constitucionales.

Por un lado, es una enorme satisfacción cívica. Por otro, una comprobación tremenda. En medio siglo, sólo dos gobiernos han podido cumplir su mandato constitucional de cinco años y entregar la posta a su sucesor legalmente elegido. ¿Cómo vamos a tener, pues, una democracia real y no simplemente declarativa? ¿Cómo vamos a tener usos y costumbres democráticos? ¿De qué experiencia conseguir esa continuidad de las instituciones, que es base de todo progreso y desarrollo?

Creo que es una culpa que debemos compartir por igual civiles y militares. Porque, salvo en el caso de ambiciones personales, me parece que las instituciones militares han intervenido en el manejo de la cosa pública por incapacidad, manifiesta o supuesta, de la sociedad civil para gobernar con cierto orden.

No justifico ningún golpe de estado. Ni caudillista ni institucional. Por eso aprecio profundamente el comportamiento de las fuerzas armadas en estos últimos diez años de democracia. La forma en que se han mantenido dentro del estricto marco institucional y profesional, sin arrogarse el derecho de interrumpir un régimen legalmente constituido, aun cuando éste haya podido cometer excesos o demostrar ineficiencia.

Por otro lado, y aunque saltan a la vista del menos perspicaz, los hombres de armas también podrían señalarnos a los civiles dónde están nuestros muchos yerros. Y ayudar a tender los puentes que propongo, empezando cada uno desde una orilla. Para mí, hay errores compartidos y prejuicios y recelos mutuos que debemos despejar para hacer más transitable el camino.

No creo que todo en nuestro pasado haya sido malo o bueno. Hay pruebas históricas tanto de lo uno como de l o otro, Pero pienso que es importante que hayamos pasado por todo lo que hemos pasado, que hayamos experimentado en cabeza y carne propias todo lo que hemos experimentado para, por fin, llegar a la conclusión tácita pero contundente de que el sistema democrático, aun no siendo perfecto, porque nada hecho por el hombre puede ser perfecto, es, sin embargo, el mejor. Y que así como es conveniente la división de pode-

res para que nadie se desmande, también es fundamental que los profesionales de la guerra se mantengan dentro de su campo estricto de funciones, como ordena la Constitución (lo que nos constituye como nación).

Pero, cuidado, esto no quiere decir que un peruano uniformado sea un ciudadano disminuido. De ningún modo. Mientras se halle en servicio activo ha de ceñirse a las normas y jerarquías. Pero no se nace militar, se hace uno militar. Como se hace médico o ingeniero. Y no se es militar toda la vida. Aunque se mantengan estrechos lazos sentimentales y personales con la Institución, se deja de serlo en la práctica al pasar al retiro. Que no significa retiro de la vida, naturalmente, sino simplemente de la actividad militar.

Quizás el quid de la cuestión estribe en el tipo de formación que recibe un miembro de las fuerzas armadas. La disciplina rígida, la obediencia a la orden sin dudas ni murmuraciones. Aspectos absolutamente indispensables en la profesión de las armas y absolutamente impensables en la vida civil. Esa disciplina moldea un carácter y supone una formalidad y una corrección.

Quizá sería interesante lograr una especie de vasos comunicantes, o simbiosis, "infiltrando" humanidades y arte en la educación militar, y "trasvasando" un poco de disciplina, formalidad y corrección a la sociedad civil. Llegaríamos así a un punto de encuentro, a una mejor educación cívica para todos los peruanos, a una convivencia más civilizada, a una urbanidad (hoy tan en retirada) más extendida y a mejor equilibrio entre estos seres humanos de hoy y de aquí, estos peruanos civiles o uniformados.

Pero aún hay más. Vivimos una especie de ola mundial hacia la democracia, la liberalización de los sistemas políticos y la modernización del Estado. Debe existir un lugar, un espacio fundamental para las Fuerzas Armadas en ese Estado contemporáneo. Quizá sólo se trate de flexibilizarlas de alguna manera para que se adapten mejor a esta nueva realidad y contribuyan más activamente a la modernización y al desarrollo.

No se me malinterprete. Sé que las Fuerzas Armadas se han ido flexibilizando y que desde hace mucho tiempo colaboran en el desarrollo del país espléndidamente. Lo que digo es que deben flexibilizarse aún más para que, sin perder sus objetivos primordiales, se adecúen más fácilmente a la al parecer indetenible y saludable ola de modernidad que estamos viviendo. El Estado en su conjunto y la sociedad civil van a tener que hacer otro tanto. Una suerte de reacomodo.

Creo, y ésta, como todo lo demás que vengo diciendo, es una impresión personal, que el Perú no aprovecha suficientemente el poder real de las Fuerzas Armadas en el desarrollo del país. Es una especie de "capacidad

instalada ociosa", porque el Estado no ha tomado conciencia suficiente de las potenciales posibilidades de colaboración al progreso que existen en las instituciones militares.

Hasta hoy se les quiere ceñir casi exclusivamente a la defensa del territorio nacional, sus mares y sus aires. Es decir, al empleo de las armas, ya sea para disuadir, ya sea para repeler. Al menos, esa es la impresión general. Y creo que eso tiene que cambiar, tenemos que cambiarlo. El nivel profesional, la capacidad técnica de las Fuerzas Armadas pueden utilizarse con éxito en muchos otros campos de la actividad nacional en tiempos de paz. En estudios de planificación y desarrollo, comunicaciones, investigación, educación, salud, etcétera. Casi no hay campo donde no tenga cabida.
Creo que debe ser tarea de civiles y militares, y más de quienes nos sentimos preocupados e interesados en estos temas, buscar los caminos, tender los puentes para salvar los abismos, cerrar las brechas y lograr un diálogo fluido y positivo entre la sociedad civil y las instituciones tutelares.

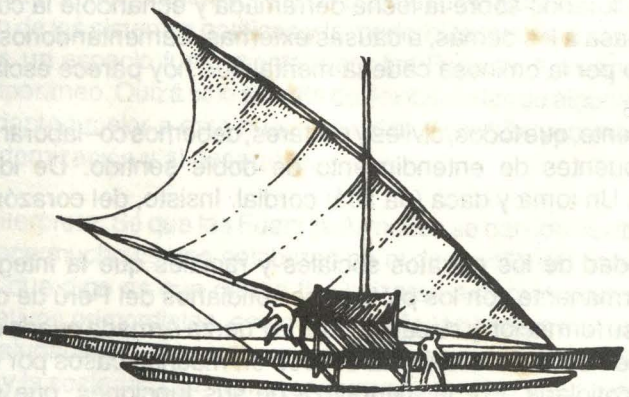
Un rol fundamental de éstas, que no quiero dejar de señalar, es su importancia como factor de estabilidad política. Mientras ante cada crisis los civiles oigan, como dicen "ruido de tanques", nunca vamos a lograr estabilidad política; base de una estabilidad económica y de una continuidad de las instituciones, sin la que no lograremos jamás salir del subdesarrollo, que es, dicho sea de paso, mucho más mental que material. Hay que apuntar, pues, a cambiar esa mentalidad. Es proceso largo. De educación. Pero si no lo empezamos hoy, si no damos los primeros pasos en esa dirección, mucho me temo que seguiremos llorando sobre la leche derramada y echándole la culpa de todo lo que nos pasa a los demás, a causas externas. Lamentándonos y gimiendo largo tiempo por la ominosa cadena mental que hoy parece esclavizarnos.

Creo, finalmente, que todos, civiles y militares, debemos co–laborar, co–operar, tendiendo puentes de entendimiento de doble sentido. De ida y vuelta. Recíprocos. Un toma y daca (da acá) cordial. Insisto, del corazón.

Por la variedad de los estratos sociales y raciales que la integran; por su contacto permanente con los problemas cotidianos del Perú de costa, sierra y selva; por su formación y su capacidad, la Fuerza Armada puede enseñarnos mucho sobre nuestra realidad. La conoce en muchos casos por experiencia empírica y cotidiana. Por la naturaleza de sus funciones, que se cumplen muchas veces en los lugares más apartados de nuestra geografía, un miembro de las Fuerzas Armadas –sino tiene únicamente como meta el campo militar; es decir, si ve las cosas con un panorama más amplio y un concepto más completo del servicio a la patria– un miembro de las Fuerzas Armadas, repito, puede ser un elemento fundamental para transformar nues-

tro país en un lugar habitable, con desarrollo armónico de todas las clases sociales, con tranquilidad y paz, logrando un ambiente, una "ecología espiritual", digámoslo así, donde los peruanos podamos desarrollar todas nuestras posibilidades como seres humanos y como nación.

No a otro fin se dirigen estas palabras, un tanto cuanto deshilvanadas, que intentan un tímido y emocional tendido de puentes de entendimiento cordiales entre peruanos de paisanos y de uniforme. Miremos hacia adelante. Que los que tienen la mirada y la mente fijadas en el pasado se vayan quedando solos, Pero que las nuevas generaciones, las nuevas promociones tiendan y transiten, de un lado y de otro, estos puentes de doble tráfico tan necesarios en el Perú, donde parece que cada uno de nosotros es un país aparte. Que la frase del humorista: "El Perú es un país que se divide en veintidós millones de peruanos" no sea una realidad ni una caricatura. Que quede sólo como una amarillenta fotografía del pasado, una especie de daguerrotipo primitivo, obsoleto y descontinuado. Al menos, ese es mi deseo.

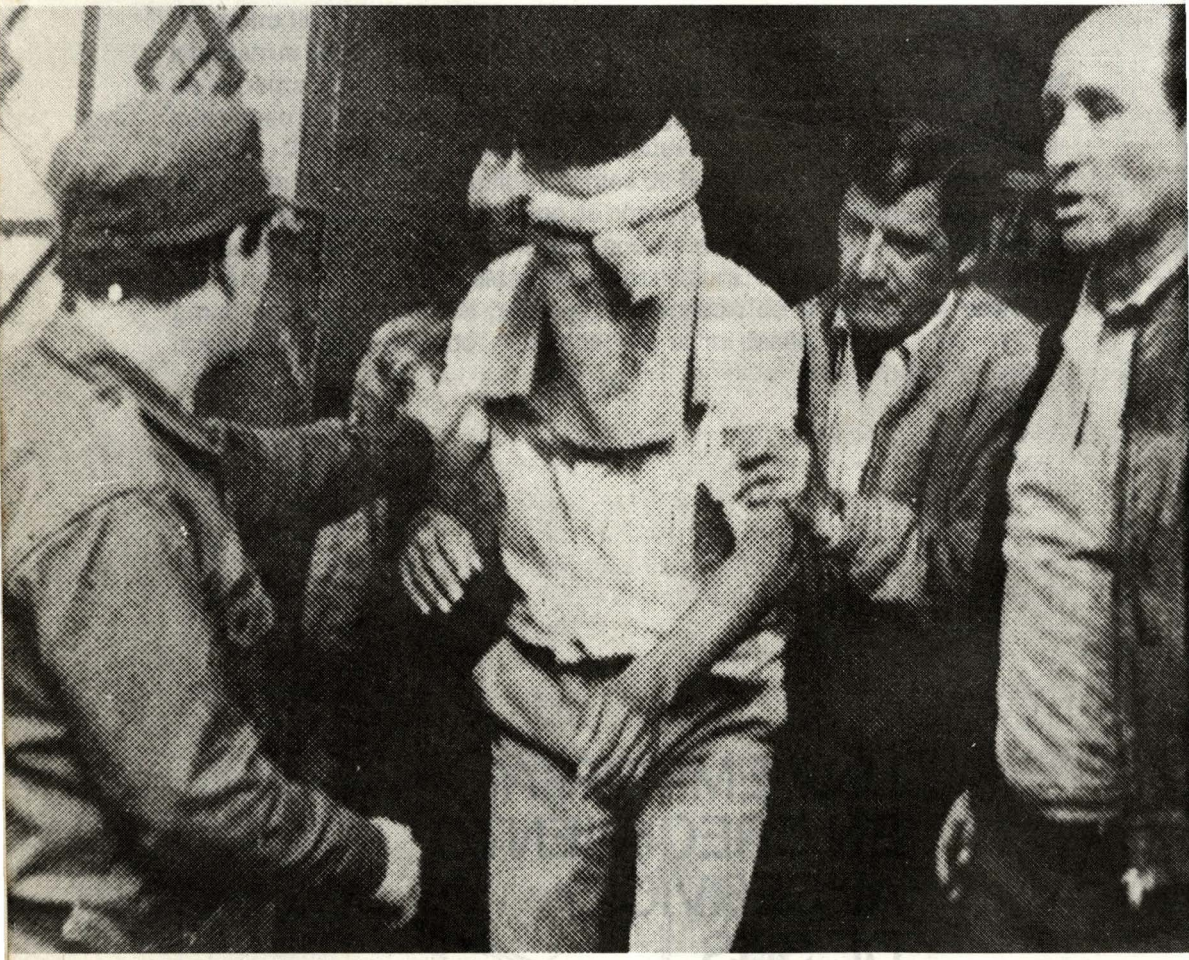




LaColmena
Compañía de Seguros

UNA EMPRESA EN CRECIMIENTO AL SERVICIO DE SUS ASEGURADOS

L. T. 9000933



El terrorismo actúa sin sustento ético y moral con el propósito de desestabilizar la democracia.

Nuestro destino frente al terrorismo

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

La situación de terror creciente que algunos grupos armados de personas están tratando de imponernos, en las ciudades y en los campos del Perú, me obliga a expresar el deseo de rechazo y la protección que la civilidad necesita y que considero coherente con la acción emprendida por otras muchas personas bien intencionadas.

Con las irrefutables pruebas de la existencia de personas dedicadas a la práctica del terrorismo en el Perú, se tiene que considerar necesario y conveniente organizar el rechazo de la civilidad en forma total y masiva, así como hacer una invocación a la serenidad de las personas afectadas, para lograr una defensa dentro del orden constitucional y legal vigente en nuestra Nación en forma complementaria a la de los sistemas de seguridad y defensa nacional.

No está demás aclarar que el terrorismo viene de la palabra "terror" y que se define como todos los hechos causados por el Hombre para infundir temor y afectar o cambiar el comportamiento humano.

Pero el terrorismo del que hablamos está basado en métodos para infundir temor de una manera planificada y aplicada para hacer daños no a unas cuantas personas, sino a toda la comunidad profesional, técnica y laboral sin considerar sus valores, pues trata de suplantar el ordenamiento político, económico y social vigente y legal por otro de supervivencia violenta en donde el Hombre aterrorizado será el medio para imponer una ideología o una irracionalidad, con el pretexto de luchar contra las causas internas de injusticia y desigualdad económica y social.

Se hacen terroristas mayormente aquellas personas que se sienten incapaces, física o intelectualmente, de competir ética y moralmente en el mundo en el que vivimos, con todos los defectos que contenga; o aquellos que sufren complejos que son produc to de defectos físicos o mentales que no han podido ser superados a través de la edad, acogiéndose todos ellos a formas de comportamiento irracional, cual paliativo, de sus creencias de frustración y encontrar una coartada a sus deseos de venganza, haciendo daño al Hombre en sociedad, sin importar su condición. Estas son las personas que el sistema de terrorismo emplea para desatar una inestabilidad emocional basada en el temor y pretender con ello la quiebra de la moral del ciudadano y del poblador rural.

También son aquellos que por el mismo terror y por el sentimiento de amor a sus seres queridos, bajo amenaza, son obligados a esas prácticas de acción subversiva.

Por otro lado, también los hay a sueldo o los "mercenarios" que cobran por hacer terrorismo estando dentro de esta categoría muchos delincuentes, narcotraficantes y drogadictos así como todos aquellos que han encontrado un trabajo fácil o un medio adecuado a su escala de valores fuera de toda ética y moral.

¿POR QUE PRACTICAN TERRORISMO?

En primer lugar, porque existen organizaciones mundiales de terrorismo que, al igual que las mafias internacionales, planifican estrategias y tácticas con apoyo económico según sus intereses y que son dirigidos por personas con poder económico y/o político a los que muy pocas veces se les conoce. En el Perú existen algunas filiales que operan enmascaradamente, utilizando a personas seleccionadas y a las que hacen papel de "tontos útiles".

En segundo lugar, porque hay escuelas de selección y formación de terroristas urbanos y rurales de donde el alumno reclutado sale convencido que es el salvador de la humanidad en el nuevo orden y que su función es eliminar a las autoridades civiles, militares y policiales y toda otra persona notable de interés,

así como la de destruir las estructuras intelectuales y materiales, como un medio de acción para ir obteniendo metas con terror hacia el objetivo que persiguen; o sea, se induce un fanatismo acentuado por una vasta creencia que se toma como apoyo moral dentro de su distorsión. Esto es lo que se llama: "Inversión de valores éticos y morales".

En tercer lugar, tienen el propósito de desestabilizar la Democracia, socavando la confianza pública en la capacidad del Gobierno de turno para proteger a los ciudadanos.

¿QUE HACER?

Cuando sentimos que el terrorismo nos está limitando y acosando en nuestras libertades y derechos cada vez más, y que no hay instrumentos legales efectivos de defensa pues la sociedad se defiende de lacras sociales individuales y de los que infringen la ley, más no de los terroristas que actúan con la seguridad que casi no hay nada contra ellos, mientras no se pruebe fehacientemente el hecho, cosa casi imposible por la táctica usada de clandestinidad, enmascaramiento y traición.

No nos queda más que hacer CAUSA COMUN, defender nuestras vidas, nuestra sociedad, mediante el rechazo colegiado y organizado, y ponernos de pie para actuar en defensa propia, siempre dentro de la Ley.

Aprovechemos el periodismo ético, hablado y escrito, para que acoja nuestras formas de defensa.

Esto es necesario, y tenemos que reforzar nuestra conciencia de civismo para apoyar a los que tienen la responsabilidad de controlar, de hacer justicia, de informar por la prensa hablada, escrita, etc., y ver como responden a la causa de la defensa de la civilidad.

Debemos alertar a las personas, sobre todo a los jóvenes, acerca de lo errada y sin sustento ético y moral de las doctrinas del terrorismo, sus orígenes y fines, asimismo debemos insistir se tomen otras medidas más efectivas para mejorar las relaciones comunitarias de bienestar y trabajo en los grupos laborales de la actividad pública y privada y, por último, debemos actuar para convencer a los Poderes del Estado que es preciso adaptar nuestras leyes a la situación actual, pues los enemigos más encarnizados de la Democracia aprovechan las libertades tradicionales para destruir la misma Democracia.



INMOBILIARIA POPULAR S.R.L.

Av. Nicolás de Piérola 530 – Of. 602 Lima–Perú
Teléfono: 313917

EJECUTORES DE 152 VIVIENDAS PARA LOS ESTIBADORES MARITIMOS DEL CALLAO

Auspiciado por la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo

DESARROLLO Y EJECUCION DE OBRAS CIVILES

* Habilitación Urbana
* Edificación
* Electrificación

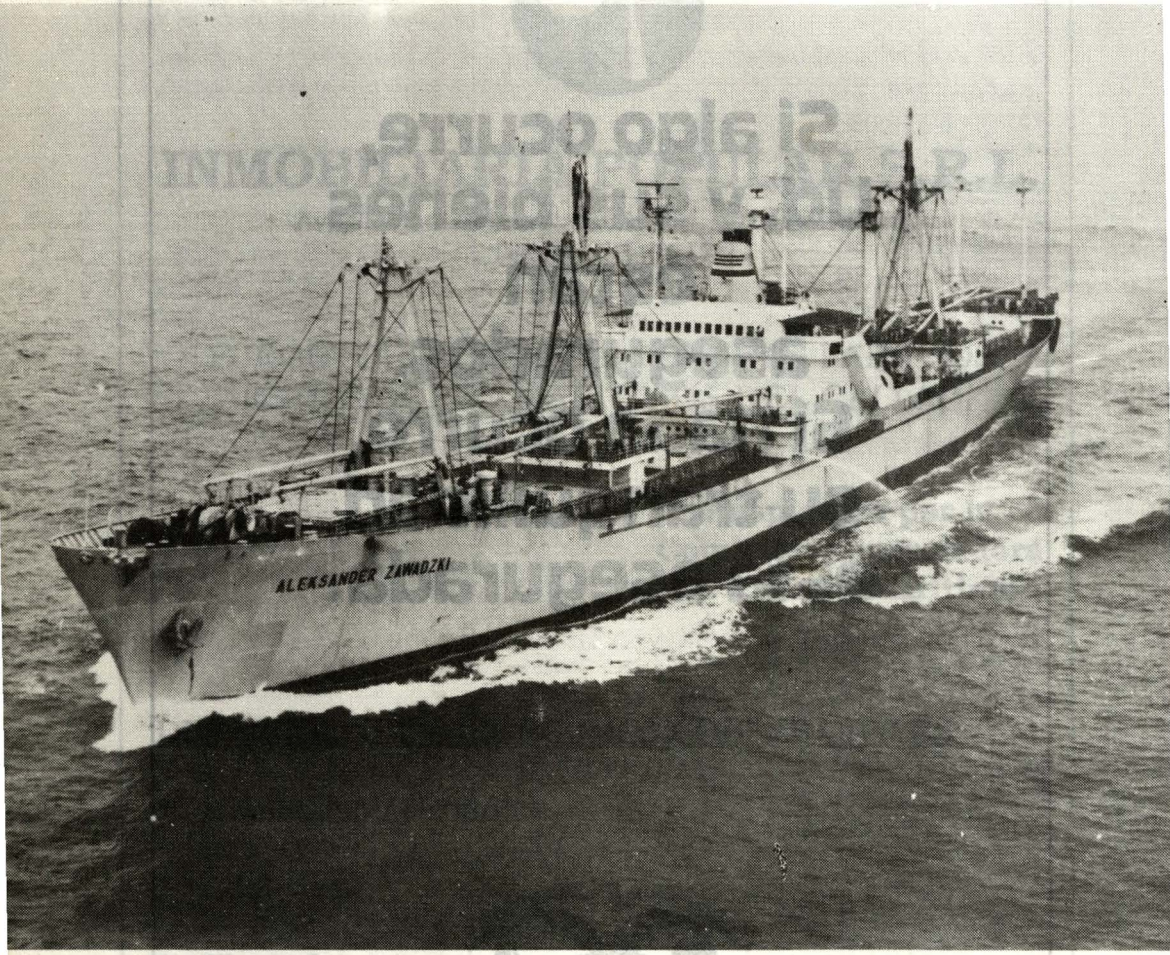
OBRAS DE SANEAMIENTO

* Instalaciones de Redes de Agua y Alcantarillado

ASESORIA TECNICA–LEGAL

**Si algo ocurre,
Ud. y sus bienes
están
asegurados.
Si nada ocurre,
su tranquilidad
está asegurada.**





Las redes del narcotráfico amplían cada vez más su radio de acción, utilizando distintas vías de transporte.

La problemática del narcotráfico y las relaciones internacionales

NUEVAS PERSPECTIVAS

José A. Bellina A. *

Introducción

A raíz de la crisis en Colombia, la Comunidad Internacional, y especialmente los países desarrollados donde se concentran los más altos índices de consumo, ha podido apreciar en toda su magnitud lo que es el poder real, tanto político como económico, de las redes internacionales del narcotráfico, encabezadas principalmente por nacionales colombianos pero con ramificaciones tanto en los principales centros de producción como de consumo y tránsito.

Es recién cuando la situación estalla que principalmente Estados Unidos, toma conciencia de la magnitud del problema y que lo que abogaban países como Perú, Colombia y Bolivia, donde se encuentran ubicados los principales centros de producción de hoja de coca y cocaína, no era simplemente una maniobra dilatoria por no saber o no querer encarar el problema, como algunos autores han manifestado, sino que era la cruda realidad, y que sin una acción concertada por todos los países bajo el principio de la responsabilidad compartida, nunca se podría encarar el problema y atacarlo globalmente. Desgraciadamente estos anuncios y advertencias no fueron escuchados; por

el contrario, por más de 10 años, los países consumidores, en una miopía inexplicable, se dedicaron a acusar a los países productores como los principales causantes de esta situación, manteniendo su problemática interna de consumo como un problema médico–social, sin mayores implicaciones políticas.

Marco de referencia

No es intención de este artículo dedicarse a los antecedentes del problema, la situación actual ha dado la razón a los países que tienen enquistado el problema, el que a su vez se ha ido complicando con la aparición de fenómenos terroristas como la nefasta colaboración entre senderistas y narcotraficantes en la zona del Huallaga, o el poder político y económico adquirido por los narcotraficantes en Colombia y Bolivia; sino más bien tratar las nuevas posibilidades que se abren para atacar esta problemática, aprovechando una opinión pública sensibilizada, y el hecho que de no mediar una reacción inmediata se puede derivar una situación incontrolable en la que está en juego la seguridad y estabilidad de muchos estados y la salud física y mental de generaciones que en un futuro cercano tendrán que asumir el control y gobierno de sus países.

Durante la era Reagan, los Estados Unidos iniciaron programas especiales para tratar de controlar el consumo y, sobre todo, resguardar sus fronteras del ingreso de drogas provenientes de todas partes del mundo. En ese momento, el Presidente de los Estados Unidos, en una declaración pública, manifestó que la cuestión de las drogas era un problema que involucraba a la seguridad del país. Este fue un paso importante para enfrentar una situación que era incontrolable y en la que los índices de consumo habían crecido en forma alarmante.

Inmediatamente se adoptaron medidas para organizar nuevos cuerpos especializados y dotarlos de material sofisticado para la detección y resguardo de las fronteras. Asimismo, en las ciudades con mayor índice de consumo se organizaron programas de prevención a nivel escolar y universitarios. Lamentablemente estas buenas intenciones no pasaron de eso. Las redes de narcotraficantes utilizaban igual o mejores equipos y las drogas siguieron fluyendo en cantidades extraordinarias y el consumo siguió una espiral ascendente, detectándose inclusive el uso de nuevas modalidades tales como el "crack", que es de fácil adquisición por su precio muy bajo, pero que a su vez conlleva al altísimo riesgo de adicción.

Mientras tanto, en Europa Occidental se incrementa también el consumo de cocaína proveniente de América Latina, ampliándose así el ámbito de operaciones de los narcotraficantes, y por tanto también las áreas ilegales de cultivo

y la utilización de nuevos países como tránsito de la droga. Sin embargo, debe reconocerse que la reacción de los países europeos fue más rápida e inmediata poniendo en marcha controles más eficaces, y lográndose un relativo éxito de estas campañas. Pero hay que agregar la especial consideración que se le da en estos países al usuario, lo que en cierta medida complica el panorama al momento de considerar la implementación de legislaciones más estrictas contra el consumo. Por su parte, la Comunidad Económica Europea creó un programa especial de cooperación dirigido a los países productores, principalmente para proyectos en el campo de la prevención y en el ámbito bilateral, algunos países comenzaron a otorgar cooperación tanto técnica como financiera para apoyar acciones represivas.

El panorama era un más complicado en los países productores. Las redes del narcotráfico ampliaron su radio de acción: nuevas áreas de cultivos ilegales, laboratorios, pistas de aterrizaje y otros requerimientos básicos para poder satisfacer la demanda, cada vez más creciente. Frente a ello los escasos recursos con que cuentan los países productores no hacían posible una acción efectiva de su parte, tornándose la situación cada vez más crítica y sin visos de solución a corto plazo de no aplicarse acciones globales y conjuntas.

Esta situación se ha mantenido durante casi una década con variables mínimas y, sobre todo, sin mayores éxitos, salvo acciones aisladas en operaciones represivas y en aspectos de control, sin producirse avances significativos en un enfrentamiento global del problema y menos aún en lo que se refiere a los programas de sustitución de cultivos ilegales, los que han sido prácticamente abandonados o llevados a cabo en áreas muy reducidas y, en algunos casos, en zonas de cultivos lícitos o controlados por el Estado, lo que no repercute mayormente en solucionar el problema.

Si bien el tema de la sustitución de cultivos no es el tema específico de este ensayo, es importante manifestar que hasta la fecha, y ello ha sido asentado en muchos de los documentos internacionales más importantes de los últimos años, no existe otro planteamiento más completo y sobre todo más global para buscar una solución a este problema –ello en referencia a que cualquier acción debe estar acompañada de otra similar en materia de control del consumo– que además lleve consigo un aporte socioeconómico vital en la búsqueda de fórmulas integrales de encarar este fenómeno. Sin embargo, existe una reticencia casi ortodoxa para aceptar dirigir esfuerzos en este sentido. Los planteamientos simplistas de primero erradicar y luego evaluar programas de sustitución son inaceptables para la estabilidad misma de los países productores ya que estarían creándose o ampliándose los focos de subversión ya existentes y las corrientes opuestas dentro de la misma opinión pública nacional frente al abandono en que quedarían los núcleos familiares dedicados a esta actividad, si bien ilegal, atenuada por una serie de factores directamente ligados a

la situación de extrema pobreza y subdesarrollo de las áreas rurales de Latinoamérica, agregándose también la cuestión relativa al uso tradicional de la hoja de coca en las poblaciones andinas.

Lo sucedido en Colombia es el corolario de todo lo anteriormente expuesto. Podría haber sucedido en Perú o en Bolivia, pero no en esas dimensiones. Colombia es el país donde se refina casi el 80 por ciento de la cocaína que se consume en forma ilícita en todo el mundo y también es el puerto de salida de ella. Si bien se han detectado centros de producción en áreas alejadas del Perú, Bolivia y Brasil, los laboratorios que han sido intervenidos no tienen la capacidad de producción suficiente para poder abastecer el mercado. Asimismo, los llamados "Carteles" de Medellín y Cali continúan siendo las principales cabezas de este tráfico ilícito, con poder no sólo económico sino político, llegando a poner en jaque la estructura misma del Estado colombiano y proponer sentarse en la mesa de negociaciones como si se tratara de otro Estado o un grupo reconocido como beligerante. Definitivamente esta situación ha sobresaltado a la comunidad internacional. En este momento el clima en Colombia es prácticamente el de una guerra civil: atentados, asesinatos, amedrentamientos son la respuesta de los narcotraficantes a la reacción del Gobierno colombiano después del atentado criminal contra Galán, quién basó su campaña electoral para la presidencia de su país en la lucha sin cuartel contra los carteles.

Si bien la posición asumida por el Gobierno colombiano es reconocida y aplaudida, surgen a su vez algunas interrogantes del por qué no se actuó antes conociendo los personajes directamente involucrados en el tráfico de drogas. Esto será respondido de alguna forma, pero de todas maneras la situación en Colombia obliga a que los demás países apoyen esta lucha, que no es solamente la de la supervivencia misma de un país, sino de toda la humanidad. Es así como debe entenderse. No se trata de pedir dádivas, se trata de ayudar y cooperar ante una emergencia internacional. Es ahora o nunca. De cómo se libre esta campaña se obtendrán dos resultados: o es el principio del fin de las redes internacionales del vicio y la corrupción, o simplemente el reforzamiento de ellas y por lo tanto una especie de guerra de trincheras, de avances y retiradas, iniciándose así una nueva etapa de *detente* vergonzosa, en la que la comunidad internacional habrá bajado la cabeza ante los narcotraficantes por obra de su propia ceguera, y en que la mayor responsabilidad recaerá en los países con más capacidad, y hasta cierto punto obligación, de cooperar incondicionalmente, sin injerencias ni presiones.

Ante esta crítica situación, la comunidad internacional debe reaccionar, pero esta vez con medidas más concretas y dirigidas a poner en ejecución, sobre todo, los acuerdos internacionales ya existentes en todos los niveles de las relaciones entre los Estados.

Concertación internacional; marco jurídico.

Desde 1912, en que se adopta el primer instrumento internacional contra el uso de drogas que se conoce como la Convención contra el Opio –habiéndose desde esa fecha firmado más de una veintena de instrumentos internacionales en materia de fiscalización de drogas y muchos de ellos sólo han hecho repetir lo estipulado en los documentos que los precedían– los países han tratado de concertar medidas y coordinar esfuerzos a través de un marco supranacional que permitiera a su vez captar cooperación tanto financiera como técnica. Así se puede observar que existen convenios bilaterales, subregionales, regionales y multilaterales; pero, en honor de la verdad, muchos de ellos han quedado en las buenas intenciones no habiéndose puesto en ejecución unos, o simplemente abandonados otros.

El marco de acción a nivel mundial, hasta antes de la adopción de la Convención de Viena de 1988, que es específica contra el tráfico ilícito de drogas, era la Convención Unica de 1961 y su Protocolo Adicional, la que fue elaborada durante una coyuntura internacional totalmente distinta y que ocasiona ciertos problemas a los países donde se concentran actualmente los cultivos ilícitos y donde existe un consumo tradicional. Dicha Convención reglamenta y fiscaliza tanto la producción como la comercialización de las drogas y sustancias básicas, y se ha visto en la actualidad superada por la escalada de consumo indiscriminado de la cocaína. Si bien la Convención Unica adolece de muchos defectos, sobre todo porque la misma se encuentra desactualizada, es innegable que es importante instrumento jurídico para la lucha contra el consumo y el tráfico ilícito de drogas.

Actualmente el marco jurídico internacional se encuentra prácticamente completo faltando cerrarlo con dos aspectos fundamentales en la escalada actual del narcotráfico, la fiscalización internacional de insumos químicos utilizados para la producción ilegal de drogas y acuerdos internacionales para detectar el lavado de dinero. Ambos contienen muchas consecuencias colaterales y son la razón por la que la comunidad internacional aún no logra concertar en estos dos campos, existiendo presiones e intereses muy fuertes de parte de los grande consorcios químicos farmacéuticos por un lado y la banca internacional por otro, sobre todo en aquellos países donde el secreto bancario es la base fundamental no sólo del sistema sino de su economía. Sería injusto el no completar esta idea sin mencionar que algunos países con este tipo de sistema han adoptado últimamente medidas y controles más eficaces para procurar evitar que los bancos instalados en esos países participen en estas actividades ilícitas.

Al firmarse la Convención de Viena en diciembre del año pasado, se dio quizá el paso más importante para iniciar una guerra frontal contra el narcotráfico.

La firma de este instrumento internacional fue el corolario de un primer impulso internacional que fue la Conferencia de Viena de 1987 donde se adoptó una Declaración Política en la que por primera vez se recogió el principio de la Responsabilidad Compartida, tan largamente perseguido por los países denominados productores, así como los criterios para una cooperación internacional bajo los principios de un estricto respeto a la soberanía de los estados; y un Plan Amplio y Multidisciplinario (PAM) que es realmente uno de los mejores documentos que se han redactado para tratar la problemática del narcotráfico en forma global, analizándola en su aspecto de prevención, represión, tratamiento, rehabilitación, cooperación internacional, etc. Desgraciadamente el PAM no ha sido aún puesto en marcha, sino en algunos de sus aspectos, habiendo últimamente recobrado su vigencia e importancia a raíz del tratamiento que tiene el tema en el marco actual de las relaciones internacionales.

Nuevas perspectivas.

Actualmente la problemática del narcotráfico ha desbordado el marco internacional en que había estado sumido durante los últimos diez años. Países que mantenían una cauta posición sobre este tema se encuentran con una realidad que habían tratado de desconocer, muchas veces por razones de política interna o por seguir manteniendo posiciones anacrónicas.

La aceptación de parte de los Estados Unidos de que el consumo en su país es una de las principales causas del problema, y no solamente la producción, ha llevado al Presidente Bush a declarar la guerra contra este consumo indiscriminado. Paralelamente, ha retomado vigencia la necesidad de que a operaciones y esfuerzos represivos deben acompañar los proyectos de erradicación y sustitución de cultivos, los que solamente se pueden llevar a cabo mediante una importante cooperación internacional tanto en su aspecto financiero como técnico.

Los países de la CEE están tratando el tema como uno de sus puntos de Agenda más importantes, y hay ofrecimientos para una cooperación más activa.

También es importante resaltar la Declaración de la Cumbre de París, donde los dirigentes de los siete países más desarrollados dedicaron en su documento final varios párrafos a la lucha contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas.

Los países productores han coordinado acciones tanto en el campo de la represión como en el de información, utilizando para ello acuerdos suscritos hace ya varios años pero que no habían sido activados. A ello debe agregarse la declaración de los Presidentes de Bolivia, Colombia y Perú y la invitación al

Presidente Bush para reunirse dentro de tres meses a más tardar para concertar acciones contra el narcotráfico en la región y la aceptación del presidente Mitterrand a que la CEE también participe en este encuentro.

A todos estos esfuerzos deben sumarse los de otras regiones y países que se han visto involucrados en esta problemática como países consumidores o de tránsito y en los que los controles del Estado son insuficientes para enfrentarse a un enemigo muy bien organizado y dotado de innumerables recursos.

Pero donde quizá se esté dando el tratamiento de este tema en forma más intensa es en el seno de las Naciones Unidas. Hasta este año, la problemática del narcotráfico era uno de los puntos, sin duda, más importantes de la agenda de la Tercera Comisión, pero sin entrar realmente al fondo del asunto. Las resoluciones que se aprobaban eran muchas veces de carácter formal y, en algunos casos, retomaban aspectos ya trazados en otros órganos como la Comisión de Estupefacientes. Sin embargo el trasfondo político no era analizado en su debida dimensión, ello como consecuencia de las posiciones de algunos países que consideraban que existían otros foros más apropiados para estudiar esta problemática en forma más intensa. Por otro lado, países como el Perú abogaban por darle un especial atención a toda la temática del narcotráfico, ya que se consideraba que era justamente en el foro internacional más importante, donde se producían vacíos, esto definitivamente por una falta de definición política.

Cuando sucede lo de Colombia, con la secuela que ya hemos presentado, la comunidad internacional reacciona y se encuentra con esta realidad, lo que origina a su vez una hemorragia de proyectos de resolución y, sobre todo, un primer intento de tratar el narcotráfico en el seno del Consejo de Seguridad, pero sin una debida coordinación y en muchos casos por un ansia indiscriminada de participar en esta nueva dinámica. Países que tradicionalmente abogaban por el tratamiento global del tema se ven así en algunos casos desplazados por otros países que anteriormente habían sido ajenos o reticentes. Indudablemente esto tiene un aspecto positivo, pero hay que dejar en claro que ello no puede ser considerado solamente como una reacción exclusiva de la situación en Colombia y más bien tener plena conciencia que conjuntamente con Perú y Bolivia, son estos los Estados que se encuentran en la línea del frente en la guerra contra este flagelo, y los que vienen sufriendo los embates del narcotráfico desde hace muchos años, mientras la comunidad internacional miraba impávida esta realidad como el producto de una situación alejada de su entorno político, y que afectaba solamente a los países involucrados. Cualquier decisión que se adopte bajo un criterio coyuntural servirá para menguar la situación más no para darle una solución definitiva. Más bien se debe aprovechar esta coyuntura para buscar soluciones a largo plazo y en un marco global sino de poco habrán servido los sacrificios de los países

que están inmersos en esta lucha.

El punto culminante de esta nueva campaña será la sesión extraordinaria para examinar la cooperación internacional para la lucha contra el tráfico ilícito y el abuso de estupefacientes, la que ha sido recientemente convocada por unanimidad en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas este año para febrero de 1990.

Como su nombre lo indica, esta sesión especial en la que durante cerca de una semana todos los países miembros de las Naciones Unidas se dedicarán al tratamiento de la problemática del narcotráfico en todos sus aspectos, deberán servir para replantear la estrategia internacional y sobre todo evaluar lo realizado hasta la fecha, que ha sido realmente muy poco sobre todo en lo que respecta a una real y efectiva cooperación internacional. El Perú no dejará de aprovechar esta oportunidad para reiterar sus postulados y principios, asimismo, planteará una serie de alternativas para los países productores como única forma de atacar esta problemática desde esta perspectiva. El problema en el Perú difiere del de los otros por la misma situación interna del país, y sobre todo, por la presencia del terrorismo en la zona de producción, además de otros aspectos colaterales, como la depredación del medio ambiente y el impacto económico por el desplazamiento de cultivos tradicionales en esa región.

El Perú se encuentra ya delineando su estrategia para esta Sesión Especial la que se centrará en identificar claramente los montos reales de la cooperación y el estado de los proyectos que se vienen ejecutando.

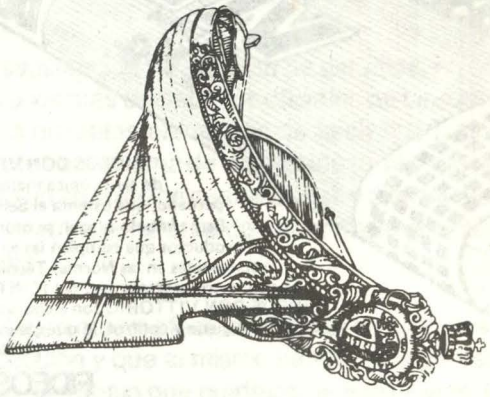
Tal como lo manifestara el Representante Permanente del Perú en su reciente discurso ante la Tercera Comisión, dentro del marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas: "se hace imprescindible el diseño inmediato de un programa y un fondo de emergencia que permita lanzar una ofensiva coherente y conjunta. No nos estamos refiriendo a una acción de carácter asistencial con una contrapartida de exigencias de interdicción y represión policíaca. El programa de acción debe contemplar prioritariamente el diseño de proyectos integrales de sustitución de cultivos mediante un acuerdo internacional que ofrezca una alternativa viable al campesino, mediante un tratamiento preferencial que le permita obtener precios rentables y competitivos con la venta de sus productos de sustitución que además tendrían el incentivo de la legalidad". En este párrafo del extenso e importante discurso del Perú está resumido el tratamiento global que se le tiene que dar a esta problemática con miras a soluciones estructurales y no coyunturales, que es el fin que persigue la sesión especial, en la que el Perú tiene puestas muchas esperanzas y para la cual se hace imprescindible la buena disposición de los Estados y el que afronten plenamente sus responsabilidades para esta lucha conjunta y solidaria contra el

flagelo de las drogas. Sin estas intenciones la lucha está perdida de antemano y por lo tanto el futuro de las generaciones venideras es incierto, por decir lo menos.

---

* José A. Bellina A. es Consejero de la Representación Permanente del Perú ante las Naciones Unidas y fue Jefe del Departamento de Asuntos Sociales y Narcotráfico del Ministerio de RR. EE.

Las opiniones vertidas reflejan el punto de vista del autor y de ninguna manera se pueden considerar como las posiciones oficiales de la Cancillería, ni de la Revista de Marina.



FIDEOS DON VITTORIO: CALIDAD CERTIFICADA

N.T.N. 206.010



FIDEOS DON VITTORIO se enorgullece de ser la única marca de fideos del mercado peruano, que ostenta el Sello ITINTEC de Calidad. Este símbolo oficial, se otorga exclusivamente a los productos que cumplen las exigentes especificaciones establecidas en las Normas Técnicas Nacionales vigentes. Los expertos profesionales del ITINTEC certificaron que los FIDEOS DON VITTORIO son elaborados con las más estrictas medidas de higiene y control, lo que garantiza a los consumidores un producto de óptima calidad.

FIDEOS DON VITTORIO

MAS PLATO, FIDEO POR FIDEO

Exposición del Dr. Luis Alva Castro, ante el curso de Defensa Nacional en el CAEM

PRESENTACION

Vengo con gran satisfacción a esta casa de estudios, no sólo porque tiene como participantes a los más destacados oficiales de las fuerzas armadas y policiales, así como a brillantes elementos de la civilidad, sino porque las enseñanzas que imparte bajo el lema de que las ideas se exponen y no se imponen, deja campo a todo un abanico de posibilidades y alternativas que deben tomarse en cuenta en la tarea constante de hacer cada vez más fuerte y operativa la defensa nacional.

Al iniciar mi exposición quiero efectuar algunas precisiones sobre las ideas que orienten su concepción y que al mismo tiempo constituyen su hilo conductor. Junto a mi equipo de trabajo que nutrimos de esas ideas, las hemos discutido larga y concienzudamente desde la época en que me correspondió dirigir la Secretaría de Plan de Gobierno del Partido Aprista Peruano.

En ellas, el elemento guía es la doctrina de nuestro partido pero también hemos recogido y recogemos permanentemente el pensamiento de las diversas corrientes intelectuales del mundo contemporáneo así como de las experiencias y acontecimientos en la política internacional.

Partimos considerando al Estado como el núcleo central del poder de una nación y, por ello, determinante de su organización y desarrollo; es decir, de conducir a la sociedad al logro del bien común. Dentro de esta concepción, su control unilateral por parte de un grupo exclusivo deviene por tanto en instrumento de dominación sobre el resto de la sociedad. Peor aún cuando ese mismo grupo tiene bajo su control el poder económico, pues la concentración de ambos poderes implica la sujeción de los objetivos nacionales de desarrollo a su interés de grupo.

De ello resulta la necesidad de contar con una plena democracia económica si queremos que la democracia política sea efectiva y permanente.

Por democracia económica entendemos el real acceso de la población a una dotación de bienes y servicios que satisfagan sus necesidades vitales y eso fundamentalmente implica lograr un alto nivel de empleo y de ingreso mediante la utilización plena de los recursos productivos del país sin que ellos se concentren en las manos de unos pocos. Por democracia política entendemos la irrestricta participación de los ciudadanos en la conducción de la sociedad en los niveles locales, regionales y nacionales.

En síntesis, el Estado debe ser la expresión de la totalidad de la nación y su política general no debe, de modo alguno, reflejar los intereses de un grupo de poder.

Sobre este punto debo recordar que el APRA nació como Frente Unico de Trabajadores Manuales e Intelectuales como medio de enfrentar el dominio oligárquico que maniató el pleno desarrollo de los recursos productivos del país. Y hoy día, luego de casi tres décadas de transformaciones sociales y políticas en el país, el APRA, junto a otras fuerzas populares, vuelve a tener al frente a poderosos grupos económicos que enmascarados bajo el lema de un supuesto "cambio", pretenden restaurar el caduco predominio oligárquico.

Ahora bien, si el Estado tiene como fin supremo el logro del bienestar y la seguridad colectivas, debe procurar la eficiente movilización de su potencial productivo pleno: recursos naturales, humanos y financieros, capacidad organizativa, tecnología y sus ventajas relativas dentro de la cambiante estructura económica mundial. Pero simultáneamente tiene que garantizar que esa movilización se mantenga, dentro de lo posible, libre de perturbaciones e interferencias internas o externas que desvirtuen o imposibiliten la consecución de sus fines.

Como puede observarse, de una misma matriz surgen dos vertientes: una que significa la búsqueda del desarrollo económico y social y otra que significa articular la defensa nacional. Ambas son plena y absolutamente complemen-

tarias e interrelacionadas. Una no puede existir sin la otra. Y sin ellas, la existencia de la propia nación se pone en peligro.

I. EL DIAGNOSTICO

La sociedad peruana sufre una grave crisis económica, social y política. Una crisis que empezó a mediados de la década del setenta, y que hasta ahora no logramos superar, salvo las mejorías pasajeras de los años 1980–81 y 1986–87.

Vivimos una crisis económica, porque desde mucho tiempo atrás abandonamos nuestra agricultura, porque luego dejamos de hacer crecer nuestras exportaciones de materias primas, y porque más recientemente nuestra industria se mostró incapaz de atender una demanda interna y externa creciente, dada sus ineficiencias y su alta dependencia de insumos, repuestos y maquinaria importada.

A ello se debe, estructuralmente hablando, las recurrentes crisis de balanza de pagos, que tenemos cada vez que la economía crece. A ello se debe también el retroceso productivo, la retracción de la inversión, la baja del consumo y la injusta distribución de los ingresos.

Soportamos una crisis social, porque la economía que construimos es incapaz de ofrecer trabajo estable a la mayor parte de la población que busca un empleo, y porque los que tienen un puesto estable ganan en general muy poco.

Por ello, la mayoría de las familias peruanas no pueden satisfacer sus necesidades fundamentales de alimentación, salud, y educación, provocando en la población más pobre, y sobre todo en los jóvenes, un gran desaliento y quiebra de valores.

Asimismo a una crisis política, porque el Estado progresivamente desfinanciado, perdido autoridad y hecho ineficiente. Porque la población no se siente debidamente representada, ni encuentra suficientes canales de participación, y porque la pobreza, el desaliento y la desesperanza que produce la crisis económica y social ha sido la base sobre la cual se han desarrollado la subversión, el sembrío de coca y el narcotráfico.

Este diagnóstico de la crisis, difiere por cierto, del presentado por la derecha política. Para ellos los graves problemas que vivimos se explican esencialmente por la intervención del Estado en la economía. En sus propias palabras. "El Estado es la fuente de todos los males".

En concordancia con este diagnóstico, la derecha plantea reducir, por no decir,

eliminar la participación del Estado en el proceso económico. Si esto se produce, ellos esperan que se resuelva todos los problemas que hoy nos aquejan, bajo el solo influjo de las fuerzas del mercado.

En julio de 1985 al asumir el APRA el poder, éramos conscientes de la crisis estructural que el Perú vivía desde 1976. Por eso planteamos la necesidad de efectuar un cambio profundo en la organización y actuación de la sociedad peruana.

Para ello, nos propusimos como paso inicial poner en marcha un Plan de Emergencia, destinado a bajar la inflación y reactivar la economía. Y luego aplicar un Plan de Mediano Plazo, orientado a cambiar nuestra sociedad, en base a la realización de reformas progresivamente y el logro de un nuevo ciclo de inversión financiado con las utilidades empresariales que genere la reactivación.

De nuestra propia economía tenían que salir los fondos necesarios para realizar la inversión con la cual empezar a modificar la estructura productiva. No había otra forma de financiar el cambio, puesto que el país no tenía más crédito externo y la posibilidad de recibir inversión extranjera era muy limitada.

Es necesario recordar que el Perú dejó de pagar a los bancos internacionales en 1986 y que las otras fuentes de financiamiento externo nos consideraban ya país sobrendeudado.

La forma como encaramos inicialmente el problema económico del país fue la más adecuada. Actuamos con decisión y se tomaron muchas medidas en concierto con los empresarios y trabajadores. Tuvimos un éxito que muchos no esperaban, pero que pronto fue reconocido.

Así, la inflación bajó a 60% anual, la producción aumentó significativamente, los sueldos y salarios se incrementaron en términos reales, la reactivación generó nuevos empleos, el Estado redistribuyó ingresos en favor de los más pobres, los bancos superaron su difícil situación y en general las empresas de todo tipo hicieron ganancias.

Pero, dos hechos de gran importancia cambiaron el curso previsto por el gobierno. Primero, la fuga de capitales al exterior, que limitó la inversión necesaria para garantizar la continuación del crecimiento y el cambio productivo, en particular la inversión esperada de las grandes empresas. Y segundo, la reacción de la Reforma Financiera, con el cual se daba comienzo al Plan de Mediano Plazo.

Es cierto que nos detuvimos más de lo previsto en la etapa inicial y retrasamos

el momento de efectuar correcciones para evitar el desequilibrio de la balanza de pagos y de las finanzas públicas.

Pero, lo relevante es que dos hechos de gran importancia frenaron, primero, y desestabilizaron luego, la acción del gobierno, durante los últimos dos años. Uno de carácter económico, la fuga de capitales, y otro de carácter político, la oposición del gran capital a la Reforma Financiera. En verdad, mucho de los problemas que ahora vivimos se deben a éstos dos grandes problemas.

Los problemas que el Perú afronta son, pues, muy serios. Pero, por más difíciles que su solución parezca, nosotros estamos convencidos que sí podemos resolverlos. Esta es nuestra propuesta.

EL PROYECTO DE DESARROLLO

La crisis actual no es simplemente la crisis de un modelo de desarrollo determinado como afirman los conservadores. Es el momento final de un orden económico, social y político en proceso de desarticulación desde hace varias décadas. Pero también es el inicio lento y doloroso de una nueva etapa en la vida del país. Aquella en la cual "todas las sangres" se convierten en una sola, en un proceso generalizado de mestizaje.

No se trata entonces de seguir la moda internacional del momento, por más atractiva que parezca; no se trata de abjurar de la intervención del Estado en la economía, incluyendo la protección de la industria nacional. La tarea que tenemos por delante es la de definir y aplicar un modelo nacional o si se prefiere, un proyecto nacional de desarrollo para las próximas décadas.

Al respecto, debemos recordar que la economía peruana, con todas sus deficiencias y limitaciones, es una economía mixta. Aquí no existe ni la hegemonía absoluta del mercado ni el predominio completo del Estado. El Sector Público y el Sector Privado participan activamente en la actividad económica, y esta participación está enmarcada en lo que manda la Constitución. En el futuro, la participación relativa de los sectores público y privado puede modificarse, pues en esta materia no hay puntos de vista definitivos. Ellos deben adecuarse a las exigencias cambiantes de la realidad. Lo que no podemos es hablar de subsidiariedad del Estado, pues ello implica modificar la Constitución.

En segundo lugar, debemos decir que tampoco se trata de elegir entre el modelo de sustitución de importaciones y el modelo primario–exportador. Se trata de definir un modelo concreto de desarrollo que tenga en cuenta tanto las posibilidades como restricciones de la economía peruana. También lo que nos puede ofrecer actualmente la economía internacional.

Es importante notar que este modelo o proyecto nacional, debe ser definido

por el gobierno, los grupos políticos y las instituciones representativas del país. No es el libre juego de las fuerzas del mercado, por sí solo, el que puede conducir la economía en la dirección deseada. Además, será la acción combinada del Estado y el mercado, como corresponde en una economía mixta, la que nos encamine hacia el objetivo buscado.

Se trata de un modelo o, mejor, de un proyecto nacional de desarrollo en el cual se privilegie, en primer término el desarrollo de la producción agropecuaria.

Naturalmente, la reorganización de la economía en función de las necesidades del desarrollo agropecuario impone un cambio tan importante que su realización debe ser entendida como un largo proceso; de ninguna manera como un objetivo a alcanzar en el corto plazo.

En segundo término, consideramos fundamental llevar adelante un proceso de reconversión industrial que, además de tener en cuenta las ventajas comparativas naturales, construya las ventajas comparativas que estimemos más adecuadas para el desarrollo industrial en esta coyuntura.

Por otro lado, vale la pena anotar que la reducción de aranceles en un periodo muy breve de tiempo, suele destruir simplemente empresas, que en nuestra opinión, deben ser el eje del proceso de reconversión industrial. La liquidación de un conjunto de industrias y el surgimiento de otras puede tomar un decenio, como ha sido el caso de Chile, o eventualmente más tiempo. El problema es que el Perú no resistiría este tipo de experimentos; ni podría sufrir un periodo adicional de caída de la producción, como sería el caso si quiebran masivamente las empresas industriales.

Por el contrario, resulta esencial fortalecer a las empresas industriales activas, apoyando su reconversión progresiva cuando sea necesario, o sus líneas de producción existentes, cuando sea oportuno.

En tercer lugar, debemos reiterar que la pesca y la minería, y sobretodo esta última, continuarán siendo las principales fuentes generadoras de divisas del país. En este sentido, estas actividades jugarán un papel esencial en el nuevo modelo o proyecto nacional de desarrollo. Ello teniendo en cuenta que los ingresos obtenidos por estos sectores determinan la capacidad de compra del país en el mercado mundial. Esto es particularmente importante para el proceso de reconversión industrial. Este exige, por lo menos en sus primeros años, divisas para la compra de maquinaria y equipo.

Considerando que el Estado controla un número significativo de yacimientos inexplotados, es pertinente notar que seguirá presente en esta actividad. No obstante, las empresas estatales podrán desarrollar actividades conjuntas con empresas extranjeras. Esta será la única manera de poner en valor los

grandes yacimientos mineros.

Y una forma concreta de relación entre el Sector Público y el Sector Privado. Esta última no es la única, pero si una modalidad muy importante que, además, nos diferencia claramente del frente de derecha.

El capital privado nacional también podrá tener acceso a los grandes yacimientos mineros, sea asociándose con las empresas estatales y con otras empresas privadas. Lo importante es que las utilidades del sector minero puedan reinvertirse en este mismo sector, potenciando su desarrollo. Obviamente, una parte significativa de estas utilidades, al igual que en el caso de las empresas mixtas donde actúa el Estado, debe transferirse al Gobierno Central y a los Gobiernos Regionales bajo la forma de impuestos. De hecho, ésta será probablemente su mayor fuente de impuestos directos, dada la rentabilidad de este sector. Especialmente si tenemos como propósito aplicar una política cambiaria favorable a la exportación y desfavorable a las importaciones.

También nos parece esencial hacer referencia a las restricciones externas que enfrentamos, sobre todo porque algunos consideran que basta engancharse a la locomotora económica internacional para lograr avanzar por el camino del desarrollo.

En primer lugar, debemos notar que el problema de la deuda no ha sido todavía resuelto; no sólo en el caso del Perú, sino a nivel internacional.

América Latina sigue realizando transferencias netas de capitales a los países desarrollados. Entre 1982 y 1989, éstas han alcanzado alrededor de 200 mil millones de dólares. Además, si este drenaje continúa, no será posible crecer ni, mucho menos, transformar nuestras economías.

Existen algunas posibilidades en materia de flujos concesionales de parte de los países industrializados. La lucha contra el narcotráfico puede ofrecernos recursos frescos para financiar la sustitución del cultivo de la coca en el Alto Huallaga. Esta es una línea que debemos explorar dado que responde a un interés que tenemos con los países industrializados.

Una segunda restricción que debemos tener en cuenta es el recrudecimiento de las tendencias proteccionistas en los países ricos. Estas tendencias no necesariamente constituyen un límite absoluto para nuestras exportaciones de algunos productos. Pero sí suponen un aumento de la competencia internacional y una fuerte tendencia al "dumping". Esto nos debe llevar a ser particularmente cuidadosos en la elección de las ramas en las cuales debemos especializarnos. Pero también a tener en cuenta el comportamiento de nuestras importaciones. El ingreso indiscriminado de cualquier producto puede traer todas las desventajas y ningún beneficio. En materia comercial es esencial la acción

del Estado; ésta debe corregir las imperfecciones del mercado y equilibrar la acción de otros Estados. Por tanto, mantendremos los instrumentos que hoy posee para hacer frente precisamente al mismo tiempo de instrumental que utilizan los demás países.

Los primeros meses de gobierno.

Consideramos que la economía nacional debe crecer a una tasa mínima anual de 4 – 5% en los próximos años. Sin embargo, en los 18 primeros meses de gobierno deberemos hacer un esfuerzo para elevar la producción en 10%.

En efecto, a diferencia del frente de derecha, nosotros pensamos que es perfectamente posible, pero también necesario, crecer desde el inicio de nuestro gobierno, en agosto de 1990.

Aumentar la producción será nuestro principal objetivo al llegar al gobierno, como lo fue en agosto de 1985, cuando asumí la responsabilidad de presidir el Consejo de Ministros y manejar la política económica del país.

Naturalmente, también estamos obligados a abatir la inflación. Para tal efecto, nuestra victoria sobre el frente de derecha será absolutamente esencial en la medida que permitirá el restablecimiento de la autoridad del gobierno, mellada por la confrontación producida por el proyecto de Ley de estatización de la banca.

Creo necesario señalar que la inflación actual no se debe a un exceso de demanda, como sugieren los partidarios de la política de choque. Por el contrario, la caída de la demanda ha traído consigo el aumento de los costos y los precios de los productos, contribuyendo así a acelerar la inflación. Ello ocurre siempre que la producción se contrae y los costos fijos deben distribuirse en un número menor de productos.

Tampoco es posible decir que la emisión excesiva está causando la inflación, como también se afirma permanentemente.

Hoy es indudable que la inflación alcanza niveles particularmente elevados por las expectativas existentes en relación con el comportamiento futuro de las variables claves de la economía. Pero sobre todo por el afán desmedido de ganancia de muchas empresas; por no referirse al interés de algunos empresarios en agudizar la inflación y favorecer así al candidato del frente de derecha.

Por ello es que afirmo que nuestra victoria electoral será decisiva para moderar las apetencias de los empresarios y controlar las tendencias inflacionarias existentes.

No olvidemos que durante casi tres años el frente de derecha ha trabajado activamente para esta confrontación electoral, considerando virtualmente segura su victoria, por lo menos hasta hace algunos meses. Y sobre todo ha trabajado para que los intereses de los banqueros y los grandes empresarios que manejan el FREDEMO, se impongan al momento de definir la acción de su hipotético gobierno.

Sin embargo, la realidad es muy distinta a la que imaginan los estrategas del frente de derecha. Los peruanos saben lo que les espera con un hipotético gobierno este signo político y no están dispuestos a darle el respaldo que solicita a través de una millonaria campaña publicitaria.

En todo caso, restablecer la autoridad del gobierno es, pues, esencial para controlar la inflación y manejar la economía.

Naturalmente, este es un punto fundamental, pero en ningún caso el único requerido para abatir la inflación.

Elevar drásticamente los tributos es indispensable par financiar los gastos públicos y sanear las finanzas del Estado, Esta es, sin embargo, una acción cuyos efectos habrán de sentirse progresivamente. Aunque es indudable que con el restablecimiento pleno de la autoridad del gobierno, la recaudación de tributos aumentará rápidamente.

En este sentido, nosotros podemos decir que abatiremos progresivamente la inflación, sin descuidar por ello el crecimiento de la producción.

Ahora bien, es indudable que el reinició del crecimiento deberá realizarse al mismo tiempo que la corrección de la estructura de precios relativos, profundamente distorsionados en estos últimos meses. Sobre todo porque al debilitarse el sistema de control de precios, éstos se han elevado arbitrariamente. En realidad, la libertad otorgada en este campo ha sido mal utilizada, pudiéndose hablar de libertinaje en materia de fijación de precios.

Permítame decirles al tocar este punto, que me ocuparé personalmente de poner en marcha un sistema de regulación y control de precios, como lo hice cuando me tocó manejar la economía del país. Comprenderán ustedes que esto es fundamental cuando un número reducido de empresas tienen una posición dominante en el mercado nacional.

El cambio en la estructura de precios relativos que nosotros proponemos, no afectará a los trabajadores, como ocurre en el caso de la llamada política de choque. Por el contrario, nosotros pensamos que los salarios, uno de los precios claves de la economía, deben subir más rápidamente que los demás pre-

cios. Ello no sólo por razones de justicia, sino porque la recuperación de los salarios deberá estimular el crecimiento del consumo y, por ende, de la producción.

En efecto, el aumento de los sueldos y salarios reales es absolutamente indispensable para el crecimiento. De la misma manera que la caída de las remuneraciones está asociada con la recesión, como es de todos conocido. Por ello es que nos oponemos a la tesis de los economistas del frente de derecha que afirman que la producción sólo crecería a partir del cuarto año de gobierno.

Financiar el aumento de salarios y, de esta manera, el crecimiento de la economía, no es un problema técnico. Ha sido y básicamente es un problema de poder y, por tanto, un problema político. Los recursos están disponibles. Sólo se trata de canalizarlos debidamente.

Así, los aumentos de sueldos y salarios en las empresas privadas no tienen por qué trasladarse a los precios reales. Deben ser absorbidos por la reducción de la tasa de ganancia por unidad producida. Pero también por el aumento de la producción asociado al crecimiento, que es sinónimo de aumento de la productividad.

Por su parte, el incremento de la recaudación tributaria debe apoyarse esencialmente, por lo menos en la primera etapa, en una reducción de la evasión tributaria de las empresas formales e informales. Obviamente, esto supone una reducción de la tasa de ganancia, de las diferentes empresas del país, artificialmente elevada por la arbitraria limitación de los pagos tributarios al Estado.

Para las empresas, la disminución de la tasa de ganancia, si bien es un sacrificio en el corto plazo, será la única garantía que tendrán de que la economía siga funcionando en los próximos años. Y es que sin transferencias masivas de recursos a los asalariados del país, el mecanismo económico nacional no podrá seguir funcionando realmente en el futuro. Además, la excesiva concentración de poder y riqueza en manos de unos pocos, precisamente los que hoy promueven el frente de derecha, es profundamente negativa para el país.

Programa de compensación social

Considerando que los sectores sociales que viven en extrema pobreza requieren atención inmediata, al margen de los mecanismos económicos tradicionales, nuestro plan de gobierno incluye el reforzamiento y ampliación de los programas de compensación social actualmente existentes.

Tres son las acciones básicas de este programa:

1. **Programas de empleo temporal.**

Con base en la experiencia del PAIT se estructurará un programa de Empleo Temporal que abarque a 400,000 personas. Tales personas recibirán contratos de trabajo a medio tiempo y hasta por tres meses de duración, que podrán o no ser renovados, según las circunstancias específicas y recibirán como pago el 75% del Sueldo Mínimo Legal. Como contraprestación deberán efectuar trabajos económicamente productivos, bajo la supervisión de las entidades ejecutoras.

2. **Programas de suministro de agua, electricidad, teléfono y otros servicios públicos con tarifas especiales para los grupos populares.**

En esta línea de acción buscaremos que las empresas del Estado que proveen éstos servicios, diseñen tarifas compensatorias y diferenciales de manera que, sin que exista subsidios para el conjunto de la población, logre que las clases altas subsidien los consumos de las clases más necesitadas.

Para ello será necesario elevar las tarifas para los consumos más altos, o diferenciar las tarifas por barrios o urbanizaciones, según el promedio del poder adquisitivo imperante en ellas.

3. **Programa de suministro de alimentos.**

Conformaremos un programa en el que influyan los esfuerzos públicos y privados, así como la ayuda internacional en favor de los siguientes grupos específicos:

a. Programa Municipal del Vaso de Leche para escolares.

b. Ampliación del número y la capacidad de los Comedores Municipales a cargo del Ministerio de Salud.

c. Provisión de alimentos a través de las Cocinas Populares, Clubes de Madres y Organizaciones vecinales.

d. Subsidios directos a entidades privadas que mantengan programas similares.

e. Ampliación de la responsabilidad que compete a las empresas privadas en la provisión de comedores y refrigerios para sus trabajadores.

Reforma del Estado.

Al analizar la realidad nacional dijimos que enfrentamos una seria crisis del Estado que, en su estructura actual, no responde al rol esencial que debe cumplir como factor de organización y desarrollo de la nación. La crisis es de tal magnitud que, al mismo tiempo que bloquea las posibilidades de desarrollo económico, contribuye al proceso de desorganización social que nos caracteriza.

Necesitamos, por tanto, someterlo a un vigoroso cambio, a una auténtica transformación. Pero a diferencia del planteamiento conservador que se limita a proponer la reducción, empequeñecimiento, despojo de funciones y responsabilidades del Estado, nosotros proponemos transformarlo, corrigiendo sus males, para que esté en condiciones de mediar en el conflicto social contribuyendo a limar desequilibrios en un país sometido a tan fuertes tensiones sociales y a tan difíciles grupos de poder.

En ese sentido, tanto el Gobierno Central como los gobiernos regionales deberán actuar de manera ágil, tecnificada y moderna, sin el empantanamiento reglamentarista y burocrático.

La moralización del Estado es otro de los grandes objetivos, desterrando todo vestigio de corrupción y dotándolo de un efectivo sistema de control y sanción social que persiga la evaluación del cumplimiento de objetivos y no sólo el cumplimiento de leyes y procedimientos.

El Estado será parte activa en la ejecución y gestión de los grandes proyectos nacionales, solo o asociado al capital privado nacional o extranjero. Y actuará como eficiente regulador contra los excesos de grupos oligárquicos o pro–imperialistas.

Nos proponemos, para ello, adoptar organización y técnicas modernas que permitan al Estado actuar eficazmente en su gestión normativa y empresarial, facilitando la acción coordinada del Gobierno Nacional con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Municipales.

La Regionalización, como aspiración y necesidad del Perú marginal, rural y provinciano, permitirá superar las contradicciones entre ciudad y campo, costa y sierra, centro y periferia, Lima y provincias; formas seculares de dominación en nuestro país.

Con el proceso de regionalización en marcha, se ha introducido ya cambios en el Poder Legislativo. Al establecerse las Asambleas Regionales, los diputados regionales asumen la facultad de legislar para su región recobrando parte del poder legislativo hasta ahora centralizado en el Parlamento Nacional.

Ahora bien, para simplificar el procedimiento de dictar leyes nacionales en coordinación con la legislación regional, proponemos a nivel nacional una sola Cámara o Asamblea Política, con representatividad similar a la actual Cámara de Diputados.

Para dinamizar la representación popular, la Asamblea Política se renovaría por tercios, de manera que la elección de representantes no necesariamente coincida con la renovación del Poder Ejecutivo.

Nos proponemos paralelamente instaurar el Congreso Económico Nacional, como foro de concertación al que concurran los representantes del trabajo, el capital y el Estado.

La crisis del Poder Judicial no es de hoy, viene de muy atrás, Pero la actual crisis social, económica y política con su secuela de violencia y corrupción, han dado lugar a que se sienta más esa crisis.

Ni la moralidad ni el respeto a los derechos fundamentales ni el cabal cumplimiento de la ley, pueden ser garantizados por el actual sistema judicial. Se impone, pues, la necesidad de su transformación, la cual requerirá algunas modificaciones constitucionales.

Urge también aprobar la nueva Ley Orgánica del Poder Judicial para adecuarnos a la Constitución. La ley deberá garantizar la instalación de un foro único, conjugando esta situación con la consiguiente especialización de los jueces, tribunales y Salas de Corte Suprema.

Tres son los cambios institucionales básicos que requiere el poder Ejecutivo: relevar la función del Presidente del Consejo de Ministros, crear el Ministerio de la Familia y delimitar las funciones del Gobierno Central para traspasar competencias, personas, presupuesto y señalar responsabilidades a los Gobiernos Regionales.

En el primer caso es urgente reforzar la labor de coordinación interministerial para evitar duplicaciones, incoherencias o desfases en la aplicación de políticas generales cuya ejecución corresponde a varios ministerios.

En tal sentido, es necesario definir con claridad la función del Presidente del Consejo de Ministros, como Ministro sin cartera ni atribución específica de ejecución sectorial, que con una visión amplia y global de la ejecutoría gubernativa, concentre su atención en la conducción del Consejo de Ministros y en la coordinación interministerial, apoyando de manera eficaz la función del Presidente de la República.

En el segundo caso se trata de reforzar la estructura institucional dedicada a la atención de los problemas sociales, creando el Ministerio de la Familia, que integre y asegure organicidad a los entes actuales encargados de las acciones de bienestar social y atienda los asuntos relacionados con la niñez, la juventud, la mujer, la tercera edad y los programas de erradicación de la pobreza crítica.

En tercer lugar, la gran transformación del poder ejecutivo estará dada por el proceso que se inicia en 1990 para descentralizar efectivamente el país y desconcentrar las decisiones y el poder, a través de la transferencia de competencias del poder Central a las Regiones, en el contexto de la política global que formule el Estado Nacional.

Esto implica transferir los recursos y la infraestructura que tienen algunos organismos y dependencias del Gobierno Central, que deben ser gestionados directamente por los Gobiernos Regionales o Locales.

Mucho se ha discutido últimamente respecto al tamaño que debe tener el Estado en el Perú. Tal discusión se origina en el análisis de tres elementos centrales:

La magnitud de las tareas asignadas al Estado y la posibilidad real que éste las atienda adecuadamente sin recortar campos de acción al sector privado.

La necesidad de eliminar trámites engorrosos y excesivamente reglamentarios que hacen costosa la legalidad y dan origen a la informalidad. A lo cual se agrega la inmoralidad y los usos abusivos del poder, que no permiten definir la necesidad real de la norma y su establecimiento como instrumento de manipulación.

La necesidad de que el Estado como conjunto financie adecuadamente sus gastos sin recurrir a excesos tributarios ni a déficits crecientes, avivadores de inflación.

Respecto al primer aspecto, el Partido Aprista considera que las funciones actualmente desarrolladas por el Estado son, en términos generales, las correctas, y no recortan la acción del sector privado.

Claro que puedan introducirse algunos perfeccionamientos como en el caso del aparato empresarial del Estado. Este debe abocarse sólo a lo sustancial, pudiendo desarrollarlo en cooperación con el sector privado a través de empresas mixtas, dejando otros campos, hoy en manos de empresas estatales medianas y pequeñas a la iniciativa privada.

En relación con el segundo aspecto, hoy se presenta la gran oportunidad al

iniciar su acción los gobiernos regionales.

Buscaremos un proceso paralelo en el que, al transferir el Gobierno Central de sus funciones a los Gobiernos Regionales, se modifiquen los trámites, instancias y procedimientos, a fin de que no se repitan las trabas que hoy caracterizan las actividades del Gobierno Central. Un caso concreto es el de la Salud que requerirá un nuevo enfoque y un nuevo sistema, pues, es evidente, incluso a nivel nacional, el fracaso del sistema centralizado.

En cuanto al tercer aspecto, se requiere también una transformación sustancial. El Estado tendrá que jugar un papel importante en la inversión, especialmente en la creación y mantenimiento de infraestructura y, más aún, un rol generador de ahorro interno.

Para garantizar la eficaz acción del Estado se requiere ejecutar una profunda reforma tributaria que transforme tanto la estructura impositiva como su administración.

Hoy tenemos sólo un camino por delante en este aspecto: una simplificación tributaria que nos permita ampliar la base de los sujetos al tributos. De ese modo recaudaremos más sin ampliar las tasas impositivas.

Con la Reforma Tributaria buscamos contribuir a la mejor asignación de recursos y a la redistribución del ingreso.

Desde el primer momento, sin embargo, iniciaremos también las reformas de aquellos tributos progresivos como los que afectan a la renta y al patrimonio. Si bien en el corto plazo no rendirán los efectos deseados en el largo plazo contribuirán a la justicia social.

Tenemos, asimismo, una estrategia que busca la eliminación progresiva de distintas exoneraciones que hoy proliferan y tornan pesada la administración. Nos proponemos, en ese sentido, sustituir las exoneraciones del impuesto a la renta y al patrimonio por un sistema de incentivos a la inversión que perfeccione el esquema del D.L. 400 y que apoye no a las inversiones rentables en el corto plazo sino a aquellas destinadas a transformar el aparato productivo.

La Reforma Tributaria permitirá llegar paulatinamente a un nivel de ingresos fiscales del orden del 20% del PBI. Este deberá ser coordinado con un nivel tal de gastos corrientes que alcance a ser financiado totalmente por los ingresos corrientes, dejando un remanente de ahorro para financiar lo sustancial de la inversión pública.

Estimamos que los gastos corrientes no deberán exceder del 16% del PBI lo que permitirá recuperar el ahorro hasta un nivel de 4% del PBI. Pero para que los gastos corrientes se mantengan en ese nivel, será preciso manejarlos con gran dosis de racionalidad. Más aún cuando la transformación del Estado exigirá descomponer gastos e ingresos entre los que correspondan a los gobiernos regionales y los del gobierno central.

Aspecto básico de la reforma del Estado tendrá que ser el redimensionamiento de su aparato empresarial, a fin de convertirlo en el instrumento más eficaz para la generación de ahorro y promoción del desarrollo evitando su dispersión y concentrando su acción allí donde la legislación y las prioridades nacionales lo demandan.

Requerimos para ello un pequeño núcleo de empresas más sólidas y fuertes, capaces de cumplir a cabalidad los objetivos para los que fueron creadas. Ello exige menor dispersión de esfuerzos, menos gigantescos y menor extensión de la burocracia central camuflada bajo la forma empresarial.

No se trata de trasferirlas en su totalidad, como pretende el dogmatismo liberal, al sector privado. Se trata de reducir su campo de acción a lo estrictamente necesario y de exigirles un cabal cumplimiento de funciones con sujeción a las reglas empresariales de carácter general.

El actual Sistema de Control no es apropiado y viene dando incluso resultados contradictorios. La Contraloría General de la República, cuyas funciones se basan en la actual Ley de Control dictada por el gobierno militar antes de la Constitución que nos rige, no es garantía efectiva para evitar la comisión de actos dolosos o que permita evaluar íntegramente el funcionamiento de alguna dependencia o la trayectoria de un funcionario.

Como la Contraloría anda a la caza de errores procesales, muchos funcionarios prefieren no actuar para no arriesgar, pues el sistema no deja posibilidades de una actuación discrecional. Si esto es serio en el Gobierno Central lo es más en las empresas estatales pues pierden capacidad de competencia.

Lo más grave es que, con ser engorroso y paralizante, el sistema actual no logra impedir el dolo y la inmoralidad.

Nos proponemos, por tanto, reformar la Ley de Control y controlar las funciones de la Contraloría con las de la Superintendencia de Banca y Seguros, Conade y el Poder Judicial. Tal reforma buscará el control de resultados, celeridad en la investigación y definición de un sistema efectivo de sanciones.

LA SUBVERSION, EL NARCOTRAFICO Y LA DEFENSA NACIONAL

La democrática peripecia histórica que atraviesa el Perú frente al implacable acoso de la violencia subversiva, ha obligado a que este documento ponga especial énfasis en la necesidad de pacificar al país.

Consideramos, sin embargo, que tal pacificación no será posible si paralelamente no se acomete la apremiante urgencia histórica de transformar al Estado, habida cuenta que en su crisis palpitan y se multiplican los gérmenes generadores de la violencia. Juzgamos nosotros imposible que cualquier partido político pueda lograr por sí solo la pacificación nacional y la transformación del Estado.

Tareas de tan trascendente envergadura no podrán ser cumplidas a cabalidad si no se logra un Acuerdo Nacional, mediante el cual más allá de los intereses partidarios, se erija poderoso el Interés Nacional.

Necesidad de desterrar la violencia.

La pacificación del país es, sin duda, la más apremiante de las tareas. El actual nivel de violencia pende como agresiva espada de Damocles sobre toda la vida nacional y, por ende, sobre la economía. Tiene pues, la subversión una gravitación fatal no sólo por su alto costo en vidas humanas, sino porque hiere de muerte a la economía nacional mediante la destrucción de valiosísima infraestructura estatal y privada, el sabotaje a la producción y al comercio y al servicio de energía eléctrica. Crea además temor e incertidumbre en la ciudadanía.

Resulta por ello lamentable y paradójico que los políticos sólo hayamos podido concebir un enfoque exclusivamente parcial, que ha resultado a todas luces insuficiente y en muchos casos contraproducente, ya que es probable que la adhesión a los grupos alzados por sectores marginales de la población tenga que ver no sólo con el miedo sino con esa suerte de solidaridad que despiertan quienes son reprimidos indiscriminadamente, de manera especial los jóvenes sin mayores perspectivas. La adhesión, es bueno resaltar, más que un sentimiento ideológico, obedece muchas veces al resentimiento frente a la represión abusiva e indiscriminada. Nuestra situación y nuestra realidad no son las mismas, por ejemplo, que los países del Cono Sur. A diferencia de lo que ocurre en otras sociedades del continente, nuestras diferencias cualitativas sumamente profundas. No se trata aquí sólo de diferencias entre pobres y ricos, sino de hondos contrastes entre habitantes de la sierra y de la selva, entre el campesino andino y el obrero industrial urbano, para citar sólo algunos ejemplos ilustrativos.

Estamos, entonces, obligados a definir una nueva estrategia de acción integral. Aquella en la cual la población lugareña tenga participación decisiva en el proceso de pacificación. Planteamos así la necesidad de organizar a la población sectorialmente en grupos antisubversivos, que defiendan a la par sus propios intereses y los intereses de la colectividad en estrecha colaboración y supervisada por las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. La población tiene que tomar conciencia que la subversión es un problema que le atañe directamente y que, por lo mismo, está obligada a prestar su concurso más decidido.

El tratamiento de la subversión y de la violencia requiere, pues, un enfoque diferente al de los métodos tradicionales. Y tomar conciencia de esta realidad y de esta necesidad exige un acuerdo nacional. Ponernos de acuerdo en el diagnóstico debe constituir el primer esfuerzo para luego acercarnos al nivel de propuestas. Es a partir de este último nivel cuando recién podremos alcanzar un acuerdo político mínimo de acción.

Nos preocupa profundamente, por ello, que a pesar de la magnitud del problema, algunos grupos políticos se nieguen a la búsqueda de un acuerdo pacificador. Y preocupa aún más que los grupos conservadores, representantes del poder económico, se aferren a un enfoque equivocado de este problema y que por razones de tipo electoral simplifiquen excesivamente el análisis de la realidad nacional. Y que en este empeño, confundan la novela con la realidad.

Nuestra concepción general de la política de pacificación nacional.

Cuando hablamos de la necesidad de llegar a un acuerdo nacional para lograr la pacificación del país, lo hacemos luego de una reflexión que tiene en cuenta estas preguntas:

De qué tipo de pacificación estamos hablando? Tiene la paz el mismo sentido válido para toda la sociedad peruana?

Es indudable que las respuestas deben tomar en cuenta el hecho que vivimos en una sociedad en la que impera la incomunicación y la desarticulación, y por lo tanto, está debilitada para enfrentar un reto como el de la subversión armada; que estamos en un momento crucial porque de la forma en que enfrentamos el desafío armado, dependerá no sólo el futuro, en términos de cambio y desarrollo, sino también la transformación o destrucción de mucho de lo que ya tenemos como acervo nacional.

El planteamiento pacificador de fondo es que también debemos entender la actual violencia subversiva como una expresión extrema y desesperada de protesta social frente al injusto sistema que históricamente ha imperado en el

país, aún cuando esta propuesta sea expresada en forma desviada o patológica.

Es decir, cualquier estrategia de paz debe estar incluida dentro de un proyecto integral de mayor envergadura, que tienda a transformar la sociedad y al Estado, así como al aparato productivo y redistributivo, de manera que se modifique sustancialmente el injusto orden de cosas y el patrón de relaciones sociales que ha venido imperando.

La respuesta a esta situación debe considerar objetivos a corto, mediano y largo plazo. Y pasar necesariamente por un acuerdo mínimo entre todas las fuerzas que puedan hacerlo posible. La respuesta debe ser esencialmente política y comprometer no sólo al propio Estado sino a la sociedad en su conjunto, sin descuidar la legítima respuesta legal y militar. Tiene que incorporar indesligablemente aspectos ideológicos, políticos, filosóficos, psicológicos, culturales, sociales, económicos y militares. Esto, para responder a todos los desafíos planteados claramente en el discurso subversivo.

Para que la sociedad logre articular su defensa, es incuestionable que debe conocer la verdadera dimensión del desafío que se le plantea y conocer los mecanismos que los grupos violentistas utilizan para la captación de sus cuadros. La sociedad debe aceptar el desafío subversivo, reconociendo que debe pagar algún costo para lograr la paz.

Necesitamos mover la voluntad popular y concientizar sobre los riesgos de la inacción, pero también sobre las posiciones de neutralidad o ambivalencia cuando el momento y las circunstancias exigen la participación y la movilización de todos.

Dentro del esquema para movilizar a la población hay que definir con precisión el accionar subversivo de S. L. y el M.R.T.A desarrollando estrategias adecuadas para cada uno de los grupos insurreccionales. Hay que diferenciar la exigencia de cambio que todos compartimos, con la que plantea el terrorismo mediante la acción de pequeños grupos, que pretenden imponer el cambio por la vía de la destrucción y el terror. Priorizar sobre lo necesario, emprendiendo de inmediato acciones pacificadoras, mientras gradualmente se erradican las causas de la violencia.

En paz negociada es muy difícil de lograrla porque tanto Sendero Luminoso como el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru, a pesar de sus diferencias, rechazan esa posiibilidad. La erradicación de la violencia se convierte, entonces, en un proceso largo y difícil. Nadie en consecuencia debe hacerse ilusiones de que se puede lograr una solución inmediata al problema.

Al aplicar tales conceptos, tenemos que cambiar necesariamente nuestra concepción de la Defensa Nacional con el objeto de descartar o disminuir la importancia que hoy se da a los criterios externos relacionados con la seguridad hemisférica y priorizar el concepto de la soberanía nacional que vincule defensa y seguridad con el bienestar y el desarrollo. Dentro de esta concepción debe articularse el rol de la Fuerza Armada y de la Policía Nacional con el de las organizaciones populares, a fin de lograr de unas y otras un bloque unido y con decisión de victoria.

Todo eso a su vez implica una reafirmación del marco constitucional que establezca y defina una relación civil militar más armónica, regule los estados de excepción, sancione el terrorismo de cualquier origen y proteja los derechos humanos. Hay que recuperar y fortalecer psicológicamente a la sociedad y contrarrestar en forma efectiva los elementos de confrontación que hoy busca y logra el terrorismo como el temor, inseguridad, desconfianza y falta de convicción en la democracia. La concertación de medios de comunicación, las campañas sustentadas en la verdad más que en la propaganda, la elaboración de mensajes de contenido pacificador y un tratamiento especial de la información sobre la violencia resultan indispensables.

Seguridad y Defensa nacional

Abordar el tema de la Defensa Nacional supone hacer algunas precisiones previas, ya que han surgido algunas distorsiones en lo relacionado a su concepción y alcance en la medida que el concepto Defensa Nacional, tal como lo señala el CAEM, no es un término que debe ser restringido al campo puramente castrense y relacionado sólo con el arte de la guerra. La Defensa Nacional, indudablemente, abarca una visión mucho más amplia que involucra a otros dominios como el Político, Económico y Sicosocial, todos los cuales deben actuar concertadamente para garantizar la Seguridad Integral del Estado.

Ahora bien, el espectro social peruano, está compuesto por un sector significativamente rural o indígena, otro intermedio, conformado por población urbana o mestiza; y finalmente una clase dominante integrada por los grupos de poder, metropolitanos, cultural y étnicamente diferentes a los anteriores, que hoy se ve trasvasado por los mestizos "emergentes".

A todo esto se suma la obsolescencia de algunas instituciones al creciente proceso de modernización, que se expresaban antes en notorios desajustes y en la congestión de los servicios del Estado; y que prácticamente ahora sale con violencia a la superficie, cuando aparece en el país una grave crisis económica. Se ha desencadenado entonces un fenómeno que los sociólogos denominan "desborde popular" y que se expresa en el desplazamiento de la mano de obra del campo a la ciudad, en grandes migraciones; el surgimiento

de un mercado informal, sumamente dinámico pero fuera del circuito económico; el incremento de las expectativas de amplios sectores de la población que buscan cada vez con más violencia la satisfacción de sus reivindicaciones; la aparición y multiplicación de organizaciones de base que suplen la función del Estado en los servicios, administración comunal, ejercicio de la autoridad y el mantenimiento del orden a través de la autodefensa. Es decir, comienzan a aparecer los gérmenes de un "poder dual"; con organizaciones paralelas al Estado que hacen lo que éste y sus instituciones no pueden hacer.

En esta complejidad de nuestra realidad nacional aparecen dos elementos que de manera constante cruzan de un extremo a otro a todos los componentes de la coyuntura y condicionan sus comportamientos. Tales elementos son: El proceso subversivo y el narcotráfico. Lo singular de la presencia de éstos fenómenos radica en que no sólo influencian profundamente la escena nacional, sino que entre ellos se retroalimentan en una espiral con perfiles tan indefinidos que hacen difícil establecer con claridad lo principal de lo accesorio, lo estratégico de lo táctico; sus puntos de convergencia o de distanciamiento en su labor de destruir al sistema.

En el Perú el medio ambiente presenta características que difícilmente pueden verse en otros países del área. Así tenemos:

- Grupos de derecha con creciente proceso de radicalización.
- Una izquierda marxista "legal", como importante fuerza electoral.
- Un proceso subversivo violento, en permanente crecimiento, que cuestiona estructuralmente el sistema y que considera en el campo enemigo tanto a los actores de centro y de derecha, como a la izquierda "legal".
- Un nuevo poder económico que se llama narcotráfico.
- Un movimiento popular que gradualmente va fortaleciendo su propia organización y prescindiendo del Estado.
- Una crisis económica aguda, sin posibilidades de remisión inmediata que agudiza peligrosamente la polarización político–social; y finalmente,
- Una institucionalidad formalmente vigente en la medida que siguen funcionando los poderes y la burocracia, pero en cuya eficacia cada vez menos creen, respetan o acatan.

De esta situación interpretada en forma interesada y hábilmente explorada por los grupos violentistas, devienen las condiciones que el terrorismo armado

requiere para avanzar tal como está ocurriendo. Si tuviéramos que hacer una figura gráfica veríamos converger las acciones del terrorismo con la crisis y con el narcotráfico como si los dos persiguieran demoler las columnas en que se sustenta la sociedad peruana.

Para el Perú el narcotráfico y la subversión son las dos caras de la misma moneda. Ambos se nutren de la misma matriz social, ambos se superponen casi exactamente en los mismos espacios geográficos, ambos se retroalimentan generando un estado de violencia en el país y finalmente ambos ocasionan severos perjuicios a nuestros planes de desarrollo.

No voy a ser reiterativo describiendo los antecedentes de la izquierda peruana ni la historia de Sendero Luminoso o del Movimiento Revolucionario "Túpac Amaru"; la información sobre éstos aspectos es ampliamente conocida por ustedes como miembros de la Fuerza Armada, de la Policía Nacional y por los señores participantes que representan al sector público y privado.

Lo que llama la atención del analista político es cómo pudo ser posible que un pequeño grupo de intelectuales provincianos, arrinconados en uno de los Departamentos más alejados y atrasados del Perú se levantasen en armas contra un Gobierno Constitucional a comienzos de 1980, y en menos de 10 años haya logrado expandirse por casi todo el territorio nacional, dejando una secuela de destrucción, muerte, temor e incertidumbre, cuyo fenómeno le ha costado al Perú más de 15,000 vidas humanas y una destrucción incalculable de bienes materias que agudizan aún más la crisis económica por la que atraviesa la Nación.

El problema nuestro radica en que existen lo que podríamos llamar una "situación subversiva" y que, aprovechando la existencia de ésta, es que un grupo terrorista como Sendero Luminoso y el MRTA han logrado mantenerse y consolidar una presencia en el escenario político nacional.

En 1980, con el retorno de la democracia, se produce un fenómeno singular dentro del cuadro político latinoamericano: Llega al poder un régimen de derecha juntamente cuando los grupos sociales, antes marginados, ingresan caudalosos a la vida política, en un proceso de creciente radicalización.

Este es el escenario: un gobierno de derecha, democrático pero ineficaz para convertirse en el adecuado mediador de los procesos sociales, aunado al ritualismo de una burocracia incompetente y dentro de una crisis económica que aparecía como la más grave de nuestra historia.

Frente a esto, un movimiento popular organizado y combativo, en creciente proceso de radicalización; al lado de un campesino cada vez más consciente

de su peso social y decidido a hacer escuchar sus exigencias de justicia social.

El resultado no podía ser otro, y así surge la subversión en una de las zonas más deprimidas del país dentro de una "situación subversiva" en que el terrorismo senderista ha podido subsistir y aún consolidarse en ciertas zonas. Y es este cuadro de deterioro económico y social el que explica también la alianza existente entre la subversión y el narcotráfico.

Lo cierto es que en relación a la problemática subversiva en el Perú recién se está comprendiendo que éste no es un problema exclusivo del gobierno actual o de la Fuerza Armada; la subversión no tiene como blanco u objetivo éste o cualquier régimen democrático que le suceda en julio de 1990; lo que busca es destruir las bases mismas de la sociedad peruana por medio de la violencia.

En la hora actual lo importante es visualizar cuáles son las proyecciones de los grupos subversivos y qué medidas debería adoptarse para enfrentar con eficiencia el fenómeno subversivo en el país.

Entre las principales proyecciones tenemos:

a. Proseguir con las acciones de terrorismo selectivo para mantener una gravitación y presencia activa en la escena político–social.

b. Utilizar al máximo todos sus recursos y posibilidades para consolidarse en el Alto Huallaga (como zona que aporta cursos económicos derivados de su alianza con el narcotráfico) y en los departamentos de Ayacucho, Huancavelica y Apurímac (donde ha logrado una base social de respaldo constituida por el campesinado pobre y sin tierras).

c. Tratar de polarizar en su favor a las organizaciones laborales y sindicales de la izquierda marxista legal, en la perspectiva de incorporar nuevos contingentes a la lucha bajo sus banderas.

d. Buscar en expansión a los países limítrofes (Bolivia, Ecuador, Colombia y Chile), con población indígena más que con el propósito de exportar su ideología, apuntando a provocar conflictos que puedan derivar en su enfrentamiento armado interno o en la desestabilización del Area; lo que según ellos, ayudaría decisivamente a sus propósitos de conquistar el poder.

Las políticas y acciones específicas

El Estado por su parte está implementando una estrategia contrasubversiva que, debido a los reajustes que constantemente se efectúan a la luz de la

experiencia, cada día de mejores resultados, a lo largo de éstos años, desgraciadamente con un alto costo de vidas humanas y destrucción material, estamos conociendo cada vez más al enemigo y aprendiendo a combatirlo con mayor eficacia.

Hoy apreciamos que varios de los principios intocables de la doctrina aplicable a la contrasubversión no funcionaron ante un enemigo que por anticipado no encaja en las experiencias anteriores. Hoy podemos decir que lo conocemos mejor y sabemos combatirlo.

Empero para culminar con éxito esta empresa dolorosa y que afecta a toda la sociedad peruana, necesitamos aplicar un conjunto de medidas. En efecto, nos preguntamos: Qué haremos para preparar al país e integrarlo al objetivo de pacificación y a la lucha contra la subversión? Se trata, en síntesis, de comprometer a la ciudadanía y a todas sus instituciones en la solución del problema a la ciudadanía y a todas sus instituciones en la solución del problema y asignarles responsabilidades para combatir el desafío de esta guerra irregular.

Para ello tendremos que adoptar las siguientes medidas:

- Acondicionar la estructura del Estado y a las diferentes instituciones a la nueva situación.

- Priorizar el gasto público en favor de las zonas de extrema pobreza y llevar rápidamente a la práctica el proceso de regionalización con el objeto de descentralizar las decisiones y el poder político.

- Redefinir la Concepción Estratégica para la Contrasubversión, estableciendo con mayor precisión la finalidad de la lucha en la guerra contrasubversiva y los nuevos objetos para alcanzar en a situación actual.

- Mejorar la eficiencia de la Fuerza Armada y la Policía Nacional dotándoles de todo el equipamiento que requieren para enfrentar la subversión, sin descuidar su preparación para la defensa exterior y el bienestar del personal en todo orden de cosas, teniendo en consideración las tres características fundamentales de esta lucha: inteligencia oportuna, alta movilidad de los medios (helicópteros) y comunicaciones eficientes.

- Apoyar de manera consistente y decidida las actividades del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA), a fin de los niveles e instancias donde actúe.

- Restablecer como asignación obligatoria en los colegios, universidades y centros de estudios superiores el curso de Instrucción Pre Militar.

- Incorporar al Servicio Militar Obligatorio a la totalidad de los jóvenes en edad militar.

- Aprobar las leyes que permiten contar con una base legal más clara y sólida para sancionar a los subversivos y defender la democracia.

- Garantizar el pleno respeto de los derechos humanos de la población civil y de los prisioneros desarmados.

  Esta es una forma concreta de ganar la simpatía de los pobladores y aislar a los terroristas y subversivos.

- Reemprender urgentemente la ofensiva contra el comando fascista que utiliza sin derecho alguno el nombre de un mártir aprista, vilmente asesinado por los terroristas, denunciando sus crímenes e impidiendo que su acción se generalice.

- Cambiar de inmediato la actual estrategia fundamentalmente defensiva, por otra ofensiva y sistemática, destinada a la destrucción de las bases de apoyo, columnas guerrilleras, grupos de aniquilamientos, redes de comunicación, etc. de Sendero, el MRTA y otros grupos subversivos.

- Comprometer a las Organizaciones Populares de Base a participar en la lucha contra la subversión y el terrorismo y organizar a la población para la defensa y para el establecimiento de una red de inteligencia que colabore con las fuerzas del orden con las acciones contra SL y el MRTA.

- Respetar y apoyar a las Organizaciones Populares de Base más allá de diferencias políticas e ideológicas, reconociendo en ellas un pilar firme y sólido del pueblo organizado para disuadir la violencia y construir una sociedad más justa y solidaria.

- Fortalecer, consolidar y reconocer a las organizaciones de autodefensa popular, actualmente existentes en el campo y en la ciudad, como en las rondas campesinas y las rondas urbanas, brindándoles el apoyo técnico y logístico necesario, pero siempre bajo la asesoría permanente de la Fuerza Armada y la Policía Nacional.

- Disputarle el terreno ideológico a la subversión, en todos los campos de la vida nacional, relevando y desarrollando nuestro proyecto de cambio y transformación.

- Movilizar los mejores cuadros y a los líderes más calificados para conducir y apoyar la gestión gubernamental en las zonas de emergencia. Y demos-

trar, con el buen ejemplo, que estamos dispuestos a luchar con firmeza y energía contra la subversión y el narcotráfico.

- Definir una estrategia más activa orientada a recuperar la iniciativa y a quebrar las alianzas del terrorismo con el narcotráfico.

- Diseñar y ejecutar un Plan Nacional de Operaciones Sicológicas destinadas a cohesionar a la población, hacer conciencia sobre los valores democráticos y a conseguir una participación activa y latente de la sociedad global en la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico.

- Adecuar la Defensa interior del terrorismo en función de la nueva Regionalización del país.

Frente Externo

Establece la Constitución Política del Estado que la Fuerza Armada tiene como finalidad primordial garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. Por ello es imprescindible en el momento actual, en lo que al Frente Externo se refiere, proceder a un repotencionamiento y renovación de material que posee toda la Fuerza Operativa Conjunta de los tres Institutos Militares y los órganos y medios de Apoyo logístico que se encuentran en los distintos teatros de operaciones, de manera tal que tengamos siempre una Fuerza Armada con cobertura potentes y altamente móviles. Con una fuerza de maniobra suficientemente poderosa para que pueda disuadir los potenciales adversarios del Perú a tomar la iniciativa de capturar objetivos remunerativos de nuestro territorio y obligarnos luego a negociar en una situación de desventaja.

En ese sentido, la tarea de organizar la Fuerza Armada para proteger al país una nación contra una amenaza indefinida resulta compleja, onerosa y a la larga ineficiente. Es por eso que las fuerzas militares deben ser hoy concebidas, organizadas, entrenadas, equipadas y desplegadas para hacer frente a una amenaza específica. Determinarla es función de la inteligencia Estratégica. Esto es el razonamiento principal de la estructuración de una fuerza militar. Hoy como ayer, la Inteligencia Estratégica disponible nos dice con toda claridad cual es la amenaza específica que tiene el Perú y qué tipo de guerra podríamos confrontar consecuentemente.

La experiencia recogida en los numerosos conflictos locales entre estados pequeños, demuestra que éstos han sido por norma en general, breves y violentos. La condición de breves se refiere a su corta duración, a diferencia de las guerras prolongadas. La condición de violentos resulta de empleo, en reducido tiempo y espacio, de poderosos medios de lucha.

Ese tipo de guerra relámpago es el más probable en el futuro entre estados pequeños y medianos como el Perú y algunos de sus vecinos.

Para poder enfrentar con éxito éste tipo de guerra relámpago debemos poseer una Fuerza Armada bien equipada y balanceada, lo que conlleva a una prioritaria renovación de nuestro actual material de guerra que por el tiempo de uso y ante el adelanto de la tecnología militar, requiere su reemplazo por otro moderno y que se ajuste a las necesidades de nuestra concepción estratégica.

En este orden de ideas, la política de bienestar del personal debe ser atendida plenamente en los que a remuneraciones y a vivienda se refiere, sin perjuicio de apoyarse otro tipo de medidas que tengan por finalidad elevar la moral y la capacidad combativa del personal militar y policial en los distintos niveles y jerárquicas que ostenta.

En tal virtud, la creación por el gobierno actual del Fondo de Defensa Nacional tiene por objeto generar hacia el futuro los recursos económicos que permitan a nuestra Fuerza Armada contar con los medios para atender sus necesidades en equipo, material y otros que requieren para cumplir con su elevada misión de garantizar la soberanía, independencia e integridad territorial de la República.

El Acuerdo Nacional y el Gobierno de Compromiso.

Como puede apreciarse de la propuesta nuestra, estamos convencidos que se requiere una profunda transformación nacional, que debe efectuarse con plena autoridad, en orden y dentro del sistema democrático.

Es imprescindible hacer crecer la economía nacional, disminuir las grandes diferencias o brechas sociales; desterrar el terrorismo y restablecer la seguridad nacional, sin quebrantar la voluntad popular ni desatar acciones que puedan violentar la libertad de expresión o los derechos humanos; sin marginar a ningún grupo político.

Estamos convencidos que una tarea de esa magnitud y significado político no puede ser llevada a la práctica por ningún grupo que pretenda gobernar sólo.

Por eso proponemos un Acuerdo Nacional, a través del cual se puedan buscar coincidencias por lo menos mínimas, en aspectos concretos de especial transcendencia, todos los peruanos tengamos un reencuentro, en el que se superen rencillas o rivalidades políticas y se deponga cualquier interés personal o de grupo.

Este es el convencimiento al que nos lleva nuestra experiencia de gobierno.

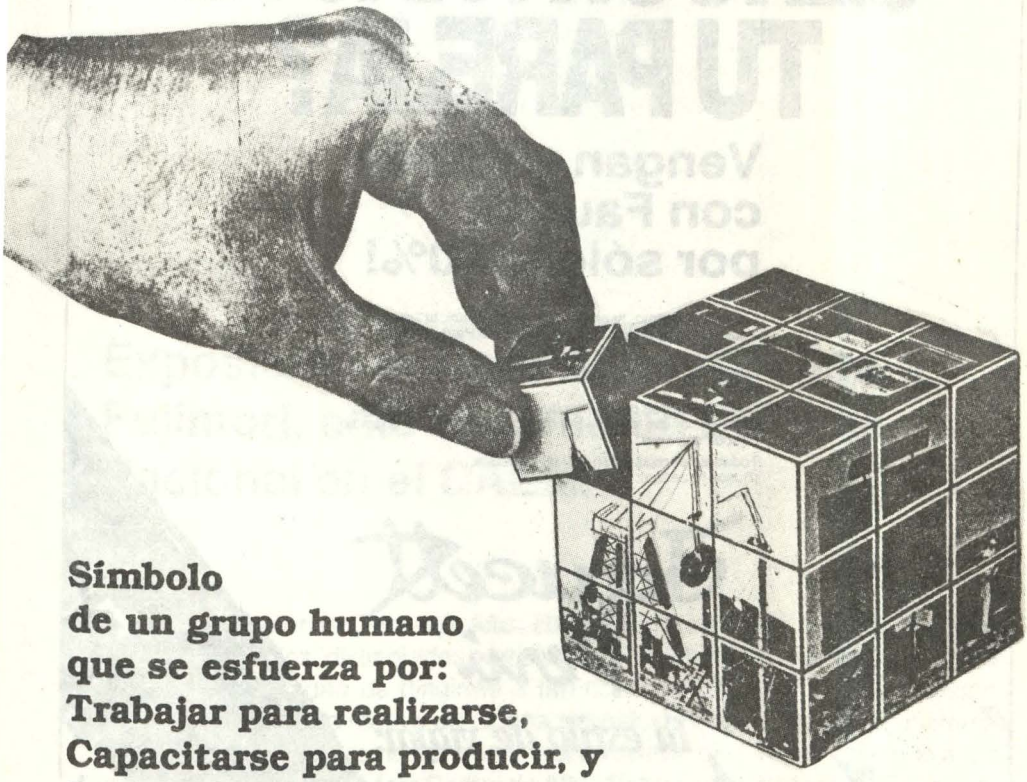
Ni el APRA siendo el partido con el mayor caudal electoral ni menos aún partidos minoritarios coaligados podrán hacer frente con exclusión de los demás a los graves problemas que caracterizan la coyuntura actual. Tenemos que cerrar filas ante el enemigo común que está minando los cimientos de toda la sociedad.

Por eso proponemos un Acuerdo ahora, antes de las elecciones, entre todos los partidos políticos. Pero si este no es bien recibido por los grupos de derecha, que confían en que la gravedad de la hora les permitirá recobrar el poder, para ejercerlo como siempre con exclusión de los demás, proponemos que los sectores democráticos que conformamos la gran mayoría de izquierda en el país se comprometan a llevar a la práctica un gobierno de UNIDAD NACIONAL en favor de los más pobres. Que esté encabezado por cualquiera de los candidatos que saque la mayor votación en la primera vuelta electoral, pero que sea representativo de todos a la hora de gobernar.

Estoy convencido que este será el germen de un acuerdo más amplio, al que se plegarán en su momento los sectores democráticos y populares que hoy integran por lo menos uno de los partidos que se agrupan en el FREDEMO; que por propia convicción rechazan el planteamiento dogmático de Mario Vargas Llosa, con el cual en el fondo no llegan a concordar.

Quede claro que no proponemos un acuerdo electorero. Lo que proponemos es un compromiso para garantizar que llevaremos a cabo el conjunto de cambios y transformaciones que aseguren el real desarrollo de nuestro potencial económico; que garanticen la permanencia de las conquistas sociales adquiridas con mucha sangre y esfuerzo a los largo de muchos años de lucha.

Y que se trata además de concertar la continuación del proceso de democratización económica, política y social, como única vía para quitar el detonante y evitar el estallido de la violencia. Convencidos como estamos que no habrá paz duradera en el país si no eliminamos las causas profundas que originan la violencia social.



Símbolo
de un grupo humano
que se esfuerza por:
Trabajar para realizarse,
Capacitarse para producir, y
Ser eficaz para seguir mejor.

COMISION CONTROLADORA DE TRABAJO MARITIMO

"Eficiencia que genera eficacia"

¿ENCONTRASTE TU PAREJA?

Vengan y vuelen con Faucett por sólo el 50%!

Viaja con tu primo, tu amiga, tu papi, tu mami, tu "amore", tu hijo o quien sea tu pareja a cualquier lugar del Perú, a sólo la mitad de precio!

¡Ahora con Faucett, tu pareja viaja pagando sólo el 50% del pasaje!

Una oportunidad que tienen que aprovechar!. Los mejores destinos con los mejores horarios y con la atención que sólo Faucett sabe dar.

Todas las parejas valen, así que apúrate...
¡Busca tu pareja!

Faucett Perú

Tu estilo de viajar.



INTERCOMMUNICATIONS/CIA. LTDA.

Exposición del Ingº Alberto Fujimori Fujimori, ante el curso de Defensa Nacional en el CAEM.

Sr. Director del Centro de Altos Estudios Militares, señores miembros de la Planta Orgánica, distinguidos participantes. No es la primera ocasión en que tengo la oportunidad de dirigirme a tan crítico auditorio y esto en ocasión anterior, ha sido con motivo de alguna exposición sobre la realidad universitaria en el país. Reitero nuevamente a la Dirección del CAEM, así como a los miembros directivos de éste Centro de Altos Estudios la satisfacción de encontrarme aquí para exponer nuestros planteamientos. No quisiera exponer en una amplia enumeración de hechos, planteamientos y medidas, los lineamientos programáticos para un gobierno del Movimiento Político Independiente Cambio 90, ya que por lo demás,el Plan de Gobierno lo estamos terminando de elaborar y esperamos que esto pueda ser presentado en breves días. La exposición entonces la voy a centrar en algunos puntos fundamentales y luego ampliarlo en el diálogo que vamos a entablar con toda la concurrencia.

En primer lugar quisiera exponer el ideario de nuestro movimiento que se basa en los siguientes principios:

1ro. La afirmación de nuestra convicción y creencia en la democracia asumiendo un sentido social y económico, como el mejor sistema político

para garantizar la realización de la justicia social y la eliminación de la pobreza dentro de la libertad en desarrollo económico y la elevación del nivel de vida de todos los peruanos; en este sentido, proclamamos nuestra adhesión absoluta a la declaración universal de los Derechos Humanos y a los deberes y derechos de la persona consagrados en la Constitución Política del Perú, así como en su enunciado de Justicia Social.

2do. La concertación, cooperación, solidaridad y fraternidad cristiana entre todos los peruanos, dentro de un clima de Libertad y Concordia para eliminar los sistemas de injusticia y fomentar la distribución equitativa de la riqueza, desterrando la intolerancia en la vida política, los métodos de agresión, violencia y destrucción terrorista.

3ero. La elevación del nivel cultural, sobre todo la moral, de la nación, fomentando el cumplimiento de las instituciones con autenticidad, la honestidad en la función pública, el trabajo efectivo y responsable de los trabajadores, con el rechazo absoluto a toda forma de corrupción administrativa e incumplimiento de los deberes de función.

4to. La afirmación del humanismo cristiano, científico y tecnológico a la altura 1990 en el diagnóstico de la Realidad Peruana, la planificación gubernamental en las acciones concretas del Estado mediante la aplicación del avance de la ciencias naturales y humanas y las conquistas tecnológicas, propendiendo a la mayor y mejor formación de nuestros científicos y tecnólogos que revaloren los aportes y la creatividad del hombre peruano en su historia.

5to. La integración local, regional, nacional y latinoamericana, el respeto a los valores de la cultura occidental y la decidida integración del Perú con los países de la Cuenca del Pacífico por su poderosa gravitación en los próximos años y su consiguiente aporte y cooperación en el desarrollo integral del país.

6to. La defensa irrestricta de nuestros recursos naturales, la racional utilización de las fuentes de energía en el incremento de la Agro–Industrialización, de la producción y de la productividad.

7mo. Reconocer la emergencia educativa del país y la imperativa necesidad de realizar la reforma del sistema educativo; haciéndolo eficiente, garantizando la universalidad de los servicios educativos, la igualdad de oportunidades sin más limitaciones que la capacidad y las diferencias psicológicas individuales, manteniendo el principio de libertad educativa dentro de la democracia social.

8vo. El reconocimiento de la capacidad creadora del hombre peruano en toda su historia, como factor decisivo de la futura transformación social y económica, del nacionalismo económico, del incremento de la producción y de la productividad en el orden agrícola–minero e industrial y principalmente, del desarrollo artesanal, fortaleciendo los valores de la cultura nacional, como medio de superar la dependencia financiera determinada por la deuda externa y su injusto tratamiento por los países acreedores y la dependencia alimentaria y cultural. Sin la fe y confianza en el factor humano nacional es imposible concebir toda tarea de transformación. En suma, queremos reivindicar la actitud del hombre peruano para vencer las circunstancias materiales y espirituales que le son adversas.

9no. La necesidad de crear una dirección o gerencia capacitada y responsable para la conducción de las funciones del Estado y de las instituciones públicas y privadas; la transformación por efectivo liderazgo será consecuencia de la conducta ejemplar de los directivos. Mejores gobernantes darán a la patria mejores ciudadanos, mejores gerentes darán a las empresas mejores trabajadores.

10mo. La modernización del aparato estatal mediante su tecnificación, la efectiva racionalización y desburocratización para lograr la directa vinculación del Estado con toda la Nación, con énfasis en el fortalecimiento del gobierno local, regional, y su integración en el Estado Unitario.

Décimo 1ro. La erradicación de la miseria y el hambre, considerando como obligación fundamental del Estado la nutrición del pueblo, para lo cual, debe reivindicarse el Agro con el fomento de la agricultura extensiva e intensiva con miras al autoabastecimiento alimentario del país, la revalorización de las técnicas agrícolas y alimentarias tradicionales.

Décimo 2do. La Defensa de la salud física y mental de todos los peruanos mediante una vigorosa política de salud que abarque todo el territorio nacional principalmente entre las áreas más empobrecidas.

Décimo 3ro. La estimación del trabajo como factor prioritario de la producción de riqueza, la adaptación del trabajador a la actividad productiva, la adopción de un sistema vigoroso de educación laboral, la superación de la desocupación y el sub–empleo, la adopción de un sistema de remuneraciones a base del mejoramiento de las relaciones humanas, teniendo en cuenta las necesidades del trabajador, sus méritos, su responsabilidad y los incentivos en la producción y de la productividad; en suma, se trata de sustituir la filosofía de la violencia y del conflicto por la filosofía de la cooperación.

Décimo 4to. La utilización de los medios de comunicación masiva como expresión de la más absoluta libertad de información y de pensamiento, en armonía con el interés social para fortalecer el sistema democrático, la unidad nacional y la fraternidad entre todos los peruanos con respecto por los Derechos Humanos, la elevación del nivel cultural de la nación, fundamentalmente de las áreas rurales, fomentando la integración cultural y el respeto a la personalidad cultural de la Nación y para contribuir al mejoramiento de las costumbres y la elevación de la moral en la comunidad nacional liberándola de los males sociales como el narcotráfico, la drogadicción y la violencia social.

Décimo 5to. La defensa del equilibrio ecológico, la preservación del ambiente físico y natural de la contaminación ambiental cada día más creciente, que pone en grave peligro la salud, la nutrición y el bienestar de todos los peruanos. En base de los principios anteriores, se está elaborando el Plan de Gobierno, que repito esperamos ponerlo a disposición de la opinión pública dentro de pocos días. El eje fundamental de cualquier política de desarrollo nacional debe basarse en una estrategia de desarrollo macro–económico y en ese sentido, los lineamientos dentro de esta estrategia para Cambio 90 son los siguientes:

- En primer lugar, crear un clima de confianza a todos los agentes de la producción, a toda la ciudadanía en general, de manera que en el campo económico se estimule la inversión para la creación de empleo y para la creación de la riqueza.
- En segundo lugar, incrementar la oferta alimentaria y sobre este aspecto voy a exponer un suscinto Plan de Desarrollo Agrario, oferta alimentaria que estaría basada en el desarrollo de la agricultura nacional buscando el autoabastecimiento alimentario y el desarrollo de la Agro–Industria.
- En tercer lugar, mejorar el rendimiento de la gestión pública.
- En cuarto lugar, incrementar la presión tributaria de manera que el déficit fiscal se reduzca considerablemente.
- En quinto lugar, atraer capitales e inversiones de la cooperación técnica internacional para los planes de desarrollo nacional, particularmente para apoyar la regionalización con la creación de varios polos de desarrollo y dentro de todo este esquema, el progresivo ajuste de los precios para tender hacia la liberalización de estos.

Por supuesto que para la aplicación de todo este eje macro–económico,

se requiere ciertas medidas, ciertos mecanismos, ciertos principios que es necesario implementar:

- En primer lugar, el concepto de la rentabilidad. No puede haber empresa o actividad en donde no se considera este concepto, la iniciativa privada debe ser estimulada por el Estado.
- Segundo lugar, la concertación de los diversos agentes de producción.
- Tercer lugar, la reestructuración del aparato productivo, hoy dependiente de los insumos del exterior y que hace de la economía dependiente del exterior.
- En cuarto lugar, una política redistributiva del ingreso y la lucha contra la pobreza crítica mediante la creación de impuestos.
- Quinto, especial apoyo a las unidades pequeñas de producción.
- Sexto, la democratización efectiva del crédito.
- Sétimo, la descentralización del Estado para apoyar la regionalización pero, sin el incremento de la burocracia.
- Octavo, la reorientación del consumo.
- Noveno, reducir el aparato del Estado sin el despido masivo de los empleados, preservar, desarrollar y consolidar empresas estatales, estratégicas, empresas estatales o paraestatales.

Menciono particularmente las siguientes:

- PetroPerú
- MineroPerú
- AeroPerú
- PescaPerú
- EntelPerú
- EnaferPerú

- SiderPerú

- ElectroPerú y Sedapal.

  Todas ellas deben permanecer en manos del Estado.

- Décimo, la eliminación progresiva de los subsidios, particularmente aquellos que se canalizan hacia los productos alimentarios del exterior y la eliminación gradual de algunos tributos no rentables, pero dentro de todas estas medidas, se debe dar prioridad a los proyectos de corto período de maduración sobre todo, en los primeros años de Gobierno y en que la economía del Perú y la disponibilidad del recurso, tanto naturales como humanos, lo permiten particularmente con énfasis en la minería, en la pesca, en la agricultura y en el sector energético y carbonífero.

En el sector externo, un programa de importaciones limitado a lo estrictamente necesario, la protección de la industria nacional y de la actividad económica llámese pesca o agricultura es fundamental para el desarrollo del país.

Segundo, en el sector externo favorecer las exportaciones, líneas de crédito especiales para los productos del Agro, Agro–Industria y la minería y obviamente un tipo de cambio favorable a la exportación. Dentro de este esquema económico en que se desenvolvería nuestra economía en los próximos años la agricultura tiene un rol fundamental que cumplir, pues todos conocemos las limitaciones en que se desenvuelve este sector importantísimo y a pesar de la prioridad que le concede la Constitución del Estado. Esta actividad ha sido marginada durante décadas y conocemos su realidad. Entre estas limitaciones grandes que pesan sobre el problema de la desnutrición del país debemos saber que apenas se dispone en el Perú. 0.12 hectáreas de tierra agrícola per cápita, 1,200 m2., cuando el promedio en Latinoamérica es de 0.3, has. tres mil metros cuadrados por habitante. La disponibilidad de alimentos aquí en el país es también la más baja dentro de la región, alrededor de 280 kilos per cápita, y los promedios de producción sumamente bajos y el país ha estado importando alimentos en cantidades considerables y en forma injustificable.

El programa anual de importaciones del presente año contempla la importación de aproximadamente 1'900,000 toneladas de alimentos por un valor de 540'000,000 .00 de dólares, este monto de importaciones se viene arrastrando desde hace varios años en un promedio entre 400 a 500 millones de dólares al año, de manera que la suma acumulada de las importaciones de los alimentos en los últimos quince (15) años alcanza un poco más de la mitad del monto de la deuda externa contraída y lo que es más grave es que, durante algunas gestiones gubernamentales, se ha estado importando alimentos contrayendo

deudas algunas de ellas con la Banca Comercial, con altas tasas de interés. La repercusión sobre la economía del país con esa política de importaciones de alimentos es sumamente grave, significa el drenaje de divisas de 500'000,000 de dólares anuales que repercute en nuestra balanza de pagos.

En segundo lugar la importación de alimentos. Voy a mencionar en cifra redonda 2'000,000 toneladas anuales, significa derivar puestos de empleo al exterior. Desde el punto de vista agrícola para producir 2 toneladas de alimentos en promedio de trigo, papa o arroz y para producir 2 toneladas de alimentos se requiere un hombre en permanencia pues estamos importando en este momento aproximadamente 2'000,000 toneladas y estamos por consiguiente perdiendo 1'000,000 de puestos de trabajo derivándolo al exterior innecesariamente. Esta situación es la que debe cambiar drásticamente, que no se diga que el país no puede producir harina de trigo o maíz o azúcar. Es inconcebible que un país con suelos tan fértiles, con climas tan extraordinarios tengamos que importar alimentos y depender del exterior perdiendo en cierto grado nuestra propia seguridad y esto repercute también por supuesto en aspectos sociales, significa que nuestra altiplanicie de Puno o que nuestros suelos andinos del trapecio o que muchas tierras de la costa, incluyendo las cooperativas azucareras, se abandonen progresivamente y se abandonen lamentablemente en muchos lugares hacia los grupos subversivos. Este abandono del campo es lo que presiona la inmigración a las urbes y crea entonces una serie de problemas además de la pérdida irreparable del recurso más importante que tiene un país y es el recurso suelo. Entonces en el sector agrícola los lineamientos son los siguientes:

– En primer lugar la reducción progresiva y drástica sostenida de las importaciones de alimentos y paralelamente con el desarrollo agrario del país, se tiene resultados concretos, investigaciones realizadas, por muchos centros de investigaciones que no se están aplicando por falta de una política de desarrollo agrario, ésto significa por ejemplo que en la altiplanicie de Puno debemos sembrar nuestro trigo. Por supuesto que habrán intereses creados que le pondrán obstáculos pero que es necesario realizar. Estas importaciones, se han estado haciendo con un dólar subsidiado y esto ha traído lo que todos conocen, sospechas, la corrupción y la coima. Los subsidios que se otorgan a los alimentos del exterior deben analizarse de manera adecuada para el desarrollo de la producción nacional, sea a través de una política de precios, sea a través, por ejemplo, en forma indirecta utilizando una vía de comunicación que permita la comercialización más favorable a los agricultores.

– En tercer lugar la recuperación de tierras con problemas de drenaje y salinidad y esto significa la introducción de tecnología, de tecnología de riego que permita recuperar estas tierras.

– En cuarto, aumento del rendimiento por hectáreas mediante la transferencia de tecnologías. Todos conocemos la gran variabilidad del rendimiento, sabemos que hay agricultores que producen 1,500 kilos de maíz por hectáreas, cuando perfectamente se puede producir 5,000, que producen 4,000 kilos de papas cuando se puede producir 40,000 kilos con las mismas tierras, fomentar la realización de una segunda campaña en la costa. Hay 500,000 hectárea de tierras en la costa de las 700,000 que se están trabajando, que quedan en barbecho, en descanso, de tres meses a tres meses y medio por año, estas tierras deben ser aprovechadas para la producción de menestras, 500,000 toneladas a razón, apenas una tonelada por hectárea. Una política de conservación de suelos que debe ser respaldadas por todos los organismos nacionales. El Perú está perdiendo a una velocidad increíble sus recursos y suelos tan escasos del país, los ríos de la costa en este momento están turbios y arrastrando el segmento suelo, se calcula que por año en material suelo. Se está perdiendo el equivalente de 300,000 hectáreas de suelos por año y el problema de la deforestación relacionado también con el problema del narcotráfico produce la pérdida irreparable de segmentos suelo a razón de 150,000 hectáreas de tierra, éstos son dos aspectos, pérdida de suelo y pérdida de nuestro recurso que es necesario detenerlo a la brevedad posible y se requiere repito, el concurso de todas las fuerzas vivas del país, y por último, dentro de este suscinto programa que estoy proponiendo sobre la agricultura, un aspecto importantísimo, capital, es el desarrollo de proyectos de irrigación y proyectos hidro–energéticos en todo el país. Se ha escuchado hablar en los últimos años el alto costo de las irrigaciones, del alto costo por hectárea de estas tierras, pero no se ha pensado en la posibilidad tecnológica en la alta rentabilidad que tiene cuando éstas tierras crecerán con el clima extraordinario que tiene el Perú, que pueden tener rendimiento altísimo, es necesario conjugar la inversión con la tecnología y entonces se hace impostergable captar fondos de la cooperación técnica internacional que en muchas ocasiones la ha sustituido y qué fuentes de financiamiento lo hemos dicho ahí en el ideario, y lo estoy sosteniendo, dentro de los países de la Cuenca del Pacífico.

¿Qué proyectos señores? En primer lugar, el gran proyecto de irrigación Olmos, es necesario hacer producir estas tierras 100,000 hectáreas de tierra en el Norte, la creación de polos muy importantes de desarrollo sellando Tumbes, que permita el desarrollo de toda la economía de nuestra zona fronteriza del norte. El proyecto Vilcabamba en el cual tuve oportunidad de hacer la gestión para lograr préstamo en vías de ejecución para incorporar nada menos que en la primera etapa 200,000 hectáreas de tierras que permita el impulso al desarrollo de la región Inca, PASTO GRANDE MOQUEGUA para incorporar 20,000 hectáreas a la zona sur, continúa MAJES en forma racional, por supuesto, pero orientando la producción hacia cultivos explotables y algunos otros proyectos de menor envergadura pero sumamente importante; no quizás

para este quinquenio pero para los próximos, para la futura generación como es Chinegas.

No puedo dejar de mencionar dentro de esta exposición la explotación minera, el Perú fue agrario, es minero. El potencial minero peruano alcanza de nuestra extensión territorial casi el 40% de nuestro territorio mineralizado y sólo se ha explotado el 2%, el sector minero conocemos que es el más importante en la generación de divisas, 50% de nuestras exportaciones proviene de este sector que significa el 10% del producto bruto interno dando ocupación directa a 60,000 personas e indirectas a 300,000 personas. Por supuesto que debe respetarse la gran minería e incluyendo la gran minería extranjera pero, dentro del marco en donde se defienda los intereses nacionales, pero el estímulo especial se debe conceder a la pequeña minería y a la mediana minería garantizando a los inversionistas de estos sectores la recuperación de ese capital. No últimamente, desde hace algunos años, conocemos la gran riqueza minera del Perú pero no solamente es en MADRE DE DIOS, sino en muchas otras zonas y se tiene conocimiento de la gran cantidad de oro que hay a través de la frontera y hacia el lado del Brasil; es necesario entonces tener un programa agresivo de explotación de oro que conjuntamente con otros recursos pueden encarar también el problema de la deuda externa.

No quisiera cansarlos, pero también en el sector pesquero es obvio que debemos explotarlo en la forma más racional posible, esta explotación es viable haciéndolo con nuestras propias empresas artesanales que tengan que mediar. No es necesario que nuestra gran riqueza ictiológica se explote con la cooperación que parece que existe. Los montos de inversión requeridas para extraer esta inmensa riqueza marina no son inalcanzables para el país, se tienen serios y concretos proyectos por parte de algunos de nuestros expertos que esta explotación se puede realizar con los medios estrictamente nacionales y entonces incrementar el consumo per cápita de pescado. Actualmente, todos consumimos, 13 kilos por habitante y debemos elevarlo a 25 kilos por lo menos y con el tiempo suplir, la desnutrición protéica que dicho sea de paso, también pueda hacerse con una política de desarrollo ganadero. Había olvidado hacer énfasis sobre este aspecto. El país tiene nada menos que 15 millones de hectáreas de pastizales que, a razón apenas de una cabeza por hectárea de ganado vacuno, podría sostener 15 millones de cabeza de ganado, actualmente tenemos cuatro millones de ovinos, 14 millones de los cuales se ensañan con la tierra y un recurso importantísimo, los camélidos 2'500 de alpacas y 1'200 de llamas, recurso que debe protegerse y desarrollar.

Dentro de la contienda política hay aspectos controvertidos que siempre complican la atención y el público torna difíciles estos aspectos, quiero centrarme entonces en un aspecto, el aspecto laboral. Nuestra posición la hemos dicho, de buscar la eficiencia de la producción, la eficacia de las empresas y todos

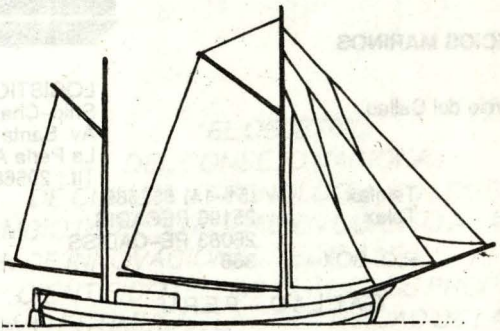
los organismos, sean públicos o privados; sin embargo, en una situación como en el Perú, donde la crisis social económica afecta a los más necesitados, es necesario contar con mecanismos de protección en ese sentido por eso es que defendemos la estabilidad laboral, pero como mecanismo de protección para trabajadores frente a la posición de los empresarios que quieren tener la máxima rentabilidad a través de condiciones sociales y económicas desfavorables a ellos, pensamos esta confusión de los empresarios debe evolucionar en el sentido de favorecer, de tomar una actitud más favorable a los trabajadores, de manera que una ley de protección de este sector se haga en una forma más por iniciativa privada que por imposición. Probablemente no es tan simple, es decir para aplicar la ley de estabilidad es necesario crear una conciencia de mejorar la productividad en todos los niveles. Es necesario estimular, reforzar esta filosofía de la cooperación, creemos que esto es factible aplicar en nuestro país y entre empresarios y trabajadores debe haber esa comunión de objetivos que permita que todos unidos podamos salir adelante. Y en este sector laboral también se habla mucho sobre el aparato estatal, ustedes mejor que yo, conocemos que está distribuido en forma deficiente concentrado en la metrópolis, hay gente en muchos sectores rurales y no es que la burocracia estatal esté presente en las zonas rurales, que es necesario descentralizarlo, pero está lamentablemente concentrada en Lima con una bajísima productividad, los que intentan descentralizar este aspecto estatal, no han llegado con éxito y este aparato estatal en las últimas décadas antes que tecnificarse para apoyar el proceso de desarrollo más bien se ha sectorizado y se ha partidarizado el aparato estatal. En este momento en que se procede a la aplicación de las leyes de regionalización deben ser cuidadosamente racionalizados de manera que no se incremente la burocracia y en su lugar se racionalice, se capacite para que empecemos sin los vicios que venimos arrastrando desde hace muchísimos años y esto significa entonces también el congelamiento del número de plazas tanto de nombramientos como de contratados. Pero un aspecto crítico dentro de la conducción del aparato administrativo, de la falta de liderazgo, un cambio en la dirección, en los puestos de confianza, llámese Ministros produce disloque, discontinuidad en la gestión y es necesario respetar la carrera administrativa independientemente del tiempo político, es necesario que la administración pública se profesionalice.

Un aspecto sumamente importante y que afecta a la economía nacional y sobre este problema generado por la insatisfacción de los trabajadores, es la huelga. Y no es concebible que un país donde la crisis económica afecta a toda la Nación, en un país donde se requiere mayor productividad, la incomprensión entre trabajadores y empresarios, nuestro Estado, conduzca nuestra sociedad crónica e indisciplinada. Se hace urgente y necesario la ley de huelgas y en esta ley de huelgas se debe mencionar ciertos principios; un país no puede paralizarse por medidas innecesarias, entonces el servicio como transporte y salud no debe ser desatendido en ningún momento, pero por supuesto, sin

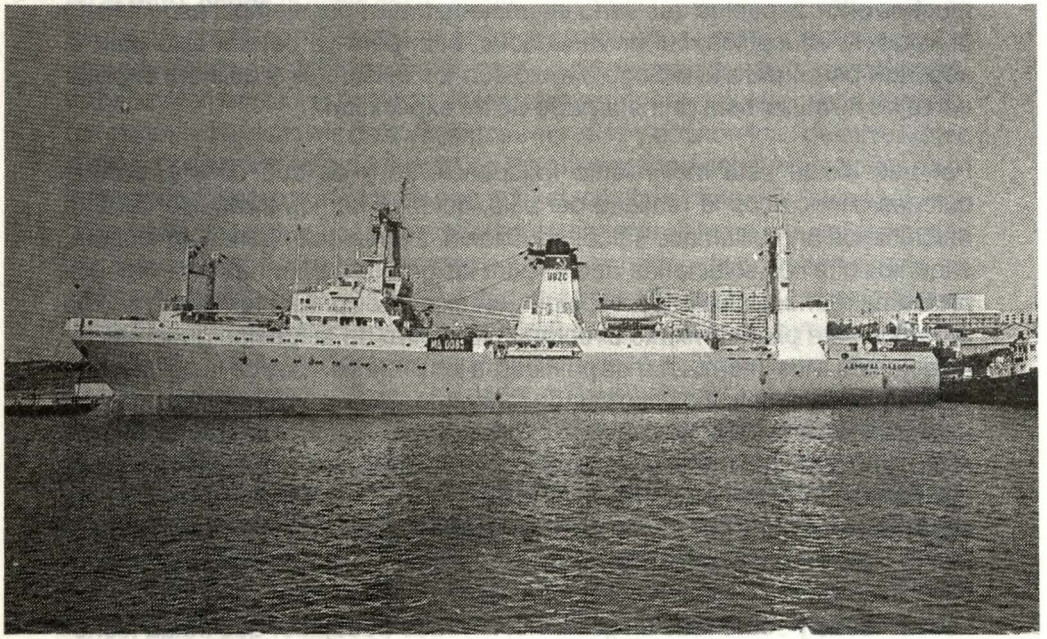
desatender también los intereses y las expectativas de los trabajadores. Hay muchos otros aspectos que sería interesante tratar, por ejemplo aspectos de la salud, la educación, las universidades, etc., pero ya dejaría esto para la segunda parte, para el diálogo directo con los asistentes y quisiera explicar antes de terminar esta primera parte de mi exposición.

Por qué existe este movimiento independiente y de qué consta, porque quienes conocemos la realidad del país, quienes hemos trabajado durante muchísimos años, llámese salud, educación, alimentación, en la agricultura, sabemos que hay soluciones viables para los graves problemas del Perú. Los problemas tienen soluciones, opciones, técnicas, nos preguntamos por qué no llevamos este planteamiento directamente dentro de la función gubernativa, no dejemos a los intermediarios políticos, a los profesionales de la política que durante muchísimos años han estado rondando sin resolver los problemas del país y en lugar de ello, ahondando la crisis. Pero vemos que este Gobierno, el próximo gobierno, tiene que trabajar con una dedicación más técnica antes que partidaria, debe haber un gobierno de consenso nacional abierto. En este caso pensamos que debe estar abierto a todos los profesionales independientes. El Perú creemos que es un país con muchas posibilidades y se requiere un cambio en la conducción, oxigenación en la gente que conduce el país, nuevas ideas y sobre todo un gobierno, honrado trabajador que traiga tecnología, por eso nuestro lema es: "Honradez, Tecnología y Trabajo", y así será nuestro Gobierno.

Lima, Febrero 1990



La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.

Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.

Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de víveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.

Somos representantes de la flota pesquera de la URSS **SOVRYBFLOT** y de la flota mercante **SOVFRACHT** con naves tipo trampa.

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

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

Telefax : (51–14) 652569
Telex : 25196 PECADIS
26083 PE–CADISS
P.O. BOX : 366

CALLAO – PERU

N
O SOVINCA S.A. CALLAO PERU E
S

SOVINCA S.A.

Miller No. 450 – Piso 12 – 13 Teléfonos: 290875 – 652569 – 652568
297389 – 299735
CALLAO – PERU Télex 25196–Pe–Cadiz–P.O. Box 366

"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".





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

Exposición del Dr. Mario Vargas Llosa ante el curso de Defensa Nacional en el CAEM

Tal vez no haya mejor medida para saber hasta qué punto ha calado la cultura democrática en una nación que averiguar las relaciones que guardan entre sí la sociedad civil y la militar. En los países que han ido más lejos en el desarrollo de los valores congénitos a la libertad –la coexistencia de la diversidad, el respeto a la ley, la paz y el orden social –estas relaciones son tan íntimas que ambos diría indiferenciables. Ser un marino, un aviador o un militar en países como Gran Bretaña o Noruega, Japón o Canadá, es ejercer una profesión que todos los ciudadanos, con muy escasas excepciones, saben indispensable garantía de sus civilizadas costumbres, de sus altos niveles de vida y de su soberanía y a la que, por tanto, profesan alta estima o, cuando menos, consideración.Los propios pacifistas, partidarios de la abolición de los ejércitos, como Bernard Shaw, jamás pusieron en tela de juicio la recóndita solidaridad que en las sociedades libres ha existido siempre entre los órdenes civil y militar.

Los militares, por su parte, en aquellos países, entienden y ejercitan su oficio como una función de lo civil, rigurosamente subordinada a sus leyes y a sus reglas, conscientes de que ser depositario de la fuerza en una nación democrática reclama del militar una conciencia lúcida de su alta responsabilidad –la defensa de la comunidad nacional contra la agresión–, y, al mismo tiempo, una

norma de conducta que mantenga siempre viva la confianza –y aún la admiración y el orgullo– del conjunto de los ciudadanos por quienes visten uniforme y en cuyas manos ha puesto el pueblo esos cada día más costosos y terribles instrumentos de destrucción que son las armas modernas.

Debemos reconocer sinceramente que este género de fraterna y diáfana identificación entre los militares y el conjunto de la sociedad civil no ha existido sino ocasionalmente y por raptos en nuestro país. Si queremos hacer del Perú una democracia moderna, libre del hambre, del miedo, de la injusticia y del atraso, ustedes y nosotros, militares y civiles, debemos obrar resuelta, inteligente y rápidamente para conseguir que lo civil y lo militar se integren de manera estable y permanente, como el anverso y el reverso de una medalla.

El paso primero ha sido dado: desde 1980, en el que se reconstituyó el sistema democrático en el Perú, las Fuerzas Armadas han estado apoyándolo lealmente y contribuyendo a su consolidación, sobre todo durante los procesos electorales, por cuya pureza y normal desenvolvimiento han velado de manera decisiva, pese a no contar siempre con todas las facilidades y medios adecuados para hacerlo.

Esto es importante: nada obrará más eficazmente para acercar a civiles y militares en nuestro país que la percepción continua, por la sociedad civil, de que las Fuerzas Armadas no son una potencial amenaza contra la legalidad y las libertades democráticas, sino, mas bien, su paladín, su mejor valedor.

Esta responsabilidad cívica de las Fuerzas Armadas sólo puede ser cabalmente cumplida si las instituciones militares se hallan al margen de los vaivenes y contingencias de las luchas y partidarismos políticos. Lograr el indispensable apoliticismo de las Fuerzas Armadas depende tanto de nosotros, los civiles (y acaso más), que de los propios militares. Porque lo cierto es que a lo largo de toda nuestra historia –y hasta la muy reciente– determinados sectores políticos y económicos han hecho cuanto pudieron para instrumentalizar a la institución militar, es decir para apartarla de su función específica y ponerla a su servicio. No siempre las Fuerzas Armadas han estado en condiciones de resistir esas presiones e indebidas interferencias políticas, que atentan contra el profesionalismo de la institución, minan la moral de sus miembros pues permiten prácticas discriminatorias –como ocurre siempre que el criterio político reemplaza al técnico e institucional en el régimen de nombramientos y ascensos– y toleran que cunda entre la sociedad civil la desconfianza hacia lo que, en toda sociedad democrática, cimenta el respeto de la opinión pública hacia sus Fuerzas Armadas: su total independencia e imparcialidad a la vida política de cualquier nación. La participación del estamento militar en la vida pública es y debe ser cívica, nunca política, pues la actividad política en toda sociedad democrática es prerrogativa de la esfera civil.

Un eventual gobierno del Frente Democrático será en este sentido muy claro y coherente: ninguna intromisión política gubernamental en la institucionalidad militar y ninguna intromisión militar en la vida política del país. Esto nos parece una regla de oro para garantizar la armonía, la colaboración y la identificación de lo civil y lo militar en pos de la unidad nacional.

Nuestro objetivo es modernizar al Perú, ponerlo a la altura de los tiempos, revertir la tendencia que desde hace algunas décadas nos empobrece y atrasa cada vez más y que, de continuar, puede reducirnos a la condición de un país bárbaro y sin esperanza. Esto no es una frase. El ritmo de la decadencia económica y social de nuestro país es tal que pronto podríamos descender a niveles de subdesarrollo comparables a los de los países africanos, los más pobres del planeta. Esto es tanto más escandaloso cuanto que el Perú tiene recursos humanos y materiales más que suficientes para ser un país próspero y con oportunidades para que todos los peruanos alcancen un destino decente.

Para lograr este objetivo debemos perfeccionar nuestra democracia, completando la libertad política de que ya gozamos con la libertad económica, que nunca hemos tenido, el único sistema que –una vez alcanzada la estabilidad y el orden en lo que es hoy el patético desbarajuste de nuestra vida económica– puede traernos un crecimiento rápido y generalizado.

No podemos perder más tiempo. Podría no haber una nueva oportunidad, como la que se presenta en estos comicios para cambiar de rumbo. Vivimos en un momento único de la historia del mundo. Por primera vez, en el largo curso de la civilización humana, el progreso científico y técnico, de un lado, y, del otro, la internacionalización de la economía, de la información y de la cultura, permiten a cualquier país, aun si es muy pequeño y desvalido de recursos (lo que no es nuestro caso), alcanzar el desarrollo. Pero para que ello ocurra hay que romper con todo lo que estorba y paraliza el despegue productivo y creativo de una nación. En el caso del Perú, este lastre que nos agobia y subdesarrolla cada vez más son el intervencionismo estatal en nuestra vida económica y las prácticas colectivistas y estatistas que han calado profundamente en nuestra sociedad, al extremo de que se advierten manifestaciones, ecos y síntomas de ellas no sólo en quienes corresponde de toda lógica –como los partidos marxistas y socialistas–, sino, también, en intelectuales y fuerzas políticas de la otra ladera.

Sobre este punto conviene no engañarse. No sólo el comunismo ha fracasado y está deshaciéndose a pedazos en el mundo; también el socialismo y sus tesis sobre los estados interventores, la planificación compulsiva, las nacionalizaciones de las industrias llamadas "básicas" o "estratégicas", la política de sustitución de importaciones, etcétera, son hoy en día poco menos que una extra-

vagancia folklórica que sólo practican algunos gobiernos demagogos e incapaces que con esas políticas empobrecen y destruyen a sus pueblos. Son estas viejas ideas –mejor dicho, estos prejuicios ideológicos– a los que de un modo u otro se aferraron con obstinación, pese a todos los desmentidos que recibían de la experiencia histórica , los que han hecho de América Latina el continente que perdió el tren de la modernidad, que en vez de ser lo que tanto se había pronosticado de él –"el continente del futuro"– se quedó inmóvil, prendido del pasado. Y acaso el Perú ha sido uno de los países latinoamericanos que más caro haya pagado el no haber sabido discernir a tiempo cuál era el rumbo que conducía al éxito y cuál al fracaso y a la frustración.

En nuestro días, los países que eligen mal, ya no se quedan donde estaban. El mundo avanza muy rápido, el progreso es imparable y veloz para las naciones de vanguardia, y, las que no son capaces de emularlas, retroceden y se hunden sin remedio en la iniquidad del subdesarrollo y la miseria.

No podemos permitir que ésta sea la suerte del Perú. Todavía estamos a tiempo. Vamos a corregir de una vez lo que anda mal, haciendo todos los cambios indispensables para crear ese sistema abierto, de promoción a la iniciativa individual, de estímulo a la competencia y al éxito, que es el que alienta al trabajo, el ahorro, la inversión y multiplica las empresas y la propiedad privada, la que es, no lo olvidemos, el fundamento y el signo visible de la libertad. Ese es el sistema que ha vuelto modernos y prósperos, a veces en el plazo de apenas dos generaciones, a países más pobres que el nuestro, y éste es el sistema que puede, también, rescatar al Perú de su condición actual.

Pero para que la libertad política y la libertad económica sean los pilares de la sociedad liberal a la que aspiramos –es decir, el tipo de sociedad que ha llegado más lejos en la humanización de la vida en el curso de toda la historia– es indispensable una profunda reforma de las instituciones, moralizando a las que se hallan corrompidas, y tecnificándolas y depurándolas para que cumplan la función que se espera de ellas.

La modernización de las Fuerzas Armadas es un aspecto prioritario y urgente de la modernización del Perú. Ella no debe entenderse en su exclusiva vertiente tecnológica, aunque, sin duda, ésta no puede ser desatendida. Es obvio que las Fuerzas Armadas deben ser dotadas del armamento y equipo adecuados para llevar a cabo la tarea que la nación les ha encomendado, y que sus miembros deben recibir la capacitación y constante actualización de sus conocimientos y técnicas para que no queden rezagados.

Sin embargo, a este respecto debemos tener en cuenta la situación en que se halla nuestro país y en la todavía peor en que lo encontrará el próximo gobierno. No es exagerado decir que el nuestro es un Estado en ruinas con las reser-

vas prácticamente extinguidas, con una inflación que socava los cimientos del aparato productivo, sin ningún crédito internacional y con una deuda abrumadora. En estas condiciones, las posibilidades de una inversión considerable en gastos de índole militar, en un futuro inmediato, son nulas, y, por lo tanto, habrá que hacer una muy rigurosa priorización de aquellos gastos, en función de criterios técnicos –no políticos– y orientándolos donde sean más urgentes e imprescindibles.

En el caso, por ejemplo, de la seguridad interior, amenazada desde hace diez años por organizaciones terroristas cuyas acciones han causado millares de muertos y una destrucción de obras públicas que algunos cálculos estiman en la asombrosa cifra de diez millones de dólares. En realidad, ninguna estadística puede cifrar con exactitud el daño que el terrorismo viene causando al país, ya que no hay manera de medir todas las empresas que, por su culpa, no nacieron, y las que cerraron o las que a duras penas sobreviven por la inseguridad reinante, y todo el dinero que –por la zozobra que él genera– se dejó de ahorrar y de invertir, y el que fugó de nuestro país, ni contar a todos los campesinos que abandonaron sus tierras, y a todos los jóvenes profesionales que emigraron, y los millares y millares de turistas de todo el mundo que, como consecuencia de los crímenes políticos, borraron al Perú de sus planes de viaje. La lista podría seguir, hasta el cansancio.

Tenemos que poner fin a esta escalada terrorista si queremos que el plan de modernización del Perú funcione en cualquiera de sus aspectos. Si no se establece el pleno imperio de la ley en el país, todas las reformas, aún las mejores concebidas, fracasarán. Porque todas ellas requieren de un clima mínimo de confianza, seguridad, credibilidad en las instituciones, en la autoridad y en la ley, que el terrorismo hace posible.

La lucha contraterrorista, a favor de la democracia, sólo será ganada si militares y civiles participamos en ella, hombro a hombro, conscientes de que el resultado de este enfrentamiento va a decidir si el Perú tendrá un porvenir de país civilizado o bárbaro. Mi convicción es que este combate hasta ahora lo vamos perdiendo la mayoría de peruanos que creemos en la libertad porque las autoridades civiles no han asumido el papel que les correspondía, no han sabido movilizar a la opinión pública para que apoyara de manera resuelta la acción antisubversiva, no han dado a las fuerzas del orden la dirección política y los medios logísticos indispensables para que actuaran y no han advertido la extremada gravedad que para el futuro y el presente de nuestro país representa el desafío del terror.

Nosotros somos muy conscientes de ello, y, por eso, junto con detener la inflación, pacificar el país será nuestro primer designio en caso de asumir el gobierno.

He dicho que si soy elegido presidente asumiré la conducción de esa lucha. No sólo porque es responsabilidad constitucional del Jefe del Estado velar por la salvaguarda de la democracia; también, porque la mejor manera de conseguir la participación ciudadana en la acción antisubversiva es predicando con el ejemplo. Esta participación civil no debe suplantar en modo alguno la insustituible acción militar, ni obstruirla, pero sí puede complementarla, enriquecerla y acelerarla. Unidos, civiles y militares derrotaremos más rápidamente al enemigo común. Y esta tarea solidaria, además, puede servir para acercar y fundir las esferas de lo civil y lo militar, diluyendo las suspicacias, reservas o desconocimientos recíprocos que aún subsisten entre ellas. Paradójicamente, así como la enorme crisis económica ha creado –acaso por primera vez en el Perú contemporáneo– la posibilidad de una reforma integral de nuestra sociedad que la liberalice y modernice, el terrorismo puede ser el reto que sirva para que civiles y militares descubran que lo que los une e induce a colaborar y armonizar sus necesidades y aspiraciones, es mucho más importante y durable que aquello que pudiera abrir entre ellos desarmonía y distancias.

Esta colaboración debe ser lo más diversa y completa posible. Y comprender desde la creación de organismos civiles de autodefensa, en las ciudades y en los campos, que, bajo la asesoría y dirección de las Fuerzas Armadas, extiendan y complementen la acción militar –suministrándole, por ejemplo, aquella información que es vital para la eficacia represiva–, hasta operaciones de tipo social, cultural, y económico que muestren un compromiso solidario de la sociedad democrática con los sectores desfavorecidos y discriminados a los que la prédica terrorista trata de ganar.

Estoy convencido de que una estrecha alianza de civiles y militares en la lucha contra el terror tendrá, además, como otro efecto benéfico, el de reducir los abusos a los derechos humanos. Sé muy bien cómo el extremismo manipula y distorsiona el tema de los derechos humanos para ponerlo a su servicio, y cómo lo utiliza para desprestigiar a la autoridad civil y, sobre todo, a las Fuerzas Armadas, a fin de paralizar su acción o mediatizarla, desmoralizando a sus miembros y haciéndolos vivir bajo la constante amenaza del escándalo o la acción judicial. Desde luego que estas campañas no deben intimidarnos ni mermar nuestra convicción de defender el régimen democrático contra sus enemigos con toda la firmeza debida. Pero, eso sí, siempre dentro de la ley.

Esta es una exigencia que debemos autoimponernos por razones éticas y jurídicas –ya que el respeto a los derechos humanos es la esencia misma de la democracia–, y también, por razones prácticas. Pues mostrar que nosotros, los civiles y militares defensores del orden legal, respetamos estos derechos, es mostrar de una manera vivida, ante el campesino, ante el hombre y la mujer del caserío o el barrio marginal, el contraste con el terrorista que viola y pisotea a diario estos derechos con sus asesinatos, robos, secuestros y la insensata

destrucción de obras públicas que condenan a los pobres de tantos pueblos del interior a la oscuridad, al aislamiento y la desocupación.

Las Fuerzas Armadas deben ser dotadas del equipo necesario para llevar a cabo una acción antisubversiva eficiente. En esto un gobierno no puede ahorrar, porque lo que está en juego es nuestra supervivencia como país libre y de este tiempo, como nación capaz de participar de las extraordinarias oportunidades que nuestra época ha puesto al alcance de las naciones que optan por la modernidad y están dispuestas a pagar el precio que cuesta alcanzarla. Un gobierno del Frente Democrático contemplará entre sus inversiones prioritarias dotar a las Fuerzas Armadas de las armas y sistemas de transporte y comunicación y de los servicios de infraestructura que le permitan desplegar una acción contraterrorista eficaz. Y hará cuanto esté a su alcance para que el pueblo peruano apoye esta inversión como un gran empeño de salvamento nacional al que todos –pienso en los ciudadanos independientes, en las empresas privadas– tenemos la obligación de contribuir.

Por su parte, a las Fuerzas Armadas corresponde hacer un profundo esfuerzo para reconvertirse y adaptarse a este nuevo enemigo que le ha surgido al Perú desde su propio seno, un enemigo no muy numeroso pero sí muy peligroso, porque lo anima y espolea la inconmensurable fuerza que por desgracia tiene el fanatismo, porque carece de frenos y de escrúpulos, porque cuenta con un sinuosa y siniestra red de apoyos internacionales y que, de triunfar, no sólo destruiría a las Fuerzas Armadas, sino a todas las instituciones democráticas de nuestro país, y perpetraría –para materializar su utopía igualitaria y colectivista– acaso genocidios y crímenes tan espantosos como los que cometió uno de sus más admirados modelos: el régimen de Pol–Pot en Camboya. La guerra revolucionaria es muy distinta de la guerra convencional; más sutil, más dolorosa –pues a menudo enfrenta a compatriotas y, también, más compleja, porque en ella los factores políticos y psicológicos desempeñan con frecuencia el papel principal. Las Fuerzas Armadas de los países democráticos que han sufrido o sufren este flagelo han desarrollado una tecnología y unos métodos que debemos aprovechar para aumentar la eficiencia de nuestros soldados; y es preciso que nuestras Fuerzas Armadas, sin descuidar sus obligaciones tradicionales de defensoras de nuestra soberanía contra un eventual agresor, se reformen, adapten y especialicen para librar esta guerra que, por desgracia para los peruanos democráticos y decentes, que son la inmensa mayoría, no será algo fácil y pronto de ganar. Pero si no la ganamos y extirpamos de nuestro país, debemos ser lúcidos y saber lo que nos espera: un régimen de oscurantismo ideológico y de terror social que nos retrocederá irremediablemente hacia formas antihistóricas de pobreza y salvajismo.

Al terrorismo, y aliado con él, se añade otro gravísimo problema: el narcotráfico. Ambos conspiran contra el orden legal, y el segundo, además, cuenta con

un poder económico enorme que puede corromper profundamente a nuestras instituciones y socavar las bases de nuestra sociedad. Por eso, combatir al narcotráfico es, también, tarea urgente y uno de los retos más difíciles para la defensa nacional. Porque, en el caso de los cultivos de coca, hay un problema social y económico que no se puede soslayar. El campesino cultiva este producto por el aliciente irresistible que son los altos precios que recibe por él. Y estos precios resultan de la existencia de los mercados de consumo para la cocaína en los países desarrollados, en especial los Estados Unidos. En la reciente reunión de Cartagena se sentó un principio valioso: la corresponsabilidad ante el problema de países productores y países consumidores. La ayuda económica de éstos es insustituible para poder dar al campesino los incentivos necesarios para la sustitución de los cultivos de coca por cultivos legales. Al igual que en el caso del terrorismo, una adecuada estrategia que combine la represión de la actividad delictiva con el apoyo social y los alicientes económicos al campesino para su recuperación e integración a la economía legítima, será la que aplique el Frente Democrático. La estrecha colaboración con los países que comparten con el nuestro este problema es requisito indispensable para una acción eficaz.

Debo referirme ahora a un asunto delicado, porque lo aureolan muchos mitos y prejuicios: el nacionalismo. Algunos lo confunden con el patriotismo, lo que es un error. El patriotismo es un sentimiento altruista, generoso, de amor y de solidaridad con la tierra donde uno nació, donde reposan sus muertos, y con ese complejo sistema de referencias históricas, sociales, familiares y culturales que es el marco de todo destino individual. Ese sentimiento debe ser alentado pues es sano, perfectamente compatible con la orientación de la vida moderna –es decir, con la globalización o integración creciente de los pueblos y culturas–, un instrumento de cohesión social y de progreso, así como una garantía de salvaguarda de la seguridad de un país.

El nacionalismo, en cambio, es una doctrina restrictiva y anticuada, producto del siglo XIX, que ha contribuido tal vez más que ninguna otra –incluidas las ideologías más violentistas– a las terribles hecatombes modernas, esas guerras que devastaron continentes, arrasaron pueblos enteros y dejaron, además de los millones de muertos inútiles, ruinas urbanas, industriales y rurales que ninguna plaga bíblica o cataclismo natural puede equiparar. El único aspecto o valencia positiva del nacionalismo –haber estimulado la resistencia de los pueblos colonizados y sus luchas en pos de su legítima emancipación de los caducos imperios– no compensa sus estragos, el gran obstáculo que ha significado para la coexistencia pacífica y el progreso de los pueblos del mundo.

Afortunadamente, esa doctrina y esa noción estrecha del nacionalismo están en crisis. Por lo menos, en aquella región del mundo donde nació –Europa oc-

cidental– y en todos los países que han alcanzado un alto nivel de desarrollo, que son los países que han hecho suya la cultura de la libertad.

Es cierto que, entre los pueblos que el imperio soviético anexó y mantuvo hasta ahora sometidos, hay en estos días un rebrote, a veces muy intenso, de nacionalismo popular para emanciparse de lo que es y ha sido una condición semicolonial. Pero es de esperar que, a medida que estas naciones, dentro de las reformas de la *perestroika* –es decir, dentro del progresivo y, por lo visto, indetenible autodesmantelamiento del sistema comunista soviético–, alcancen la autonomía o la independencia a que tienen derecho –como está ocurriendo en estos días con Lituania y ocurrirá mañana, sin duda, con las otras repúblicas bálticas–, esta oleada de nacionalismo amaine y ceda el paso a una percepción más exacta de los que es la tendencia dominante de la hora: la interdependencia y colaboración, y no el antagonismo, entre los pueblos. Si no ocurriera así, y las viejas rivalidades étnicas, religiosas y culturales prevalecieran, todo el extraordinario movimiento de democratización que vive hoy la Unión Soviética podría ahogarse en un baño de sangre.

Los nacionalismos han hecho un gran daño a América Latina a lo largo de su historia, han enfrentado a nuestros países en contiendas fratricidas que generaron entre nosotros rivalidades tenaces y a menudo arruinaron nuestras economías.

Si queremos ser modernos, países de nuestro tiempo, países prósperos, capaces de transformar sus grandes recursos en trabajo, riqueza y oportunidad, tenemos que superar esa obsoleta tradición. Y aprender, por ejemplo, de la vieja Europa –ahora tan joven en espíritu– donde los seculares enemigos que pasaron su historia invadiéndose y destrozándose levantan sus fronteras y juntan sus mercados, sus políticas, sus ejércitos, sus ideas, para formar lo que, a partir de 1992, será una formidable comunidad económica y cultural. Al igual que Europa, este proceso integrador se lleva a cabo en América del Norte –con el reciente tratado de apertura económica total entre los Estados Unidos y Canadá– y en los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico, los que más rápidamente crecen en el mundo de hoy.

Debemos seguir estos ejemplos. No con palabras y desplantes, sino con hechos. El gobierno del Frente Democrático practicará una política audaz y decidida de amistad, cooperación, integración económica y cultural con sus vecinos y con todos los países latinoamericanos. Estamos convencidos de que es a través del esfuerzo común como se obtendrá más rápidamente nuestra inserción en el mundo, en ese vasto escenario de cuyos mercados, capitales, técnicas, necesitamos urgentemente para salir del atraso y la urgentemente pobreza. Superar el anticuado espíritu nacionalista no es poner en peligro la seguridad nacional. Es, mas bien, encararla desde una perspectiva más con-

sistente y amplia. No hay seguridad nacional digna de este nombre si un país es pobre, sin industrias eficientes, sin una agricultura moderna, sin una educación de alto nivel para todos sus jóvenes, sin una información y una ciencia al día y sin unas Fuerzas Armadas de muy alto nivel profesional. Y para alcanzar este grado de desarrollo –en el menor tiempo posible–, la alianza y cooperación sin sombras ni reticencias entre los países latinoamericanos –su integración es una necesidad imperativa.

Soy consciente de los retos que plantea a nuestro país una política de esta índole y del papel primordial que deben desempeñar nuestras Fuerzas Armadas en su elaboración y materialización, pues sobre ellas recae la responsabilidad primera de defender nuestra soberanía e integridad territorial, las que, en un proceso de integración regional o continental deben verse fortalecidas y, en ningún caso, cuestionadas ni mermadas. Antiguas y absurdas pretensiones de un vecino, sin fundamento histórico o jurídico, de un lado, y, del otro, la inconclusión de ciertos tratados y compromisos, dificultan sin duda, la tarea de la integración. Pero las dificultades no son insuperables –existen para ser superadas, más bien–, y con un poco de buena voluntad recíproca y, sobre todo, una cabal comprensión de las grandes ventajas materiales y culturales que traería a nuestros pueblos la colaboración dinámica y múltiple, ellas deberían ser esquivadas. A lo largo de su historia republicana, al Perú le cupo en varias oportunidades tomar iniciativas de genuina filiación integradora y americanista. Esta es una tradición que el Frente Democrático quisiera reivindicar y actualizar, modernizándola. Porque en el pasado se pudo creer que la unidad de América Latina debía forjarse para cerrarse sobre sí y preservarnos del resto del mundo. Nosotros pensamos, más bien, que la razón principal que tenemos para unirnos es que de este modo será más fácil para todos nuestros países integrarse al mundo, romper el rezago y aislamiento que nos ha hecho pobres y que cada día nos aleja más de quienes se hallan en el pelotón de cabeza de la sociedad industrial.

En el año 1969, yo enseñaba en el King's College, de la universidad de Londres. Eran los años de los *hippies* y mi curso de Literatura Latinoamericana estaba lleno de muchachas que parecían disfrazadas de espantapájaros y de muchachos embutidos en extravagantes atuendos y cabelleras selváticas. Pero los dos alumnos más interesados y puntuales que tenía llevaban siempre el cabello muy corto y se vestían con la sobriedad y pulcritud de los catequizadores mormones. Me sorprendí mucho cuando supe que eran dos jóvenes oficiales, recien graduados de la academia militar británica de Sandhurst, a quienes el Ejército había becado para hacer una maestría en español y estudios latinoamericanos. Nos hicimos amigos y por ellos aprendí lo errado y confundido que estaba yo sobre la naturaleza de un Ejército moderno. Por ellos supe que entrar a Sandhurst o a la Escuela Naval o al Ejército del Aire en Gran Bretaña era un privilegio reservado sólo a los jóvenes más capaces y

esforzados –ni más ni menos que entrar a las universidades más ilustres–, y que la preparación académica e intelectual que allí recibían no sólo los educaba para los fragores de la guerra (aunque también para ellos, claro está). Sino, a la vez, para la paz: es decir, para servir a su país eficientemente como científicos, como investigadores, como técnicos, como humanistas.

En una nación moderna, las Fuerzas Armadas tienen la obligación de ser, también, grandes centros de capacitación y especialización que colaboran con la sociedad civil –es decir, con la academia y con la industria en la investigación, la experimentación, la invención y la constante renovación del conocimiento, el que, no lo olvidemos, avanza en nuestros días a una velocidad poco menos que vertiginosa. (Yo no puedo olvidar, por ejemplo, que el mismo día que la Unión Soviética lanzó el primer Sputnik, una capital centroamericana celebraba, entre grandes festividades populares, el establecimiento del alumbrado público). Para no quedarnos en el futuro una vez más rezagados, tenemos que hacer un formidable esfuerzo, a fin de ganar el tiempo perdido y recobrarnos por tanta energía desperdiciada en perseverar en el error.

Las Fuerzas Armadas son una parte consustancial de nuestro país y ellas no son ajenas a la ambición, al sueño que me ha impulsado –venciendo muchas prevenciones– a entrar en la arena política: la de devolverle al Perú el destino que algunas vez fue el suyo, de país a la altura de los tiempos, con trabajo y oportunidades para todos, sin la violencia y la miseria que hoy la azotan, y capaz de aprovechar con inteligencia y tino las ideas políticas que hoy permiten a todos los pueblos –aún al más huérfano– alcanzar el progreso dentro de la libertad. Para hacerlo realidad, habrá que trabajar sin desmayo y vencer muchas pruebas difíciles. Y sobre todo, colaborar, apoyarnos mutuamente para hacer los sacrificios más llevaderos y el esfuerzo menos arduo. En ese empeño compartido, por un país más justo, más solidario, más integrado al mundo y más libre y próspero del que tenemos, civiles y militares deberíamos encontrarnos hermanados por una noble causa y una entrega común.

Barranco, 25 de febrero de 1990

Su Gente de Confianza lo atiende sin parar...



Nuevo **HORARIO**

Corrido

NACIONAL

9:10 AM *a* **4:00 PM**

sábados*

9:30 AM *a* **12:30 PM**

Ahora, con nuestro nuevo Horario Corrido Nacional, planifique su día y venga al Banco a la hora que más le convenga.
Su Gente de Confianza lo atiende más horas, con la cordialidad de siempre y en el horario más conveniente.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO

* En las Agencias que brindan este servicio.

PROPERU PUBLICIDAD

LT 910232

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



El líder impulsa a la acción a su personal, estimulándolo para alcanzar los objetivos trazados.

El Líder en la organización

Tte. 1ro. Lucio Lescano Duncan

Podríamos escoger muchas palabras para definir lo que es ser Líder, sin embargo debemos de tomar aquella que abarque en un sentido amplio lo que es en realidad.

En toda organización, líder es aquella pieza maestra, catalizador de las energías individuales.

El verdadero Líder es aquel que se orienta según las circunstancias para llegar profundamente a cada elemento de la organización y a todos en conjunto de manera que su comportamiento le permita ejercer una influencia positiva y logre extraer de cada individuo todo el potencial necesario para alcanzar los objetivos que se persiguen.

Al analizar el tema de liderazgo debemos enfocar dos teorías que nos proporcionan a su vez marcos diferentes para nuestra evaluación:

1) La antigua teoría del gran hombre fue una concepción bastante común en la Primera Guerra Mundial. Esta teoría postula que para ser Líder se deben poseer ciertas características personales, es decir se debe nacer Líder.
2) Por el contrario, observamos que la teoría del Liderazgo Contingencial propugna que el líder tendrá éxito o no, dependiendo de las circunstancias en las que se encuentre; es decir, la situación existente en el medio marca las pautas para la conducta que debe adoptar el Líder:
   a) De acuerdo a esta teoría moderna una persona alegre, conservadora, puede ser líder en una reunión social pero no necesariamente en una situación de guerra o de desastre; en la cual el líder seguramente

será aquel con condiciones de estrategia que logre imponer en sus subordinados el cumplimiento de las órdenes.

b) Uno de los modelos de la teoría contingencial de liderazgo identifica tres grandes fuerzas contingentes:
   - Las fuerzas interiores del Líder: Como la motivación que tenga, sus sistemas de valores, la confianza que siente para desempeñar su rol de líder, sus inclinaciones para llevar a cabo éste y sus propios sentimientos.
   - Las fuerzas interiores de los seguidores: Como sus necesidades, sus inquietudes y sus objetivos personales.
   - Y por último las fuerzas de las circunstancias (o de la organización).

La motivación en el Líder

a) La eficiencia de los esfuerzos que realice el Líder estarán limitados por la situación en que se encuentre, por la organización de las Jerarquías hacia arriba y hacia abajo y por las actitudes y naturaleza de sus seguidores.
b) Pero al margen de todos los factores expuestos debe existir en la persona el deseo de ser Líder; es decir, debe estar motivado a serlo.
c) Asimismo, existen en las personas diferentes motivos de cómo concebir la acción de liderar, algunos preferirán dar instrucciones a sus subordinados de cómo hacer las cosas, otros optarán por supervisar y dirigir sus actos y, aun, otros elegirán el arreglar diferencias y disputas entre los demás.
d) Un factor que no debe dejar de mencionarse es el de los genes del individuo ya que estos le dan aspectos importantes, así como el medio en el cual crece y desarrolla la persona. Por ejemplo, un niño criado en un ambiente de severa disciplina verá despertar en él, quizás, el gran deseo de ser líder; por otro lado una elevada condición social nos hace ubicar al hombre como lo más importante y esto también se refleja en el deseo de ser líder.

La influencia de los seguidores

a) Hay personas que erróneamente piensan que los dirigidos o seguidores no representan absolutamente nada para la posición que debe adoptar el líder.
b) sin embargo está demostrado que los subordinados ejercen gran influencia en el comportamiento del líder, como por ejemplo:
   - El seguidor constructivo: Aquel que cumple las órdenes revela discreción y juicio, presenta alternativas para sí mismo y para los demás, aconseja cuando cree necesario.

- El seguidor subversivo: Trata de influenciar para sus propios fines o para beneficio de otro grupo al cual le es más leal.
- El seguidor de rutina: El que cumple fielmente las órdenes y no trata de influir ni en el superior ni en sus compañeros.

Pero ¿por qué es importante un adecuado rol del líder en la Organización? Porque debe desempeñar actividades fundamentales como planear, organizar, dirigir, motivar y controlar:

1) Planear: el líder debe realizar un proceso de decisión anticipada de lo que se ha de hacer y cómo, implicando esto la selección de objetivos y el desarrollo de políticas y procedimientos convenientes para lograrlos.
2) Organizar: El líder debe crear de manera efectiva una sólida estructura, representando en ella el establecimiento de patrones de relación entre los diversos componentes encargados de alcanzar los objetivos.
3) Dirigir: El líder debe encausar las actividades de planificación y organización para alcanzar los objetivos trazados.

Cabe mencionar, asimismo, que en el aspecto de la Dirección se debe mencionar dos tipos clásicos: y al mismo tiempo extremos, opuestos que debemos considerar para buscar centrarnos en ejercer la Dirección más adecuada.

a) La Dirección Autocrática; que se refiere a un dictador que se limita a decir "haga esto o aquello" sin importarle el sentir o el pensar de los subordinadores y,
b) La Dirección "Laissez faire"; o dejar hacer; en este caso el jefe o líder es una persona pusilánime que teme las responsabilidades, cada quien hace lo que quiere y actúa como quiere. Su dirección engendra complicación y desorganización.

Debemos de ser conscientes de que la práctica del liderazgo tiene un contexto compuesto por 4 elementos principales:

a) El líder, con sus habilidades, personalidad y autoridad.
b) Los liderados, con sus habilidades, personalidad, autoridad y expectativas.
c) La situación, con sus características singulares, complejidades, peligros y oportunidades.
d) Los objetivos o tareas que la organización debe alcanzar o llevar a cabo.

4) Motivar: El líder debe impulsar a la acción a su personal, estimulándolo y siendo consciente de sus necesidades para lo cual el conocimiento de cada uno de sus seguidores es fundamental.

Es importante el empleo de técnicas que le permitan efectivamente despertar la motivación en sus dirigidos; por ejemplo, cuando el trabajo de un individuo excede los estándares normales, cuando alcanza en forma consistente los estándares o también

cuando logra alcanzar los estándares que normalmente no logra; entonces el líder deberá hacer una referencia general a la performance que se acredita, dar ejemplos específicos de lo realizado, resaltar las cualidades personales del individuo y por último mencionará los beneficios resultantes del desempeño del individuo.

Con esta técnica se logrará estimular a la persona a continuar en ese accionar a la vez que se le motivará a mejorar reconociendo su labor.

5) Controlar: El líder debe coordinar actividades diversas hacia el logro de objetivos e igualmente medir y retroalimentar el desempeño real con el esperado, manteniendo la organización en un nivel que le permita operar eficientemente.

Deberá tener siempre presente las reglas de castigo que le van a ser herramientas útiles en determinadas circunstancias siendo analítico para su correcta aplicación.

Existen también otras técnicas que pueden ayudarnos a lograr que nuestro rol de líder sea cada vez el más conveniente, por ejemplo cuando se requiere tomar una decisión y/o cuando el impulso inmediato sea el de rechazar, ignorar o estar en desacuerdo; entonces el líder deberá aclarar buscando información adicional respecto al asunto, a su vez, confirmar haciendo notar su comprensión del mismo.

Se puede realizar una crítica constructiva cuando se requiere cambiar la performance o sugerencia de alguien y Ud. ha confirmado su comprensión, entonces se deberá dar una respuesta por puntos especificando sus preocupaciones.

Se identificará a su vez los medios para retener aquellos méritos eliminando las preocupaciones, dando sugerencias e invitando a reacciones.

El despliegue de energías que debe realizar el líder hace que sea la pieza maestra dentro de la organización, no se trata de un super hombre aun cuando se le ha llamado en cierta ocasión el héroe de la sociedad americana, simplemente se trata de un hombre que logra influir en el comportamiento de sus subordinados lo que permite dirigirlos hacia el logro de los objetivos trazados por la organización.

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



Primer Hospital Naval en Bellavista – Callao

De cómo se inició el primer Hospital Naval

Capitán de Fragata (r)
Salvador Mariátegui y Cisneros

1. Médicos pioneros de la Sanidad Naval

Viene a mi memoria el recuerdo del primer examen médico de que fui objeto en el local que fuera del primer Hospital Naval, y, derivado de ello, también la remembranza de todo un conjunto de distinguidos profesionales médicos de la Armada, los que, llegado el momento, y acorde a su juramento hipocrático, cumplieron con su deber –hasta el sacrificio, inclusive– ante las demandas, en los momentos dados, de los intereses de la Patria y de la Institución.

El cuerpo de médicos de la Marina tenía ya una distinguida ejecutoría a lo largo de la historia republicana de ésta; pero, indudablemente, fue en nuestra gran contienda del siglo pasado –la guerra de 1879 a 1883– que alcanzó mayor y justo relieve y significación. Exteriorizo mi homenaje a Dn. Santiago Távara, cirujano mayor del *Huáscar,* quien, herido en el curso de la lucha en Angamos, continuó atendiendo a los combatientes del hazañoso buque y salvando vidas. A Dn. Felipe Rotalde, segundo cirujano del celebérrimo monitor. A Dn. Enrique Basadre, abnegado y también heroico médico de la *Independencia,* la fragata lamentablemente siniestrada en Punta Gruesa. Tras la digna labor de estos tres esclarecidos profesionales médicos, sus seguidores continuaron –termi-

nada la guerra–, en el período de la paz, la esforzada labor profesional de toda una pléyade de médicos de la Sanidad Naval, cada uno de ellos capaz de continuar y mantener la ilustre tradición de su cuerpo.

Aparte estas referencias, deseo hacer de recuerdo igualmente los nombres de algunos médicos de la Armada a quienes tuve el honor de conocer, y ojalá esta nota sirviera para sacarlos quizá de un injusto olvido. Estas reminiscencias abarcan los años anteriores y posteriores a 1924. Y los médicos a quienes he de aludir son:

En primer término, el capitán de corbeta, SN, Dr. Belisario Sosa Artola, de profícua y reconocida labor en la Institución.

El capitán de corbeta, SN, Dr. Máximo Vásquez Lapeyre, que había sido médico del *Chalaco;* posteriormente, y ascendido a teniente coronel, fue jefe de la Zona de Tránsito cuando la guerra que sostuvimos con Colombia, y, en 1938, ya como coronel, Jefe de la Sanidad Militar.

El capitán de fragata, SN, Dr. Miguel Villavicencio Ayllón, hijo del distinguido marino y héroe que, el 17 de marzo de 1880, por dos veces rompiera el bloqueo impuesto a Arica por la flota enemiga; el comandante Villavicencio Ayllón fue un médico objeto de estima y respeto por el personal naval.

El capitán de corbeta,SN, Luis N. Villa López, quien, en 1918, era regente de la sala de asistencia de la Marina en el Hospital de Guadalupe.

En las décadas de 1920 a 1940 alcanzaron igualmente figuración, como médicos de la Armada y como profesionales dignos de todo aprecio, el capitán de fragata, SN, Manuel Velásquez Gómez Sánchez, galeno de gran sensibilidad humana; el capitán de fragata, SN, Roberto Badham, que fuera médico de la división de submarinos; el teniente primero, SN, Dr. Enrique Espinoza Palacios, quien, realizando investigaciones en el laboratorio se inoculó, para estudiar personalmente sus efectos, un virus, a consecuencia de la cual murió. Es digno de tenerse en cuenta el sacrificio de este ignorado héroe de la Sanidad Naval para recordarlo como una de sus figuras más expresivas.

El capitán de corbeta, SN, Luis M. Delgado, un profesional muy serio y contraído a su trabajo; fue médico del buque insignia BAP *Almirante Grau* en el viaje que nuestra Escuadra hizo a Chile por primera vez luego de terminada la guerra de 1879.

Los comandantes, capitán de navío, SN, José Gamero y capitán de fragata, SN, Jorge Llerena, que, también, fueron médicos a bordo del *Almirante Grau,* en nuestras Fuerzas Avanzadas del Atlántico durante la guerra con Colombia;

así como el capitán de fragata, SN, Jorge Gamero y Gamero y el alférez de fragata, SN, Carlos Bustamante Ruíz, partícipes también en esta contienda de 1931.

Y por último, la simpática semblanza del teniente primero, SN, Roberto Enrique Rossell Villón, quien fuera nuestro médico en el campamento de defensa de costa, en Talara, donde fui comandante de la Batería Nº 1.

Deseo hacer un acápite para el capitán de corbeta, SN, Dr. Eduardo Bermúdez Maura, cirujano de relevante foja de servicios. Durante la Guerra del Chaco fue médico jefe de un hospital de sangre del ejército de Bolivia. También prestó servicios en Inglaterra, en un hospital, en el curso del primer año de la segunda Guerra Mundial. En 1941 fue médico de la flotilla de patrulleras de los Esteros cuando el conflicto con el Ecuador. Lo recuerdo con gratitud, pues fue él quien me curó las heridas de mis piernas originadas en la compaña y me extrajo dos fragmentos de sherapnell que tenía alojados en el cuero cabelludo. El Dr. Eduardo Bermúdez fue un gran cirujano y un caballero a carta cabal.

Tuvo la Marina la ocasión y la distinción de tener como integrante de sus profesionales en Medicina a un gran oftalmólogo cuya fama trascendió nuestras fronteras, el capitán de corbeta, SN, Luis Valdeavellano Garco. También un psiquiatra de gran renombre y cometido y que se inició en la Marina como alférez de fragata, SN, Baltazar Caravedo Carranza. E, igualmente, a un famoso especialista en otorrinolaringología que, inclusive, llegó a ser Director de la Sanidad Naval, el contralmirante, SN, Humberto Tori Castro. Añadamos a ellos el capitán de corbeta, SN, Juan A. Losno Gutiérrez.

Ya la Marina había progresado, y, desde los tiempos de los doctores Sosa, Villa y Villavicencio –jefes de la Sanidad Naval con el grado de capitanes de corbeta–, cuando los médicos en la Marina se contaban con los dedos de la mano, ahora en la época de Valdeavellano, Caravedo, Tori y Losno, los profesionales de la Medicina en el ámbito naval se contaban por decenas. Echando una mirada retrospectiva, qué pocos eran entonces, pero, también, qué grandes –merced a una justa valoración de sus méritos– los vemos ahora con la emoción del reconocimiento y la gratitud.

Una especialidad de la Medicina y, por supuesto, muy importante, es la Odontología; de los profesionales de esta rama médica sólo llegan a mi memoria aquéllos a quienes ya encontré al ingresar a la Escuela Naval. Entre éstos, el teniente primero entonces, y que después alcanzó el grado de capitán de fragata, SN, Dr. Armando Prugue, quien, a bordo del BAP *Almirante Grau* participó en el Crucero de Verano de 1928.

Junto con el Dr. Prugue, el capitán de corbeta, SN, Dr. Julio Oliart y el capitán

de fragata Dr. Juan Otero también dedicaron, con gran sentido de la labor profesional, años de servicios a la Marina. Incluyo en esta remembranza al capitán de corbeta, SN, Dr. Jorge Köster Jahnsen, de la especialidad de odontología.

Finalmente, en párrafo aparte, mi respetuoso recuerdo al capitán de fragata, SN, Dn. Javier Pinillos Goicochea, profesional médico de nota y marino también de actuación relevante en un conflicto armado; producida la guerra con Colombia, el comandante Pinillos no titubeó en tomar el mando de una cañonera y asumir sus responsabilidades de oficial ... Ello es suficiente para explicar mi respeto a su memoria.

Finalmente, dando un salto en el tiempo, expreso mi gratitud al equipo médico que en el modernísimo Centro Médico Naval me salvó la vida en abril de 1989: capitán de navío, SN, Dr. Cordero Uzátegui; capitán de fragata, SN, Dr. Gutiérrez; capitán de corbeta, SN, Dr. Quevedo; capitán de corbeta, SN, Dr. Dioses; capitán de corbeta, SN, Dr. Dávalos.

2. El local del primer Hospital Naval.

Hecho el recuerdo de las generaciones de médicos pioneros de la Sanidad Naval, resulta igualmente imperativo hacer mención a los locales, en los que fueran la estructura física de la entidad materia del tema en tratamiento. Así, expondré, muy a la ligera, cómo fue que la Marina llegó a tener el inmueble y la edificación de lo que fue su primer Hospital, anterior al magnífico complejo que posee hoy.



Capitán de fragata, SN, Ascensión Venero Ladrón de Guevara. Cuando teniente primero, en octubre de 1931, fue nombrado jefe de la Clínica Naval, nombre primigenio de lo que después sería el Hospital Naval.

En 1918 se le había dado a la Marina, y para atender en ellos al personas de la plana menor, en el Hospital de Guadalupe, de nuestro primer puerto,

algunos espacios y un ambiente al que se le dominó Sala de Asistencia. Fue designado regente de la misma al capitán de corbeta, SN, Dr. Luis N. Villa López, a quien asistía como Interno el alférez de fragata, SN, Dr. Ascensión Venero Ladrón de Guevara. Ambos médicos de la Sanidad Naval fueron quienes, atendieron a los heridos, salvando vidas, recorriendo abnegadamente las calles del Callao aquella vez del célebre Paro de 1919.

El Hospital de Guadalupe, que fuera demolido años después, estaba situado entre el comienzo de la Avenida Dos de Mayo, antes del Paseo Giribaldi, y la entrada principal del Terminal marítimo. La Sala de Asistencia, de la Marina, estaba dotada de 20 camas.

La plana mayor era asistida en sus domicilios, a donde iban los médicos de los buques y dependencias, o en clínicas particulares, o en el Hospital de San Bartolomé. Los cadetes también podíamos ser atendidos en este hospital cuando por cualesquier dificultad no se pudiera hacérselo en la enfermería de la Escuela Naval. Hablando de ésta, de la enfermería de la Escuela Naval, por años hubo en ella un personaje a quien difícilmente podríamos olvidar los cadetes de muchas promociones de nuestra Alma Mater, por la dedicación y estima con que siempre él nos trató. Me refiero al OM, Sanitario, León Donayre, quien era ayudado en sus tareas por el cabo, Sanitario también, Rosales.

El Hospital de San Bartolomé era un edificio viejo, del tiempo de la Colonia; su misma vetustez explicaba –y favorecía también– la existencia de molestos roedores y otras alimañas. Añadimos a esto, los barchilones del hospital, en aquellos años, no se caracterizaban precisamente por su presentación y aseo.

Por los días de cuando incide este relato había caído el gobierno de Dn. Augusto B. Leguía; por lo que muchos de sus partidarios habían huído al extranjero. Entre éstos se contaba el Dr. Sebastián Lorente Patrón, Director de Salud del régimen depuesto. Y debido a ello había quedado abandonada la Clínica Psiquiátrica situada en Bellavista, en la calle Vigil, y contigua al antiguo edificio en que funcionara la Escuela Naval, antes de que se construyera la primitiva edificación que ésta tuvo en La Punta (1917). En esta clínica, las personas pudientes se trataban de enfermedades nerviosas; también –se decía– se la utilizaba para encerrar en ella, con el pretexto de que sufría de "locura", a algún familiar molesto, y que además, era costosa y poco eficiente. En fin, eso decían; a mí no me consta.

Bien, continuando con el relato, el doctor Venero tuvo noticias del abandono en que se hallaba la clínica de la referencia y, juzgándolo pertinente y necesario, hizo esto de conocimiento del capitán de corbeta, SN, Dr. César Valdez Hernández. Y ambos, entre conversación y conversación, fueron formulando ideas, forjando planes Después, con proyectos concretos ya, decidieron pre-

sentarse al ministro de marina, capitán de navío Dn. Federico Díaz Dulanto, a quien expusieron sus ideas y planes. También el ministro participó de los proyectos que le esbozaron los dos médicos y se entusiasmó con ello. Tras las indagaciones necesarias se confirmó lo del abandono de la clínica; por lo que, tras breve procedimiento administrativo, se procedió a expropiarse la "Villa Margarita", que así se denominaba el edificio en mención.

Producido el decreto de expropiación, y hechos los trámites necesarios, poco después se dirigieron al local de la clínica expropiada el capitán de corbeta, SN, César Valdez y el teniente primero, SN, Ascensión Venero. Iba con y tras ellos un marinero que fue todo un personaje en la Escuela Naval. Hablo de Boluarte, a entonces un viejecito blanco, alto, de ojos azules, barbilla prominente que se acentuaba dada su total carencia de dientes. Su aspecto físico y facha llevaban, de inmediato, a la remembranza de *Popeye,* el bizco y popular marino en los "Comics" de aquellos años. Sí, con una referencia: el sempiterno "pucho" que a él no le faltaba entre los labios y que en el personaje de la tira cómica constituía su infaltable pipa .....Boluarte era muy popular y, además, querido y respetado. Conocía a cuanto jefe iba a la Escuela y los trataba familiarmente. Y cuando alguien se permitía gastarle una broma, no se dude que, con proverbial presteza, el bromista habría de ser también pasible de una instantánea y adecuada réplica. Este fue, pues, el personaje que acompañó a los doctores Valdez y Venero el día de la toma de posesión de la antigua clínica psiquiátrica –o manicomio, como también se le llamaba– cuya edificación estaba destinada a ser el futuro Hospital naval.

El local de la vieja clínica era una edificación de un solo piso, rodeado de una terraza techada, La construcción se hallaba cercada íntegramente. Pasando el portón que daba acceso al inmueble, se atravesaba un espacio que había sido jardín y, por una escalera amplia de madera, se subía a la terraza y de allí a un pasadizo que daba a las oficinas y salas. Los pisos eran de madera y se hallaban muy gastados. No se encontró ningún mueble; éstos, o habían sido retirados o habían sido objeto de robo, como sucedió en las casas de los leguiístas, entre ellas también la que fuera del doctor Lorente.

En aparte, por olvido, o negligencia tal vez, habían quedado en la casona cinco patos que, en todo momento, graznaban e inquietos ocupaban los bordes de una poza y se solazaban en ésta.

Al verlos, y palmeándole en el hombro, el doctor Venero le dijo a Boluarte:

_¡Suerte que te acompaña! ... Has de cuenta que son tuyos. Cuídalos.

Cumplidamente, el viejo marinero asumió la propietariedad; en cambio, no se preocupó tanto respecto al "cuidado" de las plumíferas especies: a poco, en

días sucesivos e ininterrumpidamente, fuimos testigos de cómo "Popeye" Boluarte saboreaba y consumía aromosos y apetecible "arroz con pato" de la más fiel expresión culinaria chalaca.

Días después, el doctor Venero, al no ver los patos, le preguntó a Boluarte:
– ¿Y los patos?...
– Me los comí, doctor.

Pero debía haber visto el viejo en la expresión de médico algún gesto de incredulidad o de sorpresa, porque al instante agregó:
– ¿No dijo usted que los tratara como si fueran *míos?*...

Como resulta explicable, en el interés de la efectiva ocupación era necesario pernoctar ya en el local. Ese mismo día el doctor Venero pudo conseguir un catre y un colchón. Y, llegada la noche, Boluarte durmió allí. De este modo, él llegó a ser el primer guardián del primer Hospital Naval.

Días después, el doctor Venero era nombrado jefe de aquel naciente nosocomio, y de inmediato se abocó indesmayablemente a la ardua tarea de implementarlo en cuanto a sus requerimientos más urgentes, así como proveerlo de pesonal.

3. Un presidente de la República, paciente del primer Hospital Naval.

Así iban las cosas, cuando una noche, a eso de las 20.00 horas, en casa del médico jefe del Hospital Naval, doctor Venero, empezó a sonar con insistencia el teléfono. Contestó el mismo doctor Venero. Al otro lado de la línea, el autor de la llamada se identificó como el doctor Mc Kornack, médico de cabecera del depuesto Presidente de la República Dn. Augusto B. Leguía. Manifestó que tenía urgencia de hablar con su interlocutor, el doctor Venero, y que si le permitiría, esa misma noche, constituirse él en su domicilio. Venero contestó afirmativamente.

De esta forma, media hora después, tres automóviles llegaron hasta la vivienda del doctor Venero, ubicado en la calle Torres Paz, Lince en ese entonces, estacionándose frente a ella. Los vehículos eran del Dr. Mc. Kornack, del Dr. Carlos Monge y del Director de Prisiones del ministerio de Justicia.

Expuso el Dr. Mc. Kornack que su amigo el ex Presidente Leguía estaba en la Penitenciaría y en muy mal estado de salud, afectado de la próstata, con una retención de orina de cuidado ya, todo ello agravado por su avanzada edad. Manifestó también que la atención del enfermo lo obligaba a destinar las horas de la noche, y aun las del día, llevándolo al agotamiento; lo que había informado al ministro de Gobierno, Dr. Francisco Tamayo, sugiriendo por ello que



Dn. Augusto B. Leguía. Presidente del Perú en los períodos de 1908–1912 y 1919–1930. Depuesto por el Crnel. Luis Manuel Sánchez Cerro en agosto de 1930, falleció en la penitenciería de Lima el 6 de febrero de 1932.

el doctor Venero lo ayudase en su atención al ex gobernante. Dijo, asimismo, que esperaba hacer llegar a la Junta de Gobierno esta posición; que éste era el objeto de su llamada y visita. La Junta de Gobierno estaba presidida por el Dr. David Samanez Ocampo, siendo integrante también de ella el teniente coronel Gustavo Jiménez.

Venero aceptó gustoso la responsabilidad y así lo confirmó al Director de Prisiones. Y esa misma noche, portando un maletín con lo necesario para una emergencia, y con un pijama, salió con el Dr. Mc Kornack y el Director de Prisiones, rumbo a la Penitenciaría, donde al llegar, fueron recibidos por el Director de este establecimiento penal.

Las cosas de la vida. Veinticuatro años después, y desde 1956 a 1960, yo habría de ocupar el Despacho a donde esa noche llegaban en sus afanes humanos los doctores Mc Kórnack y Venero y, con ellos, el Director de Prisiones del régimen instaurado.

Chocante sonido de grandes llaves en las cerraduras, el chirrido de puertas de hierro al abrirse y cerrarse, todo esto hasta alcanzar la puerta de bronce del despacho del Director, y de allí hasta la de la celda que ocupaba el recluido Sr. Leguía, y, unido a ello, la adustez y la frialdad de las paredes de piedra, la sombría y tétrica expresión de las lajas negras que cubrían íntegramente el piso, todo ello, sin duda, fue la impresión deprimente que tuvo el doctor Venero al ingresar, aquella noche, por primera vez, a los ambientes de la Penitenciaría.

El director de ésta era el Dr. Malca Holguín, quien en aquellas circunstancias

no dejó de hallarse junto a los allegados desde el momento de habérseles abierto las puertas de bronce de su oficina de máxima autoridad.

Así, pasando bajo grandes tragaluces enrejados, y, adunado al grupo el oficial de guardia de la Guardia Republicana, el jefe de vigilancia del establecimiento y más un guardia de los Establecimientos Penales, que era el que portaba el manojo de llaves, se llegó a la oscura y húmeda celada donde el anciano y enfermo ex Presidente Leguía vivía sus últimos días.

El grupo llegó a la reja de La Rotonda, la atravesaron y, siguiendo por la derecha circundaban el balcón que rodea la parte central del edificio desde donde un solo hombre podía vigilar todos los pabellones de la prisión; razón por lo que esta clase de prisiones se les llama *panópticos.*

El balcón estaba a la altura del segundo piso del cuerpo central de la penitenciaría y al mismo nivel del pasadizo por donde llegó la comitiva. Alrededor de este círculo habían cuatro edificaciones de reclusión, de dos celdas cada una y separados por un breve pasaje. En la segunda de las construcciones, yendo por el lado izquierdo, se encontraba la celda en la que se hallaba recluido el Sr. Leguía. Y frente a ella, en el edificio inmediato, la que ocupaba, también en prisión, Dn. Foción Mariátegui, destacado hombre público y prominente político en el régimen del oncenio. Al haberse agravado el estado de salud del ex Presidente, esta celda en la que se recluía a Mariátegui fue desocupada, trasladándose a su ocupante, a efectos de que dicho ambiente fuera ocupado por el médico que velase al anciano enfermo.

Los visitantes llegaron a la celda del prisionero. Este hallábase postrado en un camastro. En ese momento, a su lado hallábase su hijo Juan, que tenía el grado de coronel de aviación. El Dr. Venero fue presentado a uno y otro por el Dr. Mc Kornack; luego de ello, y por su parte, el Dr. Malca Holguín le indicó también las reglas a las que se debería ceñirse en su función y responsabilidades dentro del panóptico. Le mostró la celda vacía del frente, que ocuparía, enfatizando al decirle que, cada vez que tuviera que pasar de una a otra celda, debería tener cuidado en encender previamente la luz del pasadizo, ya que de no hacerlo así, el centinela de guardia tenía órdenes estrictas de disparar a matar.

Concluido todo ello, presentación, instrucciones, recomendaciones,se despidieron y marcharon el Dr. Mc Kornack, el Dr. Malca Holguín y el oficial Director de Prisiones.

Solos ya, el Presidente habló largo con el Dr. Venero. Preguntó por el Dr. Rada y Gamio y lo ponderó. El Dr. Rada y Gamio se hallaba, detenido, en el Hospital Militar. Llegadas las 04.30, el Dr. Venero se retiró a descansar, pidiéndole a

su atendido procurase dormir.

No habría pasado media hora de ello, cuando, súbitamente, al notar haberse puesto mal su padre, el coronel Leguía atravesó el pasadizo para comunicarse con el Dr. Venero. No fue necesario que los despertara, pues el ruido del disparo de fusil hecho por el centinela, con incrementada resonancia por lo pétreo y cerrado del ambiente, repercutieron con intensidad en el oscuro pasaje. Casi simultáneamente el aviador entró a la celda en la que se hallaba el médico, al mismo tiempo que éste encendía la luz, en el aviso imprescindible para cruzar el pasadizo. El coronel Leguía ignoraba esta disposición.

Superadas estas eventualidades y atendido el paciente, al retirarse, a las 08.00, el Dr. Venero dejó sentada ante el Director del penal su protesta por el disparo hecho al coronel Leguía. El Dr. Malca Holguín le ofreció retirar dicha orden.

Con anterioridad a estos acontecimientos, la salud del Sr. Leguía había sido objeto de juntas de médicos, a resultas de los cuales los doctores Guillermo Castañeda; Pazos Varela; Felipe de la Torre, jefe de la Sanidad Militar, y Angulo Puente Arnao habían decidido operarlo. Pero la dificultad estribaba en encontrar un lugar para ello.

El Hospital Militar estaba descartado por no estar en buenas relaciones el jefe de la Sanidad Militar con el Dr. Mc Kornack; en cuanto a la utilización de la Clínica Americana, se temía por el Gobierno que, acogiéndose a la bandera norteamericana, el cautivo lograse asilo y luego salvoconducto para salir del país.

Pasada la primera noche de su atención al anciano enfermo, el Dr. Venero recibió, en su casa, del ministro de Gobierno D. Francisco Tamayo, quien era primo suyo, una invitación a ir a su domicilio. El ministro vivía en la misma calle y cuadra que el Dr. Venero. Este le impuso al Dr. Tamayo de la gravedad del recluido ex Presidente y de las responsabilidades en las que incurriría el Gobierno si se diera el caso de que el prisionero falleciera sin auxilio. Tamayo expuso las dificultades respecto a conseguir una clínica que ofreciese seguridad tanto al Gobierno, en el sentido de poder hacer deleznable cualquier acto o hecho orientado a la expatriación del prisionero, cuanto al propio paciente en interés de su salud. Entonces Venero ofreció el local y los servicios del Hospital naval, de cuya existencia no estaba informado el ministro dada la forma como se había logrado adquirirlo. Pero, aclarado el punto, el Dr. Tamayo ofreció exponerlo ante el Gobierno.

Inmediatamente de producida esta entrevista, Venero se comunicó con Mc Kornack y le puso al corriente de todo lo sucedido. Con igual prontitud éste

dispuso que personal de la Clínica Americana se trasladase al Hospital Naval, que se hallaba a tan sólo dos cuadras de distancia; también que se llevase lo necesario para el cuarto del enfermo, para los dos compartimientos que ocuparían los médicos y enfermeros y enfermeras y para el tópico. Por su parte, el poco personal del Hospital se dedicó a exagerar la limpieza.

Resuelto así el problema del local y el traslado del enfermo, el cuarto que se le destinó al Sr. Leguía fue el que, entrando por el pasadizo, se ubicada como el primero de los compartimientos de hacia el lado derecho; el siguiente y comunicado al anterior fue destinado para los médicos.

El ministerio de Salud visitó el hospital y lo encontró conforme.

A las 05.30 horas, el jefe del Estado Mayor General de la Marina, capitán de navío Dn. Juan de Althaus, llamó por teléfono al flamante centro médico asistencial de la marina y habló con el jefe de éste, el Dr. Venero, y le comunicó que "un enfermo de mucha responsabilidad sería llevado al hospital", pidiendo a la vez que se adoptasen todas las medidas necesarias al caso.

De este modo, a las 18.00 horas, el ex Presidente de la República Dn. Augusto B. Leguía, era sacado de la Penitenciaría Central de Lima, casi a escondidas, para ser trasladado a un centro de tratamiento en La Punta.

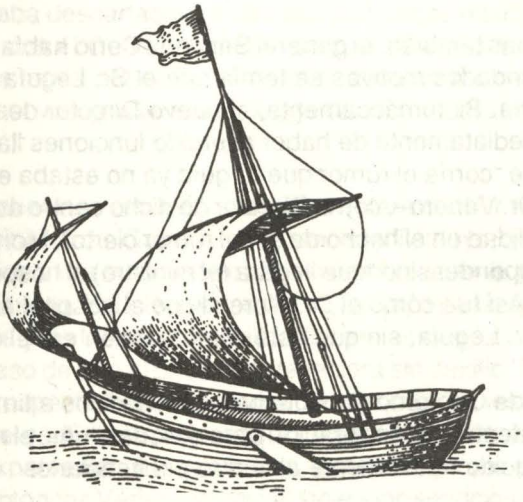
Por estos días también, el general Sánchez Cerro había vuelto a asumir el poder. Con fundados motivos se temía que el Sr. Leguía fuese regresado a la Penitenciaría. Sintomáticamente, el nuevo Director de Gobierno, Dr. Luis A. Flores, inmediatamente de haber asumido funciones llamó al Dr. Venero y le expresó que "corría el rumor que Leguía ya no estaba en el Hospital Naval, y que él –el Dr. Venero–, como Director de dicho centro asistencial tendría gran responsabilidad en el hecho de ser el rumor cierto". Mortificado, el Dr. Venero no pudo responder sino "que llegara (el ministro) al hospital y se cerciorara por sí mismo". Así fue cómo el Dr. Flores llegó al hospital al día siguiente y, aun, saludó al Sr. Leguía, sin que éste supiera quién era el que lo visitaba.

El ministro de Gobierno presionaba a los médicos a fin de que, sin más dilaciones, se efectuase la operación para que, después, el recluido ex Presidente fuera conducido nuevamente al centro penitenciario.

Cuando la junta de médicos resolvió operar al enfermo, el equipo y materiales de la sala de operaciones de la Clínica Americana fue trasladado al Hospital Naval, en donde se acondicionó un ambiente. Y cuando todo estuvo listo, se le operó una mañana. En la madrugada siguiente, 6 de febrero de 1932,a las 03.30 horas, murió. "Perdono a todos los que me han hecho objeto de su saña", había dicho poco antes de expirar.

Esta es parte de la historia del primer Hospital Naval, que naciera gracias a la inquietud de dos médicos de la Sanidad Naval, capitán de fragata, SN, Dr. César Valdez Hernández y teniente primero, SN, Ascensión Venero Ladrón de Guevara.

Poco después se compró el terreno vecino que da a la calle Vigil, construyéndose un local en él durante la gestión del ministro de Marina, contralmirante Dn. Héctor Mercado, y, por último, siendo ministro de Marina el vicealmirante Dn. Roque Saldías Maninat se edificó el complejo médico naval con los planos del Hospital Naval de San Diego, California, EE. UU., obsequiados por la Misión Naval Americana, y con dinero proveniente de la actividad de transporte de nuestros buques auxiliares, en los cuales me cupo colaborar: un año como oficial en el BAP *Pariñas;* otro, como comandante del BAP *Cabo Blanco,* y otro, finalmente, comandando también el BAP *Chimbote.* Los árboles que bordean los límites del predio fueron traídos en los viajes de este último.

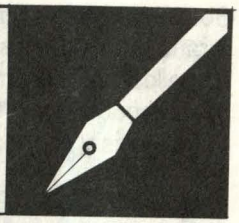



126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú



Tripulantes peruanos ante el monumento a Magallanes en Punta Arenas

CRONICAS



Por los canales Australes en el B.A.P. Independencia

Crucero de Instrucción en 1964

Jesús Torres Chavera

Chiri (frío, en quechua) y *Chilli adonde acaba la tierra,*en aymara) son dos vocablos indígenas que con los antiguos peruanos sin duda designaban la parte extrema de nuestro continente, muchísimo más allá al Sur del Chinchaysuyo. Tal vez, en alguna forma, de ambos vocablos provenga el actual nombre de Chile. Porque, ...realmente que hace frío (¡y qué frío!) en estas bajas latitudes del globo.

Nos fue posible comprobarlo durante el primer Crucero de Instrucción que realizó el BAP *Independencia* a poco de haber sido incorporado a nuestra Escuadra. Zarpamos, para este efecto, el 2 de enero de 1964, desde uno de los muelles de la Base Naval del Callao. Fue aquella, desde temprano, una mañana de sol. Y la travesía que iniciábamos nos llevaría a los principales puertos de casi toda la América del Sur.

Era primer comandante del buque–escuela el capitán de navío don Carlos Salmón Cavero; el segundo lo era el capitán de fragata don Jorge Villavicencio

Soto. Integraban también la dotación de oficiales el capitán de corbeta Caferatta Marazzi, y los tenientes Portella Roca y el Capellán Perales, entre otros. Entre los cadetes embarcados estaban Vargas Cooban, Quirós, Bottger, Lazo y Belaúnde . De la tripulación aún recuerdo a los cabos de primera Castro, Zota, Ugás y Atunga.

Lo que es materia del relato en la presente nota son (¡veintiséis años después!) breves impresiones de cuando, embarcado como cabo de primera (fotógrafo), pude experimentar, enlazadas éstas a algunos hechos históricos que tuvieron como marco escénico justamente estos espacios oceánicos en la ruta del Crucero de Instrucción : el Estrecho de Magallanes, ¡donde los Andes ingresan al mar!

En viaje de retorno ya, y después de haber disfrutado de la cálida y tradicional hospitalidad de los hermanos argentinos en Buenos Aires, el rumbo del *Independencia* nos fue aproximando hacia aguas y ámbitos cada vez más fríos, donde a muchos nos afectaron catarros, resfríos y otros males bronco–respiratorios que dejaron sin fajina al médico de a bordo y a sus sanitarios.

La boca de ingreso a la zona de los canales magallánicos se encuentran entre, por el lado norte, el Cabo Vírgenes, y más precisamente en Punta Dungeness, y, por el lado sur, en Punta Catalina, al norte de la isla Tierra del Fuego. A partir de aquí dejábamos el Atlántico y, tras navegar en aguas ya más sosegadas, arribamos a Punta Arenas, puerto austral chileno de un solo espigón donde el *Independencia* amarró y la dotación del buque pudo desembarcar.

Punta Arenas es la ciudad más austral del mundo. En su plaza principal se yergue el monumento erigido a Hernando de Magallanes, marino portugués al servicio de España. quien, con cinco buques y poco más de 220 hombres, en su afán por llegar a las ricas tierras de las especies, en el siglo XVI descubrió este paso al Oceáno Pacífico y una nueva ruta a las Indias. No sobrevivió a su empresa, pues, en una de las islas de las Filipinas fue muerto por los isleños. Su segundo, Juan Sebastián de Elcano fue quien concluyó aquel célebre viaje de circunnavegación, retornando con un solo buque y 17 tripulantes.

Desde la parte alta del puerto puede verse toda el área urbana de la ciudad, que no es extensa, cuyas calles son amplias y con viviendas de techos a dos aguas. Viéndolas así juzgamos que debía ser cómoda la vida allí. Lo que sí a nosotros –viajeros de pasada– nos incomodaba era, además del frío natural, el viento helado y cortante que se dejaba sentir en el ambiente.

Compramos algunos objetos para recuerdo y poco después también nos preparamos para reemprender la ruta.



Los Andes de cumbres blancas llegan al Oceáno Pacífico

Al zarpar lo hicimos rumbo al sur nuevamente. Y después de algunas horas viramos, nuevamente, al NO. En el punto al que llegamos los canales se estrechaban más aún. Por ambas bandas era posible ver muchas islas e islotes con profusa vegetación y que, a pesar de la profundidad, los bajos acechaban metro a metro. La pericia marinera se pone a prueba al internarse en estos parajes. Las guardias se cumplen con mucha entrega. ¡Vigías y timonel siempre en alerta!... El frío era tan intenso que los de la tripulación no desaprovechábamos el calorcito de los pasadizos que conducían a las salas de máquinas o, siquiera, a la cocina... donde no faltaba una tostada o ¡cómo no! un camote horneado.

Nuestro derrotero nos llevó al conjunto de islas conocidas como Archipiélago de la Reina Adelaida. Era fascinante ver allí cómo el mar llegaba hasta la falda de las colosales moles de cumbres eternamente blancas. La naturaleza se mostraba aquí en toda su salvaje y hermosa belleza. La proa del *Independencia*surcaban estas aguas australes como en otras épocas lo hicieran las naves de notables marinos de la época de la navegación a vela, como el holandés L'Hermite (1623), el francés Bouganville (1763), el inglés Parker King (1826),

el comandante del Beagle, y quien, al morir, fue enterrado en esos confines, sucediéndole en el mando el teniente Fitz Roy... Cada uno de ellos, así como otros notables nautas más, contribuyeron, desde aquellas épocas, con sus exploraciones y descubrimientos, a un mayor conocimiento y a una mayor comprensión de nuestro mundo.

Milla tras milla (¡y siempre al norte!) alcanzamos y nos internamos por nuevas bahías y otros diversos conjuntos de islas hasta embocar en los estrechos finales que nos llevarían al Golfo de Penas. En esta zona también la superficie del mar es tersa. Entre una tenue neblina se dibujaban el perfil y los contornos de las montañas vecinas. Las riberas y las cumbres van tupiéndose más. Nos rodean elevaciones que son prolongaciones del sistema rocalloso de los Andes. Aparte ello, el silencio y la soledad parecen coparlo todo. Pero nos sacaban de nuestras cavilaciones las pitadas de nuestro buque, que, en cada recodo, iba anunciando su paso.

Nos hallábamos en el canal Messier y allí encontramos al paso denominado Angostura Inglesa, paso bastante cerrado que, al final que otros, hubimos de vencer en nuestra ruta por el Estrecho, Pasábamos, pues, por Angostura Inglesa e íbamos por un pasaje tan estrecho que nos acometía la impresión de que, en cualquier momento, daríamos de bandazos contra los farallones de babor y estribor!... Complicando más este peligroso cruce, en el trayecto se yergue el promontorio del temido islote Clío, masa rocosa muy de cuidado por los capitanes que navegan por estas aguas y que para remontarlo es necesario hacerlo de día.

Más tarde, pasados ya estos lugares, largamos el ancla fondeando frente a una pequeña caleta llamada muy pomposamente "Puerto Edén". A poco de ello, vimos acercársenos, con presuroso accionar de remos, varias chalupas que, instantes después, abarloaban nuestro buque por la amura que daba a tierra. Eran los *alacalufes,* nativos de aquellos canales y de los que ya quedan muy pocos. Supimos que sus intenciones eran las de hacer trueque, como tenían por costumbre hacer con toda embarcación que allí anclaba . Muchos de aquellos nativos venían con sus mujeres e hijos. Eran de estatura pequeña y llevaban poco abrigo a pesar de la humedad y el frío. Las cosas a cambiar que nos traían eran, en los más, pescados y mariscos (¡unos choros enormes!);también artesanía propias del lugar. Los cambiaban ellos por todo cuanto les pudiera ser útil de nuestro buque; así por ejemplo, trozos de cabos, ropas, fósforos, algunos víveres, etc. Se les veía muy pobres y desamparados. Cuando retomamos rumbo, al alejarnos, con los primeros ramalazos de la hélice, vimos por popa que desde sus embarcaciones y con los remos en alto nos hacían adiós...

En la ruta, cruzando las aguas de este famoso Estrecho, no pude dejar de

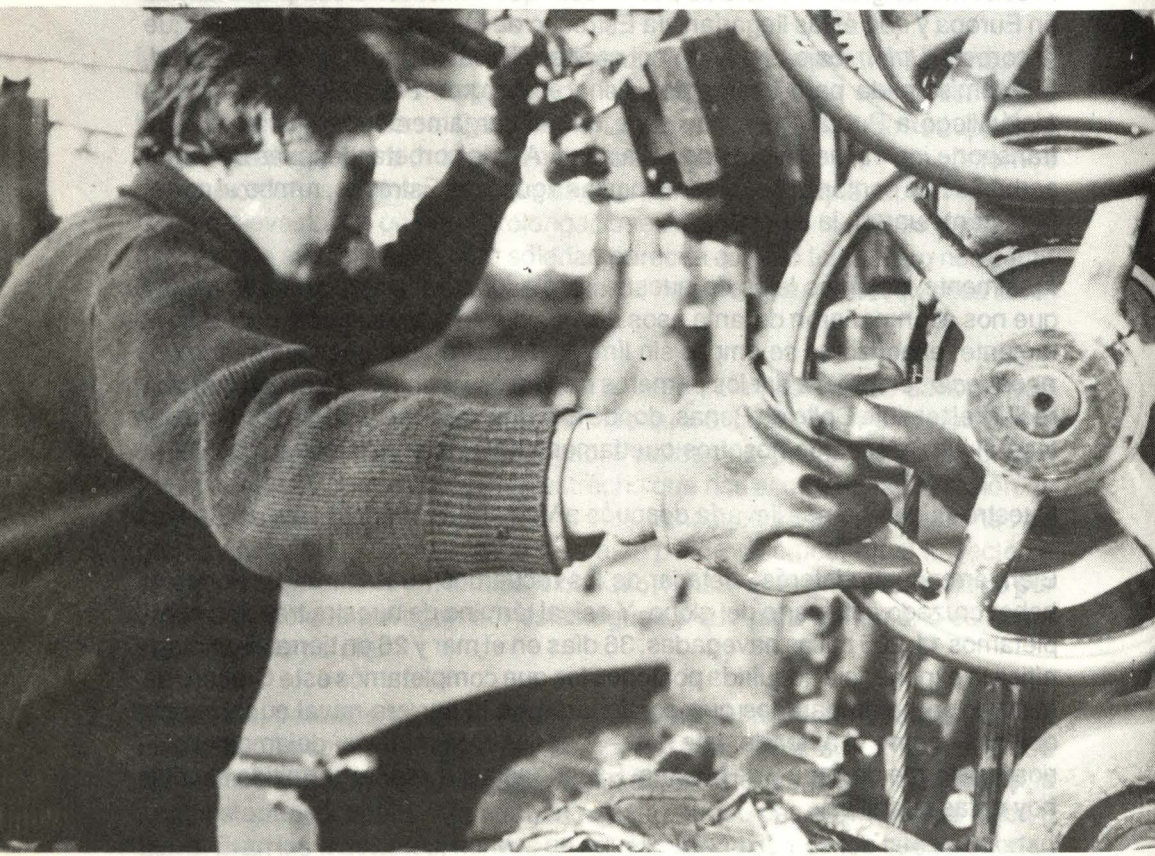
pensar que por estos espacios, y en época de guerra, navegaron también nuestros marinos. Fue en julio de 1879, después que el legendario *Huáscar* rindiera al transporte de guerra chileno *Rímac,*capturando todo un regimiento militar, cabalgaduras, armamentos, vituallas, carbón y su correspondencia. Precisamente gracias a ésta se pudo saber que Chile había comprado armas en Europa y que éstas llegarían vía Estrecho de Magallanes. Fue por ello que la corbeta *Unión* bajo el mando del capitán de navío don Nicolás del Portal, fue comisionada para interceptar dicho embarque. Fatalmente, cuando la *Unión* llegó a Punta Arenas se supo que el cargamento, conducido por un transporte inglés, había pasado ya la zona. Así, la corbeta, después de tomar carbón de un pontón chileno, tornó por las aguas del Estrecho, rumbo al norte, para continuar en la campaña.

Finalmente, dejamos lejos de nuestra estela los farallones, cumbres e islas que nos acompañaron durante esos últimos días. Poco después, casi violentamente, el horizonte se amplió sin límites. Nuestro buque–escuela, el *Independencia*, empezó a dar los primeros bandazos y cabeceos con los que nos recibió el temible Golfo de Penas, donde lo normal es tener mal tiempo durante todo el año. Varios de nosotros quedamos aquí un poquito "trancados".

Nuestros itinerario nos llevaría después a Valparaíso y, finalmente, al Callao.

Bien, era nuestro interés destacar de los recuerdos nuestras impresiones al haber cruzado esta parte del globo. Y así, al término de nuestra travesía completamos 11,205 millas navegadas, 36 días en el mar y 26 en tierra. Fue magnífica la experiencia adquirida por todos los que completamos este Crucero de Instrucción, tanto para los que continuaron en la carrera naval cuanto para quienes –como el autor de esta nota–, por diversos motivos, dejamos el glorioso uniforme de Grau y de Medina. Experiencia que me ha permitido escribir hoy estas cuartillas.

Que una cosa quede clara: los peruanos tenemos una milenaria tradición marinera y ...¡se mantiene viva!



Una atenta evaluación del problema presentado, posibilitará su adecuada y pronta solución.

MISCELANEA



¿Tiene Ud. un problema?

Capitán de Fragata Hugo Ramírez Brain

¿Cuántas veces se ha dicho usted "estoy en un problema"? ¿O tal vez haya preferido la elegante expresión "Tengo ante mí un problema? Y, lo que es más espeluznante, ¿cuántas veces le habrán dicho: "Uy estás en un problema? Sin embargo, ¿cuántas veces de todas aquellas habrá usted *realmente* estado en un problema?

Es posible que eso que para usted haya sido en algún caso un problema, lo hubiera dejado de ser con tan sólo analizar la situación con cierta calma.

En realidad, las siguientes líneas pueden ser de utilidad para quienes, con justa razón algunas veces, sienten que tienen ante sí un problema, y perciben cierta dificultad para solucionarlo.

No son estas líneas de mayor utilidad para quienes creen encontrar siempre rápida solución a sus problemas, ni para quienes creen no tener nunca problemas. Por si acaso, eso no quiere decir que no tengan problemas, sino que probablemente no saben identificarlos, o ni siquiera se dan cuenta de ellos, o, lo que sería peor, no tienen objetivos.

Para ir al grano, haremos un ejercicio introductorio. Defina de inmediato: ¿qué es para usted un problema?

Escriba su definición antes de voltear la página tómese su tiempo. Cuando lo haya escrito, voltee la página.

Usted de hecho ha manifestado, en su definición de lo que es un problema, cuál es su punto de vista al respecto. Ahora trate de comparar su concepción con la que estas líneas le aportan.

Voy a definir, en mis términos, qué es un problema; luego determinaremos si es que este enfoque nos puede ser de alguna utilidad.

Definición:

"Un problema es un obstáculo superable percibido en el camino hacia un objetivo"

Analicemos los *componentes* de esta definición.

Objetivo: Esto significa, en primer lugar, que el problema no existe como tal, sino hasta cuando se relaciona a un objetivo.

Obstáculo: Esto significa que se presenta un obstáculo al logro del objetivo, y es el momentáneo impedimento de lograr el objetivo lo que constituye el problema.

Percepción: Esto significa que el problema es percibido por alguien, y que el determinar si se está ante un problema, o no, depende en última instancia de la sicología personal de cada individuo.

Vayamos a una situación práctica:

Situación Nº 6

En las últimas semanas, la planta de propulsión estuco sometida a reparaciones en la Base Naval del Callao, a cargo del SIMA. La fecha de la prueba ya está programada. Los trabajos se vienen completando sobre la marcha, y hay cierto natural temor de que la planta no pueda responder a la maniobra. Llega la orden de zarpar a la mañana siguiente. La planta de propulsión está sucia. El Jefe de Ingeniería da la orden de alistar la planta para el zarpe. A bordo empieza a circular el rumor de que "hay un problema con la planta".

Discusión

El objetivo del Comandante (y por ende el de sus oficiales) es probar la capacidad de la planta de su buque luego de los trabajos de reparación. Sabe que los trabajos se completaron y que el evento del dia siguiente está programado precisamente para probar la planta de propulsión. Inspecciona la planta de propulsión en compañía de su Jefe de Ingeniería, verificando los prepara-

tivos. Antes de retirarse le dice a su distinguido Jefe de Departamento: "¿y la suciedad...?"

Ante una situación así, vamos a distinguir, por brevedad, dos reacciones diferentes. La del Jefe de Ingeniería "Z" y la del Jefe "A".

El Jefe "Z", ante la observación de su Comandante, espera a que éste se retire, y ordena suspender el franco hasta que se efectúe una esmerada policía nada menos que de la sala de máquinas, que hasta esos instantes está en reparaciones. No permitirá –piensa – una nueva observación de ese tipo, ya que en una planta de ingeniería no solamente debe operar correctamente, sino además conservarse limpia.

En cambio el Jefe "A" acompaña al Comandante a su camarote, y le dice tranquilizadoramente : "Vamos a ver que tal hizo el SIMA este trabajo. Estaremos listos a la hora prevista". Vuelve luego a la sala de máquinas y ordena a sus oficiales de división que el personal franco se retire a descansar, que la guardia efectúe el arranchado, y que al día siguiente todos lleguen a bordo temprano y bien dormidos. "Ah! –agrega–, que no se vea tan sucio".

Por si se ha percatado, el Jefe "Z" es aquel al que se conoce como "asado". Bastó la distraída pregunta del Comandante para que se asara y disponga que al día siguiente todo brille. ¿Cuál puede ser la ventaja que obtiene de hacer tal policía? Encuéntrele usted la que prefiera; sin embargo, dicho oficial perdió de vista lo principal. El objetivo del evento ¡probar la planta! Esto no lo pasó por alto el Jefe "A", quien consciente de la importancia de que el personal estuviera listo a responder a las exigencias a que el Puente sometiera a la Planta al día siguiente, facilitó al personal estar listos, y "sacrificó", en todo caso, a la guardia.

No es que hacer guardia sea malo. Al contrario; el asunto es que hay que darle a cada actividad su debido momento. Y, dado el objetivo del evento, no era el momento de hacer policía rabiosa.

En este caso, el jefe "Z" percibió que tenía un problema. El problema era la suciedad de la Planta. Y es indudable que quien cree tener un problema, simplemente tiene un problema. Pero ... ¿tenía *realmente* un problema? No, claro que no. Entonces ... ¿cómo podría hacer para que, al igual que el Jefe "A", no se asara y pudiera preparar la Planta adecuadamente? a mi entender, preguntándose: "¿Esta suciedad afecta el objetivo de probar la planta de propulsión el día de mañana?" Yo respondería que sí. Aunque me preguntaría en adición: "¿Y el cansancio del personal no será más perjudicial para la prueba?" Pues, sí. Entonces concluiría en que no vale la pena dejar todo brillando.

Pregunta el "Abogado del diablo": "¿Y si el asado es el Comandante? Pues entonces mala suerte, hombre, mala suerte. En ese caso, mi estimado Jefe de Departamento, cumpla usted con proporcionar a su Comando la cuota de tranquilidad que necesita para que todo salga bien. Haga como el Jefe "A"; tarde o temprano su Comando se lo agradecerá. (Normalmente tarde).

Repregunta el "Abogado del Diablo": ¿Y si la planta falla? Pregunto yo: ¿Cuál es el problema? ¿No estamos saliendo a probar la planta? Mejor es que falle en la milla medida a que falle empezando el siguiente operativo.

Más preguntas del "Abogado del diablo": ¿Y si se prometió que la planta respondería? Respuesta: Debió dejarse que esa promesa se haga el Jefe del SIMA.

¿Cuál podría ser un problema real para una situación así? Pienso que cualquier asunto que dificulte la salida del buque a navegar, ya que ello impediría cumplir con llevar a cabo la prueba. Por ejemplo, el buque debe abrir del muelle a 07:50 horas, y siendo las 07:48 no se ha presentado el remolcador y no se nota movimiento de ninguno en la Rada. Estamos realmente en un problema; pero no se ase. Hay que buscar las alternativas. Por ejemplo: 1ra. Enviar a un joven Alférez de Fragata al paso ligero a las oficinas respectivas en la Base, con un claro mensaje oral, no reproducible en estas páginas, para el Jefe de Operaciones. 2da. Prenderse del micrófono de la línea de comunicaciones correspondiente y empezar a llamar a gritos al remolcador. 3ra. Maniobrar sin remolcador. Hay soluciones no excluyentes (1ra. y 2da. por ejemplo) . Hay otras difíciles de tomar, en donde hay que evaluar el riesgo, Pero en fin hay que buscar la alternativa adecuada.

Para ello, hay que identificar claramente el obstáculo. Si el obstáculo es la ausencia de remolcador, y esto no será eterno, hay que decidir qué hacer para maniobrar y salir a la mar.

¿Y qué pasa si es que al maniobrar se golpea una hélice con el muelle y se estropea? Entonces ya no se podrá salir a la mar, eso está claro. Lo que es recomendable, que también esté claro, es que el objetivo ya no se logrará, así reniegue lo que reniegue. No hay nada que hacer, excepto tomarlo con calma y prepararse para la junta.

Conclusión

Al terminar esta aburrida exposición algo práctica, puede que algunos conceptos se hayan captado; sin embargo, para garantizar que así haya sido, me permito presentar algunas recomendaciones que pueden ser de utilidad para los más jóvenes, que son los obligados a ser mejores que los que los antece-

demos: Dice así:

1º Trácese objetivos breves, claros y útiles respecto a las cosas que le son importantes; incluso las cotidianas. Esté atento a percibir obstáculos que atenten contra su logro.

2º En el quehacer institucional y hasta personal, antes de asarse ante una situación aparentemente problemática pregúntese: ¿Es esto un problema? ¿Por qué? ¿Qué objetivos no podría cumplir? ¿Cuál es el obstáculo?

3º Si determinó que está en un problema, de inmediato empiece a buscar alternativas que le hagan superar el obstáculo.

4º Piense que una vez que ha seleccionado la alternativa más adecuada, ya no se encuentra usted ante una pared, sino que debe estar usted trepándola, vadeándola, o rompiéndola.

5º Si solamente tiene una posible forma de solucionar el problema, entonces no hay mucho que pensar. Y si el obstáculo no es superable, tampoco hay por qué angustiarse más. El mensaje es claro: Trate de no angustiarse.

6º Cuando aprecie una situación aparentemente problemática pregúntese también: ¿Para qué otra persona puede ser esto un problema? ¿Lo es para ella realmente?

7º Cuando alguien acuda a usted y le pida ayuda para resolver un problema, escúchele y oriéntele. No olvide que quien percibe estar en un problema, lo está. Influya sobre esa persona, pero no para que crea que no tiene ningún problema, sino para ayudarlo a enfocarlo correctamente.

8º Y sobre todo, sea lo que fuere que esté haciendo, mantenga la mente y el nervio puesto sobre el objetivo de cada día.

SENSA

SERVICIOS ELECTRICOS NAVIEROS S.A.

REPARACIONES ESPECIALIZADAS – PLANES DE MANTENIMIENTO
ASESORAMIENTO TECNICO – PROGRAMAS DE CAPACITACION

RADARES, RADIOS, ANTENAS, NAVEGADORES SATELITES, CORREDERAS, GIROS, TABLEROS DE CONTROL Y DE DISTRIBUCION, ECOSONDAS, INTERCOMUNICADORES, SONARES, ALARMAS, MOTORES, CALDERAS, CONVERTIDORES Y MUCHO MAS

"CUANDO SU EQUIPAMIENTO PUEDE SER ATENDIDO CON SERIEDAD Y CALIDAD, USTED NO TIENE EXCUSA PARA PRODUCIR MENOS"

POST: AV. GERONIMO DE ALIAGA 213 – LIMA – 33 FAX: 444064
TELEFONOS: 65 96 20 – 292153 – 352928


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



Transferencia de carga ligera del B.A.P. "Callao" al B.A.P. "Eten".

Viaje de instrucción 1990

Carlos Zúñiga Segura

Todos los años –en los meses de verano– los cadetes de la Escuela Naval del Perú dejan momentáneamente sus aulas y abordan las unidades asignadas y se lanzan a navegar, en la certeza que a bordo se adquiere la fundamental sabiduría naval. Cierto, la Escuela Naval en cumplimiento de su lema "Mihi Cura Futuri" les brinda los conocimientos teóricos, los mismos que deben complementarse navegando. La Escuela constituye en esta visión, el *dato,* el buque y el mar la *energía del dato,* su disparo al corazón, vale decir, la confirmación de la *vocación* naval.

En esta oportunidad cadetes de primero, segundo y tercer años, inteligencias y vocaciones en los que se amalgan la fe y la esperanza en la continuidad de nuestra enriquecida tradición naval cumplieron el Viaje de Instrucción en sus dos etapas: Litoral Norte y Litoral Sur, fijando así, presencia naval desde los Esteros del Norte hasta la frontera Sur.

En una y otra etapa los cadetes navales asumieron el periplo convencidos de lo valioso que entraña complementar su instrucción teórica con las intensas prácticas a bordo; y, deseosos también de aprehender las manifestaciones del entorno social en los puertos y pueblos de nuestro litoral. Fundamental, por corresponder geográficamente a la permanente actividad marinera.

En efecto, veintiséis días de disciplinado accionar naval, de compartir tareas a bordo, de cohesionar con mayor claridad vínculos de amistad y camaradería, de palpitar en la esencia de una misma mística, y de captar imágenes comunes inciden en el logro del equilibrio de espíritu para cuando los cadetes navales de hoy, al pulso vital de su textura humana y profesional asuman el compromiso de seguir edificando la grandeza del Perú a través de su gloriosa Marina de Guerra, desempeñándose con patriotismo, sacrificio y disciplina en el puesto que la Superioridad Naval les asigne en los buques o dependencias de nuestra institución.

En esa perspectiva, desde el primer día de actividades nuestras unidades navegando en el "Mar de Grau" son aulas del conocimiento y la práctica. Zafarrancho general de combate, Ejercicios de Tiro, Abandono de buque, Hombre al agua, Zafarrancho de incendio, Navegación en oscuridad y numerosas maniobras tácticas en el mar son ejecutados por los cadetes, sea al calor sofocante del día, en la brisa "picada" del orto o en la nostálgica del ocaso, conscientes de que en esencia estos ejercicios les abren nuevas perspectivas para elevarse a climas fecundos en la realización profesional.

Observar a los cadetes navales en el Puente de comando, en sus Puestos de maniobras con sus respectivos chalecos salvavidas, frente a los cañones afinando la puntería al centro del objetivo, "lascando y cobrando" los cabos, sosteniendo las mangas en las tareas de contraincendio, escrutando el horizonte con los catalejos del comando, constituye un panorama de aristas válidas que fundamentan la continuidad de la raigambre ilustre de donde procedemos y la garantía de un futuro grande, habida cuenta que en todo el orgánico planeamiento del Viaje de Instrucción la disciplina ha sido el eje en cuyo fiel se sustenta la formación de la novísima hornada naval.

La presencia de la Marina de Guerra del Perú, a través de los cadetes navales se deja sentir vivamente en los puertos y pueblos del litoral. Zorritos, Talara, Eten, Pacasmayo, Pimentel, Salaverry, Chimbote y sentimentalmente Paita, tierra natal del Gran Almirante Miguel Grau, en la primera etapa; y, Pisco, Paracas, San Juan de Marcona, Matarani, Mollendo e Ilo (Arequipa y Tacna en razón de su gravitación como ejes de nuestra presencia naval) fueron escenarios de múltiples e inolvidables actividades.

Ceremonias cívico–patrióticas en las plazas con monumentos erigidos al Gran Almirante Grau, reuniones protocolares con autoridades políticas, civiles y militares; sesiones solemnes convocadas por las autoridades edilicias, jornadas deportivas, turísticas y musicales signaron la presencia naval, y en todas las actividades se izaron al tope la sólida formación moral, la profunda vocación marina, la preparación técnica–profesional, el profundo amor a la patria sucesivo a la inquietud por conocer y acercarse a nuestros pueblos, para



Los cadetes reciben precisas instrucciones para el zafarrancho de incendio.

descubrir sus culturas –algunas milenarias– y para conjugar al unísono el nombre de Perú.

Rubros importantes en el aspecto de actividades del Viaje de Instrucción 1990 ocupan la Acción Cívica desplegada por el personal de la Sanidad Naval al mando del capitán de navío SN (MC) César Chávarri Michaels, decisiva y fundamental en los pueblos jóvenes, barrios de notoria pobreza y a la familia naval. Asimismo, en el necesario nexo Marina de Guerra–Ciudadanía, la presencia de la Banda de Músicos y la Orquesta Naval en las retretas en plazas públicas, interpretando al calor de numerosas concurrencias multicolores aires musicales del acerbo nacional e internacional.

Toda labor gira en torno de ejes fundamentales, primordiales o meridianos. El Viaje de Instrucción 1990 de señalado éxito se basa en el planteamiento y ejecución coordinada de voluntades e inteligencias capaces como lo son de prestigiar a nuestra Institución en áreas de su competencia profesional.

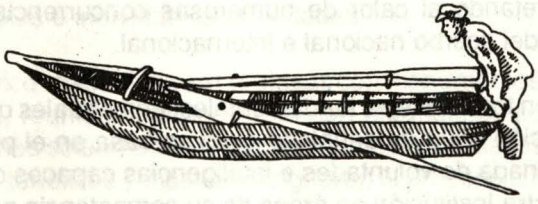
En primer término, gravitante la presencia del capitán de navío Eduardo Reáte-

gui Guzmán en su calidad de Jefe del Grupo de Tarea 15.1; y, fundamental la presencia de los Oficiales capitán de navío Luis Bernales Parodi, capitanes de fragata Carlos Motin Claeyssen, Leonidas Delgado Noriega y Carlos Valderrama Contreras, capitanes de corbeta Arturo Iparraguirre Seminario, Alberto Iberico Murrieta y Mario Torero Fernández, tenientes primero Luis Luna Gonzáles, SN (MC) Manuel Frías Rojas, SN((MC) Roberto Espinoza; tenientes segundo César Linares Roca y Jaime Valdez Huamán, y el alférez de fragata Carlos Ciriani Gálvez, en el planeamiento y cumplimiento exitoso de los operativos y en la marcha perfecta de nuestras unidades B.A.P. "Callao", B.A.P. "Villavicencio", B.A.P. "Diez Canseco" y B.A.P. "Eten".

El viernes 2 de marzo el B.A.P. "Callao" hizo su ingreso triunfante en nuestro primer puerto, dando por finalizado el Viaje de Instrucción 1990. En cubierta, los cadetes navales en sus puestos de maniobra se yerguen con auténtica convicción y en sus corazones bulle la satisfacción de haber cimentado su vocación marina base cardinal en los futuros escenarios del ejercicio profesional.

Al escrutar el horizonte –gesto último de la travesía– el canto eterno de las olas se hace más intenso, la imagen de nuestros héroes más auténtica y pletórica. Su luz es ejemplo, incentivo moral y ético a la búsqueda permanente de nuestra realización individual, colectiva e institucional.

Oficiales, cadetes y tripulantes formados, con la mirada fija en la Escuela Naval del Perú, sentimos en las fibras del alma la voz de un adiós investido con los sagrados colores patrios; y, desde nuestras entrañas emerge una voz cristalina, una sola voz engarzada de muchas voces que deja oír su mensaje pleno y auténtico: BRAVO ZULU por la Marina de Guerra y por el Perú.

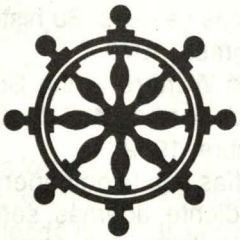


NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gershkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial),* Whitten Press Limited, Eten, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintáticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuentas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales I/. 500,000; Traducción: I/. 300,000 y Transcripción: I/ 200,000 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, enero–febrero 1990

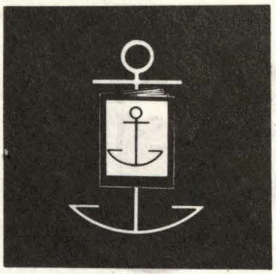
REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas





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 Luis Mellet Castillo. SUB–DIRECTOR: Capitán de Fragata César Iglesias Caminatti. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2 Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D. T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra

Revista de Marina

Año 83 – Nº 2
Marzo – Abril 1990

ISSN 1012 – 8287

Contenido

Editorial 133

Iglesia y Terrorismo
Ricardo Durand S.J. 135

Sistema Naval Interamericano de Acceso a Banco de Datos
Propuesta de la Delegación Peruana en la XV Conferencia
Naval Interamericana 139

Desarrollo Tecnológico: Una visión en minoría
C. de F. Orestes Cáceres Zapata 171

La indispensable adecuación
Juan Musso Torres 183

Nuestra distribución física en el Comercio Internacional Marítimo
C. de E. (r) Luis Felipe Villena G. 193

Diseño de cascos resistentes de submarinos
Tte. 1. Aldo Olcese Rodríguez 207

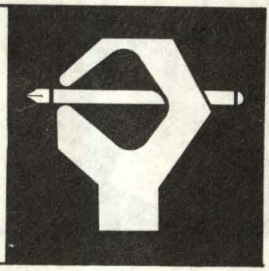
La influencia de las ideas del almirante Mahan en la evolución
de la Armada Peruana
C. de F. Felipe Rojas Quirós. 221

Namibia: Misión cumplida
C. de C. Mario Sánchez Debernardi 243

Manejando la diferencia generacional
C. de N. Armando Echeandía Luna 249

El "Síndrome del Espada de Honor"
C. de F. Hugo Ramírez Brain 253

EDITORIAL



MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

Es sumamente grato para la Revista de Marina, contar en este número con la valiosa colaboración de articulistas que abordan temas tan variados como la posición de la Iglesia ante el terrorismo expuesta por el Presidente de la Conferencia Episcopal, Monseñor Ricardo Durand Flores, también la propuesta de la Delegación Peruana ante la XV Conferencia Naval Interamericana realizada en Santiago de Chile sobre el Sistema Naval Interamericano de acceso a Banco de Datos, el Desarrollo Tecnológico, cuya base de sustentación está en el brillante Proyecto Futura, y otros notables artículos sobre problemática marítima, portuaria, comercio internacional, etc.

El contenido del presente número refleja la urgencia de la hora actual; la adecuación de la Institución a los avances de la ciencia y la tecnología. Esta es una tarea en la que debemos participar todos.

Es por eso que extendemos una cordial, y apremiante invitación a nuestros distinguidos lectores para que nos sigan enviando artículos de tan alta calidad profesional como los que ahora presentamos.

El futuro del país depende del interés que pongamos en alcanzar el tren de la historia...



Ricardo Durand, S.J.

ARTICULOS



Iglesia y Terrorismo

Por Ricardo Durand, S.J.

La Iglesia para juzgar u opinar sobre acciones humanas, tiene siempre como base el Evangelio de modo particular y por supuesto toda la revelación contenida en la Biblia. Hay en la Palabra de Dios principios fundamentales, que la razón aplica a cada caso, de lo cual emana un razonamiento lógico y coherete, que siempre tiene en cuenta el valor del ser humano, pues toda la revelación se concreta en el amor de Dios y al prójimo como así mismo.

Dios siempre se preocupa del hombre al cual creó a imagen y semejanza.

Del amor sólido y espiritual, y de hacer el bien y no el mal, brota la Ley de Dios, la I Tabla relativa a Dios, 3 Mandamientos; y la II Tabla, 7 Mandamientos relativos al hombre.

Estos 7 Mandamientos tutelan los derechos de todo ser humano, por ser tal, sin mirar lo circunstancial, o accidental del mismo.

Los Obispos del Perú en un Mensaje titulado "Perú, escoge la vida", hemos recordado los principales mandamientos; y entre ellos el Vº: "no matarás".

Decimos los Obispos bajo el epígrafe: "Respeto a la vida" que está proliferando en nuestra Patria diversas actitudes de violencia que no respeta la vida disfrazándose de la lucha por la justicia. Recordamos que esto es tanto más grave cuanto que muchas de las víctimas del terror son personas inocentes, que no son responsables de los males sociales, pretexto para esa violencia de muerte.

Si existe el mandamiento "no matar", la Iglesia no puede menos de oponerse frontalmente al terrorismo.

El derecho a la vida es un preciado don de Dios, y no puede quedar en manos de los que por sí y ante sí la destruyen, arrogándose un derecho sin base ni fundamento.

Todo esto es obvio, por lo cual es conveniente pensar a qué se debe el que continúe la acción terrorista que prosigue en su lucha de muerte injusta y violenta.

Lo que para nosotros es injusta muerte, para ellos no sólo es justicia sino una "ley de la historia", el conflicto, en una lucha necesaria, que Marx la presenta en una dialéctica materialista que pretendía ser científica. El terrorismo no toma la muerte como un fin, sino como un medio para llegar a una "síntesis", o sea una sociedad justa, "sin clase", cualitativamente distinta, con un hombre nuevo marxista, que aparecería por esa dialéctica. Para la revolución social, "dictadura del proletariado" según Marx llevaría a la "abolición de todas las clases" y así, a esa "sociedad sin clase". Seguidores de Marx hablan de la "abolición de la cultura dominante", lo cual fue agudizado por Mao, llevando al marxismo, más allá del leninismo, a una "revolución cultural" que trató de implantar en los sangrientos años de los guardias rojos. Bien se sabe que en Camboya se implantó esta ideología con impresionante cantidad de muertos. Nuestro terrorismo sigue esta línea de destrucción y muerte.

No es posible admitir como válido este pensamiento sino por una ideologización que no se fundamenta en una reflexión serena y lúcida sobre el ser del hombre, sus derechos, el bien personal y bien común; sino de la exacerbación de las palpables injusticias que siempre han existido y la aceptación hasta el fanatismo de la dialéctica señalada y tomada como científica, que la historia actual está mostrando como equivocada.

La Iglesia está de acuerdo en que existen injusticias y en que hay que corregirlas drásticamente; pero sin usar medios que en sí son malos. Juan Pablo II en 1985, en su Homilía en Ayacucho dijo luego de indicar cómo hay las falsas ideologías que hemos indicado: "¡El mal nunca es camino del Bien! No podéis destruir la vida de vuestros hermanos, no podéis seguir intimidando a los ancianos. No sólo os apartéis del camino que con su vida muestra el Dios–Amor, sino que obstaculizáis el desarrollo de vuestro pueblo". Recuerda más adelante lo dicho en Puebla 532, por los Obispos Latinoamericanos: "La Iglesia rechaza la violencia terrorista y guerrillera, cruel e incontrolable cuando se desata. De ningún modo se justifica nuevas formas de opresión y de esclavitud, de ordinario más graves que aquellas de las que pretende liberar".

El Papa añade: "Por ello os suplico con dolor en mi corazón, y al mismo tiempo

con firmeza y esperanza, que reflexionéis sobre las vías que habéis emprendido. A vosotros, jóvenes, os digo: ¡No permitáis que se instrumentalice vuestra eventual generosidad y altruismo! La violencia no es medio de construcción. Ofende a Dios, a quien la sufre y a quien la practica. Una vez más repito que el cristianismo reconoce la noble y justa lucha por la justicia a todos los niveles, pero invita a promoverla mediante la comprensión, el diálogo, el trabajo eficaz y generoso, excluyendo soluciones por caminos de odio y muerte".

En estas palabras condensa Juan Pablo II la posición de la Iglesia: luchar con coraje en favor de la verdadera justicia; pero no por medio del odio que lleva a la violencia terrorista.

Ya poco antes de la II Conferencia Episcopal Latinoamericana en Medellín, en 1968, el Papa Pablo VI decía que "la violencia engendra violencia" y se cae en una "espiral de la violencia" que ni es digna del hombre ni es remedio para el mal de la injusticia que se quiere remediar.

La "perestroika" muestra cómo después de 71 años de poder –que dijeron ser "popular" y resultó ser de un partido único– no se ha dado la justicia debida al pueblo, se han atrasado en el progreso con relación a otros países, y se han creado nuevas clases dominantes y privilegiadas. Y a todo eso se debe añadir miles y miles de muertos, deportados, dentro de un totalitarismo que coacciona la libertad, por cuyo buen uso puede ser digno el ser humano.

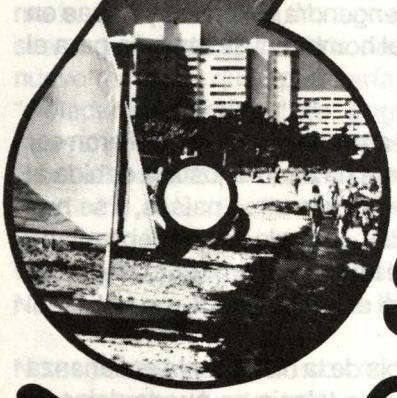
Por todo lo dicho: principio de razón, experiencia de la historia y la enseñanza de la revelación sobre todo en los Evangelios, la Iglesia no puede dejar de lamentar se tome un medio equivocado y letal para solucionar la injusticia, contra la cual, sí, se debe luchar con toda energía y autoridad; pero con medios de razón, aplicando la recta ley, que es "la ordenación de la razón al bien común".

Esto es posible, si se tiene el verdadero concepto de autoridad, para aplicar energéticamente la ley, sin contemporizaciones de ninguna clase. Una democracia sin autoridad legal, camina al libertinaje, y de alli a injusticias que poco piden regímenes totalitarios.

Ojalá que en el Perú sepamos vivir una verdadera democracia, lejos tanto del libertinaje como del terrorismo, que ofende a los hombres y ofenden a Dios.

SEIS, SEIS, SEIS!

Miami



6 VECES POR SEMANA!!

con Faucett

Ven a Miami con

Sí! a Miami seis veces por semana, porque pensamos en ti y en tu comodidad. Las compras, los negocios, el turismo y la diversión te esperan en Miami y FAUCETT te lleva: Domingo, Lunes, Martes, Jueves, Viernes y vía Iquitos los Sábados, con el mejor horario y la mejor atención.

MIAMI te espera y FAUCETT te lleva 6 veces por semana!

Faucett Perú

Tu estilo de viajar

L.T. # 9090789

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

Sistema Naval Interamericano de acceso a Bancos de Datos sobre información Científico–Tecnológica

Propuesta de la delegación peruana en la

XV Conferencia Naval Interamericana

I. Introducción

Los países que ahora ocupan un primerísimo lugar en el mundo han destinado durante muchos decenios enormes cantidades de recursos económicos y humanos para convertir la Investigación Científica y Tecnológica en el instrumento por excelencia para mejorar el nivel de vida de sus pueblos, incrementar su productividad y fortalecer su capacidad competitiva. El rápido desarrollo de las tecnologías avanzadas y su aplicación práctica en las principales economías del mundo, aunado al hecho de que los países semi–industrializados deben salvar la brecha que los separa de aquéllas en un lapso más bien corto para que la revolución tecnológica en marcha no los suma en el atraso, obliga a estos países a desplegar todo su potencial para planear racionalmente tanto la absorción de los avances científicos y tecnológicos como la creación de conocimientos propios; ello permitirá a los países latinoamericanos sacudirse de la dependencia crónica que tienen respecto de los centros avanzados. En los cuadros del

01 al 04 se puede comprobar la reducida participación de la América Latina con relación al resto del mundo sobre actividades de ciencia y tecnología.

A mediados de los años cincuenta cuando se puso en órbita el primer satélite, además de iniciarse la era espacial, hizo su aparición la revolución más trascendental y extensa de nuestros tiempos: la Revolución de la Información. La humanidad demoró varios millones de años en desarrollar una Sociedad Agrícola; le tomó solo dos siglos para crear las Sociedades Industriales y en las últimas dos décadas hemos visto el nacimiento de la sociedad de la información. En apenas dos siglos hemos pasado de sociedades en las que el recurso fundamental era la tierra a una en que es el capital y hacia sociedades en las que será el conocimiento.

Nuestras Instituciones son organizaciones que no pueden estar a espaldas del avance científico–tecnológico y no pueden pretender mantenerse actualizadas con los últimos avances de la humanidad solamente con su esfuerzo independiente. Es imprescindible pues el compartir los conocimientos generados por toda la comunidad científico–tecnológica. El objetivo de este trabajo es proponer un Sistema que permita a nuestras Armadas optimizar sus Sistemas Logísticos y propender a su desarrollo, mediante el acceso compartido a información de tipo científico–tecnológica.

II. La información y su relación con el aprovechamiento del avance científico tecnológico.

Durante toda la historia, la ciencia y la tecnología han sido instrumentos fundamentales para la transformación de la humanidad. Así como los medios de comunicación eliminaron las vallas que dificultaban la transmisión del conocimiento, la telecomputación constituye un instrumento esencial para derribar los obstáculos que traban su generación, adquisición, integración acceso y aplicación. Los países así como las organizaciones que están a la vanguardia en estos campos, avanzan inexorablemente en la innovación tecnológica e introducen sistemáticamente una ventaja competitiva. Existe un inmenso caudal de datos generados por los sectores privado y público y en particular por la comunidad científica que no son usados, porque se los ignora, no hay forma de acceder a ellos, o por distintas falencias en las actitudes y aptitudes para su difusión y utilización.

Nuestras Armadas son organizaciones que por la complejidad técnicoadministrativa de sus Sistemas Logísticos y por el empleo de alta tecnología en sus Sistemas Operacionales, deben explotar necesariamente al máximo la información referente al desarrollo científicotecnológico que se da en nuestros países y a nivel mundial. Consideramos que para optimizar nuestros Sistemas Logísticos es imprescindible el tener acceso a información

filtrada y sintetizada sobre cada campo del desarrollo científico–tecnológico que coadyuve a disminuir la dependencia tecnológica y a compartir los esfuerzos de desarrollo en campos de interés común. Necesitamos hacer uso de las facilidades que brinda la tecnología de la información para tener acceso al permanente avance de los conocimientos científico tecnológicos y poder compartir y usufructuar los beneficios de la sociedad moderna.

III. Bancos de Datos de Acceso Público

Durante las últimas décadas se han desarrollado, con carácter de servicio comercial accesible al público, diversos Bancos de Datos del alcance nacional e internacional conteniendo en sus bases de datos información económica, financiera, comercial, legal y técnica, así como bibliografía y documentación sobre distintas especialidades y diversos tipos de información de interés general.

Estos Bancos de Datos pueden ser consultados con diversas preguntas desde casi cualquier parte del mundo y por cualquier usuario suscrito, sin necesidad de que conozca la modalidad de organización de los mismos y basándose sólo en los contenidos que le interesen. El usuario logra así, acceso a centenares de bases de datos que contienen información sobre cualquier documento escrito con relación a cualquier campo del saber. La mayor parte de las bases de datos se actualiza con frecuencia mensual y en muchos casos, diaria, o aún en tiempo real.

Un Sistema de Bancos de Datos está conformado por los siguientes cinco componentes:

- Productores
- Distribuidores
- Transmisores
- Servicios de Teleinformación
- Usuarios

En los cuadros del 05 al 11 se describe de manera genérica la función de cada componente y se muestran algunos ejemplos.

IV. ANTECEDENTES

A continuación describiremos de manera resumida los antecedentes más recientes referidos a propuestas hechas por diferentes Armadas interamericanas, en las cuales se ha mencionado la necesidad de establecer sistemas que permitan un intercambio de información científicotecnoló-

gica, dentro del ámbito del Sistema Logístico Interamericano.

a) XIII Conferencia Naval Interamericana (Nov. 1986)

1.-TEMA: Acción integrada de las Armadas Americanas en el campo de la Logística Naval para contribuir a la Defensa Hemisférica (Venezuela).

En el tema mencionado se propone que dentro de la "Coordinación Logística Administrativa Permanente" se debe permitir el acceso multidireccional en diferentes áreas dentro de las cuales se considera el "Intercambio de Información en Investigación y Desarrollo de los problemas de interes común" así como el "Intercambio de información Logística en las áreas de Abastecimiento y Mantenimiento".

b) II Conferencia Naval Interamericana especializada de Logística y Material (Nov. 1987)

1. TEMA: Una propuesta de Intercambio Logístico (Argentina).

En el tema mencionado se propone dentro del "Area LogísticaAdministrativa Permanente", el establecimiento de acuerdos bilaterales y multilaterales en relación a diferentes aspectos dentro de los cuales está considerado el "Intercambio de Información y Trabajo en el Area de Investigación y Desarrollo".

2. TEMA: Consideraciones sobre la Integración Logística en las Armadas Americanas (Chile)

En el tema mencionado se propone "Establecer a través de acuerdos bilaterales y/o multilaterales, la integración de las capacidades de las industrias de Defensa..." así como " Abrir los canales de información de las respectivas industrias de Defensa..."

3. TEMA: Soporte Logístico Integrado – La Clave del Alistamiento de Combate (USA).

En el tema mencionado se propone la creación de un "Sistema de Comunicaciones Logísticas" para entre otros aspectos "Crear el medio destinado a poner en marcha el adiestramiento avanzado en las Armadas Interamericanas" y en apoyo al sistema de "Intercambio de información en aspectos de Investigación y Desarrollo.

c) III Conferencia Naval Interamericana especializada de Logística y Material (Ago. 1989).

1. TEMA: "La Investigación y Desarrollo en la Armada Venezolana (Venezuela).

En el tema mencionado se propone que "Cada Armada suministre los datos relativos al Organismo Naval encargado de coordinar y canalizar la información no clasificada concerniente a proyectos de Investigación y Desarrollo" y así mismo se propone el "Establecimiento de un Banco de Datos que centralice toda la información relacionada a los proyectos de Investigación y Desarrollo".

2. TEMA: Apoyo de Logística y Adquisición Asistido por Computadoras CALS (USA).

En el tema mencionado se describe el sistema CALS el cual se concentra en la generación, el acceso, la gestión, el mantenimiento y la distribución de información técnica asociada con los procesos de gestión y adquisición de sistemas de armas, siendo sus dos principales objetivos la "Optimización en la aplicación de la tecnología de Cómputo" y "Mejorar la eficiencia y efectividad del proceso logístico".

V. Sistema propuesto.

Hemos podido apreciar en el breve resumen de antecedentes, que existe una preocupación compartida por nuestras Armadas en lo que se refiere a la necesidad de contar con un sistema que permita un eficiente intercambio de información de tipo científico–tecnológica en apoyo a la optimización de nuestros Sistemas Logísticos y también hemos descrito las facilidades disponibles para tener acceso a extensos Bancos de Datos, por lo que consideramos que en adición al beneficio particular que cada unade nuestras instituciones pueda obtener el empleo de estos servicios, se podría potenciar estos beneficios y satisfacer nuestros requerimientos comunes mediante el establecimiento de un **Sistema Naval Interamericano de acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico Tecnológica,** que permitiera a nuestras Armadas el mantener un permanente intercambio de información en áreas de interés común, especialmente en aspectos Científico–Tecnológicos, así como compartir nuestros esfuerzos en el área de la investigación y propender a nuestro desarrollo.

Existen diversas opciones para establecer un sistema como el propuesto; desde el hacer empleo masivo de las facilidades que ofrece un "Distribuidor Internacional", con una interacción muy reducida entre nuestras

organizaciones, hasta el establecimiento de un sistema diseñado para uso compartido por nuestras instituciones con carácter de exclusividad. Creemos que deberíamos encontrar un punto intermedio que permitiera optimizar y hacer viable la implantación del sistema.

Se considera, que por, lo extenso del estudio y análisis requerido así como por los aspectos técnicos a ser tomados en cuenta, no es esta la mejor oportunidad para abordar en detalle la propuesta en relación al establecimiento del sistema, sin embargo creemos pertinente proponer en líneas generales, el enfoque del mismo desde una perspectiva global.

a) **Objetivo del Sistema**

Brindar las facilidades para permitir el acceso a Bancos de Datos sobre información de tipo Científico–Tecnológico a nivel nacional e internacional, en apoyo a la optimización de nuestros Sistemas Logísticos, así como para compartir nuestros esfuerzos en el área de la investigación y propender a nuestro desarrollo.

b) **Misión del Sistema**

Planear, organizar, coordinar y ejecutar las acciones necesarias dentro del ámbito Naval Interamericano para proveer el acceso a Bancos de Datos Nacionales e Internacionales sobre Información de tipo Científico–Tecnológica.

c) **Alcance del Sistema**

Las Armadas de los países miembros de la Junta Interamericana de Defensa que deseen formar parte del sistema propuesto.

d) **Organización del Sistema**

La organización del sistema propuesto desde la perspectiva de sus diferentes niveles jerárquicos es descrito brevemente a continuación:

Organismo de Dirección: (Nivel Internacional)	Jefatura del Sistema Naval Interamericano de acceso a Bancos de Datos.
Organismo Consultivo: (Nivel Interamericano)	Comité Técnico.

Organismo de Asesoramiento: (Nivel Interamericano)	Secretaría de Normatividad y Planeamiento.
Organismos de Ejecución: (Nivel Nacional) (Una Secretaría en cada Armada)	Secretaría permanente del Sistema Naval Interamericano de acceso a Banco de Datos

En el cuadro 15 se muestra el Organigrama Estructural del Sistema y en los cuadros 16 y 17 los Objetivos, Misión, Alcance y Funciones Generales.

e) **Componentes del Sistema en cada Armada**

Los componentes del Sistema propuestos a nivel de cada Armada serían los siguientes:

1. **Productores (Cuadro 18)**

Los generadores de los datos serían las organizaciones e instituciones de cada Nación que alimentan los Bancos de Datos en el ámbito de sus propios países, incluyendo en ellas a nuestras propias Organizaciones Navales.

2. **Distribuidores Nacionales (Cuadro 19)**

Para la determinación del ente distribuidor existen múltiples opciones de las cuales se comentan brevemente dos de ellas a continuación.

a. Organismo nacional

Empleo de las facilidades que pudiera proporcionar un organismo nacional que cumpliere el rol de "Distribuidor Nacional". Como ejemplo, en el caso del Perú existe el Centro Nacional de Documentación e Información Científica y Tecnológica (CENDYCIT) que está desarrollando un proyecto piloto para el establecimiento de una Red Nacional de Información Científica y Tecnológica (RED INCIETA) que integrará las siguientes redes de información a nivel nacional:

- Red Nacional de Información Industrial.
- Red Nacional de Información de Ciencias Médicas y Salud.
- Red Nacional de Información para el Desarrollo Rural.
- Red Nacional de Información en Informática y Telecomunicaciones.
- Red Nacional de Información de Recursos Materiales.

- Red Nacional de Información de la Amazonía Peruana.
- Red Nacional de Universidades y Centros Académicos.

Otro ejemplo sería el empleo de las facilidades que brinda el Sistema de Banco de Datos desarrollado por la Sección de Información Tecnológica e Industrial de la ONUDI.

b. Organismo Naval

De no existir un Organismo Nacional que cumpliera el rol de "Distribuidor Nacional" podría establecerse un Organismo Naval que asuma sus funciones, para efecto del Sistema propuesto. Este Organismo Naval sería la Secretaría permanente del Sistema Naval Interamericano de acceso a bancos de Datos.

3) **Transmisores (Cuadro 20)**

Para efecto de contar con las facilidades de transmisión de datos se utilizaría en cada una de las Armadas la Red Nacional de Transmisión de Datos que hubiere disponible en sus respectivos países y se efectuaría el enlace internacional mediante los sistemas de comunicaciones disponibles internacionalmente (INTELSAT). Una opción por analizar es la de considerar el empleo de la Red Naval Interamericana de Comunicaciones que tiene las capacidades de transmisión de datos.

La red de comunicaciones que se seleccione debe permitir la transmisión de datos entre todas las Armadas del Continente y proveer las siguientes facilidades básicas:

- Acceso a Bancos de Datos nacionales e internacionales.
- Acceso a sistemas Bibliográficos nacionales e internacionales.
- Correo Electrónico.
- Transferencia de archivos.

4) **Servicio de Teleinformación (Cuadro 21)**

Para este efecto las Secretarías Permanentes del Sistema Naval Interamericano de acceso a Bancos de Datos en cada una de nuestras Armadas, proveería los servicios de teleinformación y sería el único punto de contacto y el medio de acceso a los Bancos de Datos residentes y disponibles en cada país. Asimismo sería el organismo encargado de efectuar las coordinaciones requeridas entre nuestras propias instituciones así como con el "Distribuidor Nacional" y "Distribuidor Internacional" en caso esto último fuera requerido.

Se puede considerar también como función de las secretarías el coordinar el establecimiento de un Sistema de uso exclusivo para nuestras instituciones que permita el acceso a Bancos de Datos especializados con información de índole estrictamente naval. Este sistema pudiera ser desarrollado empleando software disponible para servicios de Documentación tal como el CDS/ISIS desarrollado como estándar por UNESCO. Adicionalmente, estos Organismos desempeñarían el Rol de "Distribuidor Nacional", en caso no existiera una Organización Nacional que cumpliera dichas funciones.

5) **Usuarios**

Los usuarios del **Sistema Naval Interamericano de acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico–Tecnológica** serían todas las Armadas de los países miembros que deseen formar parte del Sistema propuesto.

En el Cuadro 22 se muestra de forma esquemática el sistema propuesto.

VI. Implementación del Sistema

Considerando la complejidad de las acciones requeridas para llevar a la realidad un sistema como el propuesto, se estima apropiado que una "Comisión Técnica", integrada por representantes de las Armadas de los países miembros que deseen participar en este esfuerzo de integración, efectúe previamente un "Estudio de Factibilidad" que permita aplicar la solución más conveniente para la implantación del sistema. Para llevar a cabo el "Estudio de Factibilidad" se considera que este debiera ser efectuado por etapas según lo indicado en el anexo 01. Asimismo se considera que como parte de las estrategia de implementación del sistema se debería desarrollar al término del "Estudio de Factibilidad" un "Proyecto Piloto" con la participación de dos o tres Armadas de los países miembros. Una vez concluido el "Proyecto Piloto" se podrían ir incorporando al sistema paulatinamente otras Armadas del Continente hasta establecer en su totalidad y máxima capacidad el **Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico–Tecnológica.**

VII. Conclusiones

1. Es conveniente el establecimiento de un **Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico–Tecnológica,** como parte integrante del Sistema Interamericano de Logística Naval.

2. El Sistema propuesto debe ser analizado en detalle por una "Comisión Técnica" integrada por representantes de las Armadas de los países miembros, para lo cual esta Comisión efectuará un "Estudio de Factibilidad", que deberá ser conducido en las etapas indicadas en el anexo 01.

3. La implementación del sistema propuesto debe ser en forma progresiva debiendo llevarse a cabo un "Proyecto Piloto" con la participación de dos o tres de las Armadas de los países miembros.

VIII. Recomendaciones:

1. Considerar el establecimiento de un **Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos sobre Información CientíficoTecnológica,** como parte integrante del Sistema Interamericano de Logística Naval.

2. Designar una "Comisión Técnica" integrada por representantes de cuatro de las Armadas de los países miembros, para que lleven a cabo un "Estudio de Factibilidad" del sistema propuesto, el cual deberá ser conducido en las etapas indicadas en el anexo 01.

3. Que la "Comisión Técnica" exponga el resultado del "Estudio de Factibilidad" en la próxima Conferencia Naval Interamericana Especializada de Logística y Material.

4. Considerar como parte de la estrategia para la implantación progresiva del **Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico–Tecnológica,** la conducción de un "Proyecto Piloto", con la participación de dos o tres Armadas de los países miembros.

IX. Palabras Finales

Tal como mencionamos anteriormente, el mundo ha ido evolucionando paulatinamente al compás del avance de la Ciencia y Tecnología y fueron las sociedades que identificaron y aceptaron el reto que imponía la Revolución Industrial las que conforman en la actualidad el conjunto de países desarrollados. Aquellas sociedades que no se adaptaron rápidamente al cambio o no identificaron la ocurrencia de cambios trascendentales perdieron grandes oportunidades de progreso y conforman en su mayoría el conjunto de países sub–desarrollados.

Tenemos como ejemplo el caso de naciones que fueron potencias nava-

4. Considerar como parte de la estrategia para la implantación progresiva del **Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico–Tecnológica,** la conducción de un "Proyecto Piloto", con la participación de dos o tres Armadas de los países miembros.

IX. Palabras Finales

Tal como mencionamos anteriormente, el mundo ha ido evolucionando paulatinamente al compás del avance de la Ciencia y Tecnología y fueron las sociedades que identificaron y aceptaron el reto que imponía la Revolución Industrial las que conforman en la actualidad el conjunto de países desarrollados. Aquellas sociedades que no se adaptaron rápidamente al cambio o no identificaron la ocurrencia de cambios trascendentales perdieron grandes oportunidades de progreso y conforman en su mayoría el conjunto de países sub–desarrollados.

Tenemos como ejemplo el caso de naciones que fueron potencias navales e imperios de ámbito mundial en la época del buque a vela y gracias a la visión estratégica de sus gobernantes, algunas de ellas identificaron adecuadamente la influencia de la aparición del buque a vapor y adaptándose rápidamente al cambio continuaron siendo grandes potencias navales. Sin embargo otros países permanecieron de espaldas al avance de la tecnología y perdieron el sitial alcanzado llegando incluso, con el tiempo, a ocupar lugares de muy poca transcendencia en el consenso de las naciones.

En la actualidad estamos participando de una revolución más imperceptible y sutil que la Revolución Industrial pero de implicancias quizá más dramáticas; y serán aquellas naciones u Organizaciones que identifiquen y acepten el reto de la Revolución de la Información, las que iniciarán el siglo XXI más preparada para alcanzar y mantener los niveles de desarrollo deseados.

Pensamos que el establecimiento del **Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos sobre Información Científico–Tecnológica** que ha sido propuesto, será un paso importante para propender a la optimización de nuestros Sistemas Logísticos así como para incrementar la integración de las Armadas de nuestro Continente.

ANEXO 01

ETAPAS PARA LLEVAR A CABO EL "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD" DEL SISTEMA PROPUESTO

I CONFORMACION DEL COMITE	(Cuatro Armadas designarán cada una de ellas a un representante).
II ESTUDIO Y ANALISIS DEL SISTEMA PROPUESTO, EN FORMA INDEPENDIENTE POR CADA UNA DE LAS ARMADAS QUE TENGAN REPRESENTANTE EN EL COMITE TECNICO.	(Mayo a Setiembre 1990)
III REMISION DEL INFORME TECNICO ELABORADO POR CADA UNA DE LAS ARMADAS PARTICIPANTES A LA ARMADA QUE PRESIDE EL COMITE TECNICO.	(Octubre 1990)
IV REUNION DEL COMITE TECNICO EN EL PAIS DE LA ARMADA QUE PRESIDA EL COMITE, CON LA FINALIDAD DE ELABORAR EL INFORME TECNICO FINAL.	(05 al 09 Noviembre 1990)
V PRESENTACION DEL RESULTADO DEL "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD" Y PROPUESTA DE INICIO DEL "PROYECTO PILOTO".	(En la próxima Conferencia Naval Especializada de Logística y Material)

NOTA: LA MARINA DE GUERRA DEL PERU, SE OFRECE A PRESIDIR EL COMITE TECNICO QUE EFECTUARA EL "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD".

CUADRO 01

Artículos científicos originarios de América Latina y el mundo publicados en revistas de circulación internacional, 1973–1984.

	América Latina	Mundo	América Latina / Mundo %
1973	2 700	279 570	0.97
1974	2 532	272 807	0.93
1975	2 521	274 707	0.92
1976	2 698	276 738	0.98
1977	2 684	282 720	0.95
1978	2 754	276 244	1.00
1979	2 919	277 106	1.05
1980	3 314	280 035	1.12
1981	3 307	287 761	1.15
1982	3 412	288 128	1.18
1983	3 369	291 262	1.16
1984	3 001	263 072	1.14

CUADRO 02

Los diez países de América Latina con el mayor número de trabajos científicos publicados, 1973–1984.

	1973		1984		
	Número de trabajos	Proporción del Total (%)		Número de trabajos	Proporción del Total (%)
Argentina	832	30.8	Brasil	953	3.17
Brasil	619	22.9	Argentina	770	25.7
México	381	14.1	México	435	14.5
Chile	355	13.1	Chile	386	12.8
Venezuela	161	6.0	Venezuela	197	6.6
Jamaica	70	2.6	Colombia	38	1.3
Colombia	46	1.7	Trinidad y Tobago	34	1.1
Trinidad y Tobago	39	1.5	Cuba	33	1.1
Costa Rica	38	1.4	Jamaica	30	1.0
Perú	38	1.4	Uruaguay	26	0.9
Otros	121	4.5	Otros	99	3.3
Total regional	2 700	100.0	**Total regional**	3 001	100.0
Total mundial	**279 570**		**Total mundial**	**263 072**	

CUADRO 03

Países de América Latina con el mayor número de citas sobre sus trabajos científicos publicados, 1980 – 1984.

	Número de citas
Brasil	2 544
Argentina	1 943
México	1 668
Chile	1 116
Venezuela	493
Colombia	133
Jamaica	127
Guatemala	63
Perú	56
Cuba	48
Trinidad y Tobago	44
Costa Rica	41
Panamá	33
Uruguay	19
Honduras	16
Ecuador	13
Surinam	11
El Salvador	11
América Latina (0.6 %)	9 409
Total Mundial	1'398,506

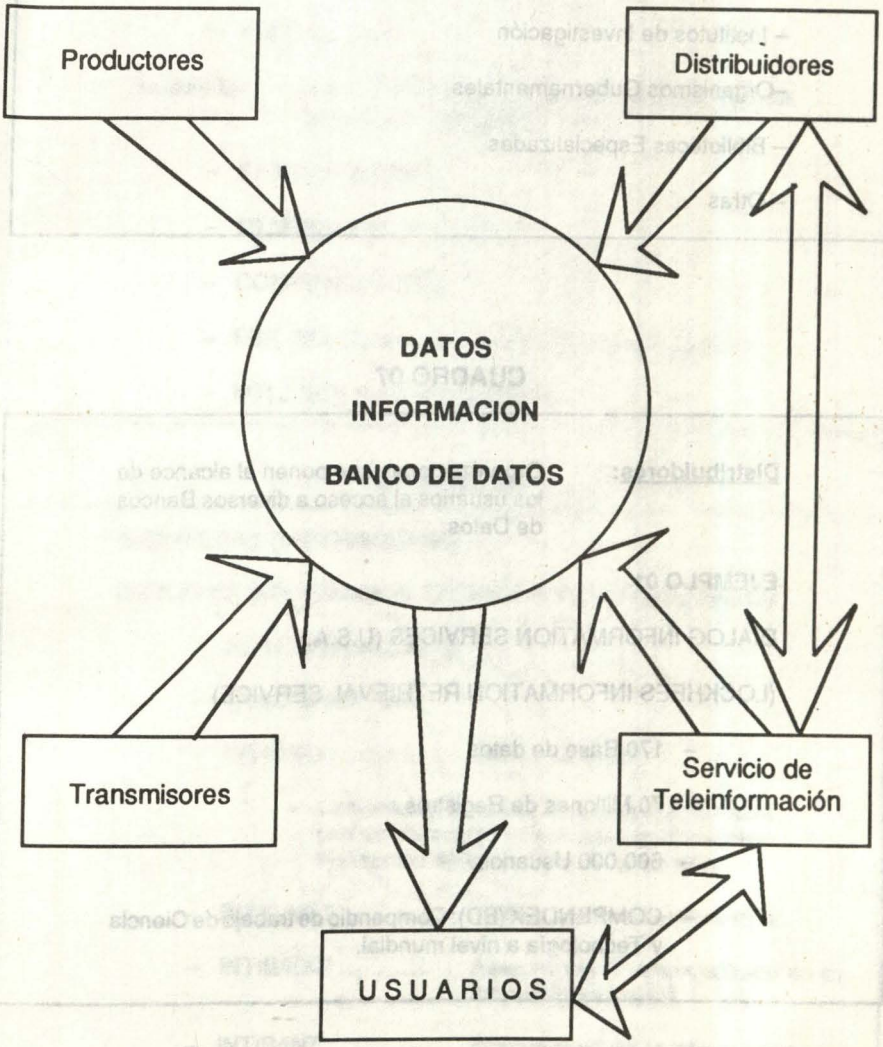
CUADRO 04

Artículos y libros de autores latinoamericanos por países de origen y total mundial 1984–1986.

	1984 Ciencia y tecnología	1985 Ciencia y tecnología	1986 Ciencia y tecnología
Argentina	3 569	3 106	5 037
Bárbados	21	25	39
Bolivia	14	28	17
Brasil	4 655	4 620	6 632
Chile	2 105	1 495	2 119
Colombia	173	153	232
Costa Rica	184	161	166
Cuba	337	274	274
Ecuador	26	20	28
El Salvador	11	5	8
Guatemala	59	38	81
Guyana	10	05	09
Haití	14	3	15
Honduras	21	25	39
Jamaica	171	171	194
México	1 726	1 795	2 707
Nicaragua	2	7	11
Panamá	48	40	33
Paraguay	12	7	11
Perú	96	85	129
República Dominicana	20	11	21
Surinam	2	1	1
Trinidad y Tobago	91	102	86
Uruguay	119	82	79
Venezuela	692	673	796
América Latina	14 281	13 035	18 823
Total Mundial	811 351	844 260	1 019 076
América Latina como porcentaje del mundo	1.76	1.54	1.85

CUADRO 05

Banco de Datos de Acceso Público
Componentes



CUADRO 06

Productores: Generadores de los datos para los Bancos de Datos.

- Instituciones Científicas
- Universidades
- Institutos de Investigación
- Organismos Gubernamentales
- Bibliotecas Especializadas
- Otras

CUADRO 07

Distribuidores: Organizaciones que ponen al alcance de los usuarios el acceso a diversos Bancos de Datos.

EJEMPLO 01

DIALOG INFORMATION SERVICES (U.S.A.)

(LOCKHEES INFORMATION RETRIEVAL SERVICE)

- 170 Base de datos
- 70 Millones de Registros
- 600,000 Usuarios
- COMPENDEX (BD): Compendio de trabajo de Ciencia y Tecnología a nivel mundial.

CUADRO 08

EJEMPLO 02 (DISTRIBUIDOR)

SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL INFORMATION NETWORK (STN)

- American Chemical Society
- Japan Information Center of Science and Technology.
- FIZ Karisruhe

Propósito: Proveer información internacional relacionado a laCiencia y tecnología.

- 67 Bases de Datos
- 60 Millones de registros
- COMPENDEX (BD)
- FBK (BD) Compendio de trabajos de investigación.
- MTI.J (BD) Reportes Técnicos.

CUADRO 09

EJEMPLO 03 (DISTRIBUIDOR)

BANCO DE INFORMACION TECNICA E INDUSTRIAL (INTIB)

- Promovido por ONUDI
- **COMPONENTES:**
- INTIB/BD ..... Banco de Datos
  - Conjunto de Bases de Datos poseyendo cada uno un contenido relacionado con la industrialización de los países en desarrollo.
- INTIB/NET ..... Red de información Industrial
- INTIB/EXP ..... Asesoramiento especializado en Información Industrial.
- INTIB/INT ..... Intermediario de la Información.

CUADRO 10

Transmisores: Organizaciones que ponen al alcance de los usuarios la transmisión de datos a través de redes de comunicación, nacionales e internacional.

EJEMPLO:

INTERNACIONALES

- TELENET (USA)
- TYMNET (USA)
- ERONET (EUROPA)

NACIONALES

- DATPAC (CANADA)
- CYCLADES (FRANCIA)
- ARPAC (ARGENTINA)
- REXPAC (BRASIL)
- PERUNET (PERU)

CUADRO 11

SERVICIOS DE TELEINFORMACION: Centros que prestan servicios de acceso a Base de Datos.

USUARIOS: Personas e instituciones que requieren accesar y compartir información almacenada en Base de Datos.

CUADRO 12

ANTECEDENTES

- **XIII Conferencia Naval Interamericana (Nov. 1986)**

  Tema: Acción integrada de las Armadas Americanas en el campo de la Logística Naval para contribuir a la Defensa Hemisférica (Venezuela).

  Propuesta: Permitir el acceso multidireccional sobre "Intercambio de Información en Investigación y Desarrollo de los problemas de interés común".

- **II Conferencia Naval Interamericana Especializada de Logística y Material (Nov. 1987)**

  Tema: Una propuesta de Intercambio Logístico (Argentina).

  Propuesta: Establecimiento de acuerdos bilaterales y multilaterales sobre "Intercambio de Información y trabajos en el Area de Investigación y Desarrollo".

CUADRO 13

ANTECEDENTES

Tema: Consideraciones sobre la Integración Logística en las Armadas Americanas (Chile).

Propuesta: "Establecer a través de acuerdos bilaterales y/o multilaterales la integración de las industrias de Defensa..." y "Abrir los canales de información de las respectivas Industrias de Defensa..."

Tema: Soporte Logístico Integrado – La Clave del Alistamiento de Combate (USA)

Propuesta: Creación de un "Sistema de Comunicaciones Logísticas".

CUADRO 14

ANTECEDENTES

- **III Conferencia Naval Interamericana Especializada de Logística y Material (Ago. 1989)**

Tema: La Investigación y Desarrollo en la Armada Venezolana (Venezuela)

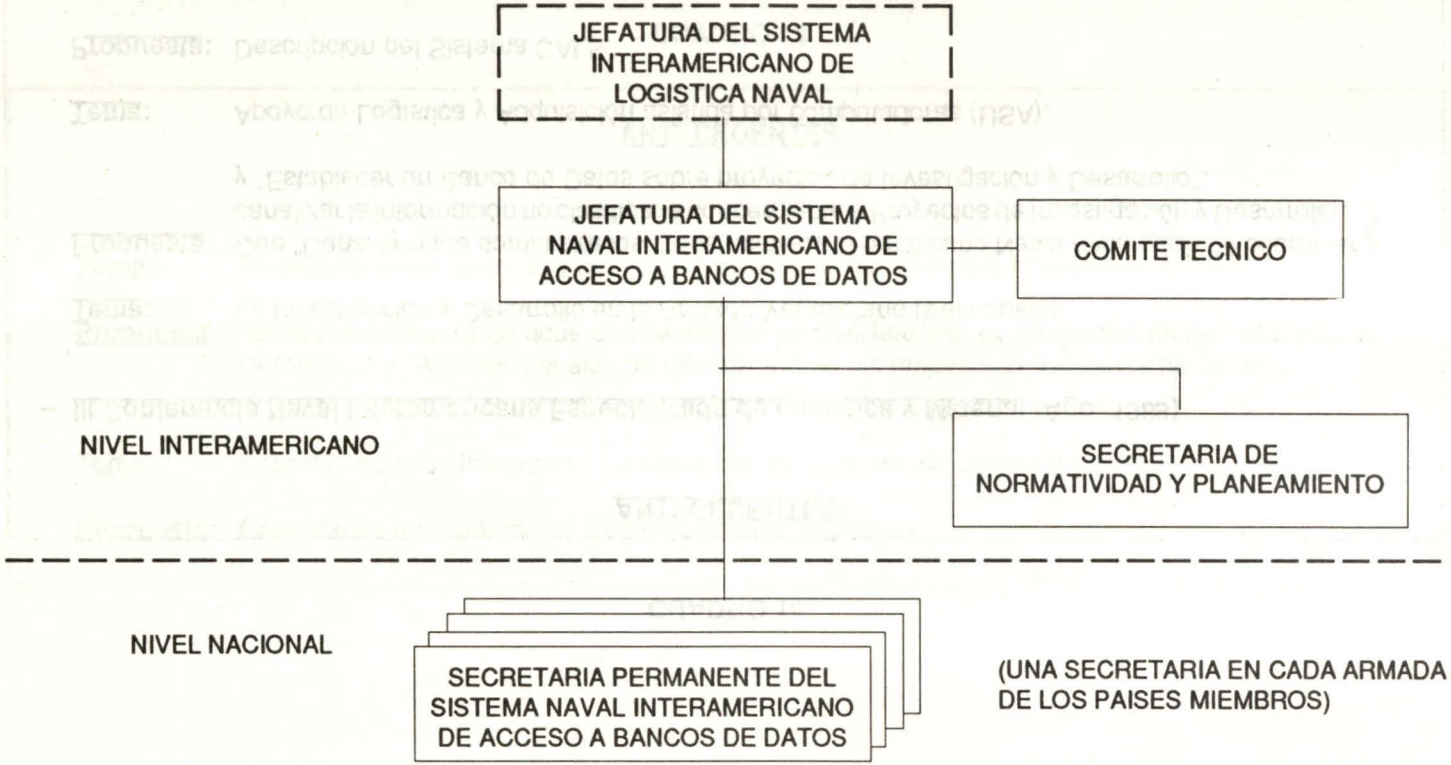
Propuesta: Que "Cada Armada suministre los datos relativos al organismo Naval encargado de coordinar y canalizar la información no clasificada concerniente a Proyectos de Investigación y Desarrollo ..." y "Establecer un Banco de Datos sobre proyectos de Investigación y Desarrollo".

Tema: Apoyo de Logística y Adquisición asistida por computadoras (USA).

Propuesta: Descripción del Sistema CALS.

CUADRO 15

ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL DEL SISTEMA NAVAL INTERAMERICANO DE ACCESO A BANCOS DE DATOS



CUADRO 16

Objetivos del Sistema

Brindar las facilidades para permitir el acceso a Bancos de Datos sobre información de tipo Científico–Tecnológica a nivel nacional e internacional, en apoyo a la optimización de nuestros Sistemas Logísticos, así como para compartir nuestros esfuerzos en el área de la investigación y propender a nuestro desarrollo.

Misión del Sistema

Planear, organizar, coordinar y ejecutar las acciones necesarias dentro del ámbito Naval Interamericano para proveer el acceso a Bancos de Datos nacionales e internacionales sobre Información de tipo Científico–Tecnológica.

Alcance del Sistema

Las Armadas de los países miembros de la Junta Interamericana de Defensa que deseen formar parte del sistema propuesto.

CUADRO 17

FUNCIONES GENERALES

Jefatura del Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos

- Ejecutar las Actividades para el cumplimiento de los Objetivos del Sistema.
- Coordinar con las Secretarías Permanentes en cada Armada el cumplimiento de las tareas y actividades comunes.
- Emitir recomendaciones relativas a la organización y funcionamiento del Sistema.
- Coordinar acciones con otros organismos internacionales que realicen tareas similares.

Comité Técnico

- Ejecutar los estudios y recomendaciones técnicas para optimizar el funcionamiento del Sistema.
- Evaluar las recomendaciones técnicas presentadas por las Armadas de los países miembros.
- Ejecutar permanentemente la evaluación del desempeño del Sistema.
- Desarrollar Sistemas de Información de interés común.

Secretaría de Normatividad y Planeamiento

- Formular el planeamiento de actividades a corto y mediano plazo.
- Formular los presupuestos de operaciones.
- Proponer las normas, métodos y procedimientos para la operación del Sistema.

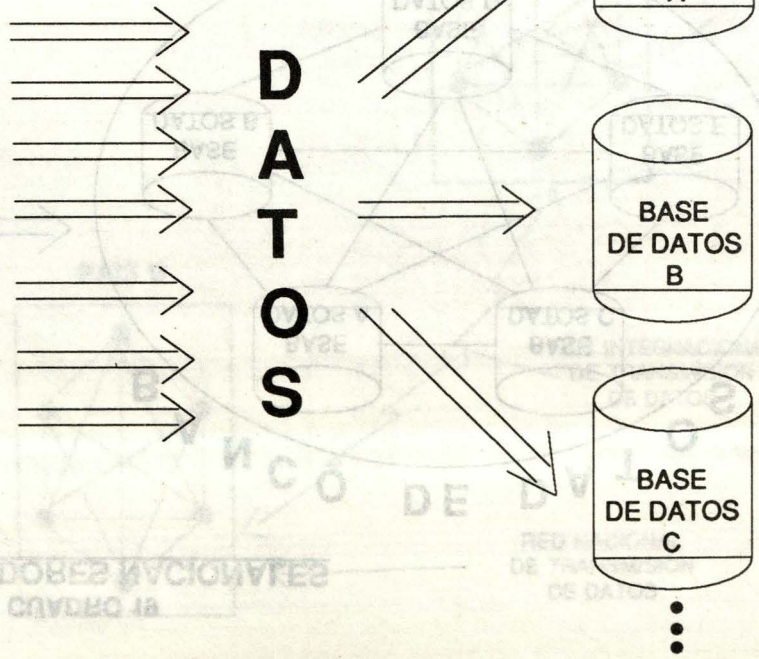
Secretarías Permanentes del Sistema Naval Interamericano de Acceso a Bancos de Datos.

- Proveer los servicios de Teleinformación entre las Armadas.
- Coordinar con el "Distribuidor Nacional", "Distribuidor internacional" y "Transmisores".
- Coordinar el establecimiento de Bancos de Datos de interés común.
- Desempeñar el rol de "Distribuidor Nacional" en caso fuere necesario.

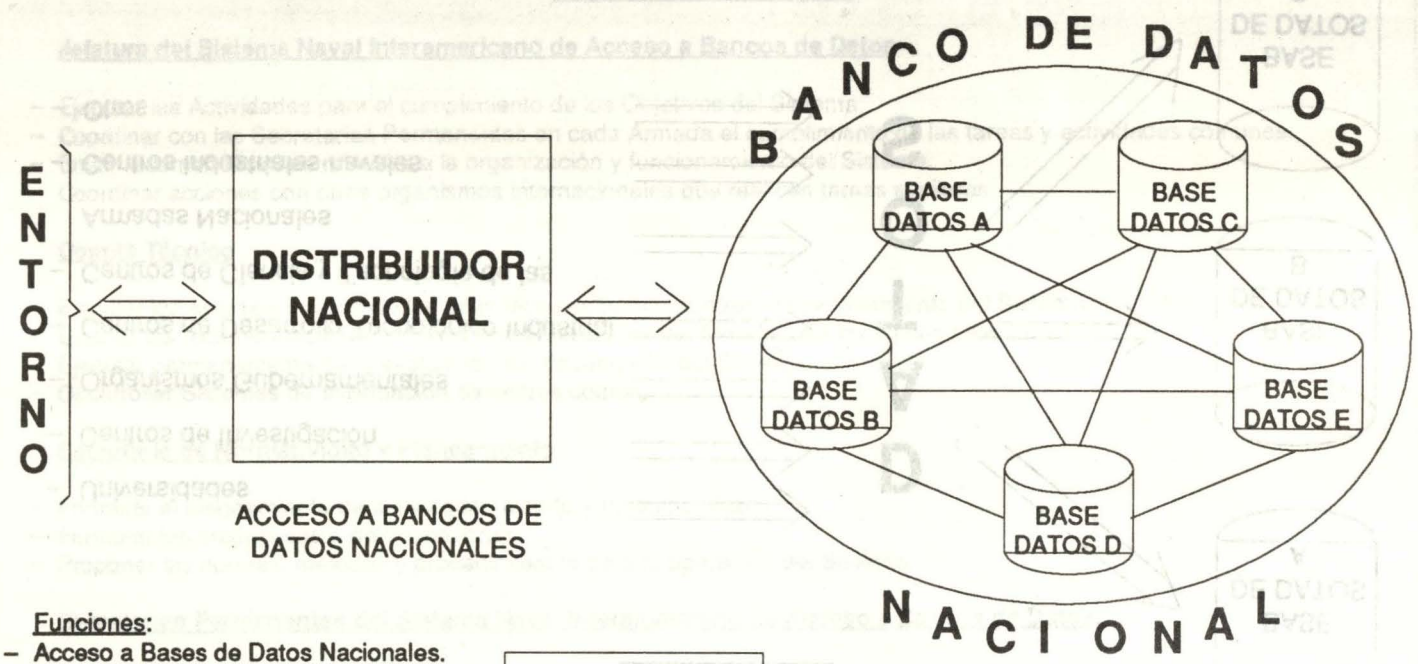
CUADRO 18

PRODUCTORES NACIONALES

- Universidades
- Centros de Investigación
- Organismos Gubernamentales
- Centros de Desarrollo Tecnológico Industrial
- Centros de Ciencia y Tecnología de las Armadas Nacionales
- Centros industriales navales
- Otros



CUADRO 19
DISTRIBUIDORES NACIONALES



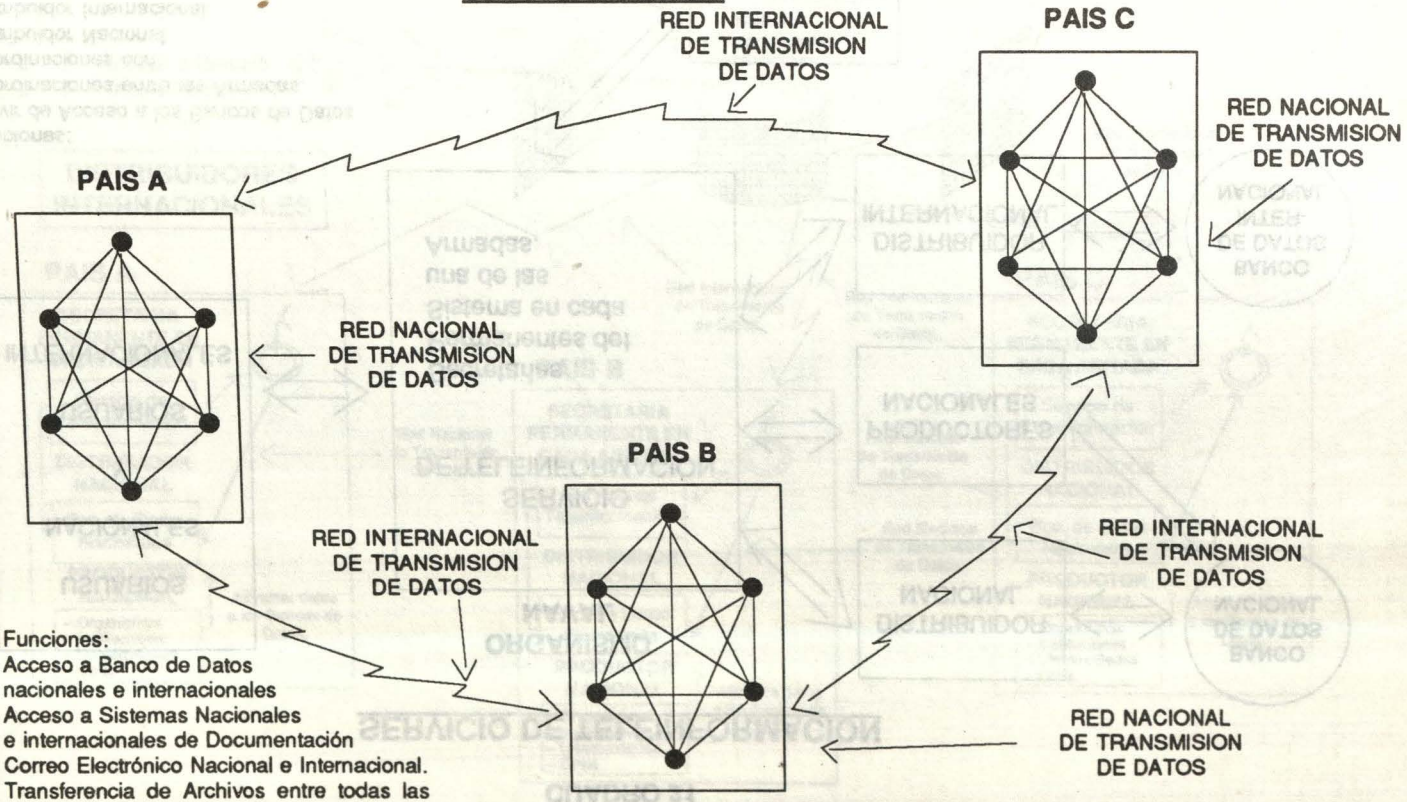
Funciones:

- Acceso a Bases de Datos Nacionales.
- Coordinación con los Productores.
- Información sobre facilidades disponibles para los usuarios.
- Coordinación con Distribuidores internacionales.

PRODUCTORES NACIONALES

CUADRO 20

TRANSMISORES

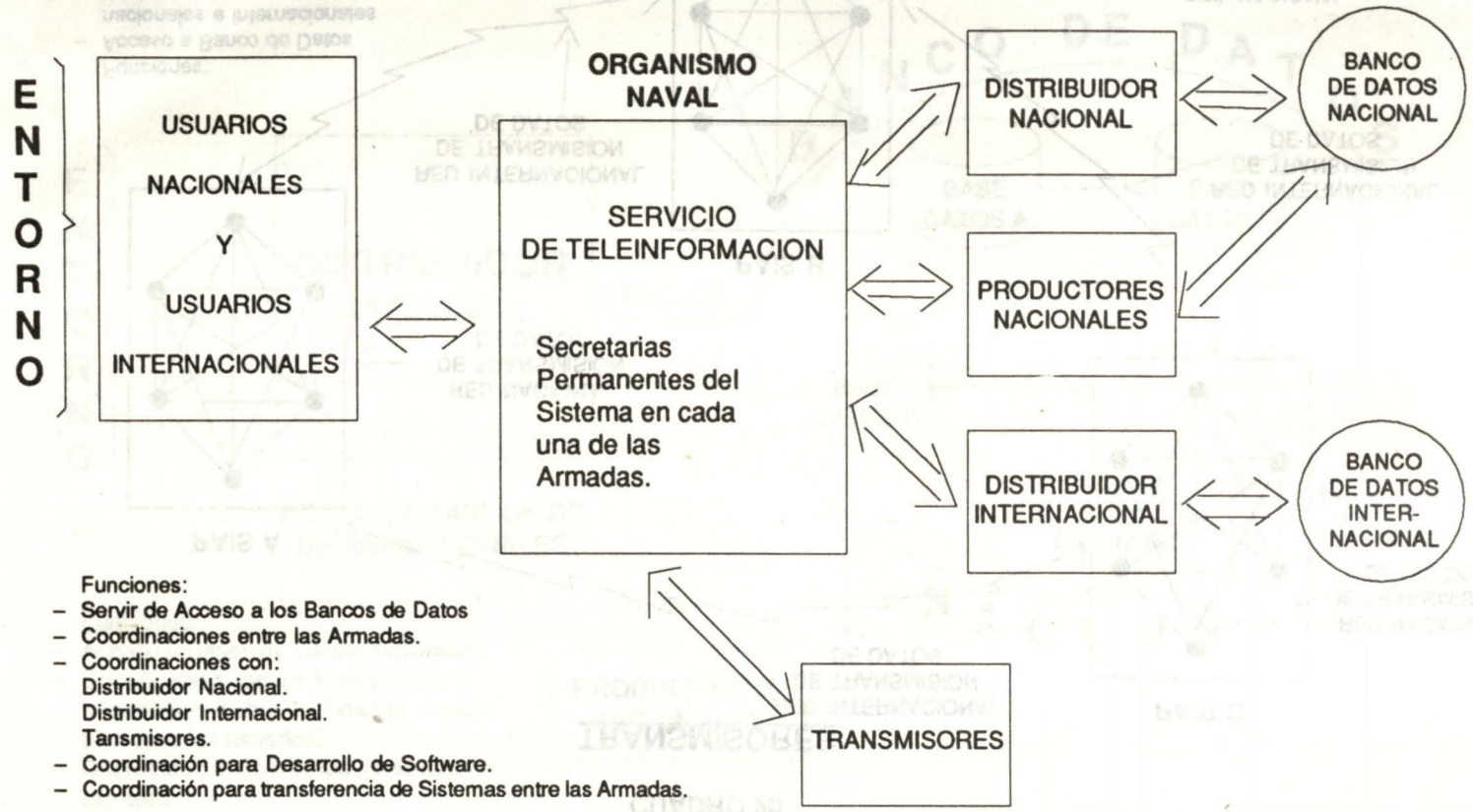


Funciones:

- Acceso a Banco de Datos nacionales e internacionales
- Acceso a Sistemas Nacionales e internacionales de Documentación
- Correo Electrónico Nacional e Internacional.
- Transferencia de Archivos entre todas las estaciones.

CUADRO 21

SERVICIO DE TELEINFORMACION

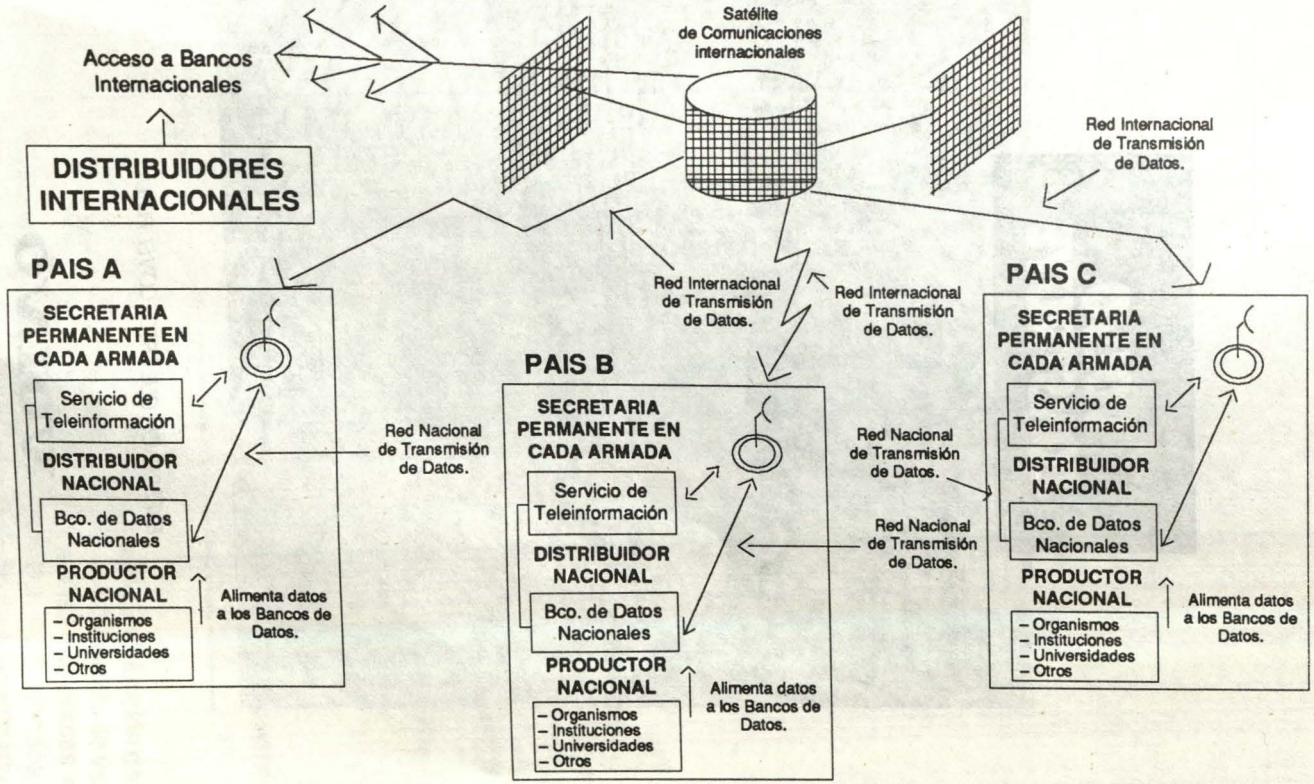


Funciones:

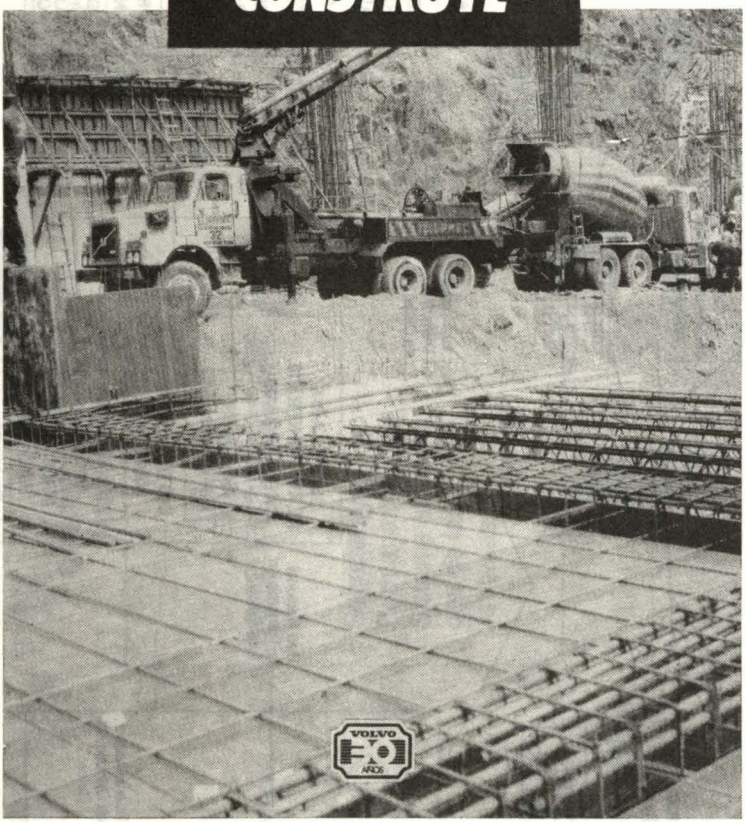
- Servir de Acceso a los Bancos de Datos
- Coordinaciones entre las Armadas.
- Coordinaciones con:
  Distribuidor Nacional.
  Distribuidor Internacional.
  Tansmisores.
- Coordinación para Desarrollo de Software.
- Coordinación para transferencia de Sistemas entre las Armadas.

CUADRO 22

SISTEMA NAVAL INTERAMERICANO DE ACCESO A BANCOS DE DATOS



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

DESARROLLO TECNOLOGICO: Una visión en minoría

Por el Capitán de Fragata Orestes CACERES Zapata. (1)

El elemento principal del que está constituido el diskette vulgar de computadora que todos Uds. conocen es el sílice (la arena); su peso es de aproximadamente una onza y su costo de producción es de unos US$ 4.00. Si este diskette se le carga con el programa Lotus 1–2–3, su valor aumenta a US$ 400.00.

La tecnología moderna ha generado, por fin, la alquimia de transformar la arena en oro:

ARENA + CONOCIMIENTOS = ORO"

Felipe Ortiz de Zevallos.

INTRODUCCION

Tradicionalmente se considera que el crecimiento económico es función de la inversión en capital y trabajo. Según Malthus y Ricardo el crecimiento se verá reducido cuando se cope la capacidad de la tierra y materias primas no renovables, esperándose que el crecimiento declinará cuanto mayor sea la utilización de las mismas. En el caso de los EEUU no sólo no ha declinado el crecimiento sino mas bien es mayor de lo esperado y no puede ser explicado únicamente como una función del capital y trabajo (2)

Robert M. Solow y Moses Abramovitz opinan que una parte importante del crecimiento de los Estados Unidos es consecuencia del desarrollo tecnológico, el que se adquiere a base de una "curva de aprendizaje" demostrada en los trabajos de T.P. Wright, Verdoon y Lundberg. (3).

Por ejemplo, las industrias aeronáutica y del acero presentan tendencias históricas que demuestran que las horas–hombre empleadas para fabricar un producto nacional "es una función decreciente del número de productos iguales ya producidos anteriormente" (4), y es esa tendencia la que se denomina "curva de aprendizaje", y que se aplica también al desarrollo de tecnología.

La producción de bienes de capital atraviesa por diversas etapas en función del nivel tecnológico alcanzado por cada Nación. Al descubrir el real potencial existente y al establecer metas acorde con el desarrollo tecnológico alcanzado, un país será capaz de pasar a otra de dichas etapas. El aprender de las experiencias de otros países podrá servir para "quemar etapas" siguiendo la estrategia de "imitación creativa" que el Japón ha aplicado en forma evidentemente exitosa. Es posible encontrar micro sectores existentes en un país, pioneros en el desarrollo tecnológico o que sean capaces de absorber nueva tecnología de origen exterior. El trabajo del cual procede este extracto, incluye entrevistas a personas que de una u otra manera han desarrollado tecnología propia, o han estado en contacto con la proveniente del exterior, habiendo asimilado parte de ella.

Según Rostow, existen seis etapas en el crecimiento económico de un país. En la primera de estas etapas, a la que se denominó "La sociedad tradicional" no existe industrialización y básicamente las actividades son extractivas y de consumo. Los países, al desarrollar una tecnología propia pasan a una segunda etapa que él denomina "Precondiciones del despegue". La tercera etapa es la mas importante y la denomina "El despegue", siguiendo posteriormente las etapas de "Consumo masivo" y" Más allá del consumo", la cual ha sido alcanzada solamente por los Estados Unidos. Cada una de estas etapas es pre–requisito de la anterior y, de acuerdo a la evidencia empírica, demoran aproximadamente unos 20 a 60 años cada una. (5)

Según el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM), el Sistema de Defensa Nacional está basado en el concepto de actividad a nivel Nación: el económico, el político, el psico–social y el militar, los que deben interactuar para lograr sus propósitos. En el campo militar (6), el concepto de disuasión se entiende no sólo como la cantidad y calidad de armas que un país posee y la forma como maneja u opera ese armamento, sino principalmente como la capacidad global de una Nación para responder en forma integral a un esfuerzo de guerra a través de sus industrias; en este sentido, es razonable pensar en la tecnología

como un arma disuasiva. Sin embargo en el campo de la industria de defensa nuestra experiencia es aún incipiente, por lo que según dicho centro sería conveniente que el desarrollo de tecnología e industria orientada al Sector Defensa sea adecuadamente direccionada y promocionada.

Dentro de la región en donde se encuentra nuestro país existen dos ejemplos cercanos de aplicación de tecnología en el campo de la industria militar: Brasil y Chile; en el caso de este último en poco más de 10 años ha mostrado adelantos sustantivos en este campo que le ha permitido alcanzar las cifras de 1,000 millones de dólares anuales en exportaciones. Es de suponer de un cuidadoso planeamiento de otros tantos años para conseguir reunir los elementos –posibles ya existentes– y organizarlos de forma tal que se pudiera empezar el proyecto que después se concretó en Industrias Cardoen. (7)

La experiencia de algunas empresas peruanas en la fabricación de equipos electrónicos es suficiente como para basarse en ella con miras a futuros proyectos. Hay algunas empresas que investigaron el rubro de computadoras personales, otras que ensayaron equipos con la Marina misma, y en el interior de las industrias de Marina hay también iniciativas aisladas para aplicar conocimientos técnicos, con los medios y recursos disponibles para investigación.

El conocimiento de la existencia de expertos potenciales en el campo de investigación tecnológica tanto dentro de nuestras Fuerzas Armadas como en la industria privada, es parte de las inquietudes que originan la realización de un trabajo de investigación en este campo.

El aspecto técnico de todo proyecto es siempre el primero que debe preocupar y es justamente el que puede sustentar el esfuerzo que se desee realizar, máxime si pensamos en una perspectiva de largo plazo. Una vez establecida la factibilidad de una idea y una vez probada y confirmada las posibilidades técnicas y logísticas de la sociedad en su conjunto, generalmente se inicia el proceso de obtener la decisión de concretarla.

Lamentablemente, muchas ideas no llegan a concretarse por diversos motivos que se exploran en el mencionado trabajo, a pesar de haberse demostrado su factibilidad económica–financiera, tecnológica y legal.

Brevemente, la tarea de obtención de apoyo debe ser de por sí, parte del proyecto, constituyéndose, quizás, en la actividad crítica que marca la diferencia entre una idea factible y un proyecto que podría convertirse en realidad.

La selección de los productos que permitan a la industria ir ganando la experiencia necesaria para continuar en el camino de la tecnología de mayor rentabilidad, es importante e indispensable.

Los procesos de producción difieren entre sí en función a la tecnología, pero se sabe también que, conforme se avanza en la fabricación de nuevos productos, se va adquiriendo mayor experiencia y los beneficios del aprendizaje permiten aventurarse en el desarrollo de nueva tecnología.

UNA VISION EN MINORIA

Las reflexiones, que se presentan a continuación tienen carácter especulativo y quizás difíciles de ajustar a la formalidad de la investigación realizada, pero sin las cuales se cree que se perdería autenticidad.

Estos temas añaden controversia al trabajo, pero quizás su aporte proviene de su naturaleza especial.

Las apreciaciones que se hacen a continuación son fruto de largas jornadas de reflexión y discusión bajo la orientación del Profesor David Ritchie.

Si bien el presente trabajo ha enfatizado el caso de la fabricación de interruptores electrónicos de potencia, se considera que los factores que se han identificado como relevantes para el desarrollo de una industria de equipos para la Defensa Nacional podrían ser de aplicación para los casos de equipos industriales.

Para abordar cualquier proyecto se requiere de capacidades diversas; sin embargo, para lograr que un proyecto cuya factibilidad ha sido ya demostrada, pueda concretarse recibiendo los recursos y la prioridad apropiados, debe tenerse en cuenta otros factores que pueden adquirir una mayor relevancia dependiendo del contexto.

Capacidad Tecnológica

La forma como Felipe ORTIZ de Zevallos inició su conferencia en CADE–87 (8) grafica la manera como vemos el problema tecnológico en el presente trabajo, un reto que tiene bases simples, pero impactantes; manifestación de este impacto es precisamente la cita que hicimos de él al inicio de este artículo.

El sector electrónico no se ha desarrollado suficientemente en el país. Se argumenta que este sector difícilmente se desarrollará debido que se requiere de mucha tecnología, capital, mercados a los cuales se considera factores de difícil acceso.

En el país existen algunas experiencias aisladas de desarrollos tecnológicos propios en el área de electrónica, y algunas empresas que se dedican a imitar equipos electrónicos. Algunas de dichas empresas ya tienen más de quince

años en el campo, habiendo desarrollado equipos de cómputo, comunicaciones, telefonía y otros.

La capacidad tecnológica de los profesionales peruanos es potencialmente suficiente para desarrollar dichos proyectos, vía investigación y desarrollo, y además, existe la posibilidad de acceder a la tecnología extranjera vía licencias y otras formas comerciales de transferencia de tecnología.

En el Perú la Investigación y Desarrollo es relativamente barata, principalmente debido a que los profesionales en el país no tienen sueldos elevados. En el sector electrónico es posible diseñar o imitar equipos que tradicionalmente se espera que se importen, tal como lo demuestra la presencia de diversos equipos electrónicos de diseño casero y fabricación artesanal a nivel de Ingenieros electrónicos que los comercializan directamente, como alarmas, bloqueadores de llamadas telefónicas, antenas múltiples, etc. Pero, se considera que se seguirá los componentes que se utilizan en la fabricación de los equipos.

En los últimos años la fabricación en serie ha hecho posible que los componentes electrónicos tengan un costo muy reducido, y que sean fabricados en varios países, lo cual hace a dichos componentes cada vez más accesibles y baratos en el mercado internacional. En el país dichos componentes tienen un valor superior al del mercado internacional, y son de difícil acceso debido a su difícil importación.

Ingenieros electrónicos vinculados con tareas de investigaciones consideran que unos de los mayores problemas que se les presenta es el de la importación de componentes. Consideran así mismo que será difícil que se desarrollen proyectos electrónicos en cantidad si no se cuenta con los componentes oportunamente.

Existen algunas publicaciones técnicas en electrónica, como es el caso de las revistas BYTE y Electronics, que publican regularmente Artículos técnicos sobre la fabricación de equipos aparentemente sofisticados, utilizando componentes comerciales; en los números que se ha citado en el presente trabajo (Diciembre de 1984 y Julio de 1986), han sido publicadas las técnicas para desarrollar en forma artesanal un contador de estado sólido y un arma láser, respectivamente.

Financiamiento

El problema no está en la financiación, ya que han existido proyectos debidamente financiados o que podían acceder a las fuentes adecuadas, que sin embargo no se han concretado.

En su ya citada conferencia, Felipe Ortiz de Zevallos subraya que:

> "...el mundo de las computadoras ya avanza, no solo en el campo de la inteligencia artificial y en la expectativa de permitir que estas máquinas puedan operar procesos en paralelo, sino en la simplificación de la creación de los propios circuitos integrados. La inversión requerida para su fabricación –actualmente de US$ 50 a 200 millones en plantas manufactureras integrales– va poder reducirse pronto a US$ 50,000, en estaciones manuales que permitirán el diseño de cualquier circuito en función de las necesidades del correspondiente usuario".

En las etapas iniciales del desarrollo tecnológico, los costos de diseño se deben principalmente al pago por los servicios de la mano de obra especializada, es decir por la participación de profesionales que tengan la habilidad de desarrollar tecnología. En el país el contratar los servicios de un profesional no representa costos altos en comparación a los que existen en el mercado internacional de Investigación y Desarrollo (I&D), por los alcances de las empresas y no es un punto crítico.

En el caso del presente estudio, la fabricación de tarjetas electrónicas para reemplazar a los contactores electro–mecánicos, se ha llegado a determinar que la inversión necesaria para montar una planta que sirva de base para iniciar el desarrollo de una industria de equipos para la Defensa Nacional, es de 1'500,000 Intis (a precios de inicios de 1988), que equivale a algo menos del precio de **un (1) automóvil TOYOTA,** por lo que considera que el problema no está en la financiación.

Capacidad Instalada.

El problema no es la capacidad instalada, ya que existe un conjunto de industrias que poseen instalaciones cerradas y otras trabajando parcialmente, la firma RESA abastece de tarjetas de circuitos impresos a Novotec, Ausin y otras, al igual que ITINTEC; el Observatorio de Jicamarca posee una planta totalmente parada; y existe una firma cuyo propietario solicitó no identificar, que posee también una planta cerrada. Se tiene información no confirmada de que en Tacna existe también una planta de tarjetas de una sola cara, que abastece a la industria de ensamblaje de televisores. (9)

Mercado

Tal como se demuestra en la tesis de maestría en referencia, el mercado de

la Marina de Guerra orientado hacia la industria local, es suficiente para justificar la inversión que se requiere efectuar para iniciar su desarrollo.

Adicionalmente, se debe considerar que este tipo de industria puede utilizar las habilidades técnicas y la capacidad instalada adquiridas, para producir una gama de productos relativamente amplia, por lo que el mercado potencial se amplía a otros sectores como por ejemplo, el industrial y el médico.

Economías de escala.

El problema no es necesariamente de economías de escala, ya que –en el mercado interno– cada nivel de inversión en planta tiene su propia y particular "escala económica", en la cual se opera con rentabilidad adecuada y razonable para el mercado nacional.

Si bien la escala de las operaciones reduce los costos unitarios, la situación especial de nuestro mercado interno, en el que hay barreras arancelarias a los productos importados –vigentes o potenciales–, y en el que existe desempleo y subempleo, hay diferentes escalas que justifican la inversión en un proyecto de dimensiones adecuadas a ese mercado.

A nivel de países en vías de desarrollo, no siempre la escala óptima de los negocios internacionales es la más adecuada a su realidad; asimismo, es necesario tener en cuenta que no existe una sola escala óptima, sino que hay una para cada tecnología que se adopte, y para cada tamaño de inversión. En países en desarrollo no es necesario adoptar la tecnología más sofisticada existente, sino que es posible usar "tecnologías intermedias" que mantiene volúmenes de producción adecuados y productos relativamente libres de la competencia tecnológica internacional. (10)

Logística

El problema no es necesariamente de carácter logístico, aunque el abastecimiento de los insumos electrónicos adolece de fallas que crean problemas significativos a la industria, pero se considera que es posible combinar factores disponibles en el país para suponerlas, ya que las deficiencias son de orden operativo, tienen que ver más que nada con la oportunidad del abastecimiento y con la seguridad de los bultos que llegan a los terminales aéreos y marítimos.

En el caso de la industria electrónica se tiene la ventaja de que el reducido volumen y peso de los equipos, implica que los requerimientos de transporte no son tan relevantes.

Sin embargo existen algunas disposiciones que podrían ser perfeccionadas

para permitir contratos de desarrollo tecnológico que comprendan suministros de las partes y/o equipos que se obtengan de ese proceso de investigación.

No obstante se debe considerar que si la industria establece en el interior del país para aprovechar ventajas tributarias por descentralización, debe contarse con la infraestructura vial, aérea, portuaria y marítima que facilite el transporte. La adquisición de esa infraestructura sería posible adoptando las medidas promocionales adecuadas para que sean producto de inversión privada, a través de concesiones a largo plazo por ejemplo, en caso de que el Estado no encuentre los mecanismos de financiamiento pertinentes.

También es necesario contemplar que una situación inflacionaria acompañada de tasas de interés reales negativas, aconseja a formar stocks como una forma de ahorro que protege la inversión por tratarse de activos no monetarios.

Marco Legal

El problema no está necesariamente en el marco legal, dado que las leyes vigentes en el país consideran una serie de mecanismos de concertación entre el sector industrial privado y el sector Defensa a través de la Comisión de Concertación Industrial para la Defensa (CONCIDE), (11), fuera de los incentivos otorgados a las actividades industriales por descentralización, prioridad nacional, reinversión, etc. Las leyes actuales no permiten que las industrias privadas fabriquen armas y/o equipos relacionados, pero la restricción se refiere a hacerlo sin las autorizaciones respectivas; en resumen, la restricción es similar a la que existe en otros sectores denominados estratégicos, y que puede ser salvada haciendo coordinaciones que finalmente pasan al campo del tratamiento de voluntades.

Sin embargo, la estrategia que se propone para iniciar el desarrollo de una industria de equipos para la Defensa Nacional requiere de ser contemplada por un dispositivo que haría más atractiva la actividad industrial dirigida al sector defensa y que reduzca la facilidad que tienen los equipos importados en virtud de dispositivos que exoneran a las Fuerzas Armadas del pago de derechos arancelarios en sus importaciones calificadas como "SECRETO MILITAR", y que este beneficio sea extensivo a todo proyecto nacional o suministro local de equipos para la Defensa Nacional.

Si la posibilidad de obtener una Ley especial fuera remota, cabe la posibilidad de aprovechar el régimen de excepción de derechos aduaneros que tiene el sector Defensa, para apoyar los proyectos de Investigación y Desarrollo necesarios para el crecimiento de la industria.

EL PROBLEMA ES LA EXISTENCIA DE CIRCUITOS VICIOSOS

El problema es que se generan círculos viciosos a nivel de las organizaciones involucradas en el proyecto de fabricación, y que puede identificarse examinando **las relaciones inter–organizacionales** a la luz del objetivo fundamental del país.

El problema, finalmente, es de coincidencia de voluntades con el fin de solucionar las paradojas y los círculos viciosos.

En las entrevistas realizadas, se encontró un sentimiento común de frustración en los entrevistados, quienes opinan que es necesario desarrollarnos tecnológicamente, que es posible hacerlo, pero que no se da en la práctica dicho desarrollo debido a que no existen las condiciones apropiadas a nivel de grupos de personas. Dichos grupos generalmente tienen diferentes objetivos, su percepción del problema no coincide necesariamente con la de otros, y se originan conflictos que se tornan en insalvables.

Se generan paradojas como las siguientes:

* "No es posible desarrollarnos tecnológicamente porque no somos desarrollados".

* "La Defensa Nacional requiere del desarrollo tecnológico del país pero no se puede apoyar en su propia industria por no haberse desarrollado".

* "La Defensa Nacional no puede seguir siendo dependiente de la industria extranjera para el suministro de equipos y sistemas especializados, por lo que debe adquirirlos de industrias nacionales; pero como esa industria no tiene experiencia y produce equipos de baja calidad se tiene que seguir importando".

Estas paradojas no pueden ser resueltas a nivel de las organizaciones que participan del problema y–consecuentemente– del proyecto que podría ser una solución; tales paradojas tendrán que ser resueltas a un nivel superior dentro del sistema "sociedad" donde haya la facultad para romper los circuitos viciosos que mantienen tales paradojas, pero –dado que el gobierno mismo es un actor de la paradoja– la solución podría estar en la creación de una "microlima" que reúna características especiales, tales como contar con autonomía relativa, pero suficiente, para usar canales de excepción en la importancia de insumos y en la ejecución de gastos, así como contar con habilidades técnicas y capacidad instalada ociosa. Tales condiciones requerirían de una legislación complementaria, posiblemente de segundo nivel, que incentive la inversión en el campo de la Investigación y Desarrollo y elimine o

reduzca las facilidades que tienen los equipos importados respecto a los nacionales.

Este "microlima" estaría conformada por la unión del sector industrial privado y la Marina de Guerra el esquema de emprender proyectos de Investigación y de Desarrollo (I & D) de envergadura en forma conjunta y de encargar a privados el desarrollo de todo tipo de investigación tecnológica a través de subsidios o "grants".

Otra forma de resolver paradojas como las enunciadas, está en elevarse a un nivel lógico diferente a aquél en que se produce el aprendizaje normal de la industria y la Marina de Guerra; el hecho de haber absorbido tecnología vía la observación y la "imitación creativa", no garantiza que el país pueda abordar otros proyectos sobre la base del aprendizaje obtenido; la mecánica o el proceso por el cual se ha adquirido el "know–how" podría tener una constante que es posible descubrir al enfrentar los proyectos con un enfoque de "know–why", de tal forma que pueda llegarse a "aprender a aprender".

(1) Extractado de la Tesis de Maestría "Desarrollo de una industria electrónica para la defensa nacional: estudio del caso de fabricación de interruptores electrónicos de potencia", por Orestes CACERES Zapata, Raúl LEON Rodríguez y Alejandro PERALTA Gore; Escuela de Administración de negocios (ESAN), 1988.

(2) Robert M Solow; *"Investment and technical progress"*; Proceedings of the 1st. stanford Symposium, compendiado por Kenneth Arrow, Samuel Karlin y Patrick Suppes, Stanford University Press, 1960.

(3) K. Arrow, *"The economic implications of learning by doing"*; The Review of economic studies, XXIV (3), 80, June 1962.

(4) K. Arrow; Ibid., p. 156.

(5) W. W. Rostow; *"El Proceso de crecimiento económico"*, Madrid Alianza Editorial S.A., 1967.

(6) Centro de Altos Estudios Militares (CAEM); *"Planteamientos teórico–doctrinarios y metodológicos de la Defensa Nacional"*; Imprenta de la Marina de Guerra, 1984.

(7) Adrian English; *"La industria de equipos de defensa chilena"*; Defensa Latinoamericana, Londres, Julio 1982.

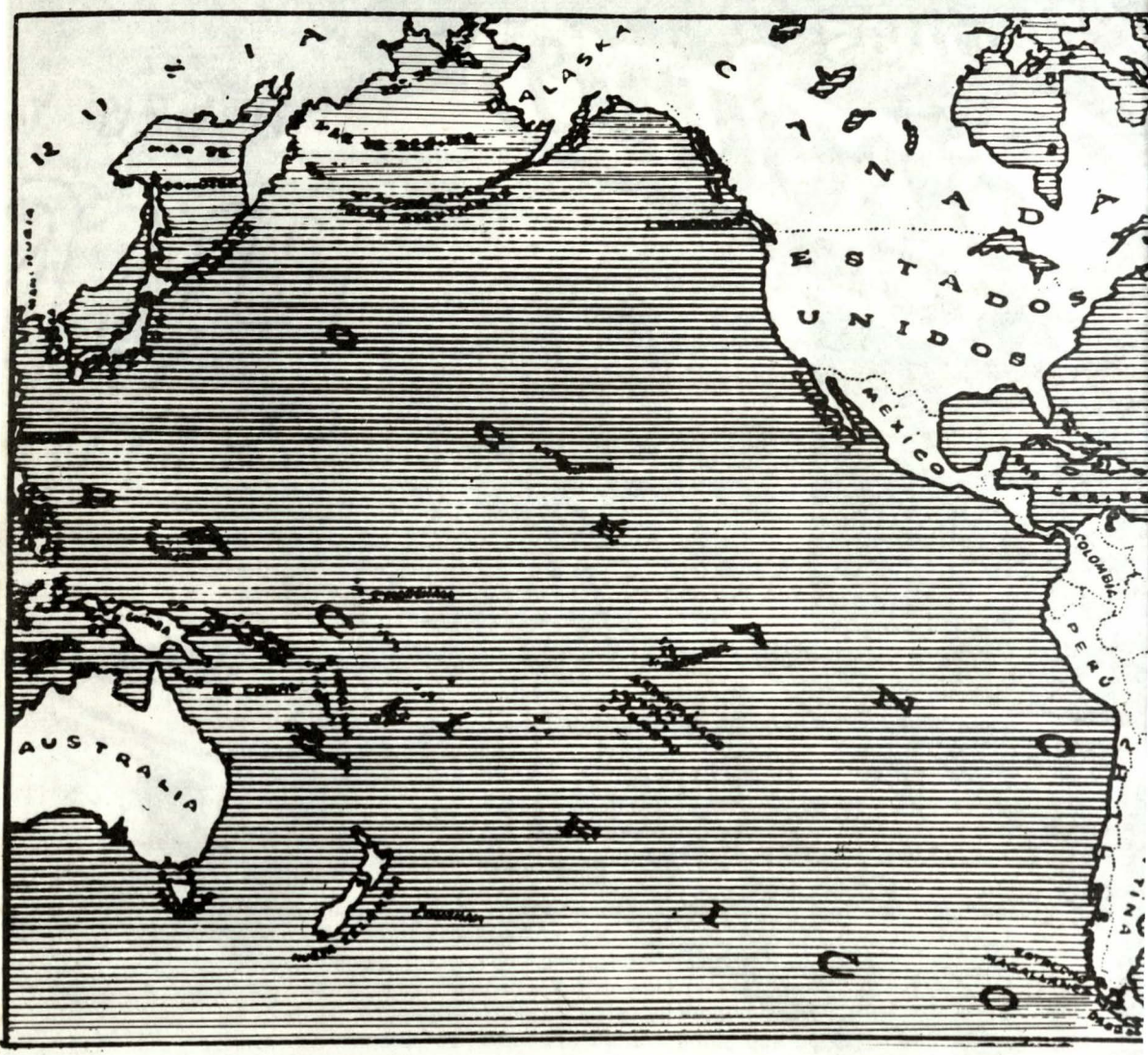
(8) Felipe Ortiz de Zevallos; *"Las opciones del corto plazo"* Ponencia presentada en la XXV Conferencia Anual de Ejecutivos (CADE 87, Perú: crisis y futuro), Iquitos, Instituto Peruano de Administración de empresas (IPAE), 1987.

(9) Entrevistas a un funcionario del ICE que pidio no ser identificado; al Ingº Gian Umberto Huamán de Novotec; al Dr.Ronald Woodman, Director del Observatorio de Jicamarca; al Presidente de una firma, que también pidio no ser identificado; y al Ingº Guillermo Cox Zapater, Presidente de ALGESA.

(10) Tal es el caso de la India, citada por Peter Drucker en "El mundo en cambio: La India y su tecnología idónea", tomada de su "El cambiante mundo del directorio", Barcelona, Grijalbo, 1983, p. 257–262.

(11) Decreto Supremo Nº. 067–82–ITI/IND del 3 de Diciembre de 1982 y Resolución Suprema Nº 606–83–ITI/IND, del 10 de Marzo de 1983.


Harinas
Cogorno
CALLAO
FLOR DE
EUGENIO COGORNO
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
Cogorno
Harina sin Preparar
Cogorno
5
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar



En el análisis del desarrollo de la Cuenca del Pacífico se señala que el Comercio Internacional está determinando que el transporte marítimo deba adaptarse a las reglas de competencia.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

"La Indispensable Adecuación"

Por: Juan MUSSO Torres

Un Perfil de Referencia

América Latina se encuentra ante un desafío histórico... no cabe la menor duda.

Estamos viendo con extrema pasividad, que las naciones desarrolladas rápidamente se están adaptando a los nuevos tiempos y beneficiosos cambios.

Sabemos muy bien que en la Comunidad Económica Europea es ya un gran éxito que habrá de ser coronado en 1992, cuando se encuentre erguida la mayor potencia económica del planeta ... ¡El colmo!... ésto tampoco nos motiva.

Los Estados Unidos y el Canadá no quieren quedarse rezagados y se hallan en pleno proceso de integración "bi–nacional" en otro mega–mercado... ¡más fuera!... se nota que están conectados con la realidad y no desean de modo alguno, perder su condición y su ganado sitial.

Como caída del Cielo

La Cuenca del Pacífico, (como otra gracia de Dios) se esboza dentro de este marco referencial, como un nuevo Centro Tecnológico y Comercial.

Hay de hecho, febril actividad en otras latitudes de esta Cuenca; como por ejemplo, que ya existe la Asociación Económica Asia–Pacífico, que es un nuevo "bloque comercial regional".

Este organismo, reúne a 12 naciones de Asia y otras, de la misma Cuenca del Pacífico. Los "latinoamericanos" y en particular los "peruanos", no estamos en la lista... aún.

Algunos funcionarios norteamericanos habían indicado con anterioridad, que la reunión de estos "12 primeros comensales" significaba el inicio del "Siglo del Pacífico".

El Secretario de Estado Norteamericano, James Baker, dijo en el seno de esa reunión que; "Necesitamos un nuevo mecanismo para aumentar la cooperación económica de la Cuenca del Pacífico. Los desafíos son enormes. Así tenemos que por ejemplo, en 1988 el intercambio comercial transpacífico de Estados Unidos ascendió a 271 mil millones de dólares, cifra que estaba muy por encima de los 186 mil millones del comercio trasatlántico..."

El surgimiento del Consejo de Cooperación Económica Asia–Pacífico (APEC) es el símbolo del obligado desplazamiento del poder económico de la Cuenca del Atlántico a la del Pacífico. No es una utopía, es una realidad concreta y que ya no es un tema que resista discusión.

La responsabilidad de incorporar a los países de nuestra región en ese proceso de modernidad, corresponde indiscutiblemente a sus respectivos Gobiernos; pero, es indudable que éstos deberán ser impulsados por los "batallones" de empresarios voluntarios; estando convencidos todos de que hay espacio suficiente en ese proceso, para un continente en vías de desarrollo con aproximadamente 350 mil millones de habitantes, y por añadidura, con abundantes recursos naturales. ¡Qué mejor oportunidad se les ofrece a los potenciales inversionistas y empresarios!

Pero tampoco es bueno ser totalmente negativos con todo el resto que esperamos sentarnos en la mesa, pues en esta parte de latitudes sur de América, hay ciertas inquietudes. Como por ejemplo, los chilenos, son muy claros en lo relativo a su situación geográfica con respecto a la Cuenca del Pacífico al expresar que: "los mercados más pujantes son los ubicados en el Oceáno Pacífico, sobre el cual, privilegiadamente, se extiende el litoral chileno"... Y no les falta razón a nuestros hermanos sureños, pero modestamente les agregaría: "excepto que el Perú está en mucho mejor ubicación".

Este desplazamiento histórico del poder económico y comercial de un Oceáno a otro, fue contemplado en su ensayo de análisis que denominé "El Perú y

su mañana Marítimo" escrito a fines de 1988.

Es cierta la afirmación de que los mares representan las vías de comunicación comercial más grandes en el mundo y serán ellos casi imposible de ser reemplazados por otros medios, por lo menos hasta donde pueda alcanzar nuestra imaginación. Se calcula que más del 80% del intercambio comercial mundial, se hace por estas vías; y ésto, que aún no han sido utilizadas o explotadas racionalmente en su totalidad, todas las rutas ofrecidas por este elemento acuático.

Un concepto

El binomio "Marina Mercante–Puertos" no pueden de ninguna manera, actuar por separado. Uno complementa al otro ¿de qué nos valdría tener una flota de naves modernas y sofisticadas si nuestros puertos no están debidamente implementados? Sería entonces, que estaríamos sirviendo con nuestra estupenda flota a países extranjeros e incluso, a intereses netamente personales que no serían tal vez tampoco del país, puesto que los Armadores (por más "nacionalistas" que quieran ser) ante una realidad portuaria como la que tenemos actualmente, natural les sería buscar mejores ofertas y rendimientos en el exterior. Así también, en el caso contrario ¿de qué nos serviría el poseer espectaculares y faraónicos puertos, si éstos no contribuyeran eficientemente a captar más clientes (naves nacionales y extranjeras) para el debido uso (pagando en moneda dura) de sus muelles e instalaciones?

Queda por tanto demostrado sin más "musicalidad" que este dúo "Flota–Puertos" deberán afinar sus acordes para mantener el "ritmo y no perder el compás".

Hay que ver al Puerto como lo que es

Refiriéndonos exclusivamente a los "puertos", es generalizada la opinión de los expertos que la tendencia mundial se orienta a tener:

- Menos puertos, pero más especializados y con mayor flujo de tráfico.
- Menos muelles, pero más largos y con mayor profundidad de agua a sus costados.
- Areas portuarias más amplias como respaldo a las operaciones realizadas en los muelles.
- Menos equipos, pero más poderosos y más rápidos.

- Factibilidad de que las operaciones y servicios sean efectuados por "Empresas Privadas" manteniéndose bajo el dominio del Estado o de las Municipalidades, las actuales infraestructuras básicas (muelles, molones, edificios, lozas, rompeolas, etc.).

- Implementación de sistemas computarizados en los puertos para el control de sus operaciones; a la vez de crear una red de comunicación entre Navieros, Agentes Marítimos, Administración Portuaria, Empresas de Estiba/Desestiba, Aduana, Agentes de Aduana y Centros donde se producen o consumen, o donde se depositen las cargas marítimas.

- Reducir el número de trabajadores, a cambio de proveerse de personal más especializado y mejor remunerado. Lo ocurrido en Gran Bretaña es un buen ejemplo, en donde los puestos de trabajo disminuyeron de 65,128 que eran en 1965 a 13,403 en 1984; es decir, que se quedaron con menos del 20% de su personal, en circunstancias que el tráfico aumentaba de 28 a 59 millones de toneladas (a más del doble).

Es de vital importancia el contar con las instalaciones adecuadas a la demanda, un buen estado de funcionamiento y en forma oportuna, según las necesidades de tráfico de carga; logrando con ésto, que se constituya en un medio de facilitación del Comercio Exterior y del Tráfico Interno. Con tal propósito, es primordial y aconsejable, mantener un permanente y estrecho contacto con los usuarios de los puertos para detectar anticipadamente, las necesidades de inversión en infraestructuras.

Un concepto muy inteligentemente definido y lógicamente aceptado en el "mundo desarrollado" con respecto a los puertos, es de que éstos sean (como en realidad lo son) "terminales de tránsito" de mercaderías que ingresan y salen; más no así, el insistir en "considerarlos erróneamente como zonas de almacenaje". Por supuesto, que siempre serán necesarios algunos almacenes para ciertos tipos de cargas o para algunas mercaderías que por su condición específica, deban permanecer por "muy corto tiempo" en el recinto portuario; destinada al tránsito y movilización de las cargas en los puertos, será lo suficiente para el mejor manejo de las operaciones a fin de contribuir a optimizar su productividad.

Es un hecho irrefutable de que estamos perdiendo terreno en nuestro ya magro "comercio exterior", simple y llanamente, por que no tenemos costos bajos. La mano de obra barata no se puede considerar como una ventaja comparativa, sino más bien, como una "medida triste de la ineficiencia de un tercer mundo sub–desarrollado" al que por desgracia de nosotros mismos, pertenecemos. Es un axioma indiscutible que "la mano de obra es barata porque está mal pagada y ello innegablemente, conduce a la ineficiencia"... y ésto, lamentable-

mente, está sucediendo en nuestros alicaídos puertos.

Deberíamos tener "mano de obra bien remunerada, calificada y de alto nivel", propiciando que se mejoren las condiciones de vida de nuestros trabajadores..."; pero ojo, no pretender que se pague mejor por trabajar menos y con baja productividad; como tampoco, que se propicie con leyes demagógicas a "remunerar la ociosidad".

¿Quién defiende a los armadores?

Hoy, ante las evidencias, para que los Armadores de esta parte de América puedan defenderse de los poderosos "consorcios mundiales" que agrupados hacen sentir su influencia, no queda más que volver a recomendar que la actividad armatorial de nuestros países, se unan de una vez por todas, por sobre las diferencias de criterios particulares; y de preferencia inequívoca, en lo relacionado a los anticuados y demagógicos porcentajes en las reservas de cargas.

Por otro lado, vemos con suma preocupación que el transporte terrestre de carga se está constituyendo en un poderosos competidor (pronto a ser monopólico) del transporte marítimo en nuestra área. A fin de contrarrestar esta competencia, se hace necesario (indispensable, diría yo) simplificar el trámite burocrático en los puertos; y además, de todo aquello que perjudique a un rápido y eficiente traslado de las mercaderías desde el puerto a su destino y viceversa.

La agilidad y sofisticación con que se viene resolviendo el Comercio Internacional, está determinando que el Transporte Marítimo deba adaptarse lo más rápidamente posible a las reglas de competencia que se están dando en el mundo industrializado. En la actualidad, las empresas industriales buscan que trabajar con el menor volumen posible de "stocks" de materias primas o productos terminados, y por lo tanto, dichos "stocks" viajan a bordo de los barcos. Por tal motivo, las naves no pueden ni deben arrastrarse, como tampoco dejar de mantener una presencia sistemática y permanente en los puertos de sus respectivos itinerarios.

Hay muchos conceptos equivocados y erróneos en la actividad naviera o marítima, y así tenemos que cuando se habla de "fletamentos de naves extranjeras", se está sugiriendo una idea de pérdida o evasión de divisas del país. sin embargo, es todo lo contrario, el "fletamento" es en sí una forma de inversión que se traduce en fletes, o si se quiere en "divisas", que ingresan al país y que permite a los "armadores nacionales" transportar mayores volúmenes de carga, que de otra forma, estos mismos fletes o "divisas" irían a parar a los bolsillos de navieras o mejor dicho, de "armadores extranjeros".

Es oportuno señalar que una de las razones que hace necesario y en cierto modo indispensable el fletamento de naves extranjeras, es el notorio desequilibrio en volúmenes y calidades de las cargas transportadas en ambos sentidos del tráfico. Es cierto que hay más mercaderías o cargas de exportación que de importación, y ésto indudablemente, nos complica un tanto el panorama y por lo consiguiente también nos conduce a tratar de solucionar "un problema de balance". Así por ejemplo, si adecuáramos nuestra flota para hacernos cargo de todas las exportaciones, se nos produciría entonces una tremenda ociosidad de espacio de bodegas para transportar nuestras propias importaciones.

Sabemos de antemano y no necesita mayor explicación, que la casi totalidad de nuestras exportaciones son de materias primas, de productos con bajo "valor añadido" (Paul Samuelson recomienda no utilizar el término de "agregado") o productos "semi–elaborados", los cuales no permiten en su estructura de costos, fletes mayores, o dicho en otros términos, permiten sólo fletes marginales. En cambio, las cargas de importación que son en su mayoría productos terminados y en algunos casos finamente elaborados, de mucho menor volumen y relativamente poco peso, pueden de hecho, soportar un alto nivel de flete. Existe por tanto, una descompensación en el tráfico que debe ser suplida, mientras tanto, con "naves fletadas o charteadas".

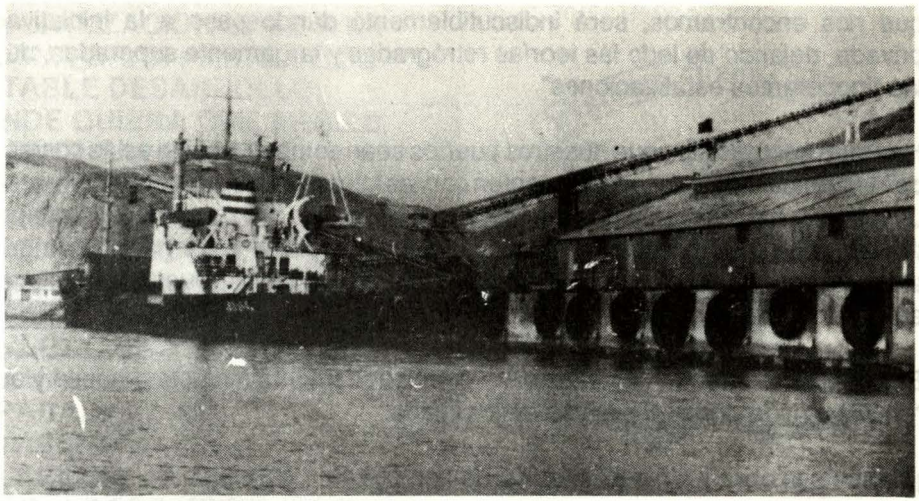
Lo evidente que no puede ser negado

Hay ya en Latinoamérica un sentimiento acrecentado de "antiempresa estatal"; no sólo por el hecho de que éstas, en su gran mayoría hayan demostrado aparte de ser ineficientes, también ser una carga muy pesada para el Estado, sino que además, es fácilmente comprobable y confirmable que la actividad privada, en un contexto de competencia leal, ofrece mayores ventajas tanto en eficiencia como en productividad.

Alguien, refiriéndose a las Empresas Estatales, dijo en una oportunidad que: "las empresas Estatales son las Empresas de todos y de nadie a la vez. Cuando ganan, no todos se benefician; pero cuando pierden, pierde el Estado por sobre las cabezas de los contribuyentes". ¿Y cuántos contribuyentes somos en el Perú?

Pero, para mejor ilustración, remitámonos a algunos casos en nuestra área.

Por ejemplo, en Brasil, con la excepción de Petrobras, Docenave y del Lloyd Brasileiro, el resto de empresas navieras, son privadas. Así también, los "terminales privados" ya proliferan en número y eficiencia por todo este gran país. Al respecto, el Sr. Ney Tavora del Banco de Desarrollo Económico y Social, ha manifestado "que en el Brasil debe implantarse el sistema de terminales independientes, pues la economía prospera cuando hay competen-



cia. Es importante encontrar el mejor camino para lograr que los puertos organizados brasileños sean privatizados. Una ruta que puede ser viable es, comenzar por privatizar ciertos servicios portuarios hasta que poco a poco se descubra que el puerto fue privatizado insensiblemente. Todo lo que está ligado a los contenedores y a la carga general, serán factibles de privatizar con rapidez".

Veamos por su lado, lo que dijo en una oportunidad el Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, Sr. Alieto Guadagni, cuando propuso al Gobierno argentino la creación de una "autoridad portuaria con participación privada" para la administración del puerto de Quesquén, con la finalidad de mejorar sus condiciones operativas: "mejorar su operatividad y eficiencia, de forma que resulten adecuados a los requerimientos del Comercio Exterior de productos agropecuarios".

En Chile, como sabemos, existe desde hace un buen tiempo una corriente de "privatismo" que como se ha podido comprobar, ha dado buenos resultados a su creciente comercio exterior y que ha sido reflejado en su estabilidad económica. Mucho de ésto se ha debido a la política de privatización en los servicios portuarios como también, en la mano de obra (gremios marítimos) que compiten en empresas privadas, ofreciendo a los usuarios una mejor y eficiente actividad.

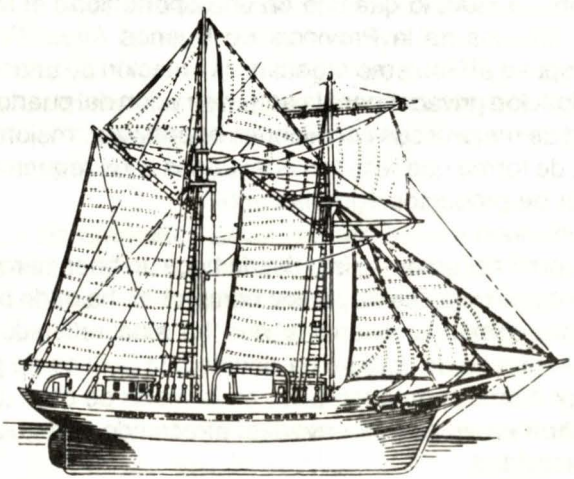
El Perú no puede ni debe quedarse en el "tiempo de las carretas" y por consiguiente, es recomendable insistir una y tantas veces más, para que la "empresa privada" se convierta en uno de los principales pilares de sustentación de la economía nacional; y de una vez por todas, el Gobierno de turno deberá entender que la mejor opción para salir del triste sub–desarrollo en el

que nos encontramos, será indiscutiblemente dando paso a la iniciativa privada, dejando de lado las teorías retrógradas y largamente superadas, de las "inoperantes estatizaciones".

Hay que procurar para que nuestros puertos sean competitivos en estas costas de la Cuenca delPacífico; que cuenten con las infraestructuras requeridas para un mayor y más eficiente flujo de mercaderías; que la productividad se refleje en los costos portuarios (servicios y mano de obra) para hacerlos más atractivos al comercio exterior; ojalá, que algún día, nuestros puertos compitan entre ellos mismos a fin de favorecer a sus "nacientes regiones".

El Gobierno por tanto, ha de jugar un papel fundamental en este proceso y el "empresariado privado" será su mejor aliado.

¡Manos a la obra y sin más pérdida de tiempo!

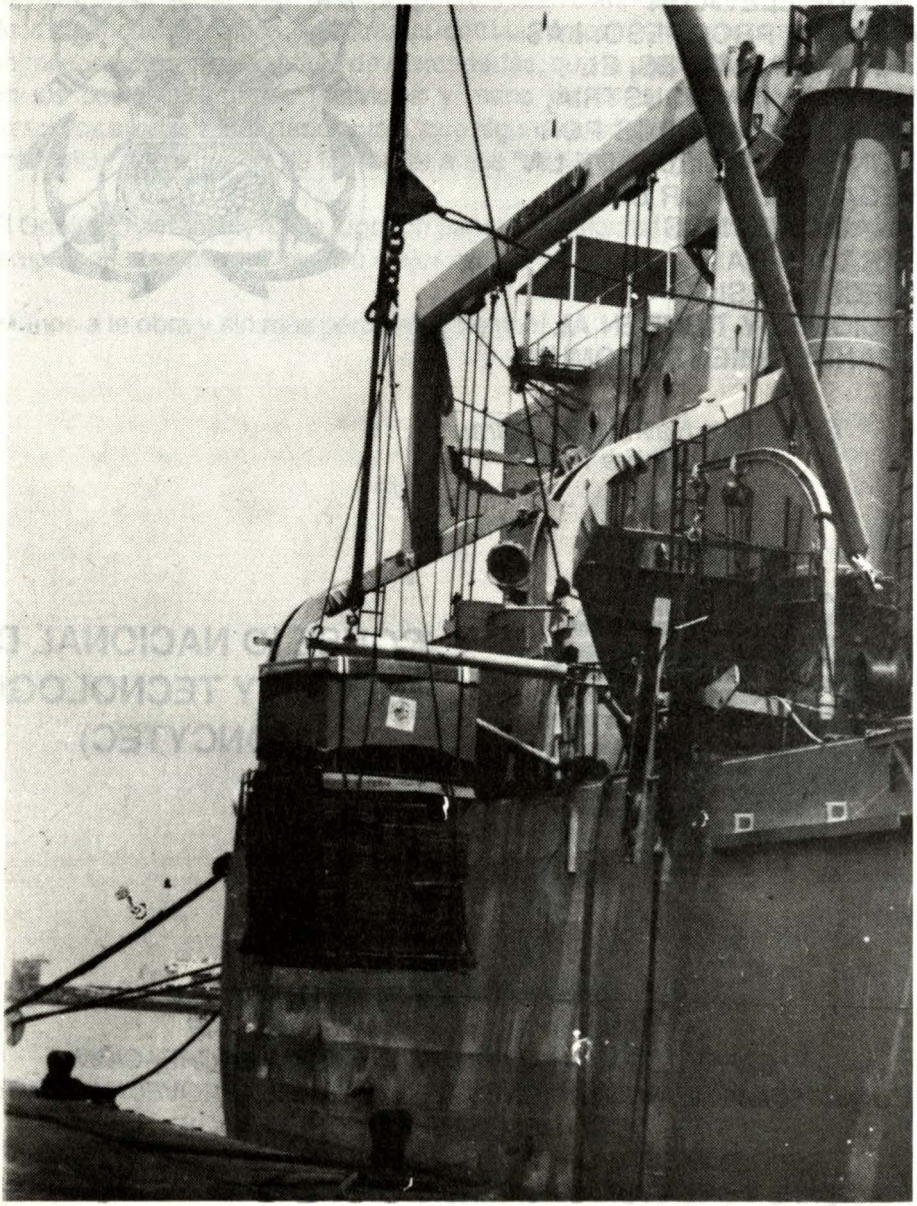


"LA CIVILIZACION DEBE A LA MARINA GRAN PARTE DE SU NOTABLE DESARROLLO; DONDE QUIERA QUE ARRIBE UN BUQUE LLEVA UN GERMEN DE PROGRESO: LAS CIENCIAS, LAS ARTES, EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, HAN SIDO ESPARCIDOS POR EL MUNDO POR MEDIO DE LA NAVEGACION Y POR ELLO LAS NACIONES MAS SEPARADAS HAN ESTRECHADO SUS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



El Perú necesita una Marina Mercante jugando con una política de reserva de cargas adecuadas.

Nuestra distribución física en el Comercio Internacional Marítimo

Por el Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe VILLENA Gutiérrez

I. Marco legal del transporte para el comercio exterior peruano

Para el análisis de la situación del comercio y del transporte internacional estimo que, primeramente, habría que decir que estas actividades, como muchas otras en el Perú, que posee 150 empresas estatales y que son responsables de un 15% del PBI, se configuran dentro de un marco legal confuso y con una fuerte influencia estatista.

Es así como las empresas que rigen nuestra marina mercante, nuestras administraciones portuarias, etc., tienen no solo su propia legislación que registren significativamente sus autonomías, actúan como apéndices del gobierno central y, por lo tanto, están sujetas a normas presupuestarias restrictivas y a un control basado en procedimientos que no les permiten incrementar su eficiencia. Si los directorios de esas empresas dependen tanto

del poder político, y si estos se conforman solamente con personas que, casi exclusivamente, pertenecen al color político del gobierno de turno, es indudable que la empresa, como tal, termina por ser sobreadministrada y controlada a la vez que subgerenciada. Es así entonces, como nuestras empresas estatales carecen de un objetivo claramente definido y de una lista de metas cortas y alcanzables. Hasta ahora no se ha logrado desarrollar un sistema apropiado paraestablecer objetivos razonables y consistentes para las empresas estatales peruanas, así como para evaluar su performance en base a resultados y no a procedimientos. Otra limitación es que la información requerida para establecer un sistema de gerencia por objetivos no está siempre disponible y pocas son las empresas estatales que tienen información detallada sobre sus costos.

2. Problemática del transporte internacional peruano

2.1 El transporte marítimo.

La Marina Mercante es un instrumento de apoyo para el comercio exterior. Constantemente nos preguntamos aquí ¿necesita el Perú una marina mercante nacional? o es conveniente la presencia del Estado en la actividad de transporte marino?, ¿conviene que una flota mercante estatal actúe como regulador de fletes y pueda favorecer al Estado en el transporte de alimentos esenciales, material estratégico, exportación de materias primas aunque los fletes se fijen a niveles que no cubran sus costos?, ¿debe una compañía marítima estatal peruana, desde su calidad de miembro de una conferencia naviera, defender los intereses de los exportadores e importadores peruanos para evitar la imposición de fletes que éstos, o el gobierno, considere injustas o elevadas?, ¿cuál debería ser la estructura de una marina mercante nacional?

Daré, de inmediato, respuesta a estas interrogantes y a otras más que de éstas se deriven.

El Perú sí necesita una marina mercante nacional pero jugando con una política de reserva de cargas adecuadas y flexible de acuerdo al momento en que se vive en el panorama mundial. Por ejemplo ¿si existiendo, como ya ha ocurrido, una sobreoferta mundial de naves mercantes, acaso no sería más económico para el país, mientras tanto, hacer esa oferta en naves de bandera extranjera, jugando con una adecuada reserva de cargas, sin necesidad de fuertes inversiones y sin correr riesgos financieros?, ¿acaso, en ese mientras tanto, no conviene más cumplir con la necesaria rapidez, seguridad y economía con la que se muevan las cargas en pro del mantenimiento de bienes de consumo y de capital en permanente circulación entre el originario y el destinatario de la mercancía a fin de conservar no solo el prestigio del servicio al cliente

externo o interno sino evitar la pérdida de estos mercados por excesivas demoras en los embarques/desembarques de esos artículos? Lo importante en este caso es proteger al país no sólo de una total dependencia de la bandera extranjera sino también no quedar a merced de las fluctuaciones que impone el mercado sin que el Perú pueda intervenir correctivamente en esas fluctuaciones.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca

La gran mayoría de la gente considera que, por ser la marina mercante una reserva naval del país, el Estado debe intervenir en forma directa, mediante una compañía naviera estatal, en la actividad del transporte marítimo. Pues bien, este argumento no es válido pues, en caso de guerra o cualesquiera otra emergencia, el gobierno tiene todo el derecho para intervenir la marina mercante, sea estatal o privada, peri sin que esto suponga que, necesariamente todas las naves serán destinadas a operaciones bélicas (convoyes, etc.) pues, con mayor razón, será necesario que la mayoría de ellos, por lógicas razones, continúen atendiendo nuestro comercio exterior, en este caso, justamente más necesario de realizar. Se dice también que una flota mercante estatal actúa como factor regulador de fletes y puede favorecer al Estado en el transporte de elementos esenciales aunque los fletes los fije a niveles que no cubran sus costos. Salvo algunas excepciones altamente justificadas, esa práctica, llevada en forma indiscriminada, consideramos que concluya no por favorecer al país sino simplemente para sostener indefinidamente una política de subsidios que distorsiona valores y da resultados más negativos que positivos.

Tampoco resultaría acertado que una compañía naviera estatal pretenda proteger a nuestros importadores y exportadores al evitar la imposición tarifaria que considere elevadas puesto que hoy día no es posible imponer unilateralmente tarifas de fletes que no estén de acuerdo con el mercado internacional y, sobre todo, con la relación entre ingresos y costos.

Lo que sucede es que, no puede negarse lo innegable, cual es que, casi siempre, las compañías navieras privadas tienen una mejor estructura que las estatales, prestan servicios más eficientes, invierten mejor en renovación y modernización de flota y, entre otros aspectos, tienen un mejor manejo gerencial, más ágil y más flexible. Todo esto, en alguna forma, lo hemos señalado directa o indirectamente, cuando en la primera parte de este trabajo, hemos hablado de la falta de un buen marco legal y operacional del transporte peruano.

Y en lo que se refiere a la estructura de la marina mercante nacional diremos que:

2.3 En lo referente al transporte de líquidos

La exportación de petróleo, petróleo residual, aceite de pescado y ocasional-

mente melaza de caña, el Perú tiene una flota adecuada con las naves de Petrolera Transoceánica (estatal), Naviera Santa (privada) y las naves auxiliares de la Marina de Guerra.

Si se tratase de líquidos o productos químicos especializados, pareciera que, por ahora, convendría recurrir a la bandera extranjera sí, por el escaso volumen que es necesario transportar se trataría de evitar apresuradas inversiones para adquirir buques de tan alta tecnología que resultarían desproporcionadas.

2.3 En lo referente al transporte de cargas secas

Perú importa grandes cantidades de alimentos, sobre todo trigo y maíz a granel. Exporta igualmente fuertes cantidades de minerales y harina de pescado a granel.

En cuanto a los minerales tenemos un renglón aparte, que es el transporte de mineral de hierro que se realiza en naves de gran tonelaje de 100 y más de 100,000 toneladas.

Hasta la fecha el Perú no cuenta con naves propias para realizar dicho transporte, ninguno de los intentos de las compañías navieras nacionales para incorporar a sus flotas naves graneleras para dicho transporte han tenido éxito.

Esto se debe principalmente al hecho de que se trata del transporte en una sola dirección, no habiendo cargas de regreso. Las grandes empresas productoras de acero generalmente contratan su propio transporte, posiblemente con empresas navieras propias o subsidiarias, a fletes que eventualmente no cubran los costos. Es decir, el productor de acero absorbe parte del costo de transporte del mineral.

En cuanto a las otras cargas a granel, como trigo, maíz, minerales y concentrados de metales no–ferrosos y harina de pescado; el Perú cuenta con varias empresas dedicadas al transporte de dichas cargas, tales como : CPV (empresa estatal), Naviera Humboldt, Multimares, etc.

2.4 Transporte de cargas en tráfico regular

Los tráficos más importantes para el Perú son:

* EE. UU. – Pacífico, EE.UU. – Golfo – Atlántico
* Japón – Lejano Oriente
* Norte Europa, incluyendo Escandinavia y Reino Unido
* Europa Mediterráneo

* Pacto Andino – Centro América – Caribe
* Canadá – Grandes Lagos
* Cono Sur – Chile – Argentina – Brasil

En casi todos estos tráficos participan una o más líneas navieras, ya sea estatal (CPV) o privadas; así como muchas compañías navieras extranjeras pertenecientes principalmente a los países con los cuales el Perú comercia.

Existen servicios conferenciados y no–conferenciados, grupos de empresas navieras que operan conjuntamente, otras individualmente, etc. Dentro del ámbito de dichos servicios, se desarrolla una competencia saludable, pues aún dentro de las conferencias navieras que tienen un tarifario común, las líneas compiten individualmente entre sí. Esto asegura al usuario del transporte marítimo un servicio regular adecuado y eficiente. La presencia de líneas no conferenciadas agrega un factor estabilizador, pues evita un eventual abuso por su situación monopólica. Los llamados "outsiders" agregan lo propio a ésta competencia y determinan que los fletes se mantengan en una justa relación ingreso/costo.

2.5 El rol del Gobierno en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional

La Marina Mercante está sujeta al régimen del sector Transportes y Comunicaciones, bajo la DGTA. Es esta Dirección la que otorga permisos de tráfico a las diferentes compañías navieras nacionales; debe aprobar eventuales cambios, así como nuevas solicitudes. Igualmente, es la que aprueba eventuales Convenios de Asociación de líneas peruanas con compañías navieras extranjeras. También tiene a su cargo el control del cumplimiento de las leyes de Reserva de Carga, control del cumplimiento de las mismas, y finalmente es la entidad que aprueba modificaciones en las tarifas de fletes, recargos, etc.

Sobre esto último tenemos serias dudas: que tarifas de fletes, sus modificaciones, recargos, etc., deban estar sujetas a la aprobación del gobierno por medio de la DGTA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El transporte marítimo es una actividad comercial que efectúan empresas tanto privadas, como gubernamentales, pero dentro de un criterio estrictamente comercial. Al igual que un control de precios en la actividad industrial y comercial, es contraproducente. No encuentro justificación de qué tarifa de fletes, sus recargos, etc. deban estar sujetos a control gubernamental, menos cuando se trata de transporte internacional que rebasa la jurisdicción de un solo país y por ende de un gobierno.

La función de la DGTA dentro del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debería ser, el de registrar fletes, recargos, etc., y en todo caso propiciar o

coordinar negociaciones entre las compañías navieras, respectivamente las conferencias navieras y los embarcadores o consignatarios, sus asociados o agrupaciones.

Creemos que para un ordenado desarrollo de la Marina Mercante Nacional debería realizarse un estudio de cada uno de los tráficos, y su potencial para de acuerdo a este estudio, asignar los respectivos derechos a las distintas compañías navieras nacionales; evitando una competencia eventual ruinosa entre ellas mismas.

Igualmente debería estudiarse la forma de participación de líneas navieras extranjeras en dichos tráficos, bajo los criterios de:

a) reciprocidad
b) potencial de generación de carga
c) relaciones comerciales, y
d) participación tradicional.

2.6 Leyes de Reserva de Carga

El Perú, al igual que otros países en desarrollo, creyeron conveniente dictar leyes sobre reserva de carga a favor de la bandera peruana.

Las primeras iniciativas se tomaron a comienzos de los años '60, reservando inicialmente un 20% de las cargas de importación y exportación, a favor de la Marina Mercante Nacional. Poco después el porcentaje fue elevado al 50%. Se dictaron un gran número de leyes, decretos supremos, resoluciones ministeriales, etc., unos complementando a otros, otros anulando anteriores etc., creando una gran confusión.

Se trató de consolidar toda la legislación en el D.S. Nº 036–82–TC, pero que nuevamente tuvo que ser complementada con la R. M. Nº 054. Luego el controvertido D.S. 009–86 anuló en parte los dispositivos del D.S. 036 manteniendo sin embargo vigentes muchos de sus artículos. Finalmente a raíz de los problemas surgidos con la "Federal Maritime Commission" Washington, el gobierno derogó el D.S. 009, volviendo a su plena vigencia el D.S. 036, y la R.M. 054.

Básicamente el Perú reserva para su Marina Mercante, el 50% de todos los fletes de importación y exportación y permite embarques en naves de bandera extranjera cuando:

a) los embarques se realizan en naves fletadas por compañías navieras nacionales,

b) cuando el embarque se efectúa en naves de compañías navieras asociadas, mediante Convenios con compañías navieras nacionales,

c) cuando no existen nave de bandera nacional y/o asociada, dentro de un plazo de 12 días de la fecha prevista para el embarque, en caso de carga normal y 4 días en caso de carga perecible.

A raíz de estos dispositivos, en la mayoría de los tráficos, se han firmado convenios de asociaciones, ya sea en la modalidad de Convenios de Pool o de servicio conjunto, u otra forma de asociación.

En el tráfico EE.UU. – Perú, la Federal Maritime Commission insiste en que no debe hacer impedimento alguno para la libre elección del medio de transporte y amenazando cerrar el acceso a los puertos norteamericanos para las compañías navieras nacionales, consiguió que el Perú admitiera la participación de las líneas chilenas en dicho tráfico.

Las leyes de reserva de carga tienen puntos a favor y puntos en contra. La situación ideal sería, sobre todo desde el punto de vista del embarcador o consignatario, la total libertad de escoger el medio de transporte, sin ninguna restricción de bandera. Esto sin embargo, sometería a las compañías navieras a una feroz compentencia, en la que no siempre sobrevivirían los más eficientes y poderosos, sino eventualmente las que con subvenciones estatales realizarían el transporte de fletes de "dumping", como efectivamente lo realizaron específicamente empresas navieras del bloque soviético socialista.

Sin embargo, debemos reconocer que existen ejemplos también de países en desarrollo que con compañías navieras bien gerenciadas, compiten exitosamente con empresas navieras de países industrializados. Un ejemplo es Chile, que habiendo abolido la ley de reserva de carga, manteniéndola únicamente en tales casos en que las compañías navieras chilenas encuentren restricciones en otros países.

El transporte marítimo tiene siempre por lo menos dos puntos: el de embarque y el de descarga, y ningún país puede atribuirse la exclusividad en el transporte, sin considerar los legítimos derechos del país, comprador o vendedor.

El problema siempre es cuando de los países aplica reservas y el otro mantiene la política de absoluta liberalidad, ésto podría conducir a que el 50% se embarque forzosamente en la bandera del país que mantiene reservas y el otro 50% quedando libre porque el otro país no aplica ninguna reserva, si embarca en naves que llamamos de "tercera bandera" y que pueden pertene-

cer a países que ni siquiera tienen vínculos comerciales con puertos de origen o destino de la carga.

La filosofía de la reserva de carga peruana se basa en el principio de reciprocidad y admite convenios de asociación con las líneas navieras de los países compradores o vendedores, de/y al Perú. De esta manera se aseguraría que el 50% se transporte en naves vendedor. Con este sistema quedaría eliminada la participación de naves de 3ra. bandera, pero vemos que esto ha traído complicaciones, por ejemplo, en el tráfico de/y a EE. UU., donde se ha forzado una participación para la bandera chilena; y hay otras compañías de otros países que reclaman igual derecho.

Una posible solución a este problema sería, el intercambio de cupos, es decir que por ejemplo el Perú pueda ceder determinado espacio o tonelaje a la bandera chilena, contra igual participación de la bandera peruana, en las cargas de/y a Chile.

La reserva estricta del 50% tiene sin duda la desventaja de restringir el tráfico de país a país, eliminando la posibilidad de tomar cargas en puertos intermedios; así por ejemplo: si todos los países de la costa occidental de Sudamérica aplicaron el sistema del 50%, significaría que la Marina Mercante chilena transportaría cargas solamente entre Chile y el país comprador, respectivamente vendedor, lo mismo sucedería con las flotas peruanas y respectivamente ecuatorianas y colombianas, que se veían privadas de poder tomar por ejemplo cargas de Chile a EE.UU., Japón o Europa, etc. Teniendo ésto en cuenta, es que las Naciones Unidas en las reglas de conducta de conferencias navieras, optaron por el sistema 40:40:20, que quiere decir, 40% para la bandera del país vendedor, 40% para el país comprador y 20% para 3ra. bandera.

El Perú firmó el Convenio UNCTAD con la reserva de que no aceptada el sistema 40:40:20, insistiendo en la fórmula 50:50.

Creemos que con el entendimiento y la firma de Convenios en la mayoría de los tráficos, se ha logrado relativa estabilidad y mediante los acuerdos de Pool, una adecuada participación de la Marina Mercante Nacional, pero sería necesario unificar todos los dispositivos legales en uno solo, más simple y más transparente, respetando el principio, ya sea de 50:50 o en todo caso 40:40:20.

Los problemas que últimamente surgieron, se debieron sobre todo a la incapacidad de CPV de cumplir con los Convenios establecidos respectivamente y cumplir con servicios que debería prestar dentro de los Convenios.



Una adecuada participación de la Marina Mercante Nacional sería lo necesario para unificar los dispositivos legales.

3. La Problemática Portuaria

Si bien el Estado ha venido protegiendo excesivamente a la Compañía Peruana de Vapores limitando el crecimiento de la empresa naviera privada, inclusive cuando el mundo ha atravesado fuertes crisis en el mercado de fletes en las que era muy adecuado el momento para adquirir naves modernas y bajo precio, lo que ocurre con nuestros puertos es peor pues allí el Estado es absolutamente monopólico a través de la Empresa Nacional Portuaria (ENAPU S.A.), dependiendo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la cual se agrega, también en forma monopólica la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, que depende del Ministerio de Defensa, vía la Comandancia General de la Marina.

3.1 ENAPU S.A.

Desde que fue creada esta empresa estatal en el año 1970, hasta la fecha las administraciones portuarias, a raíz de la rigidez anteriormente señalada para este tipo de entidades gubernamentales, no acusan buenos rendimientos. No solo la imposición de tarifas no muy técnicas a la nave y a la carga impiden la

buena gestión de esas administraciones sino que el crédito político ha primado allí particularmente nacido de una exhuberante burocracia hasta el extremo de emplearse hoy en ENAPU más del 90% de los ingresos para cubrir planillas de pagos de haberes para una empleocracia que supera en tres veces la cantidad de gente que allí se necesita. Consecuentemente con esta situación los rendimientos son muy bajos pues a la carencia de recursos económicos que impide un buen servicio de, por ejemplo, remolcadores para atraque/desatraque y equipamiento deficientemente mantenido, incluyendo la carencia de grúas puente para contenedores en los muelles, se añade los altos costos de los gremios marítimos que maneja la CCTM y que han llegado a obtener hasta 700% del valor turno para beneficios sociales. Existe mucho tiempo perdido en el que la nave está atracada a muelle pero ENAPU deja de laborar en los turnos de amanecida y la nave se perjudica al resultar afectada en sus compromisos en otros puertos de futuras recaladas.

3.2 La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo

Ya hemos expresado de quién depende. Es otro monopolio estatal pues no existe en el Perú compañías privadas de gremios marítimos, sino esta entidad que provee, por turno, a los trabajadores marítimos que tiene matriculados y que actúan sin responsabilidad económica por los daños que cause en la nave o en los cargamentos. Trabajan solamente en dos turnos y su jornada de labor no supera las 5 horas efectivas que deberían ser 7. Similarmente con lo ocurrido en ENAPU la CCTM posee una excesiva burocratización y se ha convertido en una especie de banco manejando muy grandes fondos provenientes de los intereses de las distintas cuentas de beneficios sociales de los trabajadores que, como hemos dicho ya, han llegado al 700% del valor turno. En realidad la CCTM no está cumpliendo su misión legal que consiste en eso, "controlar" el trabajo marítimo, mas no manejar fondos de pagos de servicios que corresponde hacerlo a los usuarios pues son ellos los que pagan los servicios y los beneficios sociales cancelatorios a corto y largo plazo.

3.3 El sistema portuario

Cualquier puerto bien administrado es un sistema. Pues bien, justamente es eso lo que no opera en nuestros puertos. Además de ENAPU (que pertenece al Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la CCTM (que está bajo la jurisdicción del Ministerio de Defensa) operan también en el recinto portuario otros entes estatales distintos regidos por el Ministerio de Salud, Agricultura y Economía y Finanzas. No hay un ente central que coordine con estas entidades, más la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y la Dirección de Hidrografía y Navegación, todas y cada una de ellas diseñando y dictando sus propias tarifas. Lógicamente el alto costo total del puerto, más sus bajos rendimientos, hace que nuestros puertos afecten bastante negati–

mente el comercio exterior peruano que así queda fuera de competencia y adonde acuden naves solo porque se vean precisadas a recalar mas no para recibir el servicio rápido y eficiente que el tráfico marítimo requiere. Y todavía faltaría agregar a esta realidad lo atingente al servicio aduanero, lo que es otro problema muy importante.

4. Soluciones que se proponen

Vista la problemática de nuestra Marina Mercante nacional y que los avances tecnológicos en el comercio y el transporte marítimo han hecho de los puertos en general no solo la necesidad de que las administraciones de estos últimos sean muy idóneas y, por consiguiente competitivas en el mercado internacional, sino que también el puerto sea el ingreso de una nación hacia un servicio económico, rápido y seguro para que las mercancías transiten "de puerta a puerta" a través de un adecuado servicio de transporte multimodal en las direcciones necesarias hacia y desde los centros de producción y consumo en la respectiva zona de influencia de cada puerto, se propone las siguientes soluciones:

4.1 A la problemática naviera

4.1.1. Que el Estado fomente más la competitividad de la marina mercante peruana sin frenar, en ese afán, el desarrollo de la privada, cumpliéndose así el principio de la subsidiariedad mediante el cual se inhibe de intervenir en donde el particular puede dar eficientemente el servicio.

4.1.2 En relación con el punto anterior, aunque a riesgo de aparecer redundante, los gobiernos deben tener en cuenta que la marina mercante nacional debe seguir las reglas y necesidades que requiere el comercio exterior y no obligar al comercio a seguir eventuales reglas o necesidades para favorecer prioritariamente a la marina mercante nacional.

4.1.3. Que los gobiernos aprovechen las circunstancias que nos ofrece el mercado internacional en lo atingente, entre otros aspectos, al desarrollo de nuestra marina mercante nacional sin perder de vista esas ventajas solo por el hecho de proteger excesivamente a la estatal.

4.1.4. Que el Estado no se convierta en un fiscalizador de tarifas de fletes sino simplemente registrarlas pues cuando se trata de transporte internacional los gobiernos resultan colocándose fuera de las realidades del mercado para concluir perjudicando más que beneficiando a su país. Sin embargo, lo que sí deben hacer los gobiernos es fomentar la coordinación de negociaciones entre las compañías navieras, las conferencias navieras, los embarcadores o consignatarios y sus asociaciones o agrupaciones.

4.1.5. Con respecto a la política de reserva de cargas me parece conveniente la actual política naviera peruana basada en el principio de la reciprocidad pero contemplando también el intercambio de cupos con naves de otras banderas cuando ello fuese necesario. Asimismo, considero necesario que el 50:50% actual no restrinja el tráfico solo entre las dos naciones que lo negocian solo que se permita operar también en puertos intermedios de otros países, máxime cuando el Perú firmó el Convenio UNCTAD haciendo la observación de que no aceptaba la fórmula 40:40:20% que señala ese instrumento jurídico internacional.

4.2 A la problemática portuaria

4.2.1. Incentivar, por parte del Estado, el mejor desarrollo del Comité de Usuarios fomentando diálogos y acuerdos con ellos.

4.2.2. Introducir en nuestros puertos la privatización de ciertos servicios.

4.2.3. Crear la dirección centralizada en el manejo de puertos para coordinar adecuadamente la estructuración tarifaria de cada entidad estatal en ellos comprometida y para manejar a esos entes de manera de evitar el perjudicial encarecimiento que hoy tenemos al que habría que añadir las "divisas invisibles pérdidas por bajos rendimientos por falta de cumplimiento de horarios, carencia de equipamiento portuario, demoras de las naves en puerto, por ejemplo, por no trabajar en tres turnos.

4.2.4. Que los poderes del Estado emitan disposiciones técnicas y no políticas para el buen funcionamiento portuario. (Se están dando leyes para pagar jornales a quienes no trabajan y para crear más gremios marítimos donde no son necesarios, además que los usuarios están manteniendo a la burocracia, por lo menos 5 puertos no operativos).

4.2.5. Ante la realidad que todos los mayores costos inorgánicos en los puertos se originan en los muelles y desde allí, van trasladándose en cascada hasta el consumidor final que es todo el pueblo es necesario que el Estado detenga estos inconvenientes recargos que perjudican a nuestro comercio exterior haciendo cada vez mayoría la "bola de nieve" y que comience a afectar al mismo gobierno que comercializa por los puertos el 50% de nuestras exportaciones e importaciones.

4.2.6. Que los gobiernos consideren la preeminencia del manejo de las cargas conteinerizadas porque así lo impone la tecnología de la mecanización en el transporte y el comercio, en vez de darle más importancia a los sistemas convencionales pretendiendo, ni siquiera a mantener la capacidad laboral ociosa, y muchas veces a pesar de eso, pagada, sino, por el contrario

incrementándola.

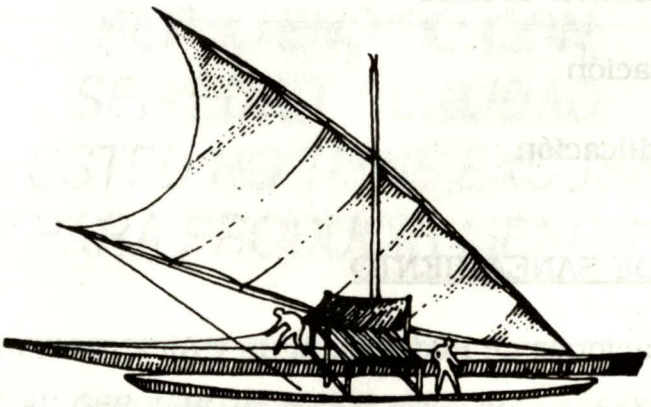
4.2.7. Que los gobiernos legislen sobre la permanente coordinación que debe existir entre la Dirección General de Transporte Acuático, Instituto de Comercio Exterior, Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, Empresa Nacional de Puertos S.A., Dirección General de Intereses Marítimos, etc. con los usuarios y que estas concluyan en compromisos entre ambas partes.

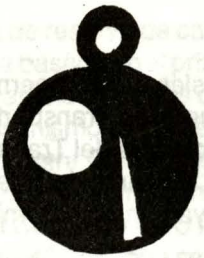
4.2.8. Que se otorgue la máxima consideración al estudio y aplicación de:

4.2.8.1. Las conclusiones y recomendaciones de la reunión del grupo especial de expertos sobre la industria del transporte regular internacional y la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe (18 al 21 de abril de 1989, CEPAL).

4.2.8.2. El anteproyecto de acuerdo sobre el transporte por agua entre los países de ALADI (3 de agosto 1989).

4.2.8.3 Que los gobiernos y las empresas se afilien a las organizaciones intergubernamentales y privadas que existen operando en la Cuenca del Pacífico a fin de que nuestra nación conozca con amplitud las oportunidades de intercambio comercial en esa gran área marítima del orbe en la que el Perú permanece prácticamente ausente a la vez que continúa dependiendo demasiado del Canal de Panamá.





INMOBILIARIA POPULAR S.R.L.

Av. Nicolás de Piérola 530 – Of. 602 Lima–Perú
Teléfono: 313917

EJECUTORES DE 152 VIVIENDAS PARA LOS ESTIBADORES MARITIMOS DEL CALLAO

Auspiciado por la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo

DESARROLLO Y EJECUCION DE OBRAS CIVILES

* Habilitación Urbana
* Edificación
* Electrificación

OBRAS DE SANEAMIENTO

* Instalaciones de Redes de Agua y Alcantarillado

ASESORIA TECNICA–LEGAL

SENSA

SERVICIOS ELECTRONICOS NAVIEROS S.A.

REPARACIONES ESPECIALIZADAS – PLANES DE MANTENIMIENTO
ASESORAMIENTO TECNICO – PROGRAMAS DE CAPACITACION

RADARES, RADIOS, ANTENAS, NAVEGADORES SATELITES, CORREDERAS, GIROS, TABLEROS DE CONTROL Y DE DISTRIBUCION, ECOSONDAS, INTERCOMUNICADORES, SONARES, ALARMAS, MOTORES, CALDERAS, CONVERTIDORES Y MUCHO MAS

"CUANDO SU EQUIPAMIENTO PUEDE SER ATENDIDO CON SERIEDAD Y CALIDAD, USTED NO TIENE EXCUSA PARA PRODUCIR MENOS"

POST: AV. GERONIMO DE ALIAGA 213 – LIMA – 33 FAX: 444064
TELEFONOS: 65 96 20 – 292153 – 352928



Compañia de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

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

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

Diseño de cascos resistentes de submarinos

Tte. 1º Aldo Olcese Rodríguez

Introducción

La estructura de un Submarino posee características propias, que la distinguen, de una forma muy particular, tanto de la estructura típicamente naval, como los vasos de presión (tanques) convencionales. Son vehículos que deben trabajar a grandes profundidades, sometidos a grandes presiones externas, teniendo la necesidad de presentar un peso relativamente bajo. De este modo, su estructura es constituída por una "casca fina", y por consiguiente, fenómenos como el pandeo elástico o plástico y las imperfecciones geométricas en su forma estructural pasan a tener gran significado.

Históricamente, como la mayoría de los submarinos son de utilización militar, el conocimiento de los criterios del diseño y análisis estructural han permanecido restrictas a las Marinas de Guerra y sus respectivos Centros de Investigación, en los países tecnológicamente más adelantados. La mayoría de informaciones en este campo son confidenciales. Cuando son liberadas, esto es hecho, o porque nuevos avances fueron conseguidos, tornándose esas informaciones desactualizadas, o de forma insuficiente para que, usadas por otras Instituciones, estas puedan desarrollar sus propios diseños y análisis.

Los Submarinos que operan en nuestro país son de diseño y fabricación extranjera, algunos fueron adquiridos inmediatamente después de su fabrica-

ción, otros ya con algunos años de uso en otras Marinas. De cualquier forma no hubo en esas adquisiciones, transferencia de conocimiento o informaciones, y no fueron dadas las condiciones que permitiera avanzar en esta del conocimiento.

Consciente de la problemática arriba indicada, durante los años de 1986 y 1989, el suscrito participó en diversos cursos de estructuras de Submarinos y tecnología de fabricación de estos vehículos en la Universidad de Sao Paulo-Brasil, direccionando estos estudios a la adquisición de conocimientos y levantamiento de informaciones, al reparo de cascos resistentes de Submarinos fabricados con aceros de última generación. Asimismo, se tuvo la oportunidad de participar dentro de un programa de investigación, financiado por la Marina de Guerra Brasileña, que visaba un conocimiento integral sobre la Especificación, Reparación e Instrumentación de Estructuras Submarinas.

La principal finalidad de este programa era la de contribuir para que la "transferencia de tecnología", en la ciencia de submarinos, pudiese ocurrir de una forma activa no limitándose a una simple compilación de informaciones.

Este trabajo tiene como objetivo principal presentar algunas consideraciones sobre lo que significan las fallas estructurales del casco resistente de submarinos, así como presentar los criterios de diseño de casco resistente de submarinos que pueden ser destacados, a saber:

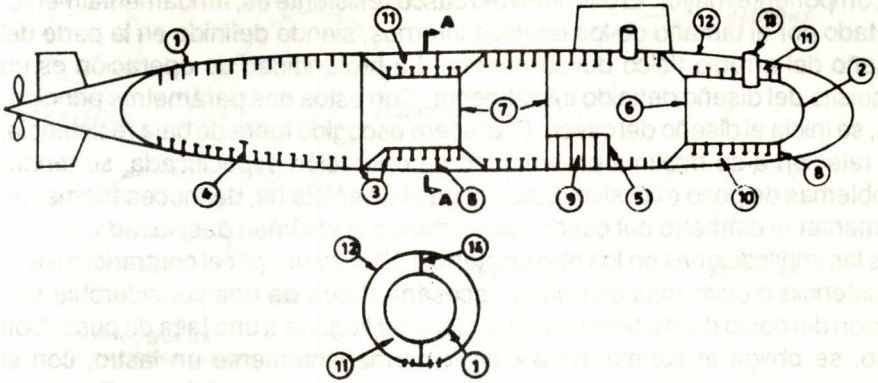
a) Criterio americano
b) Criterio alemán
c) Criterio inglés

Como es sabido, la Marina de Guerra del Perú, posee Submarinos que han sido diseñados según los 2 primeros criterios arriba mencionados.

Consideraciones estructurales del casco resistente de Submarinos

La estructura típica de un submarino es constituída de un casco resistente, cilíndrico, reforzado interna o externamente por cuadernas circulares, y completamente a través de mamparos, cuadernas gigantes (o maestras), troncos cónicos y tapas semiesféricas en la proa y popa, conforme se muestra en la *Figura Nº 1.* El casco resistente debe, fundamentalmente resistir la presión hidrostática a la cual estará sometida durante su operación en inmersión.

La distancia entre los mamparos o cuadernas gigantes es un factor fundamental en la determinación de la máxima presión de operación del submarino, pues de esta resulta la extensión entre los apoyos transversales para el casco resistente.



CORTE A – A

1. Casco Resistente y Cuadernas
2. Calota de Proa
3. Intersección como cilindro
4. Maestra
5. Mamparo Estanco
6. Mamparo de seguridad
7. Mamparo de Subdivisión
8. Varengas
9. Tanque de Lastre Interno
10. Tanque de Lastre Externo
11. Tanque de Lastre Principal
12. Casco no Resistente
13. Escotilla
14. División de tanque

Figura Nº 1 – Estructura Típica de un submarino

En el caso de la necesidad de variación del diámetro a lo largo de la eslora del casco resistente, se recurre al uso de regiones de transmisión del tipo tronco con forma de cono, reforzados por cuadernas.

En el diseño estructural, el caso externo es, largamente, el quien posee la mayor importancia, por el rol que desempeña de tres parámetros principales: **su diámetro, resistencia del acero a ser empleado, principalmente por su tensión de fluencia, y la máxima profundidad de operación del submarino.**

Aisladamente, el casco resitente es, en relación al peso total del submarino, el componente mayor. El diámetro del casco resistente es, fundamentalmente, dictado por el tamaño de los equipos internos, siendo definido en la parte del diseño del arreglo físico del submarino. La profundidad de operación es un requisito del diseño definido inicialmente. Con estos dos parámetros principales, se inicia el diseño del casco. Si el acero escogido fuera de baja resistencia, en relación a su máxima profundidad de operación especificada, se tendrá problemas de peso excesivo. Esto obliga al diseñista ha, desnecesariamente, aumentar el diámetro del casco, aumentando el volúmen desplazado, con todas las implicaciones en los otros sistemas. Si el acero, por el contrario, tuviera resistencia mucho más alta de la necesaria (fuera de una considerable elevación del costo del material y fabricación), se llegaría a una falta de peso. Con esto, se obliga al submarino a cargar permanentemente un lastro, con el agravante que, en este caso, se pasa a usar un casco muy delgado. Esto hace con que el pandeo elástico comande los mecanismos de falla estructural, no utilizándose toda la capacidad de resitencia del material. El inicio de la fluencia no es alcanzado y la estrutura del submarino ya está en proceso de falla. Puede percibirse entonces que debe existir, en cada caso, un grado de resistencia del acero, que más se adapte.

Determinar ese acero es una de las principales interrogantes a ser solucionadas en el diseño.

Fallas estructurales del casco resistente

Los principales tipos de fallas del casco resistente, con mayor o menor comprometimiento estructural, que deben ser centro de atención por parte del ingeniero, son descritos a seguir. El cálculo de las profundidades del submarino en que esas fallas van a ocurrir, depende de cada criterio de diseño. La denominación, no ortodoxa, aquí empleada, para cada tipo de falla, es aquella que tradicionalmente es usada en la literatura sobre el asunto. Ellas son clasificadas en función de la extensión que afectan a la estrutura del submarino.

- **Colapso del casco entre cuadernas:** Esta falla puede ocurrir por pandeo elástico, pandeo inelástico o fluencia, depende de la espaciosidad entre cuadernas, diámetro del cilindro, espesor del casco, módulo de elasticidad y tensión de fluencia del acero. La secuencia en la que ocurren estas fallas va a depender de las relaciones de ciertos parámetros, pudiendo suceder con o sin la formación de lóbulos a lo largo de las circunferencia, tal como se ilustra en la *Figura Nº 2.*

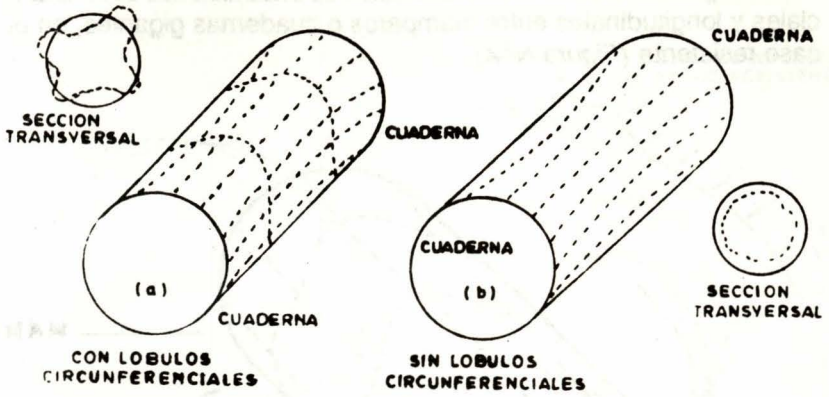


Figura Nº 2 – Colapso del Casco entre Cuadernas

– **Pandeo de las cuadernas normales y cuadernas gigantes:** esta falla puede ocurrir de forma elástica o inelástica en el propio plano de la cuaderna *(Figura Nº 3a.)* o fuera de él (pandeo lateral) *Figura Nº 3b).* En ambos casos, ocurre con la formación de lóbulos laterales.

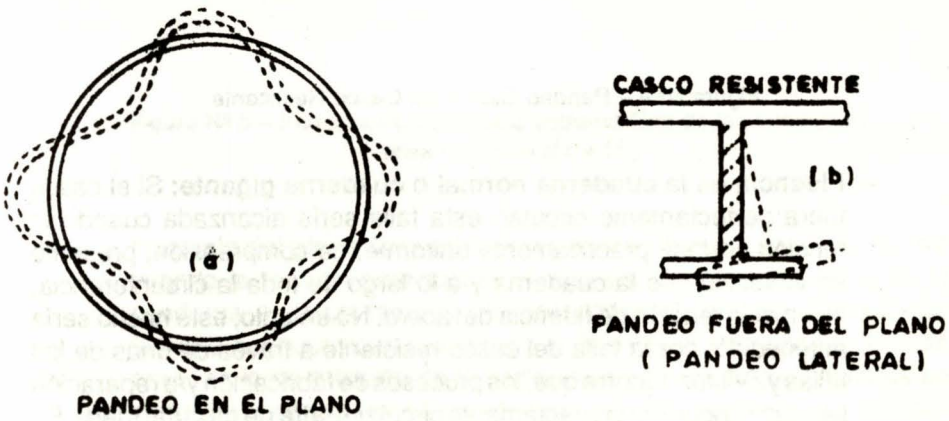


Figura Nº 3 –Pandeo de las Cuadernas

– **Pandeo global:** Ocurre con la formación de ondulaciones circunstanciales y longitudinales entre mamparos o cuadernas gigantes, en el caso resistente *(Figura Nº 4).*

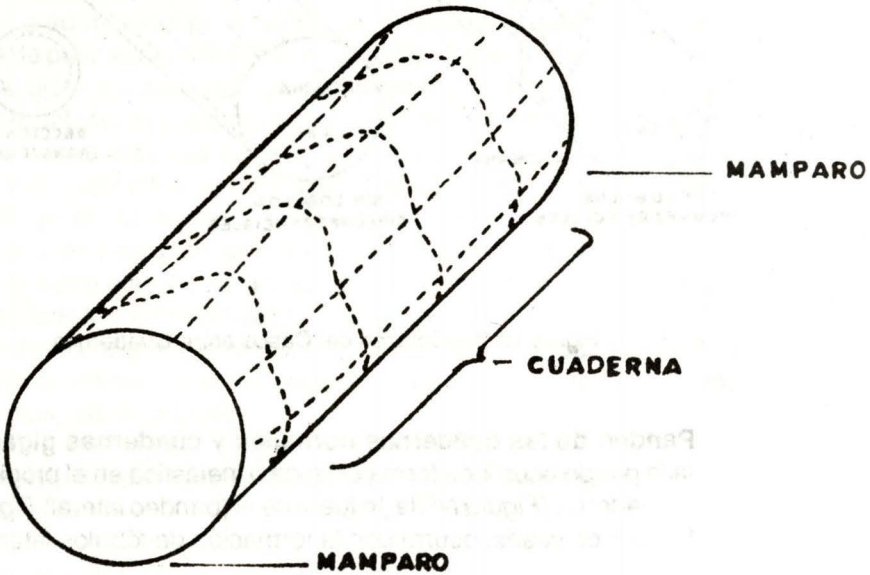


Figura Nº 4 – Pandeo Global del Casco Resistente

– **Fluencia en la cuaderna normal o cuaderna gigante:** Si el casco fuera perfectamente circular, esta falla sería alcanzada cuando la tensión normal, prácticamente uniforme, de comprensión, presente en la sección de la cuaderna y a lo largo de toda la circunferencia, alcanza la tensión de fluencia del acero. No entanto, este hecho sería antecedido, por la falla del casco resistente a través de unas de las fallas ya vistas. Ocurre que, los procesos de fabricación y/o reparación tienden a inducir imperfectamente circular (**Falta de circularidad).** En estas condiciones, a la tensión normal de comprensión constante se le adiciona la tensión normal de flexión local, haciendo que se alcance la fluencia en puntos aislados en el extremo libre de la cuaderna. *(figura Nº 5).*

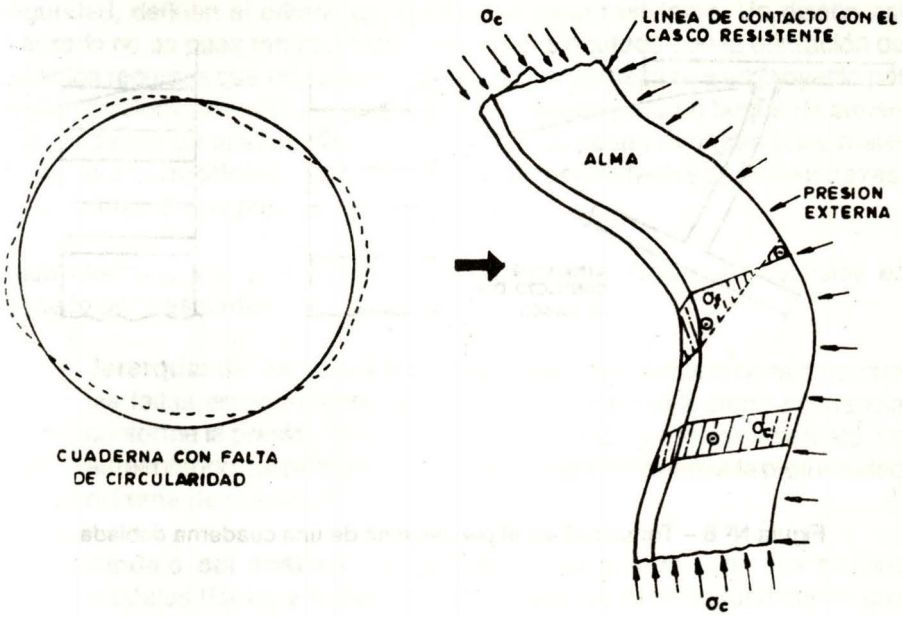


Figura Nº 5 – Fluencia de puntos del extremo libre de las cuadernas
(Tensión Total = $(\int c + \int f)$

– **Fluencia del pie de la cuaderna normal o gigante:** Esta falla ocurre cuando la tensión equivalente en una de las caras del alma de la cuaderna, en su contacto con el casco resistente alcanza la tensión de fluencia. La necesidad del cálculo de la tensión equivalente, en este caso, se logra a través de la composición de diversas tensiones en direcciones diferentes *(Figura Nº 6)*: tensiones radiales y circunferenciales presentes en el casco sin imperfección en su forma, tensión circunferencial debido a la falta de circularidad y tensiones radiales y circunferenciales debido a la conformación inicial de las cuadernas.

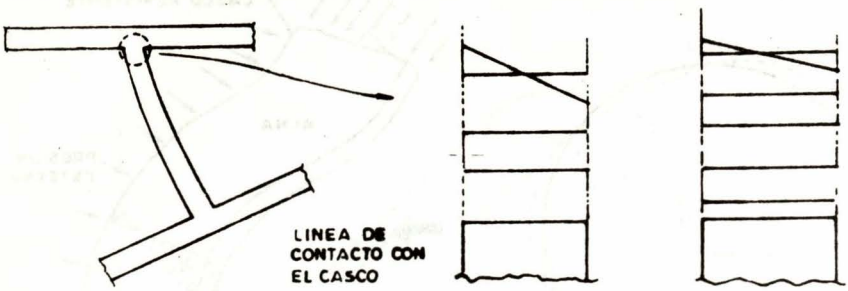


Figura Nº 6 – Tensiones en el pie del alma de una cuaderna doblada

El diseño por normas

Los recursos matemáticos y computacionales que hoy existen para el análisis estructural, dentro del régimen elástico o inelástico, posibilitarían que el diseño del casco resistente de un submarino fuese completamente realizado de manera racional, a pesar de la necesidad de modelos físicos extremadamente complejos. No en tanto, este enfoque no es utilizado, por dos razones principales:

- La determinación de las profundidades que causan las diferentes fallas estructurales anteriormente descritas, exigen que los modelos físicos sean muy grandes, implicando un alto costo computacional y mano de obra.
- Las incertezas provenientes de las imperfecciones, deformaciones, y tensiones residuales debido a los procesos de construcción son incompatibles con los costos de los modelos sofisticados que deberían ser utilizados en análisis por métodos numéricos en el computador.

Recursos numéricos más usados durante el diseño son las llamadas *"normas de diseño"*. Las formulaciones, reunidas en estas normas, son establecidas a partir de modelos matemáticos, comprobados a través de una serie de ensayos estructurales en modelos reducidos y en modelos de escala natural.

Como resultado de este trabajo, son establecidas fórmulas semi-empíricas, corregidas a través de curvas experimentales que, juntos con los factores de seguridad, definen el criterio del diseño del caso resistente. Un diseño así realizado no es pues tan racional como aquel ejecutado con la utilización de todos los recursos que hoy existen, ni llega a ser semejante a un proyecto por Reglas de Sociedades Clasificadoras, como ocurre para un buque de superficie. El diseño de la estructura de un submarino posee una gran base matemática, con correcciones que buscan contabilizar los efectos de las incertezas, provenientes de los procesos de fabricación.

Cada Marina utiliza un criterio de proyecto propio. Cada uno de estos es formado por tres partes:

- **Jerarquía de las Fallas estructurales:** Cada criterio considera que las fallas anteriormente descritas ocurren en una cierta secuencia conforme la presión hidrostática externa sobre el casco resistente, va aumentando. La primera de las fallas en ocurrir definirá la profundidad máxima de operación.

- **Modelo del análisis estructural:** Cada criterio tiene sus propios modelos físicos y matemáticos que definirán las profundidades que ocurrirán las fallas estructurales consideradas.

- **Factor de Seguridad:** La profundidad en que ocurre la primera falla estructural es convencionalmente llamada de profundidad de "colapso". La presión correspondiente es utilizada en el cálculo de resistencia estructural. De otro lado el submarino posee, como requisito del proyecto, una profundidad máxima de operación. Cada criterio define un factor de seguridad, el cual es dado por la relación entre estas dos profundidades.

  Algunas consideraciones adicionales sobre este factor, serán discutidas posteriormente.

Evidentemente, estas tres fases son inseparables. La jerarquía de fallas estructurales de un criterio no puede ser utilizada con el modelo de análisis estructural de otro criterio de diseño.

El casco resistente de un submarino, diseñado por un criterio, no es aprobado por otro criterio. Esto no significa que, un criterio sea mejor o peor que otro. Todos ellos están siendo utilizados por las respectivas Marinas. Significa apenas que el enfoque es diferente.

Tres criterios de diseño pueden ser destacados, los cuales son:

– *Criterio alemán*

Cuyo modelo de análisis estructural está explicado en la especificación americana DDS9110–8. Las fases referentes a las jerarquías de las fallas estructurales y factor de seguridad, fueron conseguidas a través del análisis de submarinos diseñados con este criterio.

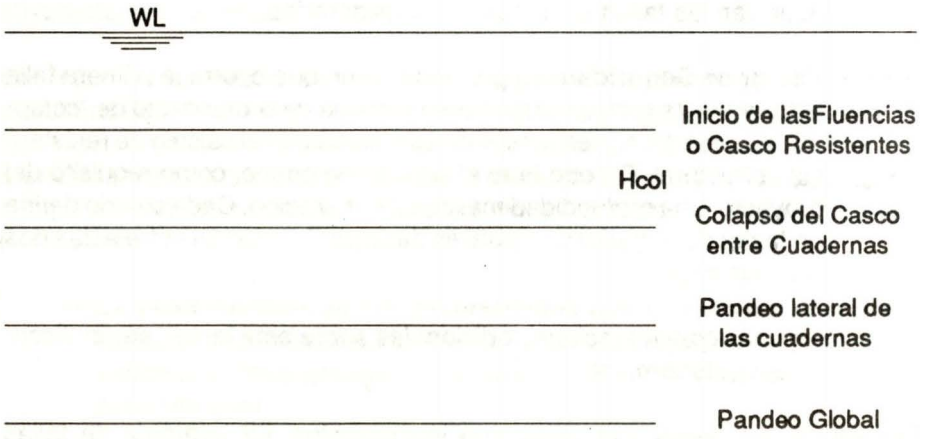
– *Criterio americano*

Las tres fases del criterio estructural explicadas en la especificación inglesa BS 5500.

– *Criterio inglés*

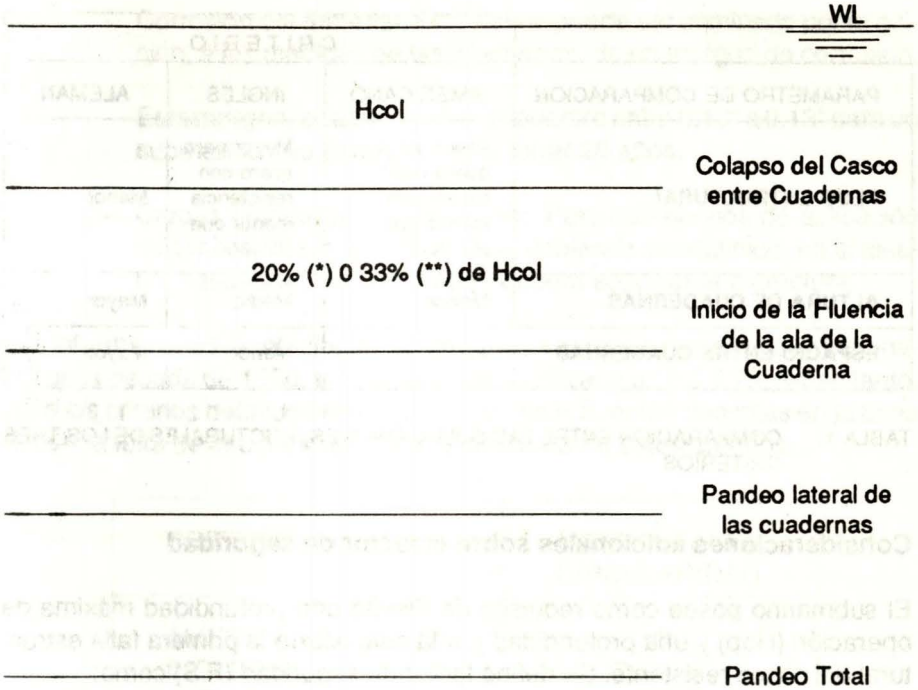
Este modelo de análisis estructural está explicado en la especificación alemana BV 1041–2. También aquí, las dos fases restantes fueron obtenidas del análisis de diseños anteriores, realizados con este criterio.

Las jerarquías de fallas estructurales del primer y segundo criterio son, esquemáticamente presentadas, en las Figuras 7 y 8 respectivamente.



$$FS = \frac{Hcol}{Hop} = 1.5$$

Figura Nº 7 – Jerarquización de las fallas estructurales según criterio americano



* Conformación al caliente de las Cuadernas
** Conformación al frío de las Cuadernas

$$FS = \frac{Hcol}{Hop} = 1.5$$

Figura Nº 8 – Jerarquía de las Fallas estructurales según criterio inglés

Finalmente es necesario indicar con los tres criterios de diseño que luego de un análisis comparativo efectuado, según estudio de la referencia (4) se puede observar un resúmen de dicha comparación en la tabla 1.

	CRITERIO		
PARAMETRO DE COMPARACION	AMERICANO	INGLES	ALEMAN
PESO ESTRUCTURAL	Mayor para acero con resistencia menor que HY–80	Mayor para acero con resistencia menor que HY–80	Menor
ALTURA DE CUADERNAS	Menor	Medio	Mayor
ESPACIO ENTRE CUADERNAS	Medio	Menor	Mayor

TABLA 1: COMPARACION ENTRE LAS SOLUCIONES ESTRUCTURALES DE LOS TRES CRITERIOS

Consideraciones adicionales sobre el factor de seguridad

El submarino posee como requisito de diseño una profundidad máxima de operación (Hop) y una profundidad por la cual ocurre la primera falla estructural del casco resistente. Se define factor de seguridad (F.S) como:

$$FS = \frac{Hool}{Hop}$$

Los principales aspectos a ser considerados en la determinación del F.S. a ser utilizado son:

- Precisión de los modelos físicos y matemáticos aplicados.
- Imperfecciones y tensiones residuales impuestas por los procesos de fabricación. Los principales procesos que generan tensiones residuales son la conformación y soldadura del acero.
- Fatiga del material. Principalmente la fatiga de bajo ciclo impide que el submarino pueda operar regularmente a tensiones próximas a la fluencia del material. La Marina estadounidense estipula una vida útil de 20 años para sus submarinos, siendo adoptados en este caso un número de inmersiones entre un mínimo de 10,000 y un máximo de 30,000. No entanto, para submarinos nucleares, donde el número de ciclos y la profundidad de operación son mayores y además se utilizan aceros de alta resistencia, con menos ductibilidad, el problema de fatiga se torna importante.

- Corrosión del material. Este hecho puede ser eliminado por la adición, a las medidas de las cuadernas, de un margen de corrosión.

  Este margen, es usual que se encuentre entre 0.10" a 0.13" para un submarino que tiene previsto operar 20 años.

- Cargas dinámicas y explosiones. Para submarinos de aplicación militar este factor es importante, debiendo ser definido, en el diseño, hasta que nivel de ataque deberá soportar la estructura.

Las informaciones recolectadas describen que para submarinos convencionales de la década de 1950, la Marina inglesa utilizaba un FS 1.75. No en tanto, para los criterios definidos en este trabajo, los F.S. están descritas en la tabla 2, con la falta de circularidad máxima permitida en estos criterios.

CRITERIO	FS	MAXIMA FALTA CIRCULARIDAD
AMERICANO	1.5	t/2
INGLES	1.5	O.5% R
ALEMAN	2.0	0.3% R

t = Espesor del casco
R = Radio Interno del Casco

TABLA 2: Factor de seguridad y máxima falta de circularidad permitida, según criterio de diseño.

Conclusiones

1. Se cree de importancia promover el estudio y recopilación de informaciones referentes a estructuras de submarino teniendo en consideración la cantidad de estos vehículos con que cuenta la Marina de Guerra del Perú y que estos conocimientos están estrechamente relacionados al reparo de dichas estructuras marinas.

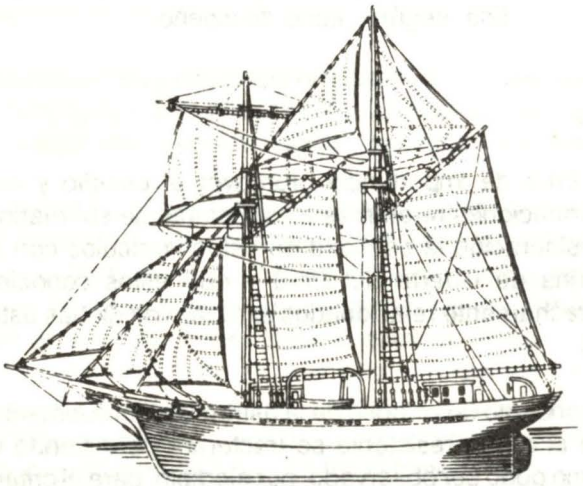
2. El concepto de colapso de la estructura del submarino, no significa que el casco resistente se fracturará permitiendo vías de agua. Como pudo ser observado, por ejemplo, para el criterio americano, esta profundidad, al ser alcanzada, se dará inicio a la fluencia pun-

tual de las cuadernas o casco entre cuadernas, siendo esta falla, en su inicio, de poca importancia.

3. Entre los criterios estudiados, el alemán genera estructuras de menor peso, mayor espacio entre cuadernas y menor altura de maestra.

Referencias Bibliográficas

1. DDS–9110–8 Submarine Structural Design. Department of the Navy, Bureau, Was DC., March, 1965.
2. Specification for Unfired Fusion Welded Pressure Vessels, BS5500, Capítulo 3.b., London , 1982.
3. BV–1041–Part. 2–Submarine Construction Regulation for Ships of the German Navy – 1975.
4. Projeto, Analise, e Ensaios de Estructuras Sumersivels, Prof. Miguel Angel Buelta Martínez, Dr. Eng. Naval. Escuela Politécnica Universidad de Sao Paulo, 1984.



"La Influencia de las Ideas del almirante Mahan en la evolución de la Armada Peruana"

Por el C. de F. Felipe ROJAS Quirós

Marco teórico

Alfred Thayer Mahan

Considerado entre analistas e historiadores como el más grande exponente de la doctrina marítima y su más acérrimo defensor, en contraposición con aquéllos teóricos militares de la teoría continentalista. Tuvo siempre en su mente los resultados de una oposición de voluntades entre una potencia fuerte en el mar y una potencia fuerte en tierra, quedando convencido que el ejército más poderoso se encontraría indefenso e inactivo ante la eficacia de un bloqueo naval.

Mahan nació en el año 1840 y murió en 1914, ingresando a la armada norteamericana como guardiamarina en 1854, siguiendo una carrera naval que podría calificarse como normal ó rutinaria, sin destacar en forma conspicua. Desde muchacho se interesó por la historia, y sus conocimientos fueron producto de una instrucción autodidacta, la misma que aprovechó de reforzar durante sus viajes por el viejo mundo.

Estudió detenidamente la historia de Inglaterra, nación que tomó como modelo para explicar cómo sus principios "navalistas" podían demostrarse aplicados en la evolución de un gran imperio, como era el inglés entre 1660 y 1703. A pesar de que sólo se concentró en una porción bastante limitada de la historia, Mahan confió y alentó a seguidores y lectores, a que utilizaran su capacidad de discernimiento para lograr una visión panorámica.

Su obra culminante fue publicada en 1893, y puede decirse de la misma, sin

mucho esfuerzo de reflexión por lo obvio de las razones, que influyó directamente para que grandes naciones orienten su visión hacia los beneficios del mar. Esta obra la denominó: **"La influencia del poder naval a través de la historia – 1760–1783".**

Mahan escribió:

"La profunda influencia determinante del poderío marítimo sobre los grandes temas, había sido subestimada, porque los historiadores no estaban influenciados con las condiciones del mar".

Otra frase ajena puede resumir el gran impacto de la obra de Mahan en el mundo, sin tener en cuenta la influencia directa que tuvo en los EE.UU.

En 1894 el Kaiser alemán dijo:

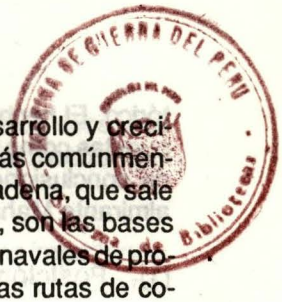
"Estoy ahora, no leyendo, sino devorando el libro del Capitán Mahan, y me lo voy aprender de memoria. Es una obra de primera, clásica en todos sus aspectos. Se encuentra a bordo de todos mis buques, y es constantemente citada por mis comandantes y oficiales."

Mahan se desempeñó como catedrático en los cursos de Táctica e Historia Naval en la Academia de Guerra de Newport, que actualmente ostenta su nombre en recuerdo a tan connotado personaje de la historia naval norteamericana.

Pero, ¿cuál es la medida del pensamiento de Mahan, su concepción filosófica del poder naval, de la cual se deduce su aporte a la humanidad?

La tesis que contiene la médula o columna vertebral de su pensamiento puede sintetizarse en la afirmación que: **es la supremacía del poder naval sobre el poder terrestre. Con mayor precisión, la tesis de la supremacía marítima.**

Mahan conceptúo una cadena imaginaria, de cuya fabricación y ensamblaje eslabón por eslabón, surgiría la posiblidad de un Estado en poseer un gran poder naval. Con la metáfora de la cadena, se entiende que esta no cumplirá con su razón de ser, si falta uno de los eslabones amarrado con el otro. La cadena a que alude Mahan se inicia a partir del punto de vista del desarrollo económico, teniendo como medio el mar, es decir, el mar es el nexo del intercambio comercial entre los diferentes pueblos del mundo. La necesidad de conseguir la materia prima en territorios lejanos para someterla a un proceso de industrialización y luego, exportarla como producto terminado, implica asegurar largas líneas de comunicaciones marítimas. El hecho de brindar protección a los navíos que cubren las líneas marítimas portando el comercio, con



todo lo que ello involucra como concepto, trae consigo un desarrollo y crecimiento inherente de los llamados instrumentos de combate, más comúnmente conocidos y reunidos en una Fuerza Naval. Otra parte de la cadena, que sale a flote sin esfuerzo, como efecto del diseño de la fuerza naval, son las bases de ultramar que ofrecen el sustento logístico a los instrumentos navales de protección, en puntos estratégicamente ubicados a lo largo de las rutas de comunicaciones marítimas. En resumen, el primer eslabón de la cadena lo compone el dinamismo económico, que genera al segundo, la industrialización del país; el tercer eslabón es la expansión económica mediante el desarrollo de la marina mercante, quedando bajo la protección del cuarto eslabón formado por los buques de guerra y el de los hombres que los tripulan, así como el apoyo logístico del último eslabón de la cadena, a través de las bases de ultramar.

Para concluir con esta parte del trabajo, con la que se ha intentado esquematizar la concepción de Mahan sobre el rol del poder naval en la evolución del mundo, la siguiente sentencia del autor de tal tesis, encierra verdaderamente la síntesis de su pensamiento:

"Quien controla los mares, domina al mundo".

Fuentes del poder naval

Como marco teórico final en cuanto al enunciado de las ideas de Mahan, es indispensable repasar lo cimientos teóricos sobre los cuales se apoya la teoría navalista. Hasta el momento se ha explicado cómo es que se van armando las piezas componentes del poder naval, pero no se ha hecho referencia a los requisitos con los cuales se genera el poder naval y que en ausencia de ellos, no es posible su consolidación. Dicho en forma simple, sin la presencia de las fuentes generatrices, en materia de poder palpable o de potencial latente, el anhelo de que un Estado se fortalezca o se constituya en base a un gran poder marítimo, será infructuoso.

Mahan conceptuaba seis fuentes o elementos interdependientes como requisitos para la formación de un Poder Naval; a saber:

(1) Posición geográfica
(2) Configuración física
(3) Extensión del territorio
(4) Cantidad de habitantes
(5) Características de la población, y
(6) Características del Gobierno.

Un breve análisis del significado de cada una de ellas, servirá de ayuda y base de contrastación con la realidad del poder naval nacional en su recorrer his-

tórico. El hecho de encontrar afinidad o por el contrario, situaciones contrapuestas como producto de la comparación, dará como resultado la obtención de conclusiones sobre la magnitud o grado de influencia de las ideas del almirante Mahan en la proyección del poder naval en el Perú.

(1) **Posición geográfica**

Diferentes apreciaciones se ciñen sobre el significado de la posición geográfica de un país, en cuanto a ventajas y desventajas para proyectarse hacia el mar. Por ejemplo, el hecho de ser una isla como el caso de Inglaterra, imperativamente lo obliga a orientar su centro de gravedad de poder o a reunir su masa crítica, hacia el poder marítimo, en vista que no posee fronteras continentales que defender. Por otra parte una isla de por si, conforma una defensa implícita y natural contra una invasión, en otros casos, el hecho de contar con dos costas, representa un factor de debilidad, al tener que polarizar sus fuerzas navales en dos puntos, con el fin de efectuar la defensa del comercio marítimo que a su vez se abre al mundo en dos flancos oceánicos. Desde el punto de vista económico, este caso es una ventaja, pero se requiere de una abrumadora superioridad naval para ser independiente y seguro en dos puntos.

Para el caso de los países que colindan con el mar, es indudablemente prioritario obtener una salida en busca de los beneficios que el mar otorga.

Otro aspecto importante y vital en cuanto a la posición geográfica de un Estado, es la cercanía o lejanía de los puntos estratégicos o llaves que hacen posible la conexión entre los océanos o mares interiores, justamente, desde estos puntos se controlan los mares, lo que a su vez se traduce en la posibilidad de proteger el tráfico marítimo propio y al mismo tiempo en destruir o bloquear el del enemigo. Existe en los libros un dicho muy cierto: **"La geografía ayuda a conformar la estrategia marítima, tanto en la concepción como en la ejecución".**

Como se aprecia esta fuente de poder naval es más una suerte de la naturaleza, por lo tanto, representa un potencial que debe ser aprovechado y vislumbrado por los hombres que habitan su territorio. Por ello, existen casos también, de países que teniendo una posición geográfica beneficiosa, han vivido de espaldas al mar.

(2) **Configuración física**

Este factor mezcla el fenómeno natural de la configuración del territorio, con la inclinación de sus pobladores hacia el mar. Dicho de otra manera,

la configuración del contorno del litoral, las vías naturales de acceso al mar y los recursos, influyen en el poblador para orientar su "modus operandi" hacia las costas.

La configuración física de las costas de sus países tuvo una importancia decisiva para el desarrollo de las grandes potencias; buenos puertos naturales, profundos y abrigados, facilitaron las operaciones del comercio por mar. La proximidad de las grandes concentraciones urbanas a estos puertos o la facilidad de comunicación con ellos, representada por una geografía benigna, contribuyó a crear conciencia marítima a los pobladores del interior. Los grandes ríos sirvieron de vías de penetración marítima hasta los más apartados rincones del país, y pusieron en contacto el mar con los montes y llanos. En cambio, un país con una costa difícil y con un interior o "hinterland" fértil y fácilmente accesible, alejará al pueblo del mar.

Existe un punto muy importante por resaltar: no solamente es la costa o una gran orilla lo que posibilita el desarrollo de un Poder Marítimo; sino, la vinculación total del territorio con el mar, con el propósito de permitir la llegada a los grandes puertos de los productos manufacturados en el interior, que se encuentran listos para salir y generar los ingresos por exportaciones que requiere el país.

Mahan menciona como parte del factor de la configuración física, a los recursos naturales y el acceso a ellos, que en caso contrario, se convierte en un factor de debilidad.

Hoy en día, la validez total de esta fuente del poder marítimo, puede verse disminuida, como producto del desarrollo tecnológico, con el cual se puede adaptar y/o mejorar las formas del terreno en pos de un mejor aprovechamiento de los recursos propios.

(3) **Extensión territorial:**

Mahan se refiere a este factor enfocando la extensión territorial hacia las costas del país analizado, aclarando asimismo que puede ser un aspecto que refleje fuerza, o todo lo contrario, debilidad. Lo relaciona directamente con la proporcionalidad que ha de existir en razón al número de habitantes, y al espíritu marítimo de los mismos. De nada sirve una extensa línea de costa, con puertos naturales que causan admiración y envidia de Estados vecinos, cuando no existe la cantidad suficiente de habitantes con la iniciativa, inteligencia y deseo de buscar su aprovechamiento. Por otro lado, como se ha dicho anteriormente, todas las fuentes del poder naval que se están describiendo, son componentes dinámicos que

interactúan recíprocamente; por lo tanto, de nada serviría contar con la proporción ideal de extensión versus población, cuando el espíritu de los hombres que cubren el litoral no ofrece una tradición marinera de prestigio. Como en todo orden de cosas, al final es el hombre y su conciencia, el "leit motiv" del entorno material que lo rodea.

(4) **Cantidad de habitantes**

Esta fuente de poder es la que lógicamente sigue, en cuanto al orden de enunciación, a la proporcionalidad de la cantidad de habitantes con la extensión territorial que se ha explicado anteriormente. Pero debe quedar en claro, y nuevamente se pone énfasis en ella, la necesaria suposición de que la cantidad va ligada al concepto cualitativo. Es la calidad de esos habitantes lo que verdaderamente interesa hoy en día y no los hombres rudos y casi analfabetos del período de la vela. La China es el ejemplo más claro de tal afirmación. Un país con una población de mil millones de habitantes y extensísimas costas, es un Estado que se encuentra muy lejos de ser siquiera en Asia, un pueblo con vocación marítima que ostente un gran poder marítimo.

Hoy en día la vocación marinera debe ir o estar acompañada con ciertas cualidades, como por ejemplo la inclinación a la técnica. Hay pueblos que cuentan con facilidad que otros para el desarrollo y aplicación de la tecnología; y dadas las especificaciones cada día más sofisticada de los buques y de todo el ámbito industrial, la tecnología se hace indispensable.

Por último, se repite el concepto que el número tiene poca importancia, la calidad es determinante y esta, aunque inmersa en el carácter de la población, depende aún del gobierno y de su política marítima.

(5) **Características de la población**

Factor denominado también carácter nacional, sobre el que Mahan insiste mucho en el "instinto comercial" y en el "espíritu aventurero". No se refiere aquí a los factores que actúan en el desarrollo del carácter nacional, pues solamente interesa el hecho incontrovertible relacionado al concepto antropológico del patrón cultural, el cual implica las cualidades del carácter y el intelecto que se presenta más frecuentemente y en una nación que en otra. Estas cualidades colocan a una nación aparte de las otras, y son las que muestran un alto grado de elasticidad y flexibilidad para los cambios.

El instinto comercial aludido al inicio, inherente a los pueblos con un po-

der marítimo importante, se refiere a la habilidad para negociar el intercambio de productos en las condiciones más ventajosas. Así también, el espíritu aventurero, no tangible, es el que se encuentra tatuado en las tripulaciones de los buques de guerra, los que al final son llamados a imponer condiciones. Estos hombres son arrojados de una sociedad, para servir a su país en el mar, de tal manera que una armada refleja las fortalezas y debilidades de la sociedad que le dio vida.

Resumiendo, para que una nación pueda ser considerada como promotora y de vanguardia del poder marítimo, no sólo debe contar con una costa y una población, sino que una apreciable proporción de sus habitantes deben estar dedicados a las actividades que se relacionen directamente con el mar.

(6) **Características del gobierno**

Mahan escribió:

"Ciertas formas de gobierno y sus instituciones derivadas, así como el carácter de las autoridades en una u otra época, han ejercido una influencia muy marcada sobre el desarrollo del poder naval".

Este factor componente de la proyección del poder marítimo es quizás el más importante y variable, con riesgo de afectar la continuidad del mismo, sobre todo en los Estados con gobiernos democráticos, ya que el mando político fluctúa y cambia de manos e ideologías cada cierto número de años. Este hecho gravita más en las democracias incipientes, donde los conceptos de pluralismo, libertades de diferentes índole y igualdad, se encuentran confusos y muchas veces trastrocados o influenciados por ideologías colectivistas, en decadencia hoy en día, pero causantes de grandes períodos de crisis económica, política y social.

Ante la inestabilidad y desborde en todos los campos, sobreviene como lógica consecuencia el hecho incontrovertible que no se vislumbran claramente los Intereses Nacionales como luz y guía permanente para la promoción del esfuerzo nacional hacia su consecución. El mar, para los países que geográficamente y por vocación se encuentran cerca, debe ser un Interés Nacional en ámbito marítimo, pues es fuente de riqueza y progreso. Pero cuando un gobierno le da la espalda, no hay forma de explotarlo para el provecho nacional y al no existir los Intereses Marítimos, entendidos al nivel de "Nacionales", el poder naval va perdiendo identificación, prestancia y utilidad, es decir, la cadena de Mahan del Poder Marítimo, tantas veces aludida, se desarma siguiendo el camino inverso. La problemática se agudiza aún más, cuando el estilo de go-

bierno ha perdido legitimidad y la economía nacional se desvanece. Sin recursos económicos, por una razón directamente proporcional, en desarrollo y defensa, el poder naval tiende a desaparecer.

Existe un concepto muy reciente que da a entender la interdependencia de los ámbitos político, económico, terrestre, marítimo, etc., como una sola realidad o problemática. Las ideas anteriores descritas, podrían resumirse como la desestabilización del **"complejo ecológico nacional"**.

En adición, de la comprensión de los gobiernos por los asuntos marítimos, dependerá, el mayor o menor énfasis en la dirección que se quiera al país hacia el mar. El interés por obtener y mantener una supremacía marítima, se traduce en la adopción de las medidas necesarias para estimular las actividades marítimas y las acciones destinadas a mantener un Poder Naval adecuado, balanceado acorde con la identificación de los Intereses marítimos a proteger.

"El mar es una frontera viva y el poder de una nación estará en gran medida determinado por su ensanchamiento, siempre y cuando posea los medios para defenderla".

Aspectos Geográficos del Perú y su Problemática Marítima

Este punto tratará conjuntamente tres de las fuentes del Poder Naval que alude Mahan: *la situación geográfica, la posición y la extensión territorial relacionadas al Perú.*

La geografía del Perú, aunque compuesta de regiones naturales perfectamente identificables y separables en términos académicos, podría afirmarse sin temor al yerro conceptual, que es una de las más hermosas del mundo. Definitivamente el adjetivo de "hermosa" no tiene significado para los fines que persigue el presente trabajo, pero afortunadamente la geografía peruana no es solamente merecedora de tal halago. El Perú, reconociendo las dificultades que ofrece la configuración, naturaleza y clima de su territorio y reconociendo también que la geografía de un país es modificable o adaptable acorde a la tecnología, como en algún momento se ha expresado, posee una envidiable abundancia de recursos, bajo el significado de todo aquello que implica su obtención en un tiempo o plazo determinado.

Es famoso un dicho que se comenta incluso en la esfera internacional: "El Perú es un mendigo sentado en un banco de oro". (Antonio Raimondi)

No podría ser más cierta la metáfora anterior, pues el Perú cuenta con un extenso mar plegado de especies marítimas, es dueño de sus fondos marinos

en la misma magnitud de área donde existen los hoy tan investigados nódulos polimetálicos; posee minerales abundantes en cantidad y variedad, grandes regiones de terrenos cultivables para el desarrollo de la agricultura y de sus áreas rurales; la región selvática puede proveer numerosa variedad en frutas y madera. Por último, y seguramente habiendo omitido otros detalles, en el Perú se pueden crear grandes centros energéticos para la implantación de industrias, debido a la acumulación natural de energía hidráulica en sus alturas, en proyección a los grandes espacios llanos en la ceja de selva.

Por la configuración de sus vías de comunicación naturales, el desarrollo del Perú debe seguir una dirección transversal y no longitudinal, orientando sus esfuerzos en el lado Oeste, al mar, como espacio inmenso y nexo con la comunidad internacional. Hacia el este con el gigante vecino Brasil, desarrollando la posibilidad inminente de la "Vía Transcontinental peruana", que confirmaría la bioceanidad del Perú.

El Perú entonces, aglutina todos los elementos necesarios para ser un país grande y moderno, y para diseñar la cadena del Poder Marítimo de Mahan, desde su riquísimo "hinterland" hacia el extenso litoral de más de 2,000 kilómetros de longitud. Será más voluminoso aún el trabajo, si se insiste en continuar enumerando aspectos sobre la tremenda capacidad de intercambio de variables territoriales y recursos disponibles. Lo descrito hasta el momento, brinda una visión lo suficientemente clara como para situarse en el entorno geográfico peruano.

Sin embargo, no resultaría serio dejar de poner en estas líneas unos comentarios generales sobre la Cuenca del Pacífico y la importancia de los puertos como bisagra e interfase entre el transporte terrestre y marítimo, dentro del contexto del comercio internacional, interés marítimo primario y eslabón vital de la cadena de progreso e influencia del almirante Mahan.

Nada nuevo se podría agregar a los innumerables escritos sobre la importancia de la Cuenca del Pacífico en el siglo XXI, pero sí es imperativo recalcar que el Perú se encuentra en ella y el Océano Pacífico baña su litoral. El gran espejo que aparece al frente es el medio marítimo vital para el comercio exterior, como una continuación del eje Este–Oeste interno, hacia la dimensión internacional. La labor de los puertos es clave para la competencia en el mercado, puesto que la eficiencia o deficiencia de sus servicios como punto de enlace tierra–mar, se reflejará en la productividad, y por ende, en los precios finales de la mercancía.

Por otra parte, las relaciones internacionales, por mucho tiempo olvidadas en la Cuenca del Pacífico, han ido cambiando acorde a la confluencia de intereses económicos y estratégicos entre los Estados Unidos y los países asiáticos

convertidos hoy en potencias económicas. La cada vez más insospechada situación política futura en Panamá repercutirá en cualquier forma sobre aquellos países dependientes del Canal de Panamá. Por ello, la necesidad de salir al Pacífico y por ello los países de la región están orientando sus tendencias a estrechar lazos políticos y reforzar sus vínculos diplomáticos a fin de conocerse mejor. Las posibilidades económicas que representan la gran cantidad de recursos básicos terrestres, marinos, vivos y no vivos, hacen que la región del Pacífico se agiganta cada vez más, como el futuro epicentro de la economía política mundial y océano del siglo XXI.

Recopilando los hechos descritos hasta el momento, el Perú posee todas las características necesarias para asemejar y estructurar su desarrollo en base a la cadena de progreso e influencia del almirante Mahan. Se han enumerado sus valiosísimos recursos naturales, vías de comunicación naturales, fuentes energéticas población con una conciencia marítima potencial, un litoral amplio y geográficamente favorable para construcción de grandes puertos y por último, sus costas miran al océano del futuro. En todos estos aspectos se encuentran los conceptos de las Fuentes Navales que se refieren a la situación, posición geográfica y extensión territorial del Perú.

Sin embargo, la realidad marítima peruana no se presenta tan tonificante como las letras lo han expresado con facilidad:

"El Perú a lo largo de su historia, particularmente en la etapa republicana, ha hecho uso del mar sin obtener de él los máximos beneficios que brinda. Muy por el contrario, muchas veces se han tomado acciones contradictorias y contraproducentes, motivando en algunos casos, el mal empleo y hasta la depredación de los recursos disponibles. De igual modo, actividades que obedecen a un fin común, se han llevado a cabo enervándolo en vez de fortalecerlo y, asimismo, multiplicidad de sectores, organismos, estamentos y legislaciones respectivas, han venido entrampándose en su accionar, sin haber logrado hasta el momento concordar y coordinar apropiadamente sus esfuerzos y obtener así un resultado global que sea lo más conveniente para el país". (1)

El Perú no ha ingresado abiertamente al mercado internacional no ha dejado de lado los conceptos primitivos y nacionalismos sesgados por ideologías que no nacieron aquí y no accede a la inversión extranjera de capitales y tecnología, sin analizar detenidamente los mejores términos económicos para el país, con transparencia absoluta. El Perú además no integra las organizaciones de tipo gubernamental y privadas de la Cuenca del Pacífico, por lo cual no cuenta con una tribuna desde donde argumentar sus planeamientos, ofreciendo en cambio, una imagen de desinterés.

(1) Conferencia Valm. (r) J. Carcelén B. en mesa redonda sobre Política Marítima Nacional. Instituto Histórico Marítimos – Marzo 1990.

Los puertos del Perú, las puertas de la nación son los más caros y no brindan los servicios más adecuados. Su infraestructura se mantiene casí igual desde que se crearon, rodeados de una organización burocrática ineficientes, sindicalizada y politizada, que influye seriamente en una elevada relación de costo–beneficio, en detrimento de la productividad.

Otro aspecto importantísimo, son los medios de transporte, componente inseparable del comercio exterior: La Marina Mercante. En el caso del Perú, la situación de la empresa pública que la administra, es caótica, pues sus unidades se encuentran inoperativas y levantar su estado resulta demasiado oneroso para la capacidad de la empresa, imposibilitada de responder a los costos, pasando además por problemas laborales de super población sin utilidad, que no permiten su despegue.

En conclusión, mientras no se dicte una adecuada ley de comercio exterior, una acertada política arancelaria, el Perú no se inserte en las entidades financieras internacionales, no se aperture a la inversión extranjera, no cuente con políticas laborales portuarias acorde al avance tecnológico vis a vis con el impacto social, y por último, mientras el comercio exterior en el Perú siga dependiendo en su mayoría de las Empresas del Estado, casi todas deficitarias, entonces:

El Perú continuará siendo la potencia muerta, que únicamente lo rodea una riqueza latente y una pobreza real; seguirá siendo objeto de ojos lejanos de envidia que no pueden entender su estado de letargo.

Algunos y quizás no pocos dirán, que es la raza peruana al final, la que no reúne las capacidades ni cultura de un anglosajón, escandinavo u oriental. O también, que es la calidad de las élites gobernantes la que no se ajusta al complejo y difícil compromiso de sacar al Perú adelante. De las fuentes del poder marítimo sobre carácter de la población y características del gobierno, será el último punto a tratar del marco teórico.

El Perú como Nación – Gobernantes y gobernados

Existe un viejo adagio netamente naval, que hace al hombre un elemento componente del poder naval para cualquier nación, según la anatomía que describe el profesor G. Till:

"Son los hombres los que pelean y no los buques"

Una proyección de este pensamiento es enteramente factible adaptarlo al orden nacional, diciendo también:

"Un país es tan grande y moderno, como lo sea su nación"

De estos conceptos se puede sacar una conclusión: la persona humana es, y debe ser, el principio, el sujeto y el fin de todas las instituciones, las mismas que sumadas conforman las sociedades intermedias, que son las que representan la voluntad del pueblo ante las élites gobernantes en un sistema de gobierno democrático.

Son incuestionables las reflexiones aludidas líneas arriba, pero existe un detalle que no debe dejarse escapar y/o de nombrar. En ningún momento se ha hecho hincapié en el color de la piel. Por tanto, significa que cualquier nación, sin importar el color de sus hermanos de sangre, puede hacer grande a un país, es decir, la capacidad individual no puede ser menospreciada únicamente por tonalidades diferentes de piel, perjuicio y falacia que acumula resentimiento y freno al progreso.

Pero cabe una pregunta entonces, que no puede soportar la continuación del trabajo sin antes formularla:

¿No cuenta acaso el Perú con una inmersa riqueza natural y una nación cuantitativamente suficiente, como para ser grande y dejar la pobreza definitivamente de lado?

La respuesta existe, pero es difícil su síntesis por lo complejo de los acontecimientos históricos.

Desde noviembre del año 1532, fecha en que se inicia la etapa de la conquista española en el Perú, se fusionan dos culturas, dos pueblos y dos economías diferentes, cuando existía en el Perú el vasto Imperio de los Incas. De esta fusión es heredera la sociedad peruana y sus gobernantes. Y en el efecto del proceso de mestizaje, se encuentra la esencia del problema nacional.

Es una sociedad que tiene todo para ser grande, pero le falta justamente la concordancia entre el positivismo jurídico que la gobierna, que no está acorde al perfil real de valores y creencias que conforman las costumbres del pueblo peruano.

Existen actualmente en el país y desde mucho antes, dos corrientes que analizan las causas de **la falta de identidad nacional**: la indigenista y la hispánica. La primera increpa directamente a la conquista, afirmando que entre España y el Perú se estableció una relación de dominación versus subordinación, la misma que impidió la formación de una identidad peruana ya no exclusivamente indígena, destruyendo la unión pura que legaron los Incas.

La corriente hispánica defiende que con la llegada de los españoles el Perú pasó al marco de la historia universal y pudo abrazar las ideas de modernidad

y desarrollo de las culturas occidentales greco–romanas. Asimismo, la sociedad pre–existente fue civilizada con los dogmas y creencias del cristianismo, permitiendo que los conquistados conozcan un nuevo orden social de justicia, adelantándose casi cuatro siglos a la Declaración de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, con las enseñanzas de los sacerdotes agustinos, franciscanos, dominicos y jesuitas. Por otra parte, la corriente hispánica argumenta que la conquista no se llevó a cabo con la misma fuerza represiva que sí aplicaron los Incas a sus pueblos dominados, y que nunca llegó a formar una conciencia o unidad indigna real durante el Imperio, puesto que la sociedad obraba más por temor al semidiós Inca, que por convicción o deseo de vivir en una sociedad mejor.

Independientemente de la verdad o simpatía por cualquiera de las corrientes, la sociedad del Perú actual es descendiente de aquel mestizaje y sería invertir tiempo inútilmente en rasgarse las vestiduras por defender una verdad relativa. Es necesario comprender que la sociedad peruana es la que habita el territorio y no hay otra, que es la única verdad y fuerza que puede empujar al país en salir de su postración, entendiéndose dicha fuerza referida a gobernantes y gobernados.

La siguiente sentencia pertenece al sermón de Bartolomé Herrera pronunciado en la Catedral de Lima el 28 de julio de 1846:

"Ahora es tiempo ya de conocer que el Imperio de los Incas desapareció hace tres siglos; que el pueblo que existe en el territorio no es desmembrado de aquel imperio en un nuevo Perú, es el Perú español y cristiano no conquistado sino creado por la conquista; y que lejos de tener motivo de queja por aquel hecho inmortal de los españoles del siglo XVI, debemos a estos la gratitud y la veneración que los hijos, sean cuales fueren las faltas de sus padres, no pueden negarles sin pasar por desnaturalizados y horrorizar al universo".

La esencia del párrafo resume la nación peruana de hoy y a pesar de más de ciento sesenta años de vida republicana, libres del yugo colonial, en el Perú no se ha consolidado una identidad nacional, motivo central de sus problemas de sub–desarrollo. Persisten las discriminaciones de piel, por lo menos reflejadas en una desigualdad de oportunidades; continúan las diferencias sociales y económicas, las miradas mutuas entre connacionales, pero no directas, llenas de desconfianza, de odio entre ricos y pobres, entre los que tienen y los que no tienen, prejuicios infundados sin antes conocerse.

La situación real descrita no refleja otra cosa que la incapacidad de los gobernantes o estilos de gobierno habidos desde la Independencia, que no han sabido conglomerar la sustancia de nuestros ancestros, sus ideales, valores y creencias, que son el cimiento de nuestra fortaleza.

Una breve reseña sobre los aspectos de los diferentes estilos de gobierno, coadyuvará a una mejor comprensión del problema nacional:

Desde la Independencia, el Perú, al igual que otros países de América Latina, ha sido escenario de muchos experimentos políticos. La gran cantidad de Constituciones, Cartas Magnas o Ley de Leyes que se han venido promulgando a través de los años, solamente reflejan lo que el escritor y poeta mexicano Octavio Paz, denomina como "la fe en las abstracciones jurídicas y políticas, herencia secularizada de la teología virreinal". Vale decir, que cambió el régimen político pero no cambió la sociedad. La nueva legitimidad democrática fue obra de grupos conspicuos ilustrados, sin raíces en el pasado y lejana a la realidad de la sociedad. Se creó un cisma o brecha entre los códigos constitucionales y el sistema de creencias y valores heredados, o lo que es lo mismo, las leyes eran nuevas y eran viejas las sociedades.

La dialéctica entre los órdenes creadas, el ideal y el real, originó continuos conflictos que dieron lugar a los movimientos mesiánicos caudillistas, que creyeron a su forma, poder cambiar la sociedad por decretos gubernamentales con un "despotismo ilustrado" de arriba abajo. Los caudillos, haciendo sentir su influencia, se alternaron en el poder con los gobiernos patrimonialistas o absolutistas, herencia virreinal de las cortes que siempre se atribuyeron ser poseedores de la verdad, manejando los asuntos de la colectividad a libre discreción.

Durante el siglo XX aparecen dos estilos derivados de los vicios de las primeras décadas de la era republicana, el estatismo y el populismo, el primero teniendo al Estado como dueño de los medios de producción, al pretender corregir errores, pero logrando únicamente caer en la incompetencia y la burocracia, frenando el desarrollo económico. En el populismo, las élites se creyeron dueñas de los pobres o desposeídos, originando un derroche del tesoro público y procreando en su afán, sólo más pobres.

Paralelamente, los que no veían la realidad social del país, contribuyendo a formar dos "Perúes" el indígena de la sierra y el criollo de la costa, originándose un desarrollo de franja en la costa y un subdesarrollo olvidado en el área rural. Grupos monopólicos económicos y grupos de poder político, se constituyeron en un sistema mercantilista que contribuyó, quizás sin pretenderlo, a ensanchar más la brecha. El Perú en la década de los 50 y 60 era un país próspero, pero con una redistribución de la riqueza magra, base de la injusticia social hoy en día y semilla de la violencia que le aflige.

La situación descrita infiere claramente cómo no es posible llegar a obtener un gran Poder marítimo, ya que las únicas dos fuentes no naturales que constituyen su base. –Nación– Gobierno– no han desarrollado. A más desigualdad, y a más inestabilidad, más pobreza. Y a más pobreza, se trunca toda posibilidad

de comercio exterior, como consecuencia de la inactividad nacional en el campo del desarrollo, que incluye por supuesto, el marítimo.

Analisis y contrastación

Primeramente, por razones obvias históricas, la Marina peruana nace de los prolegómenos de la Independencia respecto al imperio colonial español, conformándose una pequeña escuadra, más en base al descuido del enemigo, que a una política formal y planificada de adquisiciones. En segundo término, prácticamente a partir del año 1825, se empieza a delinear una situación de tirantez regional entre el Perú y Chile, que marcará el paso o el rumbo para la formulación de planteamientos base de futuras adquisiciones navales. Este es un hecho indeleble e irreversible que acompañó y acompañará siempre la acción política de los gobernantes de turno de ambos países.

La obra culminante del almirante Mahan aparece a nivel mundial por el año 1890, causando transtornos en la mentalidad de los estrategas de las potencias del viejo mundo e incluso en el oriente, como se ha descrito durante el enunciado del marco teórico. Una visión en paralelo, a la situación que se vivía en el Perú, trasluce un contraste muy diferente. Mientras que en las potencias impactadas directamente, ya se podía percibir vientos de progreso y cambio, el Perú se debatía en el caos y una crisis nacional muy profunda, producto de las consecuencias de la Guerra con Chile del año 1879. En adición , es necesario recalcar que no existe fuentes que demuestren que el pensamiento del gran almirante norteamericano llegó por estos lares en dicha época.

Ya en el siglo XX en sus inicios, se hace sentir marcadamente el contacto con las Marinas desarrolladas de Europa, primeramente Francia y luego por muchos años más, la de Estados Unidos. En diversos escritos se ha podido encontrar la revolución de pensamiento que causó la obra de Mahan en gobernantes y estrategas y con más razón, en los Estados Unidos. Pero también es cierto que Francia no fue removida por las ideas navalistas y fue siempre un país más continentalista. Sin embargo, la Marina peruana evoluciona y emerge de su estado caótico, gracias a la actividad de la Misión naval francesa, por lo que se puede deducir que en este caso no existió influencia de la obra del Almirante Mahan, sobre todo en la reestructuración de la Armada Peruana, luego de la situación decadente posterior a la Guerra con Chile.

Como se explicó en el marco teórico, la Marina peruana siguió creciendo cualitativa y cuantitativamente, después de la ruptura con la misión naval francesa, bajo la influencia, cooperación e intercambio con la Marina norteamericana, hasta prácticamente inicios de la década de los setenta, sin significar ello un rompimiento absoluto, únicamente un enfriamiento violento en lo que a pactos de ayuda militar se refiere, por motivos de índole político.

Podría afirmarse entonces que en el período comprendido entre 1920 y fines de los sesenta la evolución profesional de sus integrantes, se debió a una proyección de la ingerencia directa que impactó Mahan en la política internacional de los Estados Unidos, en su búsqueda de una presencia significativa en los países latinoamericanos.

Las fuentes del poder naval del Almirante Mahan, cuya descripción tanto teórica inicialmente, como su orientación o aplicación a la realidad peruana posteriormente, pueden separarse a su vez en fuentes naturales y fuentes transformables. En el primer genero se pueden agrupar todas aquellas afines a las características geográficas del territorio, como factores de poder o debilidad. En el segundo genero se juntan las fuentes principalísimas que le dan vida al mundo material: la nación y los hombres elegidos para consolidar su destino.

En este sentido, es muy difícil hacer una contrastación entre las fuentes de Mahan y las similares que corresponden a la realidad nacional, para inferir el grado de influencia en el crecimiento de la Armada Peruana. Simplemente, se trata de conceptos que existieron siempre desde que se creó la tierra y se ordenaron las sociedades políticamente en Estado–Nación. Se trata de teorías potenciales que meritoriamente Mahan las vislumbró, relacionó y las plasmó en una obra en provecho de la humanidad. Son conceptos que están muy por encima del alcance de una Marina para hacerlos suyos y aplicarlos. La cadena empieza con una política de desarrollo nacional, cuya consecuencia es el comercio exterior marítimo. Debe entenderse muy bien que de la bonanza monetaria de un país, léase desarrollo, se alimentan las instituciones encargadas de la tutela y soberanía nacional, esbozando, desde el punto de vista marítimo, un poder naval balanceado acorde a los Intereses por defender.

Sería una utopía pretender afirmar que la Marina peruana ha bebido de las fuentes navales del Almirante Mahan.Digamos solamente, que la filosofía que ellas encierran se encuentran disponibles para su aprovechamiento.

No es arriesgado afirmar por otra parte, que aquellos que si las tomaron en cuenta, lo fueron y son ahora poderosos, y mucho antes que Mahan las reuniera y enunciara en una forma ordenada.

Por último, entiéndase también, que la explotación de estas teorías y su transformación en líneas de acción política, no dependerá de un solo hombre, sino todo lo contrario, de un conocimiento general en todo el país y en todos los niveles de que el destino del Perú se encuentra en la racionalización del desarrollo desde adentro hacia afuera, mirando al océano del futuro, con mentalidades sanas y positivas y una integración y educación nacional, en pos de la modernidad, puesto que está clarísimo, que el Perú aglutina y es dueño de todas las fuentes del Poder Naval que hemos estudiado, restando limar pro

nunciadas aristas en el marco estructual de la identidad nacional mutua entre gobernantes y gobernados.

Quizás haya existido un vacío en el conocimiento de la obra de Mahan, no en la Marina, pues forma parte obligatoria de estudio, digamos al alcance de todos, para que ellos internalicen su filosofía. Probablemente no será tarde diseminar su obra y encontrar juntos las ideas que deben alimentar al pueblo peruano en pos de su progreso.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca

Conclusiones

De toda la explicación y reflexiones expuestas, se puede obtener las siguientes conclusiones generales, que es de esperar cumplan a satisfacción con las expectativas de aquellos que así lo exigieron:

1. La evolución de la Armada Peruana desde su nacimiento hasta nuestros días ha pasado por sucesivas etapas que se pueden distinguir claramente.

   a) Tuvo su origen a consecuencia de la Independencia del imperio español, influenciada directamente por el empuje libertador proveniente de Chile.

   b) Crecimiento competitivo vis a vis a la evolución del adversario potencial del sur, rasgo permanente en el transcurrir histórico del Perú y Chile.

   c) Resurguimiento de la Marina peruana después de la Guerra del Pacífico, por influencia directa de la marina francesa, país típicamente continentalista.

   d) Crecimiento cualitativo y cuantitativo permanente de la Marina peruana, bajo la influencia directa de las misiones navales norteamericanas, en el amplio período comprendido entre 1920 y 1970. Se puede inferir una influencia indirecta en relación al impacto de la obra del Almirante Mahan en su país.

   e) diversificación en las adquisiciones navales en tiempos modernos, orientadas principalmente a las marinas europeas, como consecuencia del enfriamiento en las relaciones de intercambio militar con los Estados Unidos, por cambios suscitados en el ámbito político.

2. Es probable el hecho que la toma de conocimiento de la obra del Almirante Mahan por parte de la Marina peruana, fue desde el momento en que fue fundada la Escuela Superior de Guerra Naval, por un oficial norteamerica-

no. Luego se prepararon numerosas promociones de Oficiales peruanos que en el correr de los años asimilaron como currícula obligatoria, la obra que es motivo, hoy en día, de conmemoraciones y estudio. Por lo tanto, desde el punto de vista académico, la obra de Mahan tuvo un rol preponderante directo.

3. La evolución de la Armada Peruana no responde exactamente, a una derivación de la cadena del Poder Marítimo de Mahan, como un diseño del último eslabón acorde a Intereses Marítimos prefijados o identificados previamente, en una relación causa efecto que ofresca como resultado, un Poder naval equilibrado que los defienda.

4. Las Fuentes del Poder Naval de Mahan existieron y existirán siempre. El se encargó de sistematizarlas y enunciarlas como aporte a la humanidad, como resultado de un estudio profundo de la historia naval mundial. Conforman conceptos teóricos disponibles y al alcance de cualquier país que se identifique con el contenido de cada una.

5. El Perú posee los aspectos teóricos favorbles que constituyen las Fuentes del Poder Naval de una nación, y que reunidos, conforman un factor de poder. Son aquellas fuentes que se han denominado naturales o de una esencia geográfica, quedando muy lejos y fuera del alcance de una institución, el hecho de aprovecharlas para derivar de ellas políticas generales de desarrollo, que beneficien indirectamente el crecimiento y mantenimiento de un Poder naval adecuado.

6. Las dos fuentes navales principales, las mismas que han sido denominadas como transformables, son las "características de la población" y "las características de los gobernantes". Son estas las que soportan toda la estructura del desarrollo y del comercio marítimo exterior, como consecuencia del progreso interno e integral hacia la modernidad:

"En las mentes y manos de sus Integrantes, se encuentra el destino del Perú".

BIBLIOGRAFIA

1 Separata editada en la Escuela Superior de Guerra Naval transcrita del texto "Creadores de la Estrategia Moderna", por Edward MEAD Earle Año, 1978.

2 Texto "Estrategia Marítima y la Era Nuclear", por Geoffrey TILL Edición Argentina – Reproducido en la Escuela Superior de Guerra Naval para fines académicos. Año 1989.

3. Texto "el Uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional" – Publicación del Instituto de Estudios Históricos del Perú – Serie Congresos y

Simposios – Imprenta de Marina de Guerra del Perú Año 1980.

4. Revista sobre "Estudios Geopolíticos y Estratégicos "N" 3 Año 1979 – Artículo Perú – Chile: discordia en el Pacífico, por Hermann Buse de la Guerra.

5. Separata editada en la Escuela Superior de Guerra Naval, "Apuntes sobre Poder Marítimo y Estrategia naval", por el Contralmirante César BARANDIARAN Novoa – Año 1971.

6. Separata de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Venezuela – "Cátedra de Estrategia: Poder Marítimo, Poder Naval" – Año 1988.

7. Texto "Historia de las Marinas Latinoamericanas", por Robert SCHIENA – Edición norteamericana – Año 1988

8. Texto "Identidad nacional – Antología" – Recopilación de ensayos de J. de la RIVA AGUERO, V.A. BELAUNDE, J. BASADRE y J. PACHECO Vélez – Editado por el Instituto Faustino Sánchez Carrión – Año 1990

9. Texto "Desborde Popular y Crisis del Estado", por José MATOS Mar Instituto de Estudios Peruanos

10. Revistas de Marina año 1982, 1989 y 1990 – Editadas por la Dirección de Información de la Marina.

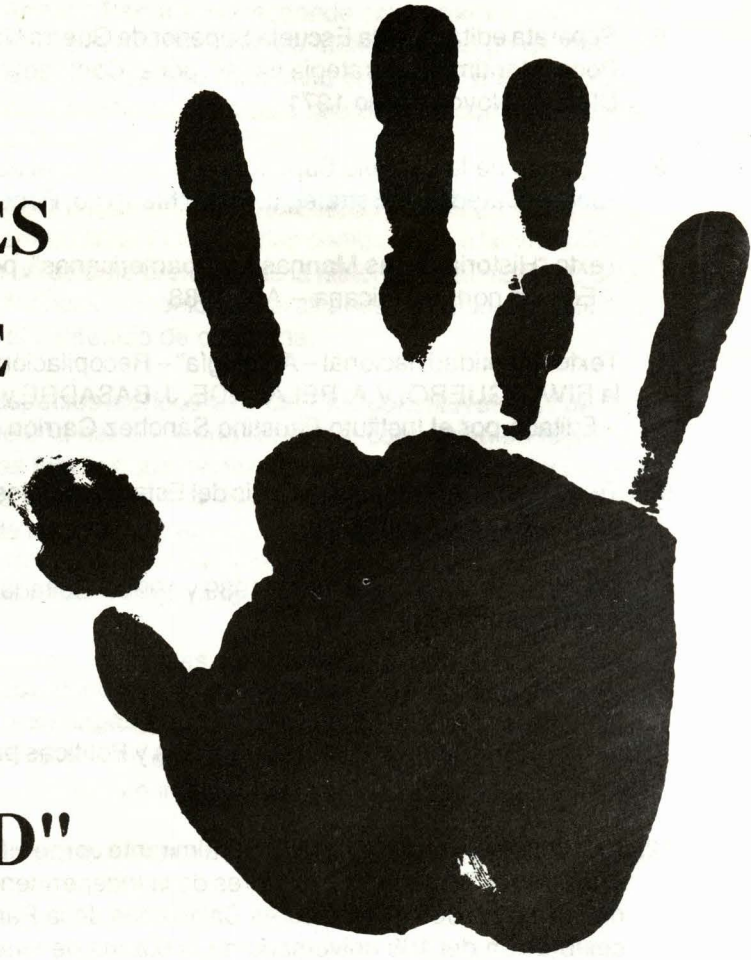
11. Trabajo presentado por la Marina de Guerra del Perú, a la Junta Interamericana Especializada para Directores de Logística – Pensacola Florida – Año 1989 – "Requerimientos Logísticos y Políticas para la Contrasubversión".

12. Discurso pronunciado por el Contralmirante Jorge HESSE Ramírez, 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 168 aniversario de la Marina de Guerra del Perú.

13. Recopilación de Conferencias dictadas con motivo del Simposio "Encuentro de la Revolución por la Libertad", organizado en Lima – Perú, los días 7, 8 y 9 de marzo 1990. Transcripciones de las conferencias dictadas por Octavio PAZ, Jean – Francois REVEL, J ORTIZ de ZEVALLOS, Israel KRIZNER y Javier PIÑEDA.

14. Obra "Historia Marítima del Perú", editada por el Instituto de Estudios Históricos Marítimos del perú – Editorial ANSONIA Talleres Gráficos – Año 1977.

"CINCO RAZONES PORQUE SOMOS UNA GRAN ENTIDAD"



- Porque hemos fortalecido nuestra fé en el destino de la Institución.
- Porque hemos quebrantado la apatía.
- Porque hemos abolido la palabra crisis.
- Porque hemos fomentado el ideal de servicio como base de una entidad digna, y ...
- Porque hemos demostrado que una pequeña dosis de emoción y de inspiración, es suficiente para movilizar voluntades.

Su Gente de Confianza lo atiende sin parar...



Nuevo HORARIO *Corrido* NACIONAL

9:10 AM *a* **4:00 PM**

sábados*

9:30 AM *a* **12:30 PM**

Ahora, con nuestro nuevo Horario Corrido Nacional, planifique su día y venga al Banco a la hora que más le convenga.
Su Gente de Confianza lo atiende más horas, con la cordialidad de siempre y en el horario más conveniente.

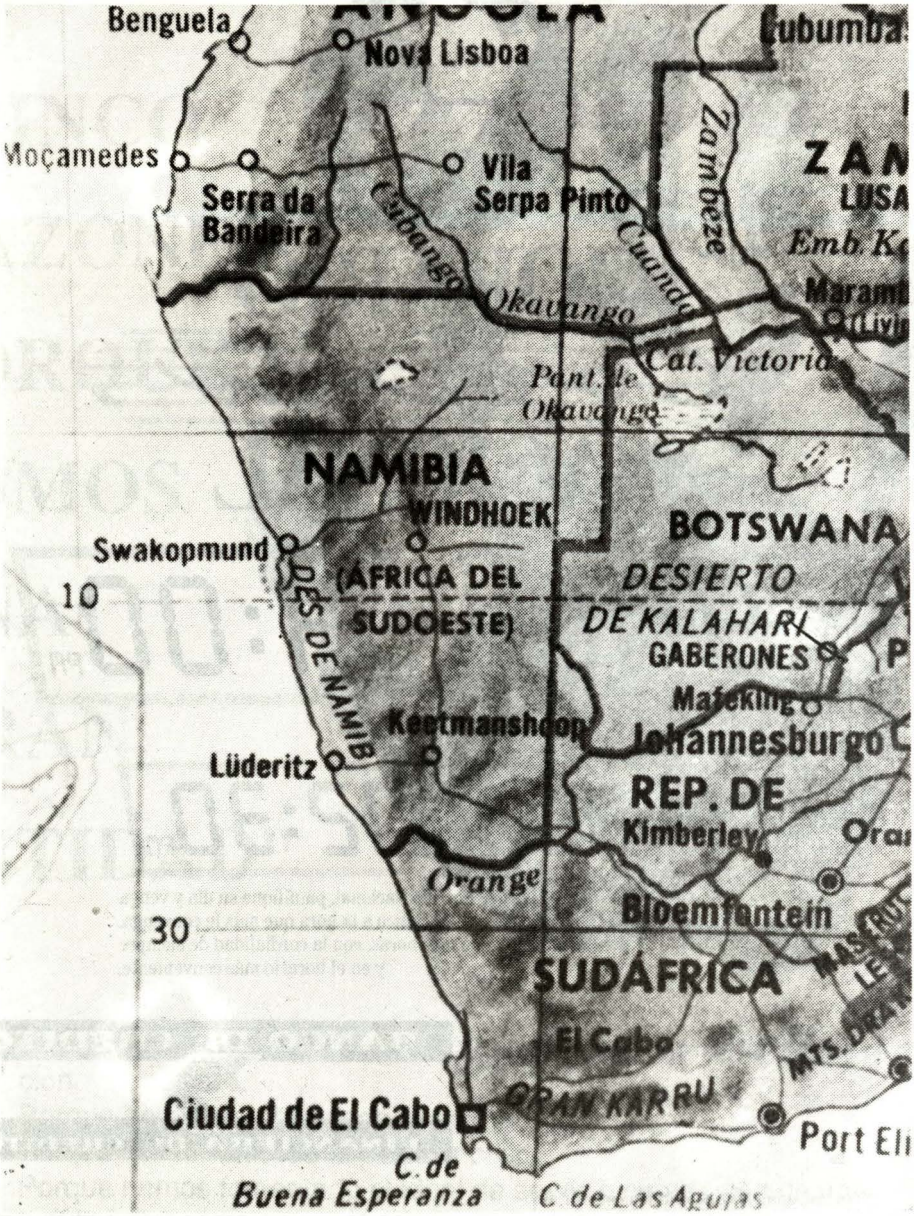
BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO

* En las Agencias que brindan este servicio

PROPERU PUBLICIDAD

LT 9110232


Benguela
Nova Lisboa
Moçamedes
Serra da Bandeira
Vila Serpa Pinto
Cabango
Okavango
Zambeze
Cuando
Cubumba
ZAN
LUSA
Emb. K
Maram
(Livi
Cat. Victoria
Pant. de Okavango
NAMIBIA
WINDHOEK
BOTSWANA
Swakopmund
(ÁFRICA DEL SUDOESTE)
DESIERTO DE KALAHARI
10
DES. DE NAMIB
GABERONES
Mafeking
Keetmanshoop
Johannesburgo
Lüderitz
REP. DE
Kimberley
Orange
Bloemfontein
30
SUDÁFRICA
El Cabo
GRAN KARRU
MTS. DRA
Ciudad de El Cabo
Port El
C. de Buena Esperanza
C. de Las Agujas

Namibia: Misión Cumplida

Capitán de Corbeta Mario Sánchez Debernardi

Todos llegamos de diferentes partes del mundo para guiar a esta nación hacia su libertad e independencia. Después de todas las negociaciones diplomáticas y acuerdos tomados entre las partes involucradas, se encomendó a UNTAG (United Nations Transition Assistance Group) ver porque esto se haga realidad.

El 1º de abril de 1989, tras la implementación de la Resolución 435 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, un grupo de hombres y mujeres provenientes de más de 110 países, de diferentes razas, lenguas, creencias y costumbres, iniciaron con gran entusiasmo y optimismo la ardua tarea de guiar a esta nueva nación hacia su independencia, trabajando todos juntos en armonía bajo una sola bandera, la bandera de Naciones Unidas.

Antecedentes

En setiembre de 1978, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprueba la Resolución 435 en la cual se establece que UNTAG (traducido al español como Grupo de Asistencia de las Naciones Unidas en la transición a la Independencia de Namibia) asistirá al representante especial del Secretario General de las Naciones Unidas en su tarea de asegurar la independencia de Namibia a través de elecciones libres y justas bajo la supervisión y control de las Naciones Unidas. Desde entonces, el Secretario General y su representante especial estuvieron trabajando activamente para implementar la Resolución 435 y el plan de las Naciones Unidas para la independencia de Namibia.

El 22 de diciembre de 1988, 10 años después de la aprobación de la Resolu-

ción 435, un acuerdo tripartito entre Angola, Cuba y Sudáfrica y un acuerdo bilateral entre Angola y Cuba fueron firmados en el cuartel general de Naciones Unidas en Nueva York.

Las partes recomendaron al Secretario General que el 1º de abril de 1989 fuera señalado como el día de la implementación de la Resolución 435.

El 16 de enero de 1989, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, mediante su Resolución 629, confirma al 1º de abril de 1989 como la fecha en que la implementación debe iniciarse, solicitando al Secretario General que re--examine los requerimientos necesarios para asegurar que la ejecución del plan de Namibia se desarrolle satisfactoriamente.

El 16 de febrero de 1989, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprueba la Resolución 632 haciendo referencia a la implementación de la Resolución 435, procediendo el Secretario General a poner en ejecución el plan de Independencia de las Naciones Unidas para Namibia.

1º de abril de 1989

En la madrugada del 1º de abril de 1989, mientras en Windhoek, capital de Namibia, se celebraba la puesta en marcha del plan de independencia de las Naciones Unidas y la implementación de la Resolución 435, inexplicablemente, a lo largo de 200 kilómetros de la frontera con Angola, se efectuaba la infiltración del ejército PLAN (People Liberation Army of Namibia), brazo armado del partido comunista de Namibia SWAPO (South West Africa People Organization) quienes de acuerdo a la Resolución 435 debían encontrarse al norte del paralelo 16, desatando la inmediata y enérgica reacción de las fuerzas de defensa Sudafricanas, las cuales se encontraban en sus bases en proceso de desmovilización bajo la supervisión de monitores militares de Naciones Unidas. El ejército PLAN atacó puestos policiales en la frontera de Namibia ocasionando varias bajas.

En Windhoek se iniciaron una serie de reuniones de emergencia a fin de evaluar la situación. El Presidente de Sudáfrica, Sr. P.W. Botha declaró que a menos que el Secretario General de las Naciones Unidas aclarara su posición con respecto a esta flagrante violación de los acuerdos internacionales, el gobierno de Sudáfrica no tendría otra alternativa que pedirle a UNTAG que dejara Namibia hasta que a SWAPO se le pudiera hacer entrar en razón.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Sudáfrica, Sr. Pik Botha, se comunicó urgentemente con el Secretario General de la ONU informándole sobre la seria situación que se estaba viviendo en Namibia, así como de lo manifestado por el Presidente Sudafricano.

Pérez de Cuellar estuvo de acuerdo en que la asistencia del ejército Sudafricano era vital para poder normalizar la situación. El gobierno sudafricano aclaró desde un principio que ellos no tomarían ninguna acción precipitada y que Sudáfrica no haría nada sin la aprobación de Naciones Unidas.

Es así que se llega a un acuerdo concreto. Naciones Unidas autoriza a que se movilicen 6 batallones sudafricanosy un elemento aéreo para apoyar a la policía en la frontera con Angola.

Rápidamente se movilizaron tropas sudafricanas tanto por tierra como por aire, iniciando un feroz contraataque el cual desorganizó totalmente al ejército PLAN–SWAPO.

Mientras tanto en Windhoek continuaban las negociaciones tratando de buscar una solución a este inútil derramamiento de sangre.

Tras ocho días de lucha y negociaciones, se llega a un nuevo alto al fuego. Como consecuencia de esta batalla, Sudáfrica había sufrido 30 bajas mientras que PLAN sumaba 315, sin mencionar numerosos desaparecidos.

Naciones Unidas estableció entonces puntos de reunión tanto en territorio de Namibia como en Angola con el fin de reunir al personal PLAN escondido en el monte para luego, bajo control de Naciones Unidas, trasladarlos nuevamente a Angola y estacionarlos al norte del paralelo 16, de acuerdo a lo que ya establecía la Resolución 435.

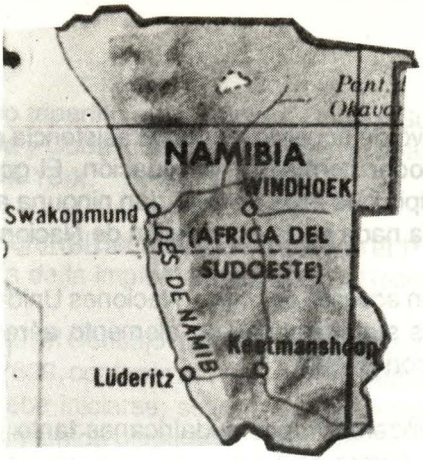
La misión continúa

Luego de superar lo acontecido el 1º de abril, se efectuó rápidamente una reestructuración de todo el programa inicial, estableciéndose nuevas fechas tope para cumplir con las metas propuestas.

Nuevamente las fuerzas de SWAPO y sudafricanas son encuarteladas en sus bases bajo la supervisión de monitores militares de Naciones Unidas, tocándole al Contingente Peruano supervisar la desmovilización de las bases sudafricanas que se encontraban en la parte nor–este de Namibia (frontera con Angola) y de las bases de SWAPO en Luanda y Lubango (ANGOLA).

Paralelamente, de acuerdo a lo que establecía la Resolución 435, otra misión de Naciones Unidas monitoreaba el repliegue de las fuerzas cubanas que se encontraban apoyando al gobierno de Angola (50,000 cubanos).

Para mayo de 1989, se habían reducido las fuerzas sudafricanas en Namibia a 12,000 hombres para luego en junio reducirlas a 8,000 y finalmente a 1,500 para fines de junio.



Elecciones libres y justas

El 6 de junio de 1989, Sudáfrica firma el acuerdo de amnistía para el retorno de todos los exiliados de Namibia, permitiendo así el inicio de las operaciones de repatriación que habían sido retrasadas por varias semanas. Esta misión fue confiada a la alta comisión de Naciones Unidas para refugiados (UNHCR) quien estableció tres puntos de ingreso por aire y tres por tierra así como cinco centros de recepción al centro y norte de Namibia para recibir, registrar y asistir a estas personas. Para el 29 de setiembre, 41,748 personas provenientes de 46 países habían regresado a casa para hacer uso de su derecho a voto en las elecciones de noviembre.

El registro de votantes se inició el 3 de julio, siempre bajo la supervisión de UNTAG y finalizó el 23 de setiembre. Este acto se desarrolló en forma ordenada y sin incidentes serios. Casi 700,000 votantes fueron registrados, sobrepasando las expectativas que se tenían al respecto, esto quería decir que se había registrado a más del 90% de la población apta para votar, reflejando la firme determinación del pueblo de Namibia de alcanzar su independencia a través de elecciones libres y justas.

Once partidos políticos presentaron su postulación, de las cuales 10 calificaron para participar en la elección.

Se estableció que el período para la votación sería desde el martes 7 de noviembre hasta el sábado 11 de noviembre.

Se inicia el entrenamiento para las elecciones. Se destaca desde diferentes partes del mundo a 1700 miembros de Naciones Unidas a fin de reforzar al personal que se encontraba en Namibia desde el inicio de las misión.

Formamos 350 equipos de verificación de UNTAG, cada uno conformado por cinco miembros, cuatro de los cuales eran civiles y el quinto, monitor militar.

El 5 de abril todo está listo para dar inicio a las elecciones.

Los equipos son destacados a sus áreas de responsabilidad y se procede a establecer las estaciones electorales. El día 7 de noviembre se da inicio al proceso electoral. Cabe resaltar que los equipos de UNTAG solo verificaban este proceso, pues el control lo tenían los equipos nombrados por el administrador general de Namibia. Por cada miembro de mesa de este equipo, existía un miembro contraparte de UNTAG quien era responsable de verificar la legalidad del proceso.

El día 11 de noviembre a 1900 horas se da por finalizado el proceso y se procede a despachar las ánforas a las oficinas de los distritos electorales donde se llevaría a cabo el escrutinio. El proceso fue todo un éxito. El 97% de la población registrada para votar se hizo presente en las urnas.

Después de tres días se conoce el resultado final. SWAPO obtiene la mayor cantidad de votos seguido por el partido de derecha DTA (Democratic Turnhalle Alliance). Es así que el Sr. Sam Nujoma, Presidente del Partido Comunista SWAPO, es elegido Presidente de la Asamblea Constituyente de Namibia, la cual estuvo constituida por 72 miembros de los diferentes partidos políticos, iniciando inmediatamente sus actividades para la redacción de la Constitución de una Namibia independiente.

Misión cumplida

Es así que la Asamblea Constituyente decide que el 21 de marzo de 1990 sea la fecha de la independencia de Namibia. En febrero se acepta la Constitución después de tres meses de discusión y debate y eligen a Sam Nujoma como primer Presidente Constitucional de la nueva nación.

El día 21 de marzo de 1990, en ceremonia presidida por el Secretario General de las Naciones Unidas, Dr. Javier Pérez de Cuellar, se proclama oficialmente la Independencia de Namibia y luego, tras haber sido izada la bandera y entonado el himno nacional del nuevo Estado independiente, el Presidente electo de Namibia prestó juramento de su cargo ante el Secretario General de la ONU, convirtiéndose así Namibia en el 160º país libre del mundo que se incorpora a la ONU y en la última colonia que se independiza en el continente africano.

Ahora Namibia es al fin una nación independiente y todos los que participamos en este proceso histórico, guardaremos para siempre en lo más profundo de nuestro corazón esta experiencia, así como la invalorable satisfacción del deber cumplido en esta misión de Paz de las Naciones Unidas.

Importamos...

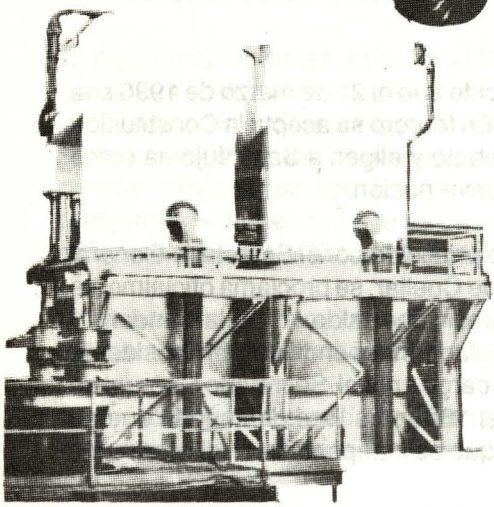
FUTURO

La eficacia de un trabajo se mide, siempre, por los diversos beneficios que produce y genera. En Southern Perú estamos satisfechos con el resultado de nuestro trabajo. Hacemos un verdadero aporte al desarrollo, demostrado en inversión permanente y en innovación tecnológica, que nos coloca en lugar destacado entre los países productores de cobre a nivel mundial.



VOLQUETES Y EQUIPO PESADO

Los volquetes Haulpak, desembarcados hace pocas semanas en el muelle de Ilo, se suman al equipo pesado que es materia de renovación constante. Y que otorga altos niveles de competitividad y productividad a la minería peruana, especialmente a las operaciones en Toquepala y Cuajone.



... y seguimos invirtiendo en TECNOLOGIA

CELDAS COLUMNAS

Nuevo tipo de celda para el proceso de flotación de cobre y molibdeno: una respuesta tecnológica de avanzada. Reemplaza a 164 celdas convencionales, ahorra costos por energía y mejora la producción del concentrado. Las primeras 2 celdas columnas del país –y de Latinoamérica– se instalaron en Cuajone hace tres años, en mayo de 1987. Para este año está prevista la instalación y pleno funcionamiento de un equipo similar en la concentradora de Toquepala.

INVERSION EN BIENES DE CAPITAL
(EN US DOLARES)

AÑO	MONTO
1985	5'330,000
1986	4'173,000
1987	5'083,000
1988	21'520,000
1989	20'645,000
Total	56'751,000

La inversión en bienes de capital, efectuada por Southern Peru entre los años 85-89 superó los 56 millones de dólares. El cuadro muestra ese detalle.

SOUTHERN PERU

PORQUE CREEMOS EN EL PAIS

L.T. 9006419

Manejando la diferencia generacional

Capitán de Navío Armando ECHEANDIA Luna

"En el medio más velozmente cambiante con que jamás se haya enfrentado el hombre, seguimos ignorando lastimosamente las reacciones del ser humano"

Alvin Toffler, "El Shock del Futuro"

Diferencias entre generaciones siempre han habido y, de una manera u otra, siempre se manejaron. Entonces, ¿qué pasa con la relación entre generaciones ahora? ¿Por qué existen formas de ver las cosas tan diferentes? Tal como lo trata magistralmente Alvin Toffler en su best–seller "El Shock del Futuro", el problema no está en el cambio sino en la velocidad del mismo y en la capacidad que tenemos para apreciarlo, entenderlo y adecuarnos a él.

"Antes no se veía ésto", pretende reflejar una "nostalgia" por la época pasada, o una reluctancia al menos, de aceptar que todo cambió y que hay que saber administrar este cambio.

"Nadie entiende a estos muchachos", establece, desde ya, una voluntad de criticar a la nueva generación, de no entender su motivación, su orden de valores, su percepción de la vida.

Que hay una diferencia generacional, nadie lo puede negar. Leí con mucho interés el excelente artículo del contralmirante Fernando Casaretto en el número 3 del año 89 de esta Revista, donde recuerda muy amenamente el

marco en que se desenvolvió lo que él llama la generación de los Oficiales de Marina antiguos.

La siguiente generación (la de los cuarentones) tenemos una "colita" de la anterior generación y nos aproximamos otro poco a la de los años 60, es decir nos corresponde ocupar el enlace generacional, pues como diría el Príncipe Carlos "Life starts at 40".

Yo también recuerdo (aunque bien a lo lejos) radio Libertad, "Escuelita Nocturna" y "Poncho Negro" el Alianza de "Vides" Mosquera, "Huaqui" Gómez Sánchez y Cornelio Heredia; la "U" de Dimas Zegara y Terry; los tranvías, acoplados y "urbanitos"; el Drive–In y "Armandito cámbiate de ropa para ir a Lima"; pero también recuerdo (y no tan lejos) los primeros programas de televisión: el tío Johnny, Jim de la Selva, Mike Hammer y el Sheriff de Cochise; vimos morir a los tranvías y surgir los "Bussings"; entró de moda el pelo largo, consecuencia inevitable de los "Beatles" (It's been a hard day...), el bikini de las chicas, el twist y el merengue.

El hombre llegó a la Luna cuando recién comenzábamos los veinte, la calculadora eléctronica 4 años más tarde; de la Marina que encontré al recibirme de Oficial a la Marina diez años más tarde, habían pasado más de 50 años de tecnología: Misiles de vuelo rasante, torpedos filo–guiados, computadoras digitales, estado sólido, aviones exploradores, jammers, turbinas a gas y muchos otros adelantos que volvieron apresuradamente obsoletos nuestros buques clásicos, nuestras tácticas, los programas de estudios, el mantenimiento, instalaciones y tantas otras cosas que habían tomado tanto tiempo y esfuerzo: el Shock del Futuro, una frecuencia o régimen de cambio demasiado acelerado.

La generación de los Tenientes nunca escuchó "Escuelita Nocturna" ni "Poncho Negro", ni jugó a los "Cowboys"; no recuerda a Elvis Presley ni a la Sonora Matancera. La regla de cálculo fue, desde el principio, sustituida por la todopoderosa calculadora, los tubos electrónicos pasaron a la historia (¿Triodos?, ¿Pentodos de corte qué?), nunca supieron lo que era el plan dúo o triplete en la GAS ni la medida libras–metal–minuto. Son, pues, otra generación; sin embargo, los valores morales no tienen por qué cambiar: la lealtad, la honradez, la dedicación, la veracidad y credibilidad, el ejemplo y la caballerosidad, y estoy firmemente convencido que no han cambiado.

¿Entonces qué ha cambiado?

Lo que ha cambiado es el entorno y lo que percibimos de él. En general, el entorno se ha vuelto menos amigable, más competitivo y más cambiante en lo económico, lo social, lo técnico, etc.

Por ejemplo, lo económico. Entre julio 1950 a julio 1956, durante el gobierno del General Odría, la inflación acumulada fue de 49.6%; hoy día el Oficial joven, que pretende en la vida lo mismo que pretendimos otras generaciones a su edad, es decir, casa propia, un carro, un buen colegio para nuestros hijos, esparcimiento y tranquilidad económica, tiene esa misma inflación en 45 días; de julio 1956 a julio 1962, durante el gobierno del Dr. Prado, la inflación acumulada fue de 60.3%, versus 2000% del año pasado. ¿Cómo no va a afectar ésto a las aspiraciones de esa generación?

El costo del dinero, por otro lado, ha alejado a límites casi inaccesibles la posibilidad de construir o comprar una casa, pero el anhelo sigue siendo el mismo; versus una tasa anual de préstamo del 12% durante los años 40, 50 y 60, ahora esa misma tasa se da en 12 días.

No, definitivamente el Oficial joven no es más materialista que nosotros, simplemente el entorno se ha vuelto más hostil, pero la necesidad sigue la misma.

¿Y qué decir de lo social?

El enfrentamiento de clases, la excesiva migración del campo a las ciudades, la tugurización, y más recientemente el comercio informal, el narcotráfico y el terrorismo. Consecuencia: la zonificación social de Lima; deficientes servicios de agua, luz, recojo de basura, transportes; ciudades invadidas por ambulantes; robos de automóviles y casas; casas convertidas en fortalezas (muros, botellas rotas, púas y hasta escopetas); bombas y dinamitazos, miles y miles de peruanos que emigran, la influencia de la prensa nacional y extranjera, etc., no hace sino agravar el ya hostil entorno.

En lo técnico, el efecto de la televisión ha sido, y es, gravitante. La capacidad de comparar del hombre se optimizó mediante la TV y, con ella, el reconocimiento de haber o no alcanzado el estándar de vida deseado se hizo más patente. Recientemente, el efecto que causa en el joven la micro–electrónica, a través de las computadoras, comunicaciones y otros dispositivos le hace sentir en forma cercana la velocidad del cambio y la urgencia de mantenerse al día.

¡Pero, es que todos sufrimos las consecuencias económicas y sociales del entorno!

Sí, pero no en nuestra niñez, juventud o formación profesional; el mismo problema de joven afecta más la personalidad, la reacción y el punto de vista que a alguien mayor, la satisfacción de las necesidades y anhelos básicos se difieren, a veces prolongadamente, y ésto causa amargura, angustia y desesperación.

Entonces, ¿qué podemos hacer?

Lo ideal sería mejorar la situación económica del Oficial, pero eso escapa al alcance Institucional; sin embargo, como ensaya el almirante Casaretto, existen herramientas, que sí se pueden mejorar: programas habitacionales, canastas de víveres, mejor atención médica, mejores servicios escolares, recreación, oportunidades para perfeccionarse, etc., todo lo que en un artículo anterior mencioné como variables intrínsecas, y que desde ya son preocupación constante de nuestra Superioridad.

Las generaciones más jóvenes mantienen vivas nuestras más queridas tradiciones y se entregan de lleno a la tarea, enfrentando estoica e inteligentemente ese entorno hostil que los rodea en la primera etapa de su vida profesional (no hay partidas, se acabaron los repuestos, no hay financiamiento), cantan nuestros himnos tan fuerte como nosotros, navegan tan bien como nosotros, les ha tocado enfrentarse, en forma mayoritaria, en la lucha contrasubversiva.

Simplemente, tiene otro entorno en su etapa de formación, más cambiante, más complejo, más hostil, más estable, todo lo cual influye en su percepción, personalidad y visión y, casualmente, el reconocimiento de esta situación es la que permite manejar la diferencia generacional: el diálogo, horizontal y vertical, de arriba abajo y de abajo arriba; la motivación mediante la relevancia de lo intrínseco y sustantivo, en vez de lo extrínseco y adjetivo; la comprensión de la diferencia del entorno que en 20 años cambió más que en los anteriores 30 ó 40 años y que, en adelante, va a cambiar más rápido aún.

Finalmente, una gran camaradería que, respetando la jerarquía, una a las 3 generaciones, ésta, ésa y aquélla; la del cha–cha–cha con la de la cumbia, con la del disco; la de la "Escuelita Nocturna" con la de "Johnny Staccatto" con la de "Starsky and Hutch"; la del pentodo con la del transistor, con la del "chip"; a frecuentar más la comunicación y el entendimiento; a comprender más a los jóvenes, porque todos tuvimos 20 años y éstos a comprender más a los de 50, porque tendremos 50; más reuniones de confraternidad, un almuerzo criollo (pero, y el colesterol?), un vaso de cerveza (cuidado con los triglicéridos!) y a cantar juntos hasta quedar afónicos nuestro grito de guerra deportivo:

"Estás contento Milico
porque es Sábado hoy,
no rasqueteas caballo
ni limpias tu coy?
– Papi, cuantos años tienes?
– 41 años, hijita
– Y en tu época ya había milkshakes?
– Grrr.

El "Síndrome del Espada de Honor"

Capitán de Fragata Hugo Ramírez Brain

Reconocimiento

El nombre de este antiguo mal fue acuñado por el C. de C. (r) Eddie Thornberry Schiantarelli, distinguido filósofo naval, contemporáneo, siendo Segundo Comandante del B.A.P. "ANTOFAGASTA" el año 1984, en una amena sobremesa de las tantas que ese año pasamos a 250 pies de profundidad.

Aclaración (siempre necesaria):

Cualquier parecido entre una de las manifestaciones de conducta aquí escritas, y la personalidad de cualquier Oficial que se haya hecho merecedor a la Espada de Honor de su Promoción, es pura coincidencia. Realmente no me explico por qué mi ex–Segundo llamó así al síndrome bajo estudio.

Definición

Se define como "Síndrome del Espada de Honor" a un deteriorado estado del alma que hace que determinados individuos crean tener siempre la razón ó crean que todos los demás no saben nada.

Como detectarlos

La forma de detectar a los afectados con el "Síndrome del Espada de Honor", está en función a las manifestaciones exteriores en la conducta de los mismos; no siendo necesario someterlos a ninguna prueba clínica. Tenga la certeza de que ellos se darán a conocer en forma permanente. Sin embargo, con el fin de

facilitar su identificación, tome nota:

Cuando en una conversación en la que el presunto sindrómico crea recordar como idea suya la que acaba de vertir un colega, y exclame sin demora: **"eso es lo que yo dije hace tiempo",** habrá posiblemente detectado a un contagiado del Síndrome al que la ciencia clasifica "en el primer grado". Cuando en una conversación en que se emita una opinión sobre un asunto en el cual el presunto sindrómico sea ignorante, y exclame sin demora: **"no creo que esa sea la solución",** habrá posiblemente detectado a un contagiado del Síndrome al que la ciencia clasifica "en el segundo grado". Cuando en una conversación se tome conocimiento de un hecho en el que participó algún colega (sin distingo de jerarquías), y necesariamente antes de informarse correctamente y de siquiera saber si el contrario sería favorable o no, el presunto sindrómico exclame sin demora: **"ese fulano es un ignorante",** habrá posiblemente detectado a un contagiado del Síndrome al que la ciencia clasifica "en el tercer grado".

Cuando ante un error de un amigo o de un subalterno, y en presencia de quien sea, el presunto sindrómico exclame sin demora: **"Oye, tú no eres más bruto sólo porque no practicas",** habrá posiblemente detectado a un contagiado del Síndrome al que la ciencia clasifica "en el cuarto grado".

Aspecto Social

Se ha logrado relacionar a los cuatro niveles de gravedad existentes, con los respectivos grados de dificultad que tendría la Sociedad para hacer volver a la normalidad a los afectados con el Síndrome. Estos son:

1er. grado: "Fácilmente recuperable"
2do. grado: "Recuperable con esfuerzo"
3er. grado: "Con riesgo de pérdida total"
4to. grado: "Simplemente irrecuperable"

Centraremos nuestros esfuerzos en el aporte de alternativas para hacer volver a la normalidad y reinsertar en un ambiente positivo a los contagiados con el "Síndrome del Espada de Honor", en sus tres primeros niveles de gravedad.

El remedio

Para ello, hagamos *cada uno de nosotros,* un acto de contricción. Pensemos en las diferentes formas en que algunas veces opinamos sobre lo que otros dicen, e intentemos ubicarnos en el espectro del Síndrome.

¿Es usted consciente de que continuamente cree que le están robando las ideas, o de que usted ya lo sabía, o de que a usted se le ocurrió antes? Entonces

alégrese; puesto que se encuentra en la clasificación de "Fácilmente recuperable". El tratamiento es muy sencillo: La próxima vez que tenga una buena idea, **¡expóngala!**, déjese ayudar por sus amigos y colegas, a mejorarla, a pulirla, y por supuesto, a hacerse del justo reconocimiento por su iniciativa.

¿Es usted, mas bien consciente de que continuamente cree que las sugerencias de sus colegas suelen ser equivocadas, o de que a nadie se le ha ocurrido "la solución" (excepto a usted, claro está), o de que en el mejor de los casos las ideas de otros pueden mejorarse? Pues entonces no se preocupe, puesto que usted se encuentra en la clasificación de "Recuperable con esfuerzo". El tratamiento es el siguientes. La próxima vez que piense que una idea es mala, **¡proponga una mejor!**, y no se preocupe de que en las primeras oportunidades sea destrozado con argumentos que usted tal vez no tenga. Al contrario, así será mejor, puesto que el tomar conciencia de sus propias limitaciones acelerará su vuelta a la normalidad.

¿Luego de su autoexamen, es usted por el contrario conciente de que continúa e impunemente menosprecia a algunos de sus semejantes, o de que siente desprecio por algunos de sus esforzados colegas quienes no tendrían las cualidades *que usted cree tener?* Pues permítame decirle de que usted se encuentra en la clasificación de "Con riesgo de pérdida total". En este caso, no hay tiempo que perder, cualquier demora en el inicio del tratamiento puede significar que usted nunca llegue a ser una persona útil a sus semejantes. El tratamiento exige un esfuerzo supremo de su parte, y es el siguiente: Haga usted una relación de aquellos a quienes hasta la fecha ha considerado "un ignorante"; luego, al costado escriba las razones por las que lo considera tan inafectuosamente; luego, y esto es lo importante escriba al lado alguna cualidad que encuentre en esa persona. Tiene que encontrar alguna; de lo contrario nunca se curará. Una vez hecho esto, espere la próxima reunión social o de trabajo, y en la primera oportunidad **¡reconozca usted la cualidades de otros!**; y no tema si es que recibe un cargamontón de críticas adversas. Puede suceder que usted ya haya contagiado a sus interlocutores anteriormente, o puede que sus primigenias apreciaciones no fueran incorrectas. En caso sea lo último, evite por todos los medios imitar a sus colegas y ponerse de nuevo a desacreditar a otros.

Normalmente los que se encuentran en el 4to. grado no se percatarán de la gravedad de su mal; sin embargo todos los que lo rodean reconocen que lleva consigo el "Síndrome del Espada de Honor" a un nivel calificable como "Simplemente irrecuperable". En este caso, el remedio no puede ser autoaplicado, sin embargo los colegas pueden en su conjunto precaverse del contagio. Para ello, simplemente, **¡aíslen a ese individuo"**, y no permitan que siga haciendo estragos entre quienes lo rodean.

Palabras para los no afectados

Finalmente, si es que usted es conciente de que ninguna de las conductas calificadas como consecuencia del "Síndrome del Espada de Honor" se parece a la suya habitual, entonces forma usted parte de ese gran grupo de personas que reconoce sus limitaciones, que aprecia a sus semejantes como a sí mismo, que aporta iniciativas, que propone soluciones, que respeta en la medida en que exige respeto, que en suma, es útil a sus semejantes y a la institución en la que sirve. Y entonces es usted conciente de que la tarea de sacar adelante a una Institución perteneciente a una Nación en crisis, es posible sólo con el aporte de todos sus integrantes; y en ese contexto, nadie debe ser pasivo espectador del intento por volver personas útiles, a aquellas víctimas del Síndrome aquí estudiado. Si es que detecta usted a un colega que está haciendo esfuerzos por curarse del "Síndrome del Espada de Honor", ayúdelo. Si de pronto el sindrómico presenta ideas originales, propone alternativas a la solución de problemas comunes, empieza a hablar bien de la gente, da eventualmente la razón a quienes opinen diferentes a él, trata con respeto a los demás, etc, entonces usted tiene la obligación de estimularlo; de apoyar su iniciativa, de hacerle ver que es una persona positiva. Posteriormente puede preparar en su homenaje, una "Ceremonia de Reinserción en el Ambiente Socio–laboral Positivo".

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gershkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial),* Whitten Press Limited, Eten, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintáticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuentas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales I/. 500,000; Traducción: I/. 300,000 y Transcripción: I/ 200,000 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, enero–febrero 1990

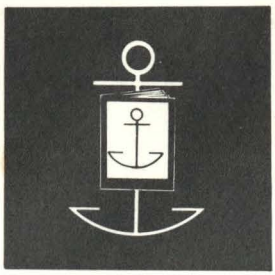
REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU



Las ideas y opiniones vertidas en las páginas de esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. 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 Luis Mellet Castillo. SUB–DIRECTOR: Capitán de Fragata César Iglesias Caminatti. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2 Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D. T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra

Revista de Marina

Año 83 – Nº 3

Mayo – Junio 1990

ISSN 1012 – 8287

Contenido

Editorial 265

El Juego de Crisis
Capitán de Fragata Miguel Pérez Nugent 267

Comentarios a la Constitución de 1979: Las Fuerzas Armadas,
a Seguridad y la Defensa Nacional
Contralmirante (r) M. Carvajal P. 273

Matemática rápida para Oficiales de Guardia en el puente
Traducción L.T. John Hall,
USN Capitán de Corbeta César Taboada Delgado 295

Recordando al "Titánic"
Sr. Juan Musso Torres 311

Discurso del Presidente de la Asociación de ex–Cadetes Navales
del Perú en la ceremonia del Combate del 2 de Mayo de 1866
Contralmirante Jorge Parra del Riego 315

Cara a cara con los asesinos de Sendero Luminoso
Elizabeth Drevillón
Traducción Valm. (r) Carlos Salmón Cavero 323

El B.A.P. "Independencia" en nuestra historia naval
TS1, Héctor Valcárcel Chávez 341

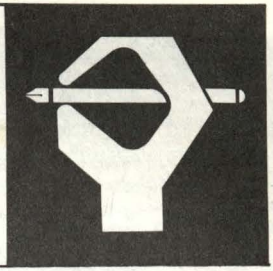
Las Relaciones Internacionales
Contralmirante Julio de los Ríos Rozas 359

La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el conflicto de 1941 (I)
Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros 367

Paisajes Marinos en miniaturas
Pilar Arana Solís 381

Racimo de Proezas
Dr. Miguel A. Rojas 385

EDITORIAL



Aún no se había apagado el fragor del Combate aquel 2 de Mayo de 1879 y ya el Almirante Grau mostraba su grandeza humana ante un puñado de hombres que se había topado con la adversidad de la derrota. Y es que el hombre no tiene otra conducta que la que le dictan sus valores y creencias. No es lógico esperar bondad, justicia y generosidad de seres envilecidos y con su escala de valores alterada.

A lo largo de la historia de la humanidad, estos valores y creencias han sido analizados y estudiados exhaustivamente por el hombre. Y aún perduran y tienen plena vigencia. Es que por más que el desarrollo traiga innovaciones en todo orden de cosas, hay normas morales y éticas inmutables.

La Marina de Guerra del Perú es una de las Instituciones que más cuidadosamente preserva estos valores. Desde su creación por el Alm. J. Guise, desde la gloriosa existencia del Alm. Miguel Grau, durante todo el transcurrir de este asombroso siglo veinte. Siempre, con firmeza y con inteligencia.

El mundo difícilmente acudiría a Latinoamérica para encontrar un liderazgo en la democracia, en la organización, en los negocios, en las ciencias o en un rígido código de valores morales. Por otro lado, Latinoamérica tiene algo que contribuir en un mundo mecanizado e industrializado, y se refiere al valor del individuo, el lugar de la amistad, el uso del tiempo libre, el arte de la conservación, las atracciones de la vida intelectual, la igualdad de las razas, la base jurídica de las relaciones internacionales, el lugar del sufrimiento y la contemplación, el valor de la vida y la importancia de las personas sobre las cosas y las leyes.

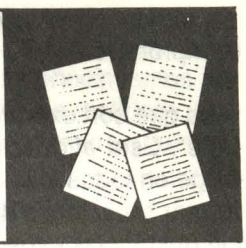
De esto, los marinos peruanos tenemos perfecta conciencia y creemos que la respuesta está en el equilibrio de las cosas. En el justo medio, en la moderación, en la serenidad.

Ahora que el mundo tiende al deshielo político, confiamos en que se cumpla lo que una vez dijo la eminente gobernante Indira Gandhi: "El mundo de hoy exige resultados: No le cuentes los dolores del parto, muéstrales el niño". Así resumió la hora actual. Sólo nos queda añadir que, unidos seremos fuertes y si somos creativos, lo seremos siempre y nadie debe impedirnos ser nosotros mismos..."





ARTICULOS



El juego de crisis

Capitán de Fragata Miguel PEREZ Nugent

"Los que son expertos en el arte de la Guerra, someten al enemigo sin combate"

SUN–TZU

Vivimos una realidad internacional de constantes tensiones; la situación política del momento refleja la tensión permanente entre diferentes países del mundo, que puede llevar a una guerra total o a que disminuya dicha tensión.

Por lo tanto, las Fuerzas Armadas se enfrentan continuamente con diversos tipos de situaciones, cada una de las cuales debe ser tratada para mantener el control de la aplicación de la Fuerza.

La fuerza se puede y a veces se debe emplear para afrontar un incidente, pero el grado de la fuerza empleada no debe atravesar los límites a partir de los cuales, la única solución posible sea la respuesta masiva.

Crisis es una situación de tensión entre dos o más países (también puede haber crisis interna), motivada por factores políticos, estratégicos, ideológicos, económicos o sociales que surge cuando se ejerce una amenaza sobre la vulnerabilidad de un país o alianza, que puede dar lugar al desencadenamiento de una serie de incidentes, pudiendo incluso desembocar en un conflicto armado.

Las crisis deben ser conducidas en forma consecuente con las decisiones que se toman en el nivel político y comprenden el desafío, la reacción y el compromiso.

"Los que son expertos en el arte de la Guerra someten al enemigo sin combate". Esta afirmación nos plantea un importante desafío intelectual y nos exige en todos los niveles de conducción, una preparación especial para enfrentar situaciones de tensión derivadas de intereses contrapuestos que ante circunstancias especiales de gran potencialidad por una parte o de vulnerabilidad por la otra, pueden conducir al retador a iniciar una crisis, y que, ya sea por acción o reacción, deberemos manejar, sometiendo al adversario con el mínimo de violencia armada.

No olvidemos que, normalmente *la guerra,* es el resultado de una crisis mal manejada.

En situaciones intermedias entre la paz y la guerra el Poder Político temeroso de perder su libertad de maniobra o desconfianza mutua entre este y el Poder Militar, trata de prolongar sus decisiones a niveles que normalmente son competencia del mando militar.

Ante esta situación, aparece la necesidad de mostrar la fuerza como un medio de la diplomacia y conducir las operaciones militares en tiempo de crisis.

Una maniobra de crisis está caracterizada por una incertidumbre en la evolución de la situación, además el Comando en el mar difícilmente puede conocer a plenitud el entorno de la crisis, por lo que es necesario tener los medios y procedimientos para que el mando en el mar tenga un conocimiento temprano de cualquier cambio que se produzca, o, que éste sepa actuar ante una escasa comunicación o una falla o interferencia de comunicaciones con el conductor de la crisis, bajo reglas de enfrentamiento preestablecidas.

Claramente puede verse la importancia que tienen las comunicaciones en situaciones de crisis. En la que muchas veces debe saltarse escalones intermedios de organizaciones y llegar, directamente a niveles muy altos de decisión. Estas comunicaciones deben ser abreviadas y a intervalos regulares con información clara y precisa de la situación y acciones del oponente.

Las Reglas de Enfrentamiento pueden ser establecidas por el gobierno o por el estamento militar, especialmente en niveles operativos, tanto para tiempo de guerra, como para tiempo de paz y en tiempo de crisis, y servirán como medio a través del cual los Altos Niveles de decisión brindan una guía a las fuerzas desplegadas en tiempo de paz para el manejo o maniobra de crisis y en tiempos de guerra para poder controlar la lucha. Estas reglas permiten alcan-

zar y no anular la meta política deseada.

Muchas Escuelas de Guerra Navales han considerado que debe existir un juego de simulación para la práctica y aplicación de los conocimientos adquiridos en las distintas asignaturas de las ciencias militares, políticas, jurídicas, administrativas y económicas, concibiendo y desarrollando un nuevo tipo de juego especializado, para ser aplicado a las situaciones de crisis a las cuales pueden verse enfrentados los países: *El Juego de Crisis.*

Los oficiales en sus estudios académicos, deben lograr un profundo conocimiento de la guerra, conocer sus causas y consecuencias, conocer cómo prevenirla, prepararla, conducirla y a lo mejor, lo más importante de la enseñanza: *el cómo evitarla!.*

De esta manera, los Oficiales de Marina podrán en un futuro asesorar y resolver con mayor acierto y adecuados fundamentos las situaciones y maniobras de crisis.

Es necesario resaltar que al pasar de la situación de paz a la situación de guerra, existe una situación de crisis o tensión que se debe afrontar, que es sumamente importante y que puede evitar la violencia o enfrentamiento armado entre dos o más países; es por eso que antes de *jugar a la guerra* hay que *jugar a la crisis,* siendo ambos muy importantes y valiosos.

El propósito del juego de crisis es la aplicación de los conocimientos teóricos adquiridos para resolver problemas concretos que se presentan ante una determinada situación de crisis en el nivel de planeamiento y conducción político–estratégico, y además, obtener una visión de la influencia y participación de los organismos internacionales cuando las situaciones coyunturales así lo demandan.

Lo que se debe evaluar es la capacidad de cada Oficial de Marina en el proceso de planeamiento, toma de decisiones, adopción de medidas al nivel político–estratégico y la habilidad para enfrentar situaciones de crisis, aplicando los instrumentos disponibles para ello.

El modelo de diseño para el juego de crisis, puede considerar los siguientes aspectos principales:

1. **Tipo y Nivel**

   Juego de doble acción, jugando sólo el nivel político estratégico. Se nombra una Dirección del Juego y dos grupos, cada uno con un Director Supremo de Crisis, un representante de cada expresión (la polí-

tica, la económica, la psicosocial y la militar) y por último el puesto de Comandante del Teatro de Operaciones Navales, que sería la única institución de la defensa, en nuestro caso, que puede ser considerada en el planteamiento de la situación; también se puede realizar y es conveniente y muy importante hacerlo a nivel conjunto (Marina, Ejército, Fuerza Aérea y Academia Diplomática).

La Dirección del Juego, además de sus obligaciones inherentes, debe simular el organismo de seguridad de las Naciones Unidas en el evento que los representantes diplomáticos de los partidos estuvieran dispuestos a concurrir a él para presentar sus posiciones, denunciar los hechos, o convocar a un Consejo de Seguridad, según fuese el caso.

2. **Situación**

Se debe presentar una situación de crisis entre dos países que tuvieron intereses contrapuestos, logrando una motivación significativa en los Oficiales para vivir esta experiencia.

Para realizar el juego más dinámico, los países adversarios pueden acudir a otros países para obtener apoyo directo o indirecto.

Es recomendable contar con la asesoría de un representante de la Academia Diplomática para las sesiones de Consejo y para sesionar frente al organismo de seguridad de las Naciones Unidas.

3. **Planeamiento**

Los grupos participantes, en base a la crisis presentada, deben elaborar sus respectivos planeamientos, debiéndoles exigir una Apreciación político–estratégica de crisis y una Directiva de crisis (equivalente a un Plan de Guerra Nacional).

La apreciación de crisis permite prever los factores críticos que generan los intereses contrapuestos y que pueden emplearse para efecto de crear una crisis o evitarla completamente. En este documento se determinan capacidades y vulnerabilidades propias y del adversario con el fin de precisar los posibles retos para cada uno de los factores de tensión y la forma de actuar durante la maniobra de crisis, ya sea como provocador u ofendido.

La Directiva de Crisis es el documento formal que contiene la estrategia total concebida para manejar la crisis, incluyendo la organización para afrontarla, las tareas para las cuatro expresiones y las normas de com-

portamiento a nivel político–estratégico.

Respecto al Planeamiento de la Marina, los Oficiales deben presentar una Apreciación de la Situación de Crisis, donde se incluye el Concepto General del empleo del Poder Naval y las Reglas de Enfrentamiento para cada uno de los posibles eventos que pueda presentarse.

4. **Organismos internacionales**

Estos organismos de importancia y gravitación mundial, como las Naciones Unidas, tienden a establecer formalmente el equilibrio para mantener la paz y seguridad mundial, valiéndose de las *Resoluciones* cuyos textos son una evidencia del Juego Político de las grandes potencias.

Es conveniente resaltar la importancia que dentro de estos organismos adquiere el factor imagen, el cual puede fortalecer la posición relativa de poder de cada estado y a su vez, influir sobre las actitudes políticas de la comunidad internacional.

Esto da oportunidad a los Oficiales para conocer el funcionamiento y roles de los integrantes de los respectivos países para declarar sus posiciones jurídicas.

El Desarrollo del Juego de Crisis es un aporte académico de gran provecho, que fortalece la capacidad y formación de los Oficiales, los cuales adquieren el dominio en el manejo de situaciones de crisis o tensión y en el futuro podrán asumir y tomar decisiones respecto al mejor manejo de una maniobra de crisis en el nivel político–estratégico.

Es muy importante que el tema de la *crisis* esté incluido como asignatura dentro de la currícula de las Escuelas de Guerra y que se estudien y analicen los casos contemporáneos como la crisis de los misiles de Cuba, la crisis del bacalao entre Inglaterra e Islandia, la crisis de las Malvinas, la crisis en el Golfo Pérsico, la crisis previa al Conflicto con el Ecuador en 1981, crisis previa a la guerra Arabe–Israelí en 1973, etc. (asimismo las crisis internas como la de los penales, la crisis de Uchiza, etc.).

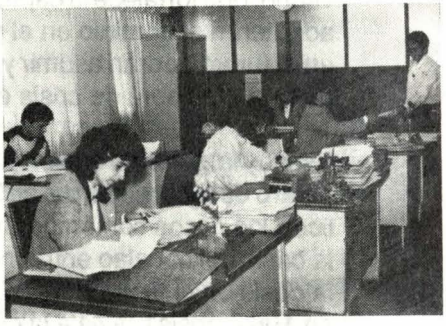
No olvidemos que situaciones de crisis se pueden presentar en cualquier momento, especialmente cuando los intereses de otros países están en contraposición con los nuestros y que hay altas posibilidades de generarse tensiones por aniversarios importantes de conflictos armados, de firmas de protocolos no reconocidos, para lo cual debemos estar preparados y saber manejar, de la mejor forma posible, las situaciones de crisis que se puedan presentar.

MARCHAMOS AL RITMO VERTIGINOSO DE LA TECNOLOGIA





FRENTE AL RETO DE ENCARAR EL FUTURO, ESTAMOS POTENCIANDO MENTES Y ACTITUDES, E IMPLEMENTANDO NUEVAS TECNICAS Y SISTEMAS



COMISION CONTROLADORA DE TRABAJO MARITIMO

"Comentarios a la Constitución de 1979: Las Fuerzas Armadas, la Seguridad y la Defensa Nacional"

Por el Calm. (r) Melitón Carvajal P.

El 28 de julio próximo se cumplirán 10 años de la instalación del Gobierno Constitucional, que presidiera el arquitecto don Fernando Belaúnde T., y a quien le cupo el honroso encargo democrático de poner en vigencia la Constitución actual, en armonía con la Disposición Primera contenida en el Título III – Disposiciones Generales y Transitorias.

Al cumplirse, pues, esta primera década, he considerado que el tiempo transcurrido y las experiencias vividas constituyen elementos que ayudan a reflexionar sobre las principales relaciones entre las Fuerzas Armadas y los demás actores de la Seguridad Nacional, a la luz de los diversos artículos de la Constitución. Estas reflexiones, que se traducen en Comentarios de esos artículos, representan solo mi punto de vista y no la de ningún grupo u organismo castrense. Las ideas que expondré, representan mis percepciones, como las de civiles y colegas de armas, captadas en conversaciones casuales, de la vida diaria, y de lo que leo, veo y escucho en los medios de comunicación. Representan, asimismo, el hecho de que durante este período democrático de diez años, no se haya podido consolidar un mecanismo de diálogo honesto y sincero entre civiles y militares, sobre el porvenir de Perú y, mas bien, se han ahondado las divergencias y mantenido los recelos. Las causas son múltiples y variadas, pero la que más esgrimen los políticos de todas las tendencias, y

la que se enseña en los colegios, es aquella de que nuestra democracia no se ha consolidado porque los militares han conspirado contra esa auténtica y natural aspiración del pueblo. Esa es la imagen generalizada. Sin embargo, los civiles no están ausentes de esa conspiración, y así tenemos que en lo que va de nuestra vida republicana intentaron y fracasaron unos, y tuvieron éxito otros, en la captura del poder político por diversos mecanismos ilegales, o por la fuerza. Entre los peruanos han habido, y hay quienes son fervientes admiradores y defensores de determinados caudillos del pasado, también del presente, fuesen civiles o militares, y seguramente podrán esgrimir mil y una razones de todo tipo para justificar por qué esos caudillos o simples revolucionarios interrumpieron o trataron de interrumpir, el proceso de consolidación de nuestra democracia. Y digo nuestra, porque es patrimonio de todos los peruanos, los de ayer, los de hoy, los de mañana, sean civiles o militares. El hecho histórico es que lo hicieron.

Los militares nunca nos hemos preocupado de hacerlo notar y, así, hemos aparecido siempre como los malos de la película, sea por timidez, por recelo, por intereses de la seguridad se dice, y cuando, paradójicamente, esos actos contra la democracia los realizaron y realizan los civiles, resultaron y resultan, mas cruentos que los realizados por los militares. Podemos decir que la historia registra no menos de una docena de actos contra la democracia practicados por los civiles, pero sólo para estar en época, resalto el iniciado primero por el PCP–SL en 1980, al cual se sumaría en 1984 el MRTA, ambos con su típico accionar de guerra revolucionaria comunista. Los conducen civiles, profesionales de la revolución, burócratas de la revolución, de la guerra política. A nuestro país le viene costando, para hablar solo de ella, la vida de mas de 15,000 peruanos y la inhabilitación física de otros miles, sin que el Estado haya sido capaz de contenerlos. Entre esas invalorables vidas, están también aquellas de extranjeros venidos a nuestro país, muchas veces en labor humanitaria. A ellas hay que agregar los fallecidos por el consumo de drogas, que produce y comercializa la organización internacional del narcotráfico, que tiene como mercenarios a las huestes del PCP–SL y del MRTA, traicionando los ideales de los movimientos que lideran.

Considero, pues, que al cumplirse esta primera década de nuestra Constitución, es momento propicio para que civiles y militares arrojemos al tacho de la historia, nuestras mutuas incriminaciones, y unamos esfuerzos para que nuestros hijos y sus hijos, y todos los que vengan, gocen de un Perú mejor, habida de la victoria entre los revolucionarios.

Por ello, estimo que estos comentarios, a pesar de las discrepancias y coincidencias que surjan, merecen iniciarse en la raíz de ellos, esto es, en la propia Constitución, que muchos consideran tiene un sabor antimilitar, por lo que hemos dicho de nuestra imagen, pero que no vamos a discutir en esta oportu-

nidad. Repasémosla entonces, dejando en el tintero otros temas, como el servicio militar obligatorio, la condición ciudadana de los miembros en servicio activo de las Fuerzas Armadas, la Movilización, etc.

Art. 273

El Presidente de la República es el JEFE SUPREMO de la Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional. Dirige el Sistema de Defensa Nacional.

COMENTARIO

Supremo, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua, significa sumo, altísimo, que no tiene superior en la línea. También, en el Diccionario de la Legislación Peruana de F. García Calderón, significa lo más alto, elevado, último. Dice, además, que hablando del Poder Ejecutivo se da el calificativo de Supremo al Presidente de la República y a los actos que de él emanan, y así se dice: Jefe Supremo, Mandatario Supremo, Resolución Suprema. Continúa, diciendo, que el calificativo de Supremo se da también al último tribunal de justicia, llamándosele Corte Suprema. En nuestro tiempo, en el ámbito militar, al más alto tribunal de justicia se le llama Consejo Supremo de Justicia Militar.

Jefe, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia, significa superior o cabeza de un cuerpo u oficio. Igual definición trae el de F. García Calderón, añadiendo que es un término que se usa en la milicia y en el ramo político y administrativo. Algunas veces, dice, se ha usado la denominación de Jefe Supremo para designar al Presidente de la República.

De lo anterior se puede concluir que hay una tradición en el Perú, de llamar Jefe Supremo al Presidente de la República. Lo novedoso ha sido que en la Constitución de 1979 se le llame, por primera vez, JEFE SUPREMO de las Fuerzas Armadas.

Supremo, pues, significa que el Presidente, dentro de la línea de las Fuerzas Armadas en el Poder Ejecutivo, no tiene superior y, por lo tanto, los otros Poderes del Estado, según nuestra Constitución, no ocupan posición alguna en la línea de las Fuerzas Armadas.

En los diccionarios de términos militares, se define al Jefe como aquel que está a la cabeza, que tiene la autoridad, la dirección, el que manda. Esto nos lleva a que el Presidente tenga la dirección o que gobierne, y quien gobierna manda sobre las que le están subordinadas, que en este caso son las Fuerzas Armadas. Así, el Presidente de la República, Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, es la máxima autoridad del país que ejerce mando sobre ellas. Las Fuer-

zas Armadas, entonces, no obedecen órdenes del Poder Judicial ni del Poder Legislativo. Al interior del Poder Ejecutivo obedecen órdenes dentro de la cadena de mando establecida.

En la Constitución de 1933 si el Presidente en persona mandaba la Fuerza Armada, debía dejar en suspenso el ejercicio de la Presidencia, y ello solo con la autorización del Congreso. Esto conllevaba un cierto control del Legislativo sobre el Ejecutivo en este tema. Asumir el mando, significaba que el Presidente iba a dirigir a la Fuerza Armada en alguna operación militar, como en efecto sucedió varias veces en el pasado, haciéndose cargo del Ejecutivo el 1er. Vicepresidente. En la Constitución de 1979 ese concepto quedó superado y el Presidente ya no necesita de esa autorización para mandar en persona a las Fuerzas Armadas, operativamente se entiende, pues en lo administrativo no ha habido cambio. Se ha reafirmado, pues, el mando y control del Presidente de la República.

Esta nueva situación, sin embargo, resulta algo ambigua y, como todo lo ambiguo, genera confusión y desconcierto, en la ciudadanía y en las propias Fuerzas Armadas, supongo. Qué quisieron expresar exactamente los Constituyentes con lo de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas? Se quería, de una vez por todas, poner en vigencia la tesis del control civil sobre el militar para eliminar el militarismo y su intervención en política, como es en otros países democráticos? En mi opinión, ese control siempre estuvo ahí, lo tuvieron, pero no supieron ejercerlo con lealtad ni honestidad, sino con argucias.

El país que con frecuencia se toma como ejemplo en el tema del control civil sobre el militar, y en el que el militar interviene casi nada en la política, son los Estados Unidos de Norte América. En primer lugar, no hay comparación posible entre nuestras culturas democráticas. En segundo lugar, habría que preguntarse si lo que realmente temieron los fundadores de la independencia norteamericana fue al sector militar en si mismo, o al control que el partido gobernante podría ejercer sobre el sector militar para sus propios fines, en detrimento de los otros Poderes del Estado. Intelectuales norteamericanos opinan que fue esto último, y que por ello en su equilibrio de poderes otorgaron facultades al Congreso para controlar al Ejecutivo, al Presidente de la República en su función de Comandante en Jefe de esas Fuerzas Armadas. Hay evidencias históricas de esas posiciones. Además, la contienda entre ambos Poderes, en lugar de eliminar de la escena política a los militares norteamericanos, los ha tenido mas bien involucrados en ella. Así, dicen esos intelectuales, el Ejecutivo busca el apoyo del Joint Chiefs of Staff y otros altos mandos para realizar ciertas reformas en la organización militar, y el Congreso llama a los equivalentes de nuestros Comandantes Generales para obtener opiniones en cuanto a esas reformas, o por cuestiones presupuestales u otros desarrollos de armas, con lo cual los militares resultan permanentemente invo-

lucrados en la Política, pero no en la politiquería.

Así, pues, desearon nuestros Constituyentes que el Presidente de la República tuviera el control operativo y el control administrativo de las Fuerzas Armadas? Posiblemente no tuvieron en cuenta que la Presidencia de la República, en el tiempo, podría ser ocupada por hombres de diferentes condiciones o intenciones que resultaran contraproducentes a la conducción armoniosa de los negocios de Estado en materia de Fuerzas Armadas. Son inquietudes que solo un estudio, un análisis, un intercambio de opiniones podrían aclararlas. Pero, cabe preguntarse, puede el Presidente trasladarse, por ejemplo, a Ayacucho con un grueso ejército y conducir las operaciones militares y seguir conduciendo el gobierno desde allí? Puede embarcarse en el buque insignia de la Escuadra y salir a la mar por días para conducir en persona operaciones navales? Puede desplegarse al mando de una fuerza conjunta hacia la frontera y alarmar innecesariamente al vecino? Puede disponer el empleo de las Fuerzas Armadas en territorio extranjero? Puede dar órdenes directas a un oficial o a un marinero? Puede conducir las operaciones militares y no militares? Qué responsabilidad asume por el fracaso de alguna operación, de algún despliegue, o por la generación innecesaria de una situación de tensión con un país vecino, por decisiones que toma en su papel de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas? Puede ordenar la participación de las Fuerzas Armadas en una situación de emergencia sin haber sido previamente declarada como manda la Constitución, sin asumir una responsabilidad? Así parecería haber sucedido en el sonado caso de los penales. Solo hay presos militares y policías. Ningún político civil. Como esas pueden generarse muchas interrogantes. Las respuestas, sin embargo, se simplifican cuando se examinan el aspecto del mando y del control administrativo.

La Constitución, en su Art. 211 (1) establece que es obligación del Presidente cumplir y hacer cumplir las leyes. En los aspectos administrativos existe todo un cuerpo de leyes que tiene que cumplir y, por lo tanto, su accionar sin control puede ser limitado, siempre claro está, que no encuentre un Ministro obsecuente, y si lo encuentra, el Congreso debería intervenir sin pérdida de tiempo. Cualquier Decreto o Resolución Suprema, para que tenga validez, tiene que llevar la firma del Ministro de Defensa, quien es responsable de los actos que refrende, dice la Constitución. Por otro lado, el mando operativo no anda tan claro y, por el bien de la República, conviene sea aclarado.

En primer lugar, el adoctrinamiento militar acondiciona al individuo a una subordinación hacia su superior inmediato que ostenta un grado o jerarquía militar. Las reglamentaciones y la disciplina que se inculcan aprendiendo a obedecer, hacen a la sociedad militar más eficiente que la sociedad democrática, porque el conductor es relevado de tomar decisiones y ejercer la conducción en problemas concernientes a situaciones de rutina. Conoce lo que sus

hombres están haciendo normalmente, porque han sido disciplinados y adiestrados para hacer exactamente una cosa determinada para tal ocasión particular. Esto permite al conductor emplear su criterio en cuestiones de mayor importancia y demostrar su conducción en asuntos no enmarcados por la rutina diaria. Puede juzgar prontamente la eficiencia de su organización por su apariencia, pues todo el procedimiento es ordenado. Si hay desorden, inmediatamente el conductor percibe que algo anda mal y debe tomar las medidas pertinentes para restablecer la eficiencia. Una vez ubicado y corregido el inconveniente, la organización recupera rápidamente su aspecto ordenado. Esto revela una cadena de tareas reglamentadas apoyada en una delegación de autoridad y responsabilidad consiguiente. Pero el mando operativo tiene, también, su cadena de comando generada por una cadena de objetivos, cuyo logro no está escrito en los reglamentos sino que depende, fundamentalmente, de la experiencia, juicio y preparación del oficial para la guerra y, así, el logro de un objetivo es el punto primordial y su realización justifica, frecuentemente, los medios extremos de su obtención. En tiempos de guerra o de emergencia, la conducción militar no puede afectarse con el deseo de autoexpresión del miembro individual. Todo esfuerzo debe dirigirse hacia el logro del objetivo principal. En esto se diferencia del orden social democrático, en el que el ideal estipula que todos tienen igual oportunidad de participación en la conducción, contribuyendo al máximo de su capacidad. Aunque un líder tenga la libertad para idear sus métodos propios, en una sociedad democrática está reprimido por limitaciones que no siempre puede superar. En casi toda su extensión, los medios para alcanzar un objetivo en una sociedad democrática, pueden resultar mas importantes que el objetivo mismo. En otras palabras, a veces el líder en una sociedad de tal naturaleza, puede verse obligado a elegir entre el mantenimiento de los ideales democráticos o el cumplimiento de un objetivo.

En el mando operativo, pues, el cumplimiento de una misión se distribuye en una serie de tareas parciales entre los subordinados, para cuyo cumplimiento se otorgan medios, y se delega autoridad acompañada ineludiblemente de responsabilidad. Pero, es lógico admitir que esa responsabilidad se desvanezca súbitamente cuando alcanza al Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas en una operación militar que esté dirigiendo? En esas circunstancias no se puede estar promulgando Decretos o Resoluciones Supremas con firma del Ministro de Defensa, que es el único que puede refrendarlas. La Constitución no le señala responsabilidades al Presidente de la República en ejercicio, y menos se la encontrarán si goza de mayoría en el Congreso. La legislación vigente, y la que se dé, no se la puede asignar, pues sería ir mas allá de lo que manda la Constitución. De esto se desprende que hay que enmendar la Constitución de manera de asignar, por el Poder Legislativo, responsabilidades razonables respecto del mando militar operativo de las Fuerzas Armadas por el Presidente. La idea no es que esta definición de responsabilidades esté en función de

las personas, sino de las cosas. Las Fuerzas Armadas, que son los elementos combatientes del Sistema de Defensa Nacional, tienen que tener, por razón de la cadena de comando, un Jefe Supremo con responsabilidad, no sólo moral, sino también legal. Así como en la guerra, no se puede estar en la confianza de que aparezca un genio conductor, igualmente el país y las Fuerzas Armadas no pueden vivir esperanzados que un próximo Presidente de la República sea un hombre de las cualidades necesarias para que lo dirija con inteligencia, armonía y responsabilidad.

Según la ley, el Presidente del Comando Conjunto, en caso de guerra, es el Comandante de las Fuerzas Armadas y conduce las operaciones militares. Pero la guerra es total, es integral y, por lo tanto, también lo es la Defensa Nacional organizada a través de un Sistema que, de acuerdo a la Constitución, garantiza la Seguridad de la Nación, la cual tiene el derecho natural de fijarle responsabilidades, al que lo dirige, como garantía de que habrá de tomar todas las providencias para que esa Seguridad no sea mellada por actos negligentes e irresponsables de quien sea el Presidente.

En conclusión, opino que este tema debe ser investigado y analizado en conjunto entre civiles y militares, para proponer desde todos los ángulos, la enmienda Constitucional que defina las responsabilidades del Presidente en cuanto a su verdadera función como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, y las del Congreso para fiscalizar su control. Probablemente, los hombres de leyes nos inundarán de teoría y praxis de los famosos juicios de residencia, pero lo concreto es que quien tiene autoridad, tiene responsabilidad, aunque delegue autoridad. Lo que jamás puede delegarse es la responsabilidad. Entretanto, le queda al Congreso la relativa fiscalización vía Presupuesto de la República y la Cuenta General, instrumentos que le permiten ejercer el control civil de las Fuerzas Armadas, dentro del esquema del equilibrio de los Poderes.

Art. 211

Son atribuciones y obligaciones del Presidente de la República:
(3) Dirigir la política general del gobierno.

COMENTARIO

La política general del gobierno, que es la que sigue para lograr el fin supremo del Estado, es una síntesis de otras dos: la política de Bienestar General y la Política de Seguridad Nacional. Veamos solo esta última, pero sin que ello signifique ignorar la estrecha e íntima relación entre ambas.

El Presidente de la República dirige esta política a través del Sistema de De-

fensa Nacional, que abarca a todos los sectores de la actividad nacional: público y privado. La Política de Seguridad es de absoluta responsabilidad del Presidente, pero para cumplir con la Constitución, en la ley se ha descargado la responsabilidad política del Sistema de Defensa Nacional en el Ministro de Defensa, mas no le ha delegado la autoridad correspondiente dentro del Sistema, que es una de las causas por las que no funciona como debiera. En síntesis: dentro de la Política de Seguridad, la Constitución le otorga al Presidente la autoridad para dirigir el Sistema de Defensa Nacional, pero sin responsabilidad; y a la inversa, la Constitución y la ley le dan responsabilidad al Ministro de Defensa en cuanto al Sistema de Defensa, pero no le dan autoridad dentro del mismo.

(4) Velar por el orden interno y la seguridad exterior de la República.

COMENTARIO

La primera interrogante en este artículo de la Constitución es la definición concreta y real de lo que constituye el orden interno. No hay una definición oficial, operativa, del término. Interpretaciones, muchas. Una podría ser, aquella situación de legalidad normal que establecen la Constitución y las leyes, que determinan que el poder emana del pueblo y que los parlamentarios y gobernantes electos para que lo representen, para ese fin, sean sus fieles cumplidores". Otros dicen que "el objetivo fundamental del orden interno es la seguridad y la defensa del Estado en su amplia aceptación de unidad política organizada". El hecho concreto es que han transcurrido 10 años, y el Estado no ha distinguido entre lo que es orden interno y lo que es orden público, concepto este último que tampoco está establecido. Hay quienes conceptúan que es "un conjunto de previsiones y acciones tendientes a asegurar la convivencia pacífica y el normal desenvolvimiento de las actividades de la población". García Calderón, en su Diccionario de la Legislación Peruana de 1862, dice que "el orden público consiste en que todos los vecinos de un pueblo respeten las leyes y las autoridades constituídas, y no se causen daños entre sí. Según esto, aunque a los funcionarios políticos está encargando el cuidado del orden público, no puede negarse que los jueces influyen también en conservarlo. Las autoridades políticas se hallan establecidas para reprimir los abusos en el acto de cometerlos; y los jueces para castigar los abusos cometidos". Hago estas menciones porque, de acuerdo a la Constitución hay relación entre las Fuerzas Armadas y el orden interno, como se verá después. Pero volvamos, a la obligación del Presidente.

Velar, según el Diccionario, significa estar sin dormir el tiempo destinado de ordinario para el sueño (lo cual no deseo para ningún Presidente), o continuar trabajando después de haber trabajado durante la jornada ordinaria. Estimo que, de ser necesario, el orden interno y la seguridad exterior ameritan una

actitud semejante, llegado el caso. Sin embargo, hay otra acepción que puede aplicarse y ella es, la de cuidar con agilidad, con prisa, el orden interno y la seguridad externa, lo que da sensación de actuar, sin pérdida de tiempo.,

Al Presidente le corresponde, pues, atender exacta y cuidadosamante, con rapidez, a que se mantenga ese orden interno y la seguridad exterior. Nada menos que la Política de Seguridad Nacional. Deberá actuar, en consecuencia, prestamente para que el primero no sea alterado y, si lo es, restablecerlo. Para la seguridad exterior, deberá actuar para prevenir cualquier amenaza, y para defenderla en caso de una agresión que atente contra la integridad territorial, la independencia y soberanía.

Para ambos casos, el Presidente tiene la atribución de declarar el estado de excepción correspondiente establecida en el Art. 231, para ejecutar los Planes de Defensa Nacional y para disponer el empleo de las Fuerzas Armadas. El medio para cumplir con esta obligación es el Sistema de Defensa Nacional. El medio que debería estar actuando en la guerra revolucionaria.

(14) Dirigir la política exterior y las relaciones internacionales.

COMENTARIO

La política exterior y las relaciones internacionales están íntimamente ligadas.

Desde el punto de vista de la Seguridad Nacional, la política exterior resulta estar íntimamente ligada con la oposición o complementación de los intereses nacionales que, para el Perú, se generan al buscar su Bienestar y Seguridad. Evidentemente, el universo de tales luchas pacíficas, es muy vasto y de naturaleza diversa. Las de integridad territorial, por ejemplo, son las de mayor prioridad con respecto a nuestros vecinos y a otros países que se empeñan en extraer los recursos naturales en las aguas de nuestro dominio marítimo. Las de integración andina, también son parte de la lucha pacífica en el escenario regional y mundial. Las de neutralización de la penetración ideológica comunista, las luchas económicas y muchas otras que se podrían enumerar, son los ingredientes para una política exterior, de la cual el Presidente de la República es el responsable.

Obviamente, existe una íntima relación entre la diplomacia y la Seguridad Nacional, y es por ello que en el anterior Consejo de Defensa Nacional estaba abierto el camino para que los diplomáticos y los militares, amén de otros Ministros, deliberasen bajo la dirección del Presidente de la República, y se adoptasen las decisiones que habrían de culminar en planes coherentes para todo el Sistema de Defensa Nacional, y no solo para el aspecto militar. Hay que aceptar que debieron haber imperfecciones, máxime si hasta la creación del

Ministerio de Defensa solo habían transcurrido siete años de ejercicio democrático civil–militar en la toma de decisiones para la Seguridad Nacional. Hoy, esas decisiones se adoptan en el Consejo de Ministros reunido en Sesión Especial, al cual concurren los Comandantes Generales y el Jefe de las Secretaría de Defensa Nacional, pero no es lo mismo ser invitado que ser miembro.

En cuanto a las relaciones internacionales, conviene confirmar el concepto de que estas son mas afines a la idea de comunidad internacional, es decir, a la interdependencia entre los estados y a lo conveniente y necesario que es el establecer y regular las relaciones entre ellos a través del Derecho Internacional y de una serie de organismos internacionales. Claro está que el accionar del Perú dentro de la comunidad internacional y organismos internacionales no puede estar divorciada de la política exterior y, por lo tanto, de la Política de Seguridad. En este sentido, tenemos un ejemplo concreto, nuestra denuncia al TIAR, que no se conoce si se ha presentado formalmente a la OEA, o si todo fue pose.

(17) Presidir el Sistema de Defensa Nacional y organizar, distribuir y disponer el empleo de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

COMENTARIO

El mandato Constitucional de dirigir el Sistema de Defensa Nacional, conviene analizarlo en trabajo aparte, aunque una que otra idea ya se ha ido esbozando. Sin embargo, como Sistema se puede adelantar que su estructura no le da proyección a futuro para reaccionar oportuna y adecuadamente ante cualquier emergencia o riesgo; tampoco es lo dinámico y flexible que se requiere para adaptarse a las circunstancias del momento, que ha llevado a la ley 25237 que crea un Consejo por la Paz al margen del Sistema, para presentar al Poder Ejecutivo el Plan Nacional de Pacificación y brindar el asesoramiento y apoyo a todos los esfuerzos destinados a lograr la paz y la plena vigencia de los Derechos Humanos. Reitera la presidencia del Sistema por el Presidente, pero no la dirección como lo manda la Constitución; ofrece vacíos en cuanto quien dirige los Campos No Militares.

En cuanto al mandato para organizar, distribuir y disponer el empleo de las Fuerzas Armadas, cabe citar que como su Jefe Supremo, el tema ha sido prácticamente tratado al comentar el Art. 273.

(18) Adoptar las medidas de seguridad para la defensa de la República, la integridad del territorio y la soberanía en caso de agresión.

Adoptar, de acuerdo al diccionario, quiere decir recibir o admitir alguna opinión,

parecer o doctrina, aprobándola o siguiéndola; tratandose , dice, de resoluciones o acuerdos, tomarlos con previo examen o deliberación.

Sin embargo, me parece que esto no es exactamente lo que los Constituyentes han querido significar, sino mas bien, que se dicten medidas o disposiciones de seguridad para los fines enunciados. Cómo, pues, interpretar esta obligación que sólo se le asigna al Presidente? Estimo que la obligación se cumpliría si el Presidente tomase una decisión o resolución luego del examen de una situación o deliberación sobre la misma en el seno del Consejo de Ministros, y dictando él, no el Consejo, las medidas o disposiciones de seguridad para la defensa de la República, la integridad de su territorio y la soberanía en caso de agresión. Su resolución y medidas fluirían a través del Sistema de Defensa Nacional que preside y dirige. Sólo a partir de ello puede activarse el Sistema, asumiendo cada cual la autoridad y responsabilidad que le haya sido delegada, recordando que se delega autoridad y nunca responsabilidad. El Sistema, también, le debe servir para fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones emitidas y ampliar, modificar o corregir a su vez las disposiciones según resulte apropiado.

Así, pues, mientras la Constitución le da al Presidente, y no a otras personas, el mandato de adoptar medidas, por otro lado se lo restringe o limita en la toma de decisiones y tiene que recurrir a la decisión colegiada con el Consejo de Ministros, evidenciando la contradicción entre su autoridad y su falta de responsabilidad.

(19) Declarar la guerra y firmar la paz con autorización del Congreso.

COMENTARIO

El Presidente de la República tiene la iniciativa, pero condicionada a una aprobación por el Congreso, lo cual es razonable, pues en tema tan grave, debe funcionar el equilibrio de Poderes. En cuanto a la firma de la paz, es también el Presidente quien tiene la iniciativa para decidir en qué momento se la debe firmar, condicionada también a una aprobación del Congreso.

Al establecer esta atribución del Presidente, se reconoce la probabilidad de un acto violento, la continuación de la política por otro medio, como es la guerra, sea porque es el Perú quien tiene la iniciativa o porque tiene que defenderse de una agresión. En ambos casos, la situación tendrá que haberse examinado con anticipación conforme se ha dicho cuando se ha tratado de la obligación (18)

Art. 231

El Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Ministros, decreta por plazo determinado, en todo o parte del territorio y dando cuenta al Congreso o a la Comisión Permanente, los estados de excepción que en este artículo se contempla.

a) ESTADO DE EXCEPCION, en caso de perturbación de la paz o del orden interno, de catástrofe o de graves circunstancias que afecten la vida de la nación. En esta eventualidad, puede suspender las garantías Constitucionales relativas a la libertad y seguridad personales, la inviolabilidad del domicilio, la libertad de reunión y de tránsito en el territorio, que se contemplan en los incisos 7, 9 y 10 del Art. 2do, y en el inciso 20 (g) del mismo artículo. En ninguna circunstancia se puede imponer la pena de destierro. El plazo de emergencia no excede de sesenta días. La prórroga requiere de nuevo decreto. En el estado de emergencia las Fuerzas Armadas asumen el control del orden interno cuando lo dispone el Presidente de la República.

COMENTARIO

Este artículo establece claramente que el Presidente de la República, con el acuerdo del Consejo de Ministros (se supone en Sesión Especial) y dando cuenta al Congreso, decreta el estado de excepción en referencia. Es en esta situación en que, por disposición del Presidente de la República y como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, éstas asumen el control del orden interno en la zona que se señale, reemplazando o no a las autoridades políticas locales. Recordemos lo que antes se dijo sobre una definición operativa de orden interno, en el sentido de que nadie dude sobre que es exactamente el orden interno.

Es acá donde la democracia debe analizar exhaustivamente la situación para que, sin dejar de cumplirse con el mandato Constitucional, no se caiga en lo que se conoce como Terrorismo de Estado. La ley 24150, reglamentaria de los artículos 231 y 275 de la Constitución, se promulgó tres años después de declarado, por primera vez, el estado de emergencia. Ella establece las normas que deben cumplir los comandos Político–Militares en las zonas en que las Fuerzas Armadas asumen el control del orden interno. Esta ley ha recibido muchas críticas, pero el hecho concreto es que hasta la fecha, el Estado no ha querido o podido producir una mejor. Debemos recordar que la ley establece que el Comando Político–Militar ejerce sus funciones de acuerdo con las directivas y planes de emergencia aprobados por el Presidente de la República.

b) ESTADO DE SITIO

En caso de invasión, guerra exterior o guerra civil, o peligro inminente de que se produzcan, con especificación de las garantías personales que continúan en vigor. El plazo correspondiente no excede de 45 días. Al decretarse el estado de sitio, el Congreso se reúne de pleno derecho. La prórroga requiere de aprobación del Congreso.

COMENTARIO

Un estado de sitio revela una situación mucho más grave que la anterior, debiendo el Presidente puntualizar cuáles garantías personales seguirán en vigor, o bien puede suspenderlas todas.

En esta situación, sin embargo, a diferencia de la (a), la Constitución no autoriza al Presidente de la República disponer que las Fuerzas Armadas asuman el control del orden interno, como se puede apreciar de la lectura del texto del artículo 231. No obstante ello, la ley 24150 dispone que las Fuerzas Armadas asuman el control del orden interno según las reglas que establece, en razón de que ese estado es inherente a los casos que enumera el inciso (b), con lo cual discrepo.

Art. 275

Las Fuerzas Armadas están constituídas por el Ejército, la Marina de Guerra del Perú y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno en situaciones de emergencia de conformidad con el Art. 231.

COMENTARIO

Sin comentarios, pues lo expresado está perfectamente claro y en cuanto a las situaciones de excepción, el tema se vio al tratar el Art. 231.

Art. 278

Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional no son deliberantes. Están subordinadas al Poder Constitucional.

COMENTARIO

Qué se ha querido decir con deliberante? En qué casos se aplica? Considero que lo que se ha querido significar ha sido el que una de las Fuerzas Armadas,

o varios de los individuos que las conforman, no se pueden reunir para tomar acuerdos por mayoría de votos para asumir funciones que la Constitución solo otorga a los Poderes del Estado. Es decir, que no se pueden reunir para considerar tomar decisiones que quiebren el orden Constitucional, o el propio de cada Institución en cualquier forma que sea.

Por otra parte, las Fuerzas Armadas piensan, razonan, deciden, deliberan todos los días. Las deliberaciones se realizan dentro de cauces perfectamente establecidos. Claro está, sus miembros no deliberan para ver si cumplen o no las órdenes. Deliberan al realizar, en los Estados Mayores, las apreciaciones político–estratégicas, que son parte de su trabajo profesional, acá y en cualquier parte del mundo, y al concebir los planes de Defensa Nacional, Es obvio que deliberan, también, sobre la Política. Por ejemplo, el Estado Mayor de un Comando Político–Militar de una zona en emergencia, o el del Comando Conjunto, o la Secretaría de Defensa Nacional, en general todos los Estados Mayores, tienen que analizar la situación política del país para tenerla en cuenta en las decisiones que hayan de tomar. La amplitud y énfasis de ese análisis dependerá del nivel del Comando y de la naturaleza del problema que tenga que resolver. Si la guerra es la continuación de la política por otros medios, según Clausewitz, y la situación que vive el país internamente es la de una guerra política, es obvio que durante todo este tiempo y el que resta para terminar con ella, los Estados Mayores han tenido que analizar la situación política, han deliberado sobre ella. Es ineludible el tratamiento de la política dentro de la estrategia. No se pueden dividir o separar por una ley.

Las apreciaciones político–estratégicas estudian las situaciones nacional e internacional, en la totalidad de los factores que las conforman como: político, económico, geográfico, militar, social, sicológico, científico y técnico, geográfico y biografico. La permanencia o modificación de esas situaciones son consecuencia de decisiones políticas, nacionales e internacionales, que al ser analizadas implican el estudio o consideración de la conducción política del gobierno y, es ahí donde pueden surgir evaluaciones que muestran en forma razonada y objetiva que una determinada decisión política no se puede llevar a cabo por falta, por ejemplo, de medios que pueden ser humanos o económicos, o legales, o materiales, o una combinación de todos o de algunos de ellos. En tales casos, se puede pedir al político que otorgue los medios, o que adecúe la decisión a los medios, con la sola finalidad de que la decisión se lleve a cabo con éxito. El político, claro está, puede insistir en su decisión y asumir la responsabilidad correspondiente. Y acá nos topamos, nuevamente, con esa contradicción entre autoridad y responsabilidad de que ya hemos tratado.

Si, como hemos visto, los militares deliberan, cómo evitar, neutralizar, que esas deliberaciones resulten cuestionando el orden Constitucional? La mejor salida, considero, consistió en el establecimiento del Sistema de Defensa Na-

cional dentro de la Constitución. La organización anterior a 1987 contemplaba el denominado Consejo de Defensa Nacional, en cuyo seno el Presidente de la República, los Ministros miembros, que incluía a los ministros militares, y los militares miembros, podían analizar, todas las veces que fuese necesario, una situación con objetividad y franqueza, para resolver un problema de Seguridad Nacional desde todos los ángulos civil–militar. Ese Consejo contaba con un órgano de trabajo permanente, la Secretaría de Defensa Nacional, cuyo Jefe, un militar, también podía dialogar con el Presidente. Después de 1987, con la creación del Ministerio de Defensa, ese diálogo se interrumpe y el interlocutor es solo una persona. La Secretaría continúa existiendo, pero bajo la dependencia directa del Ministro de Defensa. Igual sucede con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

En conclusión, sobre este tema de la deliberación, considero que lo que se ha estatuido es que las Fuerzas Armadas no deben deliberar como para constituir un grupo de presión o de poder sobre las decisiones políticas del gobierno en la vida diaria, o en contra de la disciplina de las Instituciones, en todos los niveles, y que el mejor camino sería regresar a la organización del Sistema de Defensa previo a 1987.

La Constitución ha querido destacar que las Fuerzas Armadas están subordinadas al Poder Constitucional, al pueblo, a través de sus representantes: el Congreso y el Presidente de la República, excepto que este último, el Jefe Supremo de ellas, está sometido a la fiscalización del Congreso y obligado al cumplimiento de las leyes que apruebe.

Art. 281

Los efectivos de las Fuerzas Armadas son fijados anualmente por el Poder Ejecutivo. Los recursos correspondientes son aprobados en la Ley de Presupuesto.

Los ascensos se confieren en caso de vacancia de conformidad con la ley. El Senado ratifica los ascensos de los Generales y Almirantes de las Fuerzas Armadas y de los Generales y grados equivalentes de la Policía Nacional.

COMENTARIO

Como se puede apreciar de la primera parte de este artículo, al Presidente de la República se le otorga la atribución de poder fijar anualmente los efectivos de las Fuerzas citadas, a diferencia de la Constitución de 1933 en la que tal atribución se le otorgaba directamente al Congreso. Es de incumbencia del Presidente por cuanto es el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, y preside y dirige el Sistema de Defensa Nacional, y es el Jefe del Poder Ejecutivo, y

como tal, le corresponde presentar al Congreso el Proyecto de Presupuesto, según el Art. 197. El Presidente tiene, pues, la iniciativa y no el Congreso. No obstante ello, el Congreso puede intervenir posteriormente en la fijación de los efectivos a través de los recortes o ampliaciones que se hagan al Proyecto de Presupuesto, oyendo previamente a quienes han contribuido a los elementos de juicio para ese proyecto. Es parte del equilibrio de Poderes. Considero, también, que por la actividad especializada de las Fuerzas Armadas, ellas deberían contar con un sistema de planes, programas y presupuesto, diferenciado de aquel que se lleva para toda la administración pública. Pero ese es otro trabajo que debe analizar, entre otras cosas, porque el Instituto Nacional de Planificación cuando elabora su Plan de Desarrollo a Mediano Plazo, incluye cuestiones de Seguridad Nacional, plan que es aprobado y rubricado por el Presidente de la República y el Presidente del Consejo de Ministros.

En la segunda parte de este artículo, se confiere al Senado la atribución de ratificar los ascensos a los grados citados. En realidad, la atribución del Senado va más allá de la simple ratificación, pues aprueba o desaprueba los procesos de ascensos que se han llevado a cabo en las respectivas Fuerzas para los grados contemplados. Es otra faceta del equilibrio de Poderes, que si se la maneja honestamente, puede neutralizar la influencia política en los ascensos correspondientes. No es extraño que esto suceda y así resulte, que por causa de los políticos, los militares resulten envueltos en la política.

Art. 197

El Presidente de la República remite al Congreso, dentro de los 30 días siguientes de la instalación de la Primera Legislatura Ordinaria Anual, el proyecto de Presupuesto del Sector Público para el año siguiente.

COMENTARIO

Este artículo tiene relación directa con el 281 ya comentado, pues entre ambos le otorgan al Presidente de la República la iniciativa para la inclusión, en el Proyecto de Presupuesto, de los recursos económicos para los requerimientos no solo de los efectivos de las Fuerzas Armadas sino de todos sus requerimientos materiales, y además los recursos económicos para todo el resto del Sistema de Defensa Nacional y de aquellos aspectos de la Ley de Movilización que demandan desarrollo planificado, requerimientos todos que deben haber sido priorizados y armonizados con aquellos del Desarrollo Económico y Social, habida cuenta de los Objetivos Nacionales. El gasto total para la defensa, en época de paz y para fines de comparación, se suele medir como un porcentaje del Producto Bruto Interno, variable según los países y los objetivos que persiguen, pero normalmente es del orden del 3 a 5%, porcentaje que no tiene correspondencia en el Presupuesto, ya que éste implica un con-

cepto diferente. Así, ese 5% por ejemplo, podría significar que la Defensa Nacional participa de, digamos 15, 19 o 22%, u otra cifra, del Presupuesto. Pero es bueno aclarar, en este momento, que los gastos a que me estoy refiriendo no incluyen a la Policía Nacional, como es muy corriente que lo hagan los economistas, presentando una figura distorsionada de la Defensa Nacional. Por ejemplo, en qué país puede considerarse que el costo de la policía que controla el tránsito urbano sea parte del gasto de Defensa Nacional? Así pueden haber otros ejemplos, pero agrego que en todo este trabajo deliberadamente no he considerado el aspecto del gasto del Ministerio del Interior del cual conozco casi nada y además sus cifras no están al alcance del común de las personas. No es momento de hablar a cuanto asciende ahora o ha sido históricamente el gasto de la Defensa Nacional, pero sí es oportuno sugerir un estudio al respecto para aclarar ciertos falsos conceptos que giran en torno a los gastos militares, como por ejemplo, que se atribuya a los gastos directos e indirectos de la guerra subversiva, como componente de la mayor parte del proceso inflacionario actual.

Sería deshonesto no reconocer el impacto de los gastos militares en cuanto a su relación con lo que se puede invertir en desarrollo. Pero, por otro lado, el gasto militar es ineludible, desde que la Constitución reconoce la existencia de las Fuerzas Armadas, la de un Sistema de Defensa Nacional que debe garantizar la Seguridad Nacional, a cuyos intereses debe corresponder la composición, magnitud y naturaleza de las Fuerzas Armadas, lo cual se concreta en el diálogo serio y objetivo.

Art. 279

La ley asigna fondos destinados a garantizar el equipamiento que requieren las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional respectivamente. Tales fondos no pueden ser dedicados sino a los fines que corresponden a cada una de dichas instituciones.

COMENTARIO

Este artículo está relacionado con el 281 y 197, ya comentados. Ambos artículos concurren en un instrumento denominado Presupuesto, que hace factible el logro de las metas de corto plazo, tanto para las Fuerzas Armadas, como para todos los órganos del Sistema de Defensa Nacional.

El artículo expresa que, por una ley, se asignarán fondos para equipamiento, o sea bienes de capital que pueden ser buques, aviones, tanques, cañones, cuarteles, radares, radios, patrulleras, laboratorios, fábricas, etc., etc. Nada impide que el rendimiento anual de algunos equipos sea incorporado al Presupuesto de la Fuerza que lo genere, con el inconveniente de hacer primar un

sentido comercial que no es la razón de ser de la actividad de las Fuerzas Armadas y que, muchas veces, resultan en competencia desfavorable al sector privado.

La Constitución, al establecer que esos fondos solo pueden ser dedicados a los fines que corresponden a cada una de dichas Fuerzas, crea un problema de competencia entre ellas, pues es natural que cada una abogue por conseguir una mayor proporción que las otras, por la simple razón de que los fines específicos de cada una difieren entre sí. Esta competencia es adicional a la que anualmente se da con el Presupuesto. Por lo demás, no es exclusivo del Perú, sino que tal competencia se da en todos los países del mundo que tienen Fuerzas Armadas. Cuando los Constituyentes incluyeron este artículo, fue con plena conciencia de que la renta nacional quedaba gravada en una ú otra forma. La ley que se dé, entonces, debe normar para que el rendimiento de ese gravamen a la renta nacional sea lo más racional posible, y no por influencias o simpatías de tal o cual Fuerza. Así, un criterio podría ser que tales fondos se dediquen para equipar las fuerzas que se requieren en los diversos Teatros de Operaciones, de manera que puedan cumplir con las misiones que se les asigne como resultado de los Planes de Defensa Nacional para el logro de los Objetivos de Seguridad Nacional, y no como queda dicho, por simpatía o influencia de tal o cual Instituto. He aquí otra oportunidad para el equilibrio de Poderes, pues siendo el Congreso quien apruebe la ley que habrá de crear dicho fondo, puede contemplar mecanismos de distribución y de control periódico de su empleo, y no dejar tal iniciativa solo al Ejecutivo. Los Planes antes mencionados tendrían que realizarse a través de los Institutos respectivos de acuerdo a la naturaleza del equipamiento. Se eliminaría así, creo, en gran medida, la competencia entre Institutos. Dónde realizar esta armonización y asignación de prioridades? Primeramente en el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, que es donde se han de definir las misiones de los Teatros y cuáles tienen preponderancia sobre otros. Luego, en el Consejo de Ministros, como más alto organismo de decisión del Sistema de Defensa Nacional, quien después de escuchar las necesidades por satisfacer para la Defensa Nacional como producto de decisiones previas en ese mismo Consejo, de sopesar las posibilidades de recursos y la política exterior e interna, tendrá que tomar la decisión de como distribuir tales fondos. Actualmente no existe tal ley y la modalidad que se ha venido siguiendo, con muchísimas limitaciones, ha sido la de incluir la adquisición de tales equipos en la ley de endeudamiento externo que maneja el Ministerio de Economía y Finanzas. El Presidente tiene la iniciativa y los elementos de juicio para presentarla al Congreso y requerir su aprobación.

En noviembre de 1989 el Ejecutivo, en uso de facultades delegadas por el Congreso, promulgó el Decreto Legislativo Nº 554, reflotando la ley 4936 de 1924, denominada en ese entonces "Fondo de Defensa Nacional", y que había

devenido en inoperante por la naturaleza de los rubros por los cuales se generaban los recursos. El 554 modernizó el concepto de los recursos. La finalidad de la 4936 era la "ejecución gradual del plan de adquisiciones para la defensa militar y naval" en tanto que el 554 es para "atender las necesidades derivadas del mantenimiento de la capacidad operativa de las Fuerzas Armadas", conceptos que son distintos aunque complementarios. En mi opinión, considero que sigue faltando la ley a que se refiere este artículo de la Constitución, máxime si lo más probable es que experimente supresiones por la naturaleza que tienen los ingresos.

No obstante lo anterior, hay que recordar que en época de paz el presupuesto manda sobre los gastos militares. En la guerra, es la victoria nacional, no solo militar, la que manda sobre el presupuesto. La situación subversiva que vivimos desde hace 10 años, no ha tenido una respuesta financiera nacional que contribuya a la victoria en forma decisiva. Sin embargo, se nos ha dicho recientemente, que los gastos militares contrasubversivos son una de las causas de la brutal inflación que vivimos, cuando todo ello pudo ser controlado de haber existido una verdadera estrategia contrasubversiva. Pero no es el momento de tratar este tema, que puede ser materia de otro estudio.

Art. 280

Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la Defensa Civil de acuerdo a ley.

COMENTARIO

De acuerdo a este mandato Constitucional, el papel que les toque desempeñar dependerá del Presidente de la República, su jefe Supremo, quien tendrá que tener en cuenta que tal participación no puede ni debe ser en menoscabo de su finalidad primordial que consagra la misma Constitución. Como el Presidente también es autoridad en el campo del Desarrollo Económico y Social, le corresponde definir y armonizar las áreas de participación. Es obvio que ella demanda recursos económicos que deben ser adicionales a los que las Fuerzas Armadas tienen asignados en su Presupuesto para cumplir sus obligaciones Constitucionales, con más razón hoy que la crisis de las finanzas públicas es de tal magnitud, que el presupuesto sólo alcanza para atender escasamente remuneraciones y racionamiento y una que otra necesidad urgente.

En cuanto a la Defensa Civil, la nueva legislación del Ministerio de Defensa, la incluye en su estructura orgánica y su participación está clara.

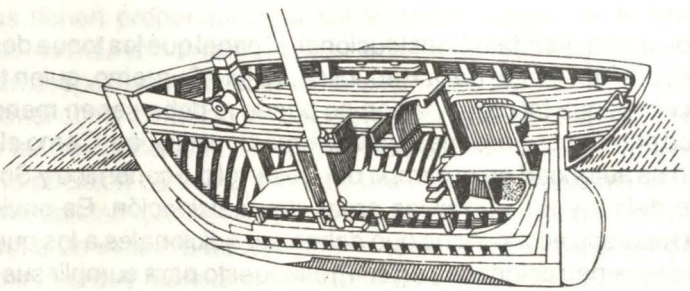
CONCLUSION GENERAL

Con la nueva Constitución, el Presidente de la República, por ser el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, ejerce mando directo y definido. Su autoridad en los aspectos de Seguridad Nacional y de Defensa Nacional es mucho más amplia y sólida, pero que no tiene su correspondencia en la responsabilidad. Hay mucha autoridad, sin nada de responsabilidad. La autoridad tampoco está perfectamente clara y origina ambigüedad sobre todo en el mando operativo. Es conveniente que el Congreso estudie y tramite las enmiendas a la Constitución para que funcione el equilibrio de Poderes y se evite así que el control civil de las Fuerzas Armadas pueda convertirse en el control político al servicio de un partido, o que se libre una pugna silenciosa para evitar que eso ocurra.

Las Fuerzas Armadas deben estar al margen de la politiquería, pero si presentes en la Política, porque ella se superpone en una especie de área gris con la Estrategia y la Logística Nacional.

La modificación del Sistema de Defensa Nacional y la creación del Ministerio de Defensa han contribuido al alejamiento de las Fuerzas Armadas de un camino que llevaba al afianzamiento de la democracia en el futuro, y al entendimiento común entre civiles y militares por una sola causa: el PERU.

Lima, julio de 1990.



Su Gente de Confianza lo atiende sin parar...



Nuevo **HORARIO**

Corrido

NACIONAL

9:10 AM *a* **4:00 PM**

sábados*

9:30 AM *a* **12:30 PM**

Ahora, con nuestro nuevo Horario Corrido Nacional, planifique su día y venga al Banco a la hora que más le convenga.
Su Gente de Confianza lo atiende más horas, con la cordialidad de siempre y en el horario más conveniente.

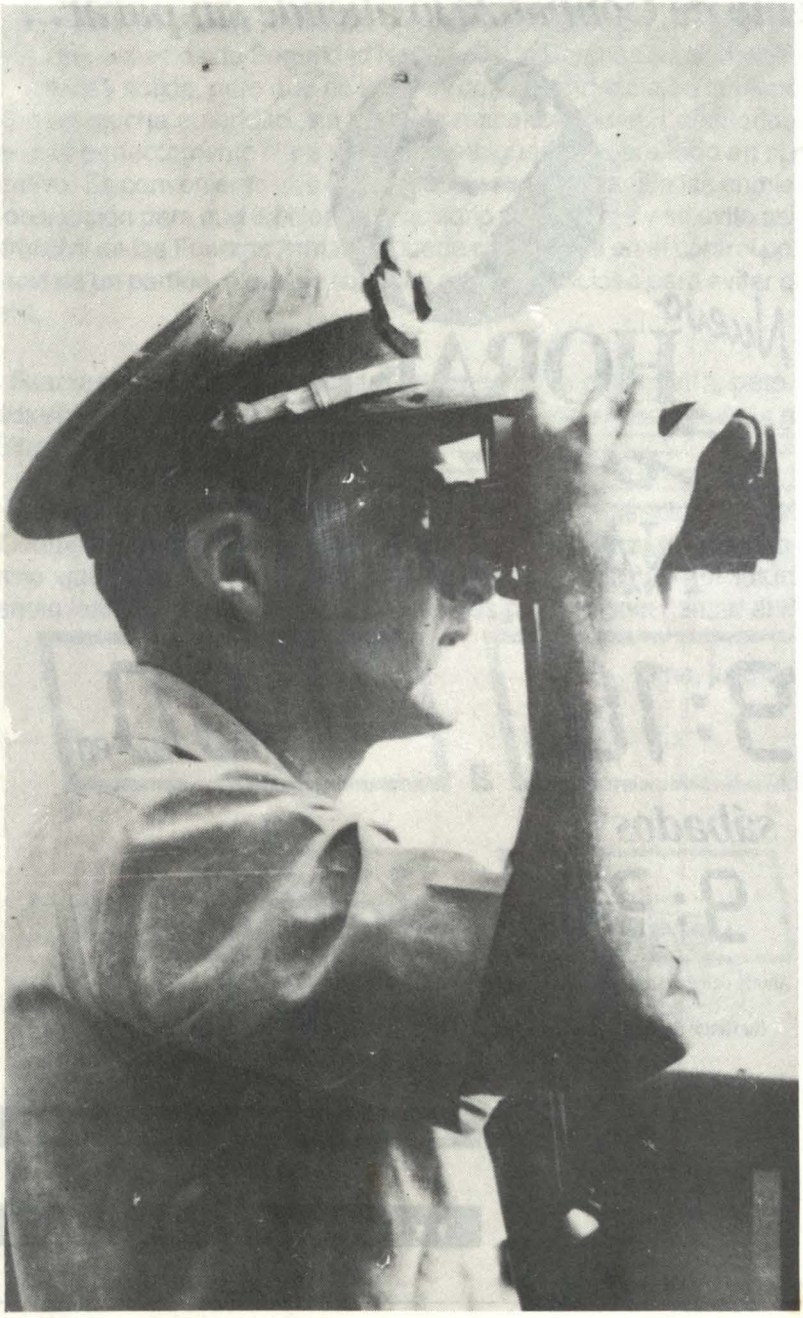
BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO

* En las Agencias que brindan este servicio.

PROPIEDAD PUBLICIDAD

LT 9110232



Oficial de Guardia en el puente

Matemática rápida para Oficiales de Guardia en el puente

Autor: L.T. John V. Hall, USN
Revista: Surface Warfare
Mar/Apr. 1987 (US NAVY)
Traducción: C. de C. César Taboada Delgado

Dado que las técnicas y sistemas diseñados para apoyar en todas las fases de las operaciones son cada vez más numerosas y sofisticadas, satisface el comprobar que en un área vital no se ha encontrado ningún sustituto; nos referimos a la capacidad de discernimiento y apreciación humana, ayudada por el equipamiento adecuado. Recordemos las acciones a tomar durante la conducción de un buque desde el puente, particularmente dentro o en inmediaciones de una formación.

El oficial que conduce un buque tiene numerosos medios que lo ayudan a realizar, aún las más elementales maniobras: El CIC está siempre figurativamente a su lado. Confiamos que nuestro Radar estará siempre allí para cuando lo necesitemos. La Rosa de Maniobras a la mano. La información concerniente a contactos claramente expuesta. Todo en el puente, aparentemente; está tranquilo, en orden y listo. Probablemente es así, pero de alguna forma "algo" puede presentarse inesperada e inexplicablemente, de manera que se tendrá que tomar una decisión casi en forma instantánea, sin esperar mucha ayuda ajena.

Aún, si se obtuviera la ayuda y recomendaciones en forma rápida existe la interrogante..." ¿es esta información correcta?, es el modo más seguro, rápido y mejor?". La responsabilidad para tomar esta determinación no exime al puente; está allí para ratificarla.

De esta manera, el Oficial que conduce el buque tiene la obligación de usar todos los medios posibles y desarrollar todas las facultades que él posee para decidir con rapidez y precisión. El Oficial de Guardia en el Puente, en particular, está obligado a estudiar las Doctrinas y Tácticas pertinentes, características de maniobra de su propio buque, así como las de los otros tipos y del eficaz uso de la rosa de maniobras. Se requiere que reciba instrucción y se instruya él mismo (autocapacite), de manera tal, que por lo menos, su decisión sea siempre aceptable.

Existe, sin embargo, una habilidad que los Oficiales (de guardia) pueden desarrollar y emplear eficazmente con un poco de análisis y práctica, pero parece que muy pocos están conscientes de su uso. No es otra cosa que el cálculo mental, basado en una variedad de reglas y/o leyes naturales de la Matemática.

Cuando el Oficial de Guardia en el Puente hace uso de "reglas o métodos prácticos" durante las maniobras, él está simplemente aplicando la Matemática, a una situación específica. Asimismo, cuando emplea el llamado "ojo marinero" también está efectuando cálculos matemáticos, pero a un bajo nivel (o por encima) respecto a los cálculos conscientes.

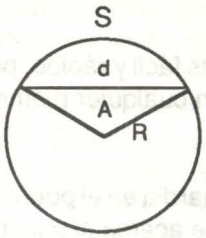
Apreciemos por un momento la aplicación de un simple dispositivo: La unidad de medida radián, ángulo radián o radián. La gran mayoría de Oficiales ha empleado el radián en algún momento en cursos de matemática elemental. Pocos lo han apreciado adecuadamente.

Un radián es aquel ángulo central, A: de un círculo, el cual intercepta un arco, S: de igual longitud al radio, R.

Sabemos que hay 2 pi–radianes en un círculo y que por lo tanto un radián es igual a 57.2967° (I).

Para nuestro propósito, este ángulo será exactamente igual a 60°. Para convertir grados a radianes, simplemente se divide entre 60, así tenemos que: 20° es 1/3 de radián; 10° es 1/6 de radián, etc. Si se profundiza un poco más, producirá reglas básicas extremadamente útiles.

Longitud de(S) = Longitud de (R) x (A) en radianes



$$\frac{X°}{60} = \frac{\text{∢ en}}{\text{radián}}$$

Fig. 1

Ahora, solamente necesita darse cuenta que para ángulos razonablemente pequeños, es decir 30° o menos; D en la figura 1 tiene un valor aproximadamente cercano a S, y así tenemos a disposición una invalorable herramienta mental.

Pongamos como ejemplo, el caso más simple:

Ud. ve delante de su buque un bote pesquero a aproximadamente dos millas de distancia (4,000 yds.) y abierto 3° grados, sobre su proa; por la banda de Estribor. El bote se encuentra en faena de pesca con las redes tendidas. ¿Cuán cerca pasará Ud. de él si mantiene el rumbo actual?

Indudablemente, que éste es un círculo a ser efectuado de inmediato en la rosa de maniobra. Pero, ¿por qué no convertir esos 3° grados a 1/20 de radián y calcular mentalmente 1/20 de 4,000 yds.? ¿Demasiado cerca? Quinientas (500) yardas es más seguro. 500 es 1/8 de 4000, y ¿1/8 de radián cuánto es? (II). Es aproximadamente 7.5° (es decir entre 7 u 8 grados).

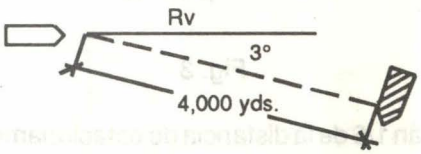


Fig. 2

Por lo tanto, para pasarle a 500 yds., empezando la maniobra de inmediato; Ud. debe navegar con 8° de marcación relativa por Estribor (desde su proa), de manera que su buque sólo deberá caer 5° grados a la izquierda (babor).

Para los Oficiales de Guardia acostumbrados a este tipo de cálculo, el ejemplo anterior les parecerá demasiado simple. Aquellos que nunca lo han hecho, estarán renuentes a intentarlo.

De hecho, el cálculo con este método es más fácil y rápido, por lo que deberá de practicarse y chequear los resultados en cualquier momento que se presente la ocasión.

Es casi seguro que todo Oficial que cubre guardia en el puente tiene a la mano una regla práctica para emplearla cuando se acerca al guía por la popa, a fin de ocupar estación. Así, cuando está maniobrando el Oficial de guardia se dirá: "Cuando me encuentro a la distancia de estacionamiento, mas (+) la distancia determinada por la regla de: "50 veces la diferencia de velocidad" (entre su buque y el guía o buque de referencia), debe disminuir a la velocidad base, a fin de entrar con precisión en estación".

En el siguiente ejemplo, Ud. deberá acercarse para ocupar estación a 1500 yardas a la cuadra del guía a 20 nudos. Velocidad del guía: 15 nudos. Al estar en posición lo marcará al 180° verdadero. ¿En qué momento deberá reducir su velocidad a 15 nudos? Para este caso la regla de "50 veces la diferencia en velocidad" es prácticamente la adecuada. Veamos en la Fig. 3; que la distancia equivalente de "50 veces 5" es 250 yds. (Vg – Vm = 20 – 15 = 5 n).

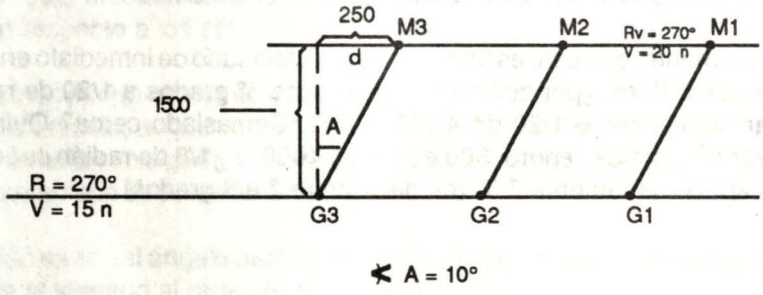


Fig. 3

Estas 250 yardas serán 1/6 de la distancia de estacionamiento (1500 yds.). Por lo tanto, el ángulo (A) será 1/6 de radián, o sea 10° grados. Difícilmente podrá ser más simple; cuando el guía es marcado al 190° verdadero, Ud. reduce su velocidad a 15 nudos, con la seguridad de quedar muy cerca a su estación. Este método puede ser usado con gran aproximación dentro de los 30° grados de la cuadra del guía o buque de referencia, y es lo bastante sencillo para calcularse mentalmente.

Una de las cosas que se espera que el Oficial de guardia en el puente conozca, es por supuesto; las características de maniobra o las "curvas tácticas" de su buque. Generalmente este comprenderá un gran volumen de información y de gráficos, los cuales raramente se pueden memorizar en su totalidad.

Sin embargo, es imperativo que éste conozca exactamente los datos del Avance, Traslación, Diámetros de Giro y Velocidades de Giro (caídas), para las diferentes velocidades del buque a determinados ángulos de timón. No es necesario memorizar figuras o efectuar cálculos para ordenar incrementos o reducciones de velocidad, variaciones de ángulos de timón u ordenar un giro de 180° grados. En cualquier caso, el acceso a la información debe ser fácilmente asequible, preferentemente tenerla a la mano en forma tabulada.

Existe algunas maniobras, sencillas a simple vista; que no pueden hacerse con precisión y seguridad, a menos que el Oficial de guardia tenga estos datos, un buen ojo marinero o bastante suerte.

Existen "reglas a la mano" que deben revisarse antes de ser calificadas y empleadas como aplicaciones prácticas en la conducción de un buque.

Se supone que todo el personal que conforma el equipo de guardia, tanto en el puente como en el CIC, conocen la "regla de los tres minutos": "en tres minutos un buque avanza una distancia, en cientos de yds., igual a su velocidad en nudos" (III).

Ahora suponga que su buque está a considerable distancia delante del Guía, le ordenan acercarse y ocupar estación a 1000 yds. a proa de éste (el guía). Ud. decide girar y navegar en vuelta encontrada el rumbo recíproco. La velocidad del guía es 20 nudos, la de su buque 25 n. Por lo pronto la velocidad relativa de acercamiento entre ambas unidades es de aproximadamente 45 nudos, por lo que deberá tomar una decisión rápida. Para esta maniobra es conveniente estar prevenido.

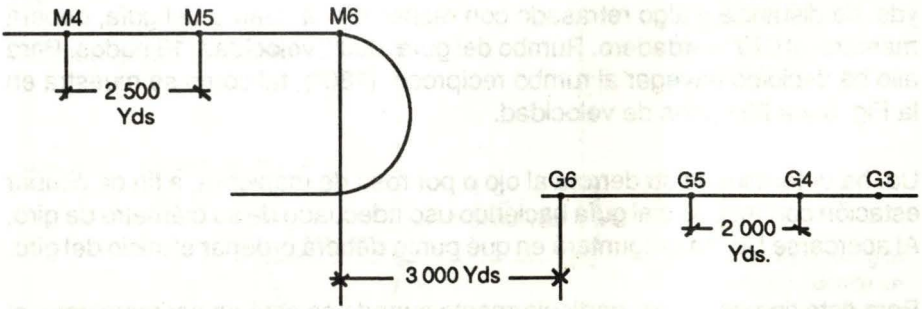


Fig. 4

Encontrándose su estación a 1000 yds. a proa del guía de la formación, ha ordenado en el Pto. M6 efectuar un giro a 25 nudos con el ángulo de timón de 15° grados a la derecha (Er.) para sumir el rumbo base; reduciendo su velocidad a 20 nudos a medida que empieza a entrar en rumbo y a ocupar posición. Para todo esto, Ud. debe saber con certeza cuánto tiempo le va a tomar el efectuar este giro de 180°.

Si su buque es de gran eslora, le tomará un promedio de 2 minutos y medio. Por motivos de seguridad, y por otras razones que trataremos más adelante, tenemos 3 minutos. En 3 minutos el guía avanzará hacia su buque una distancia de 2000 yds. debido a su propio movimiento (20 n. x 100 yds. = 2000 yds).

Por lo tanto, cuando la distancia entre ambas unidades (M6 a G6, en la Fig. 4) sea de 3000 yds., deberá caer, y cuando haya completado el giro y reducido su velocidad a 20 nudos, se encontrará aproximadamente a 1000 yds. a proa del guía, realmente será un poco más de 1000 yds. Está demás decir que existen formas más precavidas y seguras para realizar esta maniobra. Sin embargo, si decide emplear el "método" que se ha descrito, debe hacerlo tal como se ha explicado, ya que no existe otra forma de hacer estos cálculos. La rosa de maniobra, en este caso; no es una ayuda. Tendrá que desarrollar el problema en su cabeza.

Hay que tener presente en todo momento, que en los ejemplos considerados en el presente artículo se está trabajando con APROXIMACIONES, muy buenas aproximaciones, pero nunca exactas. El empleo del ángulo radián da por resultado soluciones casi exactas, y las características tácticas de un buque variarán ligeramente por factores externos, tales como: trimado (estiba), viento, estado del mar, etc., sin embargo, si Ud. no espera perfección, obtendrá resultados satisfactorios. El siguiente ejemplo nos muestra una combinación de artificios, tratados anteriormente; que se usan en situación (es) que muy a menudo enfrenta un Oficial de Guardia en el puente.

Su buque ha recibido la orden de ocupar estación dentro de una cortina; a 3500 yds. de distancia y algo retrasado con respecto a la cuadra del guía, deberá marcarlo al 070° verdadero. Rumbo del guía: 000°, velocidad: 18 nudos. Para ello ha decidido navegar al rumbo recíproco (180°), tal como se muestra en la Fig. 5 y a 20 nudos de velocidad.

Ud. ha determinado su derrota al ojo o por rosa de maniobra, a fin de ocupar estación con respecto al guía haciendo uso adecuado de su diámetro de giro. Al acercarse Ud. se preguntará en qué punto deberá ordenar el inicio del giro.

Para este tipo de casos, particularmente cuando se está en acercamiento, el mejor procedimiento definitivamente es bosquejar la situación rápidamente en

la rosa de maniobra, y así determinar la marcación a la cual deberá empezar el giro.

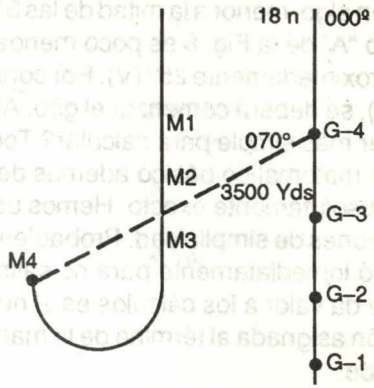


Fig. 5

En aquellas ocasiones cuando no hay tiempo para ello, es bueno saber cómo resolver el problema mentalmente, de manera que Ud. pueda, por lo menos, confirmar lo que está observando y lo que el CIC recomienda.

Empiece por asumir que su giro se llevará a cabo en las inmediaciones de un punto. El punto escogido que es aquel donde su buque se deberá encontrar al término del giro: Una vez en él es muy probable que esté en estación.

Esta suposición introducirá un error, pero no demasiado grande para tomarse en cuenta en una situación similar a la de este problema. El tiempo que tomará completar el giro es de dos minutos y medio a 20 nudos, con el timón normal (IV).

Este dato del tiempo varía con cada buque por lo que se deberá conocer el del buque propio; luego deberá reducir su velocidad a 15 nudos, casi al completar el giro.

Veamos ahora la Fig. 6

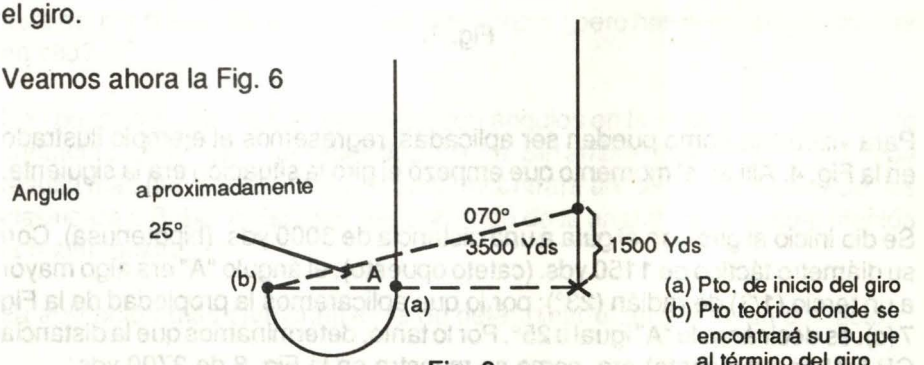


Fig. 6

Durante el tiempo que dura el giro (2'30"), ¿qué distancia navegará el guía? Empleando la regla de los tres minutos se calcula que alrededor de 1500 yardas. Esta distancia es en algo, menor a la mitad de las 3500 ordenadas para ocupar estación. El ángulo "A" de la Fig. 6 es poco menos que la mitad de un radián (1 radián = 60°), aproximadamente 25° (V). Por consiguiente cuando se marque al guía al 095° (VI), se deberá comenzar el giro. Ahora, viéndolo objetivamente, ¿qué podría ser más simple para calcular? Todo lo que se ha empleado es el conocimiento matemático básico además de la regla del radián. No se ha pretendido ser absolutamente exacto. Hemos usado particularmente aproximaciones, por razones de simplicidad. Probablemente, empezó el giro un poco tarde, y corrigió inmediatamente para no salirse demasiado de la trayectoria de giro. Lo que da valor a los cálculos es el hecho de encontrarse bastante cerca a la estación asignada al término de la maniobra, y el Oficial de Guardia del puente, lo sabe.

Existen algunas propiedades de los triángulos que es necesario y útil que los Oficiales de Guardia conozcan. Por lo general, cuando tiene en mente alguno de ellos, se interesa en la longitud de sus lados. Por lo tanto, es conveniente saber que las relaciones ilustradas en la Fig. 7, son precisas dentro de tolerancias muy razonables.

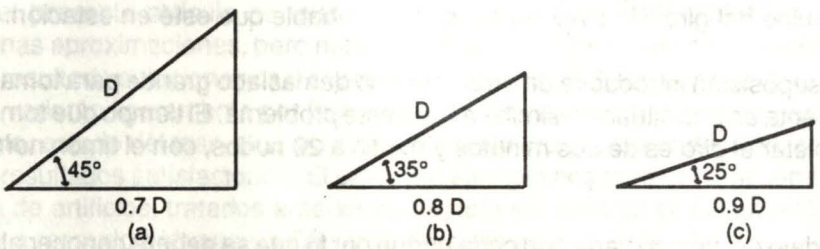


Fig. 7

Para visualizar como pueden ser aplicadas, regresemos al ejemplo ilustrado en la Fig. 4. Allí en el momento que empezó el giro la situación era la siguiente:

Se dio inicio al giro con el guía a una distancia de 3000 yds. (hipotenusa). Con su diámetro táctico de 1150 yds. (cateto opuesto), el ángulo "A" era algo mayor a un tercio (1/3) de radián (23°); por lo que aplicaremos la propiedad de la Fig 7 (c), es decir ángulo "A" igual a 25°. Por lo tanto, determinamos que la distancia CP (cateto adyacente) era, como se muestra en la Fig. 8 de 2700 yds.

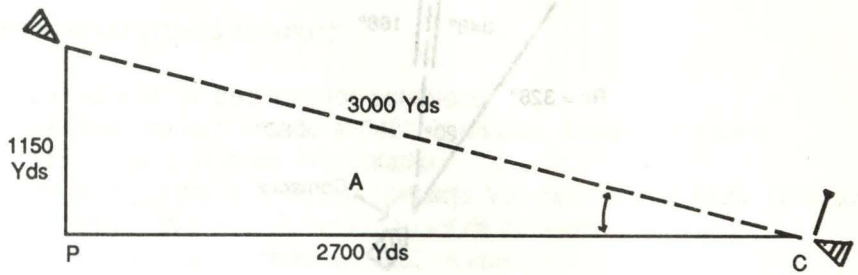


Fig. 8

Si su giro, en efecto, hubiese durado tres minutos, tal como supuse; habría terminado aproximadamente a 700 yds. a proa del guía, es decir 300 yds. a popa de su estación. Ese medio minuto extra que Ud. se tomó para el giro, sirvió para compensar esas 300 yds.

Según la regla de los tres minutos 300 yds. equivale aproximadamente a la distancia navegada por el guía, en 30 segundos a 20 nudos de velocidad; a lo largo de su derrota.

¿Conocen los Oficiales que cubren guardia en el puente cómo efectuar cálculos con marcaciones recíprocas? Un rápido vistazo a la rosa de maniobra es, sin duda más fácil y seguro. Pero si quiere hacerlo mentalmente, ¿trata de aumentar o disminuir 180°? Esta forma puede ser complicada y conducir a errores. ¿Por qué no aumentar 200° y luego restar 20°, o viceversa, es decir restar 200° y sumar 20°?

Este es, por supuesto, extremadamente simple ¿pero han pensado alguna vez en ello?

Son pocos los Oficiales que trabajan con ángulos en la proa, para el ploteo de contactos fuera de los ejercicios de artillería. Sin embargo, algunas veces nada resulta más útil. Sobre el arco de proa encontrará ángulos a los cuales Ud. los clasificará a Babor o Estribor, dependiendo de la amura sobre el cual efectúa la observación.

La aplicación más elemental es la de determinar el rumbo de un contacto.

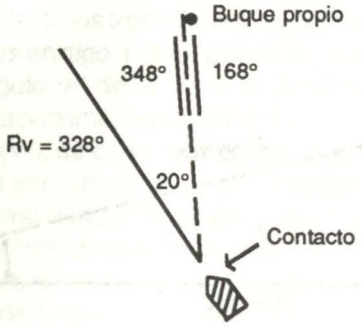


Fig. 9

Un contacto es marcado al 168°. La recíproca a esa marcación es 348°. El ángulo en la proa es de 20° a Estribor (marcación relativa). Por lo tanto, rumbo del contacto: 328° (348° – 20 = 328°) (VII). La solución es hallada en un instante, y su cálculo fue bueno, será algo mejor y más rápido que el del CIC, el cual no estará en condiciones de informar, en todo caso en un lapso de dos o tres minutos.

Es imposible agotar las situaciones en las cuales un Oficial que cubre guardia en el puente debería ser capaz de encontrar rápida y razonablemente soluciones mentales exactas para problemas de maniobra.

La diversidad de técnicas, artificios matemáticos y reglas prácticas es interminable. Las que hemos tratado, son algunas de las que el autor del presente artículo ha empleado durante su carrera. Es muy probable que muchos Oficiales apliquen algunas de éstas y otras más. Sin embargo, es apropiado enfatizar que este tipo de razonamiento y acondicionamiento intelectual debe ser una de las características del Oficial de Marina, así como del esfuerzo continuo y analítico para autocapacitarse a fin de hacer frente, exitosamente cualquier situación que se le pueda presentar en el mar.

Las reglas del ángulo radián y de los tres minutos, son excelentes ayudas para un Oficial de Cubierta en el cumplimiento de sus responsabilidades durante el gobierno de un buque, desde el puente. Su uso ayudará a tomar decisiones rápidas y precisas durante las maniobras.

El siguiente test nos muestra las diversas aplicaciones de la matemática, que un Oficial de Guardia en el Puente debe ser capaz de desarrollar... ¡sin calculadora!

TEST MATEMATICO

Tiempo límite (10–15 minutos)

1. La regla de los tres minutos establece
2. Un contacto es marcado al 045° verdadero, ángulo en la proa: 315° relativo. Rumbo del contacto: _____)
3. Ud. está por dar alcance a un contacto. Velocidad del contacto: 10 nudos, distancia 7000 yds. su velocidad es de 20 nudos.
   Tiempo para alcanzarlo: _____ minutos.
4. Donde S ≅ D indicar unidades de medida y qué representan cada una:



   A = _____ (unidades)
   R = _____ (unidades)
   D = _____ (unidades)

5. ¿Cómo calcula D? (Problema 4)
6. Un contacto es marcado al 045° verdadero, ángulo en la proa: 045° relativo. Rumbo del contacto: _____.
7. Su buque está procediendo a un rendezvous. Velocidad del otro buque: 10 nudos, distancia 7000 yds. su velocidad es de 20 nudos, tiempo de interceptación: _____ minutos.
8. Expresa en radianes:
   6°: _____
   15°: _____
   30°: _____
9. Hay _____ radianes en un círculo.
10. Un contacto es marcado al 045° verdadero, ángulo en la proa: 225° relativo. Rumbo del contacto: _____
11. Una boya se encuentra a proa de su buque a 4000 yds. Su velocidad es de 15 nudos. La sobrepasará en _____ minutos.
12. Su buque está en estación de espera para transferencia/abastecimiento. El comandante da la orden de aproximarse ¿En cuánto tiempo cruzará la popa? _____ minutos. ¿Qué no se ha considerado para el cálculo del tiempo que nos llevará cruzar la popa?
13. Un contacto es marcado al 045° verdadero, ángulo en la proa: 135° relativo. Rumbo del contacto: _____
14. Velocidad relativa: 17 nudos; distancia al PMA: 34000 yds. Tiempo para llegar al PMA: _____ minutos.
15. Velocidad base: 10 nudos; velocidad de estacionamiento: 22 nudos. Su estación está 600 yds. a popa. Ud. deberá reducir a velocidad base cuando la distancia al guía es: _____ yds.

16. Su rumbo: 000°; una boya es marcada al 354° verdadero, 7000 yardas su PMA es: _____ yds.

17. Su rumbo: 270°. Un contacto es marcado al 120° verdadero, 9000 yds. y está siendo alcanzado sobre el mismo rumbo. Su PMA es _____ yds.
18. Su rumbo es el 300°. Un contacto es marcado al 126° verdadero, 10000 yardas. Presenta la amura de Estribor. PMA no deberá ser menos de: _____ yds.
19. Rumbo de "E" es 000°. El comandante lo indica que desea efectuar el aproximamiento a 200 pies. El Petrolero será marcado a las 1000 yds. _____ A 500 yds.
20. Ud. está alcanzando un buque sobre el mismo rumbo. El está a 12 nudos, su buque a 17 nudos. El buque es marcado a 3° por la amura de Estribor, distancia 4000 yardas. PMA _____ yardas, tiempo al PMA: _____ minutos.

RESPUESTAS AL TEST MATEMATICO

1. a) Distancia navegada a tres minutos = velocidad en nudos x 100 yds.
   b) Vn x100/3 x t (considerado) = yds. navegadas.
2. 270°
3. 21 minutos
4. A = radianes o grados (angular)
   R = yardas (distancia)
   D = yardas (distancia)
5. D = A. R. (A en radianes) – ó – $\frac{D}{60}$ = A.R. (A en grados)
6. 180*
7. 7 minutos
8. $\frac{1}{10}$; $\frac{1}{4}$; $\frac{1}{2}$
9. Aproximadamente: 6 radianes ó 2 pi–radianes
10. 000°
11. 8 minutos
12. 3 minutos, Aceleración (500 yds. a 5 nudos)
13. 090°
14. 60 minutos
15. 1100 yds.
16. 800 yds
17. 4,500 yds. al 180°
18. 1000 yds.
19. 004° y 008° (si la aproximación es por banda de Babor de "R")
    356° y 352° (si la aproximación es por banda de Estribor de "R")

20. 200 yds.; 24 minutos.

NOTAS DEL TRADUCTOR

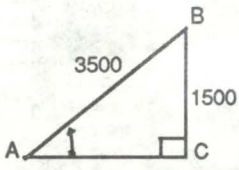
(I) 360° = 2 pi – radián
1° = pi/180° rad = 0.017453 rad
1 rad = 180°/pi = 57.2967°

(II) x°/60 = 1/8
x° = 60/8
x° = 7.5 °

(III) a) En 3 minutos exactos:
Vn x 100 Yds. = Distancia navegada en 3 minutos
b) Vn x 100/3 x $t_{(considerado)}$ = yardas navegadas
V = Velocidad en nudos
t = Tiempo de navegación

(IV) Considerado en el texto de la traducción

(V) Tenemos el triángulo rectángulo:



$$\text{Sen A} = \frac{\text{Cateto Opuesto}}{\text{Hipotenusa}} = 1500/3500 = 0.428$$

Encontrando la función inversa:

Sen^{-1} A = 25° . 3769, por lo tanto
A = 25°

(VI) Suma de la Mv final:
070° + (Angulo A = 25°) = 095°

(VII) Todos sabemos la fórmula donde la Marcación Verdadera es igual a la suma del Rumbo Verdadero más la marcación relativa (Mv = Rv + Mr). En este caso la Marcación Verdadera 348° viene a ser la marcación del contacto a nuestro buque, el ángulo de marcación relativa (Mr) es el mismo (20°) y reemplazando encontramos el Rumbo Verdadero (Rv) del buque observado o contacto. Recuerde que cuando el contacto es marcado por la banda de Estribor se resta (Mr) de (Mv) y si es marcado por la banda de Babor se suma (Mr) a (Mv).

VOLVO CONSTRUYE



Nueva sede principal de importante entidad privada, en el distrito de La Molina. Camiones VOLVO (Foto: J. L. Falla)

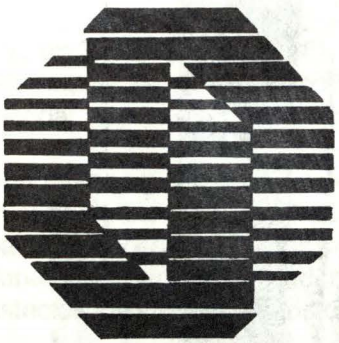
EXPERIENCIA QUE CRECE CON EL PERU.

VOLVO

"LA 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

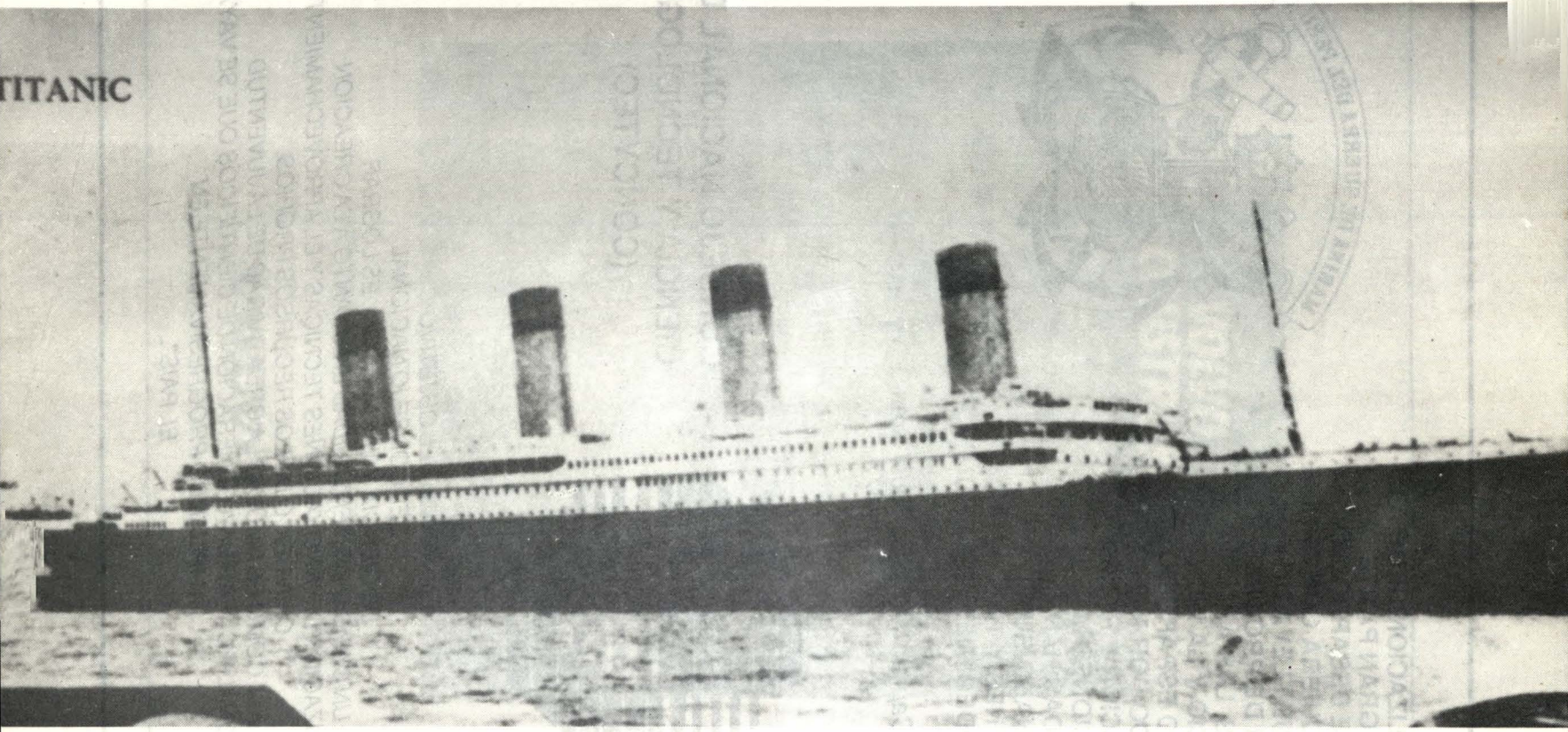




CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"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".

TITANIC



Recordando al "Titanic"

Por: Juan Musso Torres

Fue un 31 de mayo de 1911, que una nave destinada a ser una de las más famosas en el mundo, era botada de los Astilleros Harland & Wolff de Belfast, Irlanda.

Aún cuando su adelantado diseño para la época le señalaban una larga y fructífera vida en la mar, su inesperado hundimiento dio como resultado paradójico y positivo que se creara la Patrulla Internacional del Hielo (International Ice Patrol) e hizo además, que se obligaran a mejorar y hacer más estrictos los requerimientos de seguridad para los buques de pasajeros.

La hermosa y esbelta nave fue grande (más para su tiempo) con sus 882 pies (268.83 mts) de eslora y 92 pies (28.04 mts) de manga. Tuvo un sistema de propulsión que la capacitaban a desarrollar una velocidad de crucero de 21 nudos (millas marinas por hora) y más. Incluso, se menciona en los archivos de su breve historial, que logró alcanzar fácilmente hasta 24 nudos durante sus cortas travesías de pruebas en la mar.

Ella fue quizá, la más pródiga nave que jamás se había comisionado a flote y que podía transportar cómoda y lujosamente a 2,500 pasajeros; asimismo, llevar a una selecta tripulación de 900 miembros entre oficiales y tripulantes.

Los arquitectos navales la habían diseñado de tal forma que, aún cuando

cualquiera 2 de sus 16 compartimientos estancos a todo lo largo de su eslora quedaran inundados, esta extraordinaria nave podría mantenerse a flote. Y es más, contra la opinión de expertos marinos, otros arquitectos navales o sencillamente "calificados" neófitos e ignorantes en la materia, este portento del avance tecnológico de la industria naval, decían, podría permanecer a flote aunque tuviera sus 4 primeros compartimientos de proa abiertos libremente a la mar. Estos rasgos característicos fueron considerados para creer que era un barco "virtualmente inhundible" ante la eventualidad de cualquier peligro hasta ese momento conocido.

El término de "virtualmente inhundible" dado al RMS "TITANIC", fue en buena cuenta un slogan publicitario acuñado por sus propios constructores y que fue a su vez, tomado exageradamente por la prensa tremendista no sólo de Gran Bretaña, sino también a nivel mundial.

Un 10 de abril de 1912, con bombos y platillos la RMS "TITANIC" zarpó majestuosamente de Southampton, Inglaterra; haciendo escalas previas en Cherbourg, Francia, y en Queenstown, Irlanda, antes de enrumbar al oeste con destino final a New York en su muy publicitado y esperado viaje inaugural con 2,207 animoso pasajeros.

Por esos días, los capitanes desdeñaban y trataban despectivamente a aquellos compañeros capitanes que, por alguna señal o aviso de cosa insignificante que tal podrían ser los reportes acerca de la presencia de "icebergs", reducían "temerosamente" la velocidad de su barco retardando con ésto la llegada en la fecha e incumpliendo con su itinerario; pero aún, irónicamente, si se trataba de un "barco de pasajeros".

"Toda fuerza" o "máxima velocidad" hasta donde fuera posible, era el único propósito o pensamiento fijo de aquellos "audaces" capitanes, y aunque ahora nos parezca inverosímil, esta "máxima velocidad" se sostenía aún con neblina o cerrazón. Se sabe por ejemplo, que muchas pequeñas embarcaciones de pesca y veleros de poco porte, desaparecieron sin dejar rastro alguno en las vecindades a las rutas usuales de las naves de línea, tanto de pasajeros como las de transporte de cargas; y lo que es más, todos aquellos que sirvieron por esos años a bordo de tales barcos aseguran no haber visto algo siquiera , cuando se les preguntó acerca de ésto. Ahora sí sabemos por cierto, que durante ese tiempo, "la seguridad fue sacrificada en beneficio de la velocidad".

No obstante, la Compañía White Star a la que perteneció el "TITANIC" había sido prevenida por las autoridades para que se tomaran las debidas precauciones, a fin de que mantuviera en cada uno de sus buques de pasajeros, cuatro botes–salvavidas extras (tipo plegables) sobre y arriba del número especificado por las regulaciones con respecto a la cantidad del pasaje.

Fue aquella noche, muy clara y con un firmamento totalmente estrellado, que la nave más moderna y lujosa del mundo, surcaba ráudamente a 22.5 nudos, llevando un rumbo un tanto más al sur de la zona de los "hielos flotantes" conocidos. Como vemos hasta aquí, se habían tomado más o menos las precauciones de seguridad para surcar por estas altas latitudes norte ... pero, ahora sabemos que no se tomaron "todas" las medidas necesarias. ¿Acaso por negligencia? ó ¿es qué se confiaron de las bondades en la construcción del navío? o ¿se olvidaron de algunas reglas? ... no lo sabemos y así, podríamos hacernos un sinnúmero de preguntas e interrogantes inquisidoras más, sin por supuesto, obtener la o las respuestas verdaderas... y tal vez jamás sabremos de lo que en realidad ocurrió.

Todos, pasajeros de primera, segunda, tercera y de cuarta clase, incluso el capitán y muchos de sus oficiales y tripulantes, encontrábanse disfrutando de la espléndida noche, bailando al son acompasado de la magnífica orquesta, deleitándose de los más exquisitos manjares, rociado con abundante champagne, vinos y cervezas. La algarabía era general... todos estaban alegres y vivían la vida a plenitud en esos momentos ¡Bien valía la grata oportunidad!

Cuando de repente, un obscuro "iceberg" perfectamente camuflado en este mar calmo, fue divisado a proa de la nave por el Oficial de Guardia. Su reacción inmediata fue la de virar todo a estribor y mandando a avisar prontamente al Capitán.

Lamentablemente, la rápida orden dada por el Oficial a su timonel y la acción instintiva de este último, no fueron lo suficiente para ganarle la iniciativa al "iceberg a la deriva" en su circunstancial arremetida.

La "tocada" de esta inmensa mole de hielo a la flamante nave, le cortó el grueso casco como con un gigantesco "abrelatas", produciéndole una vía de agua en la banda de babor y bajo la línea de flotación, en un tercio de su gran eslora.

La primera reacción de los pasajeros fue la de "un pequeño raspetón con esa flotante masa helada"... "y nada más".

El Capitán y sus Oficiales constituidos en el Puente de Mando, empezaron a evaluar la situación a través de los informes recibidos desde las salas de máquinas, desde las calderas y desde los diferentes pañoles y compartimientos estancos. El resultado a esta rápida evaluación de los daños causados, condujeron al Capitán a tener que tomar la triste decisión de ordenar "toque de alarma", "arriar los botes salvavidas" y por último, la más dramática de todas ellas: "abandono del barco".

Al principio, la gente pensó que se trataba de un ejercicio de los que se

acostumbraban hacer a menudo a bordo de todos los buques de pasajeros. Muchos ni se movieron de sus asientos en el comedor, en la sala de juegos, en los bares o en las salitas de estar. Otros, que ya se habían retirado a sus respectivos camarotes, pidieron "no ser molestados, pues querían descansar". Algunos, más incrédulos, festejaban el "remezón" y empezaban a jugar con trozos de hielo que habían caído sobre cubierta. En general, la idea del "buque virtualmente inhundible" les daba las garantías necesarias de que estaban a buen recaudo y por tanto ... "no había por qué temer".

Cuando el escoramiento de la nave hizo que la gente no pudiera mantenerse en pie, y que incluso empezaban a resbalar peligrosamente, entonces comprendieron, tal vez tardíamente, que debían y tenían que obedecer a la orden impartida por el Capitán y transmitida a través de los pocos hábiles parlantes, y también a las que se hicieron a "voz en cuello" de parte de los mismos oficiales y tripulantes.

Dos horas y 40 minutos más tarde, después de la colisión la flamante y majestuosa nave que era símbolo y orgullo de la marina mercante británica, se fue a pique arrastrando consigo a 817 pasajeros y 673 miembros de su tripulación...incluyendo al Capitán.

Posteriormente, y de acuerdo al Reporte Británico Nº Cd 6352, indicaba que un total de 499 pasajeros y 212 tripulantes habían sido encontrados y rescatados de la mar. Pero, la cantidad usualmente aceptaba de cuántos en realidad fueron los desaparecidos en ese horrible desastre, sobrepasan los 1,500 ... ¿y por qué de esa diferencia?

Muchos de los pasajeros que sucumbieron con el hundimiento, fueron aquellos de la tercera y cuarta clase a quienes se les impidió el acceso a las cubiertas de botes "hasta que éstos estuvieran llenos"; y otros tantos, porque simplemente rehusaron dejar la nave por su seguridad, ya que ... "después de todo, el TITANIC era inhundible".

Discurso pronunciado por el presidente de la Asociación de ex–Cadetes Navales del Perú en la ceremonia del Combate del 2 de Mayo de 1866

Contralmirante Jorge Parra del Riego

Señor Comandante General de Costa Representante del Comandante General de la Marina
Señor Alcalde del Concejo Provincial del Callao
Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra del Perú
Señor Presidente de la Asociación Nacional Pro–Marina del Perú
Señor Presidente del Instituto de Estudios Histórico–Marítimo
Señores Cadetes
Señores Técnicos y Oficiales de Mar
Señores Marineros
Señores ex–Cadetes
Distinguidos invitados

La Asociación de ex–Cadetes Navales representativa de los hombres que en algún momento servimos a la Patria en las filas de nuestra gloriosa Marina, en coordinación con la Comandancia General de Defensa de Costa, en forma que ya es tradicional, nos hacemos presentes en cada fecha en que se cumple un año más del Combate del 2 de Mayo 1866 en esta plaza Santa Rosa de Chucuito; y hoy como ayer, la plaza adquiere un ambiente netamente naval;

ayer, haciendo los aprestos de guerra, preparando las baterías, montando los cañones, colocando los pescantes, formando los muros con sacos de arena con el entusiasmo y la gallardía marinera y hoy, presentes nuevamente en formación de honor la Marina activa confundidos con los hombres que pertenecimos a ella y con los hombres que de una u otra manera se identifican con nuestra Marina, con sus glorias, sus tradiciones y todos aunados en un solo sentimiento de unción hacemos un alto en nuestro diario vivir para exaltar las acciones que reafirmaron nuestra soberanía y damos también un motivo para hacer un acto de conciencia y pensar en el futuro de nuestra Patria.

La historia de esta acción de guerra que tuvo caracteres internacionales se produjo 40 años después que el Perú había proclamado su independencia ¿qué pasó entonces? pues lo cierto es que España no perdía sus esperanzas de recuperar alguna vez parte de sus antiguas posesiones y para tal efecto preparó una poderosa flota de guerra que la denominó "Expedición Científica" que enrumba hacia las costas de Sudamérica. En ese entonces había un sector de políticos quienes con el pretexto de que las flamantes repúblicas de este continente, no podían consolidar sus gobiernos por las continuas revoluciones y luchas caudillescas, patrocinaban una intervención del Reino Español, dando lugar a que su majestad la Reina diera disposiciones para intervenciones más continuas y con tono cada vez menos amistosos y con el pretexto de incidentes habidos en Lima contra españoles y alegando una deuda del gobierno peruano se apoderaron de las islas de Chincha, capturando además la barca de guerra "Iquique", como una forma según ellos de reparar las ofensas.

La noticia de la toma de las islas de Chincha sacudió el continente Sudamericano dando lugar a protestas y actos hostiles contra España principalmente en Chile, Bolivia, Ecuador y Colombia y a raíz de estos acontecimientos Perú y Chile firman un Tratado de Alianza ofensiva y defensiva para repeler la agresión del gobierno español afirmando en su artículo 2do. lo siguiente:

> "Por ahora y por el presente Tratado las repúblicas de Perú y Chile se obligan a unir las fuerzas navales que tienen disponibles o puedan tener en adelante, para combatir con ellas las fuerzas marítimas españolas que se encuentren o pudieran encontrarse en las aguas del Pacífico, ya sea bloqueando, como actualmente sucede, los puertos de una de las repúblicas mencionadas, o de ambas, como puede acontecer ya sea hostilizando de cualquier manera al Perú y Chile".

Durante esta etapa la Escuadra española se encontraba al mando del Almirante Pinzón el que posteriormente fue relevado en el cargo por el General

José Manuel Pareja quien fuera nombrado con plenos poderes para entenderse con el Perú y Chile iniciando así una serie de conversaciones con ambos países en lo que se refiere al Perú se concretaron sintetizados en los siguiente:

- Que las islas no se entregarían hasta que el Perú no mandase a España un Ministro Plenipotenciario a dar las explicaciones correspondientes.

- Que la Escuadra española surta en las islas de Chincha , se presente en el Callao para ser saludada con 21 cañonazos por la Plaza.

- Que el General Pareja fuese recibido solemnemente en Lima.

- Que se pague a la España tres millones de pesos como gastos de la Escuadra que ocupa las islas.

- Que si el Perú falta a algunas de las condiciones estipuladas, la España queda con derecho para proceder en la mejor forma para defender sus intereses.

- Bajo estos conceptos y exigencias se realizó el Tratado Vivanco–Pareja que indudablemente no fue favorable para los intereses del Perú y a la postre fue haciéndose cada vez más impopular al extremo que el Jefe de la Escuadra Española advierte a su gobierno que en cualquier momento podía a este Tratado declarársele inoperante, recibiendo como respuesta del Gabinete de Madrid que en ese caso retuviera las islas de Chincha, destruyera la flota del Perú y bloqueara sus Puertos y tomara actitudes de firmeza que el honor de España exigía;

Poco después se producen dos acontecimientos que precipitaron a que la guerra se haga efectiva: La Fragata chilena "Esmeralda" captura a la Fragata española "Covadonga" y a raíz de este acontecimiento el General Pareja Jefe de la Flota y Plenipotenciario de España se suicida y tiene que ser reemplazado por el Almirante Casto Méndez Núñez segundo en comando quien recibe la orden de vengar la sangre española derramada bloqueando la costa chilena y que proceda al bombardeo de Valparaíso. El día 31 de marzo se hizo efectivo el bombardeo del principal Puerto de Chile después que la población se hubo refugiado en los cerros aledaños.

Esta acción enardeció los ánimos del marino español y en cumplimiento de sus instrucciones se aprestó a emprender una tarea más ardua: Enfrentarse al Perú.

Mientras tanto; aquí en nuestra Nación se fue tomando conciencia de la gravedad de la situación y se iniciaron apresuradamente a hacer los aprestos

de guerra necesarios para combatir a la Escuadra española.

El 25 de abril la Escuadra española fondea en el Puerto del Callao al mando del Almirante Méndez Núñez y manda comunicar al gobierno del Perú y al cuerpo diplomático que iniciaba el bloqueo del Puerto y que procedería a bombardearlo el día 2 de mayo próximo.

Ante este ultimátum el gobierno apresura la defensa del puerto y se apresta para la ofensiva poniendo bajo el mando integral de este puerto al Ministro de Guerra, Coronel José Gálvez y el Fuerte Santa Rosa al mando del Capitán de Navío Alejandro Muñoz.

La flota española bien entrenada, con armamento adecuado, hacía un total de 245 cañones montados en 15 navíos más siete unidades de apoyo logístico.

A las 1130 horas del día 2 de mayo la Nave Capitana iza señales de zafarrancho de combate, se levan anclas para tomar posiciones de bombardeo formados en tres divisiones. A las doce meridiano, los españoles rompen los fuegos los que de inmediato son contestados por nuestros 5 pequeños buques y las defensas terrestres. El combate fue recio por ambas partes, incesante, indesmayables y tuvo caracteres heroicos. Generalizado el combate, una de las primeras víctimas fue el propio Coronel Gálvez; que voló hecho pedazos por efectos de la explosión de una bomba con que iba a ser cargado uno de los cañones montados en la torre. El denodado cañoneo del Fuerte Santa Rosa fue el que mayor daño produjo en los navíos enemigos pues los artilleros de la Marina tenían mayor experiencia en disparar sobre los blancos móviles.

A las 1640 horas, el almirante español decide al no poder rendir la Plaza, reagrupar sus Unidades dando la orden de "Alto el fuego" y se dirigen a las inmediaciones de la isla de San Lorenzo donde fondean con escasas municiones, varias baterías fuera de combate y numerosas bajas. Diez días estuvieron los españoles en esta isla, curando heridos, enterrando sus muertos y preparando sus maniobras, hasta que sin nada más que hacer en estas aguas levó anclas y zarpó dejando atrás para siempre al Puerto del Callao con rumbo a España.

¿Qué significó el Dos de Mayo?

Por lo pronto, la Fuerza Naval Española otrora poderosa dejó las aguas del Pacífico Sur con averías e inhabilitada para nuevos encuentros armados. De hecho las actividades bélicas cesaron y si bien es cierto que el Callao sufrió daños y hubo numerosas bajas, el Perú no fue "Castigado" como fue la intención sino por lo contrario rechazó el ataque; las demás potencias europeas moderaron el tono de sus reclamaciones y tomaron debida nota de que

el Perú sabía defenderse con las armas en la mano.

Dentro del campo Latinoamericano, el Dos de Mayo afirmó, la gravitación del Perú en el Pacífico Sur. Con la impotencia del Gobierno de Santiago ante el bombardeo de Valparaíso contrasta la respuesta de los cañones del Callao al fuego de la flota española.

Y en lo interno, el país logra superarse en la adversidad; la edificación de defensas y baluartes, la organización de servicios auxiliares, la abnegación patriótica, nacieron de un profundo movimiento del alma del pueblo; fue un acto de fe, un momento de unidad y un ejemplo de esfuerzo nacional. La reunión ante el peligro en un gesto de dignidad y de conciencia de la personalidad nacional, de todos los sectores de la República –incluyendo políticos de diferentes ideas, militares, civiles de diferentes orígenes, adversarios del régimen de turno, presos políticos, etc. fue un bello ejemplo de unificación ciudadana para salvar a la Patria.

Realmente es un ejemplo, un ejemplo que en estos momentos en que nuestra Patria está sumida en una guerra inmisericorde con un enemigo que se agazapa bajo las sombras de la traición y la sorpresa artera, un enemigo taimado que no enseña la cara ni pone el pecho al frente y que mata despiadadamente sin importarle si es un campesino humilde o un hombre que sirve fielmente a su Patria y a esta lacra que ocasiona tanto daño al Perú se suma la gravísima situación económica en que nos encontramos y a la crisis política que nos agobia, en que no está definido el rumbo que tomará nuestra Patria.

Este es el momento de recordar el hermoso gesto de unidad, de solidaridad, de amor a su tierra que dieron los hombres del 2 de Mayo; invocamos pues al pueblo peruano para que en esta hora decisiva antepongan los intereses partidarios, personales o de grupo para que mediante un esfuerzo de unificación ciudadana salvemos a nuestra Patria del empantanamiento en que se encuentra y desterremos para siempre a la subversión y al narcoterrorismo pensando sólo en el futuro del Perú y en el porvenir de nuestros hijos.

La Asociación de ex–Cadetes Navales, en esta ocasión quiere rendir un homenaje especial al conjunto de hombres que forman un eslabón muy importante en la cadena de mando de nuestra Marina de Guerra: me refiero a los Técnicos y Oficiales de Mar. Aquellos hombres que tesonera y calladamente mantienen y operan con extraordinaria eficiencia los múltiples y diversos equipos que forman la complejidad de una Unidad de guerra así como en los arenales, los servicios industriales, bases y Fuerza de Infantería de Marina. Aquellos hombres que guardan un profundo cariño por su Marina que les viene de ancestro con una lealtad que se enardece en su diario vivir resistiendo estoicamente los duros embates de una vida difícil de sobrellevar y sin embargo se mantienen

fieles y listos para cumplir con su deber con la moral alta y con el coraje curtido en la vida del mar.

Rendimos nuestro respetuoso y cálido homenaje a los que sucumbieron cubriéndose de gloria en los Combates del 2 de Mayo, Iquique, Abtao y Angamos citando a los principales de antaño y a las de las generaciones actuales que al igual que ayer entregaron su vida con el mismo valor y heroísmo cumpliendo con su Marina y con su Patria ya sea en las profundidades del mar como el caso del Submarino Pacocha o en las lejanas zonas de Huanta, La Mar y Huallaga donde en el combate de las patrullas o en la emboscada artera de la subversión y el terrorismo segó muchas vidas de hombres que tenían un solo norte: el deber.

Queremos terminar nuestro homenaje nombrando a algunos de estos héroes que calladamente pasaron a la historia y que permanecerán como un ejemplo más en nuestros pensamientos. Voy a pedir a todos los que se encuentran en esta Plaza se sirvan contestar ¡Presente! al pronunciarse cada nombre:

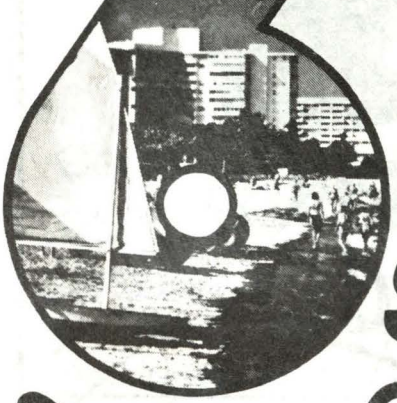
1. T1 Marino PALACIOS David
2. T2 Orlando VALDEZ Pacheco
3. T2 Virgilio SANTOS Santos
4. T3 Rigoberto GONZALES Pisfil
5. T3 Segundo HUAMAN Chicana
6. OM1 Félix ROSAS Zevallos
7. OM1 Nicolás CALIZAYA Chacoli
8. OM2 Carlos GRANDE Rengifo
9. OM2 Miguel PACHAS Hernández
10. OM3 Marco RAMIREZ Gómez
11. OM3 Gregorio CARHUACHIN Villanueva

Vamos a observar un minuto de silencio en su memoria.

Que las almas heroícas de estos hombres y de todos aquellos que no han sido nombrados, presidan el altar que hemos erigido en nuestros corazones al Almirante Grau, como símbolo de una auténtica peruanidad. ¡Viva el Perú!

SEIS, SEIS, SEIS!

Miami



VECES POR SEMANA!!

con Faucett

Ven a Miami con

Sí! a Miami seis veces por semana, porque pensamos en ti y en tu comodidad. Las compras, los negocios, el turismo y la diversión te esperan en Miami y FAUCETT te lleva: Domingo, Lunes, Martes, Jueves, Viernes y vía Iquitos los Sábados, con el mejor horario y la mejor atención.

MIAMI te espera y FAUCETT te lleva 6 veces por semana!

Faucett Perú

Tu estilo de viajar

INTERCOM / DOB NEEDHAM WORLDWIDE


126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡alidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú

Cara a cara con los asesinos de Sendero Luminoso

Por: Elizabeth Drevillon

Traducción: Valm. (r) Carlos Salmón Cavero

(La periodista francesa Elizabeth Drevillon, del "Paris Match", relata cómo se entrevistó, con riesgo de su propia vida, con los terribles guerrilleros que desafían la sucesión de un nuevo Presidente en el Perú).

Son apenas 10,000 pero los rebeldes marxistas de Sendero Luminoso dominan una parte del campesinado del Perú sembrando el terror y ejecutando a sus oponentes. Ellos están apoyados por la inteligencia de la izquierda de Lima, la que todavía no ha abierto los ojos para ver lo que pasa en Europa Oriental. Esta guerrilla feroz es el principal obstáculo que hay que vencer en el camino de las reformas por parte del nuevo Presidente del Perú próximamente a ser elegido. La periodista francesa Elizabeth Drevillon ha arriesgado su vida tratando de entrevistarse con los jefes senderistas. Antes que ella, ningún periodista había salido con vida después de haber entrevistado a Sendero Luminoso. Ella acaba de publicar en las ediciones Tsuru, bajo el título de "En el Infierno del Perú", el resultado de su odisea. Lo que sigue son extractos de esas páginas que demuestran que la autora es una verdadera maravilla. (Traducido de PARIS MATCH, abril de 1990).

Lima, Universidad de San Marcos. Sobre el césped central, amarillento por el sol, los estudiantes discuten con fogosidad y distribuyen sus octavillas políticas. De la atmósfera tiritante se desprenden los efluvios de la transpiración y de aceite podrido. Son ellos más de un centenar, con los ojos fijos como remachados sobre una diminuta chica morena y las poses y alardes de un matador. Con un megáfono en la mano, ella vocifera consignas de huelga: "¡Compañeros, nosotros debemos someter y doblegar al gobierno fascista, hacerlo escuchar nuestra voz y la del pueblo oprimido!".

Ella agita los brazos en el aire, tal cual un director de orquesta. Súbitamente se detiene. Como una autómata, ella baja sus ojos verdes avellana y planta su mirada fría sobre la mía. Una a una, las cabezas giran y las miradas nos fulminan al camarógrafo y a mí. Algunos estudiantes se nos acercan con la mirada amenazante. Buscando una ayuda, percibo a un estudiante apoyado contra un poste, es un estudiante que observa la escena con las manos hundidas en los bolsillos. Yo le imploro con la mirada. En algunos segundos, él viene hacia nosotros y me toma del brazo como si fuéramos viejos conocidos. Con paso rápido, nos lleva hacia un sector de la facultad de letras.

– ¿Quienes son ustedes?

– Nosotros somos periodistas franceses. Yo me llamo Elizabeth. El es Phillipe Courtois, camarógrafo.

– ¿Qué hacen ustedes en San Marcos? (Su voz tiene un tono autoritario)

– Nosotros hemos venido para realizar un reportaje sobre Sendero Luminoso y sobre todos aquellos que gravitan alrededor. Luis (es así como dice que se llama) se muestra desconcertado por nuestra respuesta. Nadie habla a la ligera, quienquiera que pertenezca a la organización.

– Si el partido les interesa, ustedes necesitan de un guía en la universidad, síganme.

Las paredes del local donde ingresamos están recubiertas de graffittis (inscripciones). Letreros rojos, en parte destrozados, llaman a la revuelta. Hay caricaturas del Presidente de la República Alan García, acompañadas de la expresión: "Muerte al traidor", "Abajo el gobierno fascista!", pintadas en las paredes. En el extremo del corredor, Luis interpela a un hombre y corre a su encuentro. Están muy alejados, por lo que no podemos escuchar la conversación. El hombre, de unos 30 años de edad, de alrededor de 1.75 metros de estatura, posa una mano sobre la espalda de Luis. De rato en rato, inclina la cabeza en señal de afirmación. Después de unos 15 minutos le entrega a Luis

un papel, da media vuelta y desaparece en el dédalo de corredores y pasadizos.

Con paso seguro, Luis regresa donde nosotros y nos hace una señal para que lo sigamos. Ingresamos a un anfiteatro. Pintados sobre los muros y paredes vemos los slogans del Partido Comunista Peruano "Pensamiento Gonzalo", que llaman a la revuelta. Sentado frente a nosotros, nuestro compañero se frota las manos. De vez en cuando dirige la vista hacia la puerta, como si presintiera algún peligro. Los minutos transcurren dentro de un silencio angustioso. Siento que la cabeza me da vueltas. El calor del lugar me da náusea. No puedo evitar pensar en el día en que llegamos a Lima.

A la entrada de la periferia de Lima, a lo largo de la ruta entre el aeropuerto y la capital, vemos las manifestaciones de algo así como una cincuentena de personas.

– Esto que ven es algo que ocurre todos los días, nos explica nuestro chofer. Nuestro país está al borde del precipicio. Las personas desaparecen unas tras otras. Hace una semana, quien ha desaparecido es un funcionario de la aduana. Uno no sabe jamás a quién le tocará el próximo día.

Lima, la ex–ciudad jardín, adormece bajo un cielo gris. Ella, que era el testimonio de la grandeza del Perú, está ahora "cholificada" con el mote de "cholo", término que se aplica peyorativamente a aquellos que, provenientes de los Andes, no son blancos. La gran burguesía y los altos funcionarios han abandonado la capital, ahora convertida en "Lima la horrible", para ir a replegarse en suburbios periféricos.

El hotel Roma, en donde hemos reservado nuestro alojamiento, es la imagen de la capital. Las grietas y rajaduras abundan en las paredes.

Plaza San Martín, 17:00 horas. El corazón popular de Lima muestra un populacho de tez morena, de cabellos tan negros como el ébano. Al pie de un monumento –"El Libertador" que cabalga su montura de bronce"– niños andrajosos hacen de mendigos. Los limpiabotas, los vendedores de helados de agua, de cigarrillos por unidad, venden sus mercancías vociferando y acosando a los transeúntes. Los chicos desnudos se bañan en las aguas fangosas de las piletas. Mujeres ancianas cocinan sus menjunjes mientras vigilan con el rabo del ojo a sus hijos, que "visitan" los bolsillos de los turistas imprudentes.

En cuarenta años, Lima ha visto multiplicar por diez el número de sus habitantes. Lima se ha convertido en la capital inmunda, la más deteriorada y, sin duda, la más pobre y la más peligrosa del mundo.

Luis se levanta para ir a buscar bebidas frescas para todos nosotros. ¿Es que él realmente forma parte del Partido Comunista y en particular de Sendero Luminoso? ¿Nos va a ayudar en cuanto a nuestra entrevista: penetrar las guerrillas de Sendero Luminoso?

Este movimiento nació en el transcurso de los años 70, a raíz del viaje del profesor de filosofía Abimael Guzmán a la China de Mao. De regreso al Perú, Guzmán rompió con el Partido Comunista y fundó, bajo el nombre de "Camarada Gonzalo" el Partido Comunista Peruano (P.C.P.) llamado "Pensamiento Gonzalo" o "Pensamiento Mao Tse Tung", del cual Sendero Luminoso constituye su brazo armado.

En 1980, Sendero Luminoso (el 18 de mayo) puso en marcha la lucha armada, cuando solo constituía uno de los innumerables grupúsculos de extrema izquierda de la Universidad de Ayacucho, en la sierra. Diez años más tarde, ya controla el 25% del 30% del sector campesino y cuenta con un ejército de solamente seis mil hombres y con el apoyo y sostén de parte de la población. Lima no está descontada.

Regularmente, Sendero dinamita las líneas eléctricas que alimentan la capital. Ella ha sido privada, en más de cien ocasiones, de electricidad. La vida o actividad económica han sido paralizadas. Al atacar por medio de metralletas y de explosivos las fábricas y otras instituciones, Sendero Luminoso desarrolla "la guerra popular" en el medio urbano. En el curso de nueve años, la guerrilla ha ejecutado a más de quince mil personas y ha ocasionado más de diez mil millones de dólares en daños y destrozos. Hoy en día, los limeños están acostumbrados a vivir en el temor y esperan el despertar de un nuevo día a la luz de candelabros y a contar las explosiones nocturnas.

Sendero domina el 70% de la Universidad de San Marcos, la que cuenta con treinta a cuarenta mil estudiantes. Las paredes están recubiertas de slogans pintados en rojo, que dicen: "Abajo el revisionismo!" "Muera Alan García!" "Viva la revolución!".

Nuestra cámara atrae a los estudiantes. Uno a uno, los jefes de los diversos movimientos políticos nos abordan, curiosos por conocer las razones de nuestra presencia. De pronto, Luis se enerva:

– Nuestro país se calla el hocico (se muerde la lengua). Es la miseria negra! El pueblo no tiene qué comer para matar su hambre. No hay ninguna dignidad. Está presionado por una burguesía ávida de dinero. Observen sus cochinadas burguesas: todos los meses ellos toman el avión portando valijas llenas de dólares que los llevan a poner a buen recaudo en el extranjero! Ahora, yo estoy convencido que sólo el Partido Comunista del

Perú puede revertir esta seudodemocracia decadente. Nos es necesario contar con una dictadura proletaria para que el pueblo se libere. "¿Puedes tú comprender esto?

Luis da un puñetazo sobre la mesa, hay una rictus de odio en su rostro. El espera nuestra respuesta. Nos pone a prueba y nosotros lo sabemos. Yo mido mis palabras:

– ¿Y las torturas, los cadáveres de los campesinos que han sido encontrados en la sierra? ¿Campesinos que Sendero masacra, por ejemplo? ¿Cuerpo cercenados en pedazos, cabezas en las puntas de picas a la entrada de los pueblos? ¿No piensas tú que Sendero conduce su revolución en un baño de sangre inútil?

– ¡Tú eres tan igual como los otros! Tú crees las mentiras que difunde la prensa reaccionaria. Si eso es así, la idea que tú tienes de Sendero no puede ayudarte y tú jamás podrás encontrarte o dar con sus comandos.

Luis se hace rogar largo tiempo. Por fin, él nos da una dirección. Ella está 415 kilómetros de Lima, en la Universidad de Huancayo.

Huancayo, a 3,240 metros de altura, ciudad en estado de emergencia, resguardada por los militares, a 415 kilómetros de Lima.

Miércoles, 7 de la mañana. Aseados y refrigerados, nos apeamos del ómnibus después de una noche de viaje.

Medio día. Con paso incierto y tembloroso traspongo las rejas de la universidad. Felipe se quedó en el hotel, imposibilitado de poder salir con la cámara a las calles de esta ciudad donde los controles son muy frecuentes. Me dirijo hacia la cantina. Es allí, según las indicaciones que se nos dio en Lima, que se encuentra el hombre que me servirá de intermedio con los mandos del partido. Para reconocerlo, sólo me basta solicitar hablar con el "Director Técnico".

Sentado delante de mí, hay un barbudo con los cabellos crespos y con la soltura de un luchador que cala de pies a cabeza y me demanda que le muestre mi credencial de periodista. Luego, surge un estudiante. Tiene en la mano una máquina fotográfica. Me hace posar, después con un gesto natural me fotografía. Yo había pensado en multitud de hipótesis, pero nunca en esa. Yo me siento incómoda. Otros estudiantes me empujan hacia un taburete, me obligan a tomar asiento y sin miramientos me plantan una capucha sobre la cabeza y quedo con el rostro cubierto. Comienza el interrogatorio. Dos voces amenazantes y autoritarias me atosigan y se suceden:

– ¡Traidora! ¡Perra! ¡Tú eres agente de la CIA o del gobierno peruano! ¡Si vienes o tienes malas intenciones, se te matará!

– ¿Por qué has estado tanto tiempo en Lima? ¿Qué hacías tú allá? Quienes te han dicho que vengas acá son unos perros, unos vendidos. Ellos las pagarán. ¿Cuál es tu ideología política, cuáles son el nombre y número de teléfono de tu hotel?

Ellos no me dejan responder. Sus ademanes se hacen cada vez más agresivos.

– Cualquier cosa que hagas tú nosotros lo sabremos! Un solo error y date por muerta; tú y tu camarógrafo. Ustedes no son sino agentes occidentales ávidos de sensaciones. Para mí, tú debes saber demasiado acerca de nosotros. ¡Se te debería degollar inmediatamente! Yo no tengo confianza en tí!

Yo me ahogo, me sofoco dentro de la capucha. Y ellos lo saben. Mis manos están húmedas, mis piernas tiemblan, el ritmo de mi corazón se acelera. Por fin, me quitan la capucha. Frente a mí hay dos hombres con el rostro cubierto por una media y con lentes de lunas negras sobre los ojos. Sus revólveres reposan sobre la mesa. Uno de ellos se me acerca y me ordena secamente regresar al hotel y esperar allí su llamado. Me siento aliviada por este recibimiento, que me convence de la exactitud de lo que se me había dicho en Lima. *Hoy en día, el sesenta por ciento de las universidades son consideradas como simpatizantes de la causa de Sendero Luminoso.* Los días pasan. La llamada prometida no viene. Yo regreso a la universidad.

– En este momento, se me dice, la lucha es dura en la sierra. Ustedes ya deben estar señalados por la policía. Es necesario que sean prudentes. Si ustedes desean entrevistarse con la gente de Sendero, ustedes deben, sobre todo, ir a la zona de la amazonía.

– ¿Dónde? ¿Cómo? ¿Con quién debo establecer contacto allá?

– Diríjase a Tocache. Una vez allá usted encontrará tres salidas de la ciudad. Una de ellas la llevará a un pueblo llamado Pucayacu. Allí, si usted es realmente una persona de buena fe, tendrá la oportunidad de encontrarse con nuestros camaradas. Viaje como turista. Solicite la ayuda de los camaradas campesinos. Usted deberá ocultar su cámara fotográfica. Hay cuando menos seis controles del ejército por los que deberá pasar antes de llegar a su destino. El pueblo la ayudará. Antes de alejarse, me hace una última advertencia:

– Usted ya sabe demasiado. Ponga atención. No olvide que nadie se fía de los extranjeros. La amenaza me deja muy preocupada. En los Andes, dos jóvenes agrónomos franceses fueron asesinados recientemente con arma blanca por un comando de Sendero.

El ómnibus para. Dos soldados suben al vehículo. Hasta ese momento no habíamos logrado esconder la cámara fotográfica. La bolsa que la contiene me la coloco entre las piernas y cierro los ojos. Las manos húmedas, retengo la respiración. A cualquier precio es necesario que no seamos controlados. Los viajeros se ponen a gritar y a incitar a los soldados para que se apuren. Los militares no insisten y después de haber dado un rápido vistazo a los pasajeros, descienden del ómnibus y al mismo tiempo se escuchan el "Vamos". Por fin partimos.

En la próxima parada, hemos convencido por medio de una propina, a un campesino y a su hijo para disimular nuestra cámara ocultándola dentro de sus bultos. Diez minutos después de haber partido, de nuevo somos detenidos por un control militar más numeroso y severo que el primero. Las órdenes, los gritos, nos ponen sobre aviso. El haz de luz de una linterna de mano barre al ómnibus. Tres militares hacen descender a los pasajeros y revisan con detenimiento sus documentos de identidad. Un cuarto militar, armado de una metralleta, avanza lentamente hacia nosotros y mira fijamente y con aire de desconfianza a cada pasajero. Con un ademán brusco, y armado de una pica de fierro, pincha los bultos dentro del portaequipajes. A cada resistencia, él abre el bulto y rebusca para verificar el contenido. Por fortuna, él no controla la bolsa de nuestro campesino en donde estaba oculta nuestra cámara. Entablamos una conversación con dos muchachas. Una de ellas, comienza a meternos letra en forma burlona y nos dice:

– Saben ustedes, el viaje es muy peligroso, sobre todo para los extranjeros. Ellos han abatido a todos aquellos que se negaron a dar en forma de contribución todo el dinero que poseían. No es recomendable que ustedes prosigan porque en esta parte del Perú, y sobre todo del lado de Progreso, nadie quiere ver a los "gringos". Ustedes están en peligro. Den por seguro que los van a matar!". Ustedes no podrán escaparse.

– Pero, pregunto yo, ¿quién puede tener deseos de asesinarnos y por qué? ¡Nosotros no somos sino simples turistas!

Ellas voltean la cara, al parecer no creyendo una sola palabra de nuestra historia.

– No importa quiénes puedan asesinarlos. Los narcotraficantes, los guerrilleros o sus simpatizantes, y aún hasta el propio ejército. Nadie quiere a

los extranjeros, ¡Créannos!

Hemos aquí en Tocache, la cumbre de la coca peruana. Un cierto Jorge ha prometido ayudarnos. ¿Dimos en el blanco?

Jorge nos ha ordenado trepar a un automóvil y proseguir en dirección al campamento de Sendero. Nosotros no lo creemos, sin embargo nos damos cuenta que no se trata de una trampa. Vamos a encontrarnos muy pronto con los inaccesibles guerrilleros de Sendero Luminoso. Rodamos trepando altura a lo largo de una ruta rocosa y desértica. Tres hombres nos acompañan, además de Jorge.

A lo lejos, cuatro jóvenes armados de metralletas, aparecen de repente y nos cierran el camino. Suavemente, nuestro chofer detiene el vehículo. Los guerrilleros se nos acercan. Se trata de cuatro adolescentes de mirada dura y amenazante. Con el dedo en el gatillo dan un rodeo al vehículo y luego se dirigen a Jorge:

– ¿Son éstos los periodistas?

Jorge responde afirmativamente. Los pilluelos nos indican que prosigamos nuestro camino. Unos pocos minutos más tarde, llegamos al campamento de la colonia, establecido en medio de un antiguo terreno que hacía de campo de fútbol. El comité de recepción, con revólver y granadas al cinto, ya están esperándonos y nos intiman la orden de seguirlos hasta llegar a la puerta de una cabaña de madera. En el interior, está el jefe sentado frente a una masa encima de la cual hay un tazón de arroz, de papas, de mandioca (yuca) y, privilegio de su grado, de una presa de pollo que él devora grotescamente. Sin levantar la cabeza y sin fijar la mirada, él nos ordena sentarnos y nos invita a compartir su comida.

Todos los guerrilleros tienen un nombre de guerra. El jefe, ante quien estamos, se dice llamar Alfredo. El es oriundo de la Sierra. Se trata de un antiguo universitario de Ayacucho. Alfredo tiene la misma expresión glacial que uno encuentra invariablemente en los rostros de todos los miembros de Sendero, que necesariamente no nos hace poner contentos. Su edad es indefinible. Una perita cubre la parte inferior de su rostro. Lleva puesto una boina que le cubre toda la frente, pero a pesar de todo esto tiene una pose y aspecto juvenil. En efecto, sabemos después que sólo tiene 28 años. Con tono autoritario nos hace saber que, desde la víspera, él ya sabía acerca de nuestra llegada. El aprecia nuestra perseverancia, pero nos precisa:

– Ustedes no podrán filmar películas. Nosotros no tenemos necesidad de medio alguno para hacernos conocer. Lo que es importante es el pueblo.

No se atrevan a sacar a relucir su cámara o ningún otro aparato.

Haber caminado tanto, pasando por tanto sufrimiento, para escuchar esto, nos desespera. Tratamos de explicarle que nosotros podemos ocultar su rostro y arreglárnoslas para sólo escuchar su voz. Nada qué hacer. Alfredo se muestra inflexible.

– Escúchenme bien. Nosotros los aceptamos, toleramos su presencia para un artículo, pero de ningún modo nos filmarán pues de lo contrario morirán aquí en el campamento. ¿Está claro? Uno de sus camaradas de nacionalidad noruega vino a reunirse con nosotros hace algunos meses. Pero él violó las reglas. Destruimos sus películas y tuvimos que matarlo. Pero dijimos que fue muerto por el ejército. Tanto peor para él.

Esta versión nos pareció inverosímil. Nosotros nos enteraríamos más tarde, por boca de un miembro de la colonia de Sendero, que ellos mismos fueron quienes lo degollaron tal cual si fuera un cordero.

– Nosotros no queremos a los traidores, vocifera Alfredo súbitamente, pero advertimos a las esposas antes de matarlos, prosiguió él, fijando su mirada en mí.

Hace algunos meses, una joven turista alemana fue asesinada, sin advertencia previa, sobre la ruta de Santa Rosa. Yo le señalo.

– Se trató de un error, concedió Alfredo.

Pasado este momento de impaciencia, Alfredo acepta responder a algunas preguntas. El tiene a sus órdenes a 60 guerrilleros y está encargado, entre otras funciones, de desestabilizar a las fuerzas del orden y de inculcar a la población el "Pensamiento Gonzalo".

Una treintena de jóvenes hacen diversos trabajos en el antiguo terreno usado como campo de fútbol. Unos limpian armas recuperadas de los cadáveres de militares y policías muertos en enfrentamientos. Otros se entrenan para el combate, en tanto que hay otros que reposan a la sombra de los árboles, con las armas en la mano. Estos guerrilleros armados hasta los dientes son adolescentes, hombres y mujeres cuyas edades oscilan entre 14 y 20 años.

Los delegados civiles de los poblados están igualmente presentes. Estos hombre deben efectuar el enlace entre los guerrilleros y el pueblo, es decir, hacer comprender a los campesinos que no deben abandonar sus tierras para enrrumbarse hacia las ciudades sino, por el contrario, continuar cultivando esas tierras que les habrán de pertenecer en propiedad cuando se produzca la

accesión al poder del Partido Comunista Peruano. Aquellos que no obedezcan las consignas son torturados antes de ser asesinados. Desde hace 10 años (desde 1970) la sierra y la selva abrigan poblaciones de verdaderos carneros. Situación de pesadilla para un pueblo tomado entre dos fuegos –el de Sendero Luminoso por un lado y del ejército por otra parte– tan implacables los unos como los otros.

Nuestros carceleros no nos sueltan ni un centímetro y controlan el menor de nuestros gestos. El temor de hacer un movimiento en falso es permanente. No nos atrevemos a acercarnos a nuestras bolsas ni a caminar solos o levantar los brazos demasiados altos.

Entrada la noche, sentados sobre burdas bancas hechas de troncos de árboles, escuchamos a Alfredo que analiza nuestros comportamientos y nuestras intenciones:

– Si ustedes hubieran estado interesados por la lucha armada en el Perú, ustedes habrían participado en esta lucha pero su profesión es mucho más importante para ustedes que su voluntad para comprender nuestra ideología. Ustedes ignoran lo que es la lucha de clases, la lucha del proletariado, porque ustedes son de alguna manera enemigos de este proletariado. Entretanto, nosotros creemos que podemos hacerlos evolucionar o, al menos, hacerles comprender quiénes somos. Por esta razón ustedes asistirán mañana a una asamblea popular.

Alfredo se pone de pie, cortando de plano toda pregunta. Una joven vestida con pantalones y una camisa T color negro que le modela el cuerpo, se nos acerca y nos ordena que la sigamos. Ella nos designa dos coberturas entendidas sobre la tierra dura y polvorienta.

– Ustedes dos dormirán allí. Mañana por la mañana nosotros los despertaremos a las 5 horas.

El sol se eleva sobre el horizonte. Nuestro anfitriones se activan. El fuego crepita bajo la paila donde se prepara el desayuno. Algunas chicas se lavan utilizando un balde de agua, estallando en risotadas mientras nos miran. A la entrada de la cabaña de madera Alfredo nos sonríe y nos hace una seña con la mano a guisa de darnos los buenos días. Nos sentimos sucios y pedimos autorización para poder lavarnos. Autorización acordada.

– Partimos para la asamblea popular. Levántense y sigan a este grupo, dice Alfredo, señalando con el dedo a cuatro adolescentes.

Tres de ellos son muchachos con un gorro pasamontañas sobre la cabeza,

tienen apenas 16 años. Tienen el rostro ceñudo, las manos empuñando siempre las metralletas que portan a la banderola. Marchamos por el camino polvoriento encuadrados entre nuestros ángeles guardianes. La cuarta es una niña de 14 años llamada María, vestida de jean y una camiseta rosada.

– Es la guerra, dice ella. Nosotros somos la voz del pueblo y yo lucho para liberarlo de las manos de los exterminadores.

Cuando yo le pregunté cómo es que ella se había convertido en combatiente, ella me asegura haber sido entrenada en la clandestinidad de su pleno agrado. ¿Cómo creerle si es sabido que la táctica de Sendero consiste en secuestrar a los adolescentes en los pueblos para convertirlos en perfectos combatientes, listos a morir por la causa?

Hace seis meses que María dejó a su familia y ella jamás ha vuelto a ver a sus padres, hermanos y hermanas.

El sol reverbera. Nos sentimos mal de tanto caminar. De tiempo en tiempo, María voltea la cabeza hacia nosotros. La expresión de su mirada nos deja helados.

Al mirarla, no puedo impedir el pensar en esa mujer que Sendero degolló el día de nuestra llegada a Tocache. La ejecutora pudo haber sido esta adolescente.

Nos tiemblan las piernas, sería muy simple eliminarnos en este rincón perdido. La espesura de la selva cubriría nuestros cadáveres. A lo lejos, ruidos de voces nos reaseguran esta posibilidad. La selva desemboca en una claridad.

Delante de nosotros, de 200 a 250 personas forman un arco de círculo. Hombres armados los rodean de modo que no existe la posibilidad de una huida. El pueblo ha obedecido. Todos estos campesinos han venido a escuchar "la buena palabra". Sentados o de pie, todos permanecen inmóviles con la mirada vaga, ausente. El temor del que son presa es casi palpable. Están vestidos de jeans o de pantalones de tela más o menos limpios, así como de camisetas o de polos de colores vivos. Las mujeres, en su mayor parte visten pantalones o una falda volada y camisetas T. En las muñecas de los hombres brillan al sol los relojes pulsera o brazaletes de acero. Estamos en la región donde los campesinos pueden vivir bien con el tráfico de drogas.

Estos hombres y estas mujeres viven en los cinco pueblos vecinos. Nadie ha faltado al llamado. Toda ausencia es denunciada por el delegado senderista de su pueblo, para luego ser sancionada. Las sanciones varían según el grado o gravedad de la falta. Es así como hay hombres y mujeres que son sancionados enviándoseles a campos de educación por el lapso de un año. Para aque-

¡los reincidentes, la sanción es más grave: la muerte!

La asamblea nos observa. No se escucha el menor ruido. Alfredo llega con el resto de su guardia, a excepción de una veintena de hombres que permanecen cerca para resguardar el campamento. Ellos se instalan frente al público y nos intima la orden de hacer otro tanto y nos demandan que nos pongamos del lado de ellos.

Reina un silencio absoluto. Alfredo entra en escena, se pone de pie, luego saluda a la multitud. Su boina de lana negra está enfundada hasta la frente. Sobre una chompa gris hay una canana de municiones a la banderola. El abre las piernas, pone su mano izquierda sobre su cadera y, con la otra mano, apunta con un dedo a la multitud y les dice:

– "¡Compañeros! Pónganse de pie! Cantemos juntos la "Internacional".

Se cierran los puños en alto, los labios de los campesinos bullen pero las palabras son imperceptibles. No hay más de una veintena que sepa la letra de ese canto revolucionario. Un muchacho de unos 18 años se aproxima al círculo, acaricia su metralleta, símbolo de su poder, y brama en castellano con los puños en alto:

– ¡Camaradas! Luchemos unidos para destruir a la vieja sociedad!

Ni una sola palabra, ni un solo gesto es la respuesta a esta frase. El adolescente continúa y recita el código del buen senderista.

Los asistentes llevan una hora escuchando. Su presencia no se manifiesta sino por las palmadas que se dan sobre las piernas en su afán de espantar a los mosquitos, que nos devoran con apetito. Ahora le toca a Alfredo el turno para arengar al populacho. Habla de la elección presidencial y de las que seguirán.

En ese mismo instante, una mujer se pone de pie dentro del populacho. Lleva a su hijo en brazos y avanza hacia el jefe. Todos los demás se quedan estupefactos por tanta audacia. Ella explica que su bebé está enfermo y que desea por eso retirarse. Alfredo, magnánimo, la autoriza con un movimiento afirmativo de la cabeza, para luego proseguir con su discurso:

– Con ocasión de las elecciones todos ustedes deben acudir a votar. Pero jamás deberán olvidar que el Partido demanda boicot! Por tal motivo, a ustedes les bastará o será suficiente escribir o marcar sobre la cédula electoral el símbolo de la hoz y el martillo o de tachar los nombres de los candidatos. Es su deber impedir que los imperialistas retengan el poder.

Nadie reacciona y Alfredo, un poco crispado, pero tratando de mostrar una sonrisa les demanda: ¿Hay alguna pregunta? El silencio es total. Sólo es perceptible el ruido de las hojas en el follaje de la selva. Una débil voz se alza y dice:

– "Yo no he comprendido bien las consignas del voto".

Paciencia, Alfredo repite sus instrucciones. Media hora más tarde, se pone término a la asamblea y se entona "El Canto del Guerrero". Antes de que se disperse el pueblo, un delegado demanda a cada familia un aporte de 3,000 intis.

– Esta contribución, me explica el delegado, está destinada a la compra de mediçamentos para tratar a los combatientes heridos.

Se trata, de hecho, de un impuesto revolucionario que Sendero exige en cada asamblea popular para poder comprar armas y para la impresión de sus boletines y pasquines. Nosotros no titubeamos en observarle con énfasis a Alfredo que 3,000 representa una suma importante para un campesino andino. El nos responde:

– No para aquellos que se han enriquecido con la coca.

Yo pregunto:

– ¿Está la droga al servicio de la revolución?

El me mira fijamente a los ojos y me responde:

– Los narcotraficantes oprimen al pueblo, pero combatirlos sería atacar al campesino que ellos emplean. Por eso, estar contra la coca es estar contra el campesinado.

En efecto, la organización senderista habría llegado a un acuerdo con los traficantes. Los senderistas les asegurarían su protección a cambio del pago de un cupo o impuesto sobre la producción, que les reportaría muchos millones de dólares. Con este dinero, Sendero compra armas a los colombianos y puede, además, enviar a sus hombres a estudiar en el extranjero: en Francia, Suecia, como también en Irán.

Poco a poco, la claridad desaparece. Detrás de nosotros, seis adolescentes discuten con los insurgentes. María nos explica que son muchachos voluntarios para las columnas armadas.

– Nosotros reclutamos en cada asamblea, prosigue ella, y todo aquel que quiere unirse y permanecer con nosotros, se pone a un lado, a la espera.

Son las 2 de la tarde cuando estamos de regreso al campamento de los guerrilleros, pero después de haber recorrido unos 20 kilómetros a paso militar.

En el interior de la cabaña de madera la comida hervía en la marmita, la que estaba a cargo de una muchacha preparando la eterna "sopa senderista": arroz, papas y yuca, que deberemos engullir una vez más. Después de esta comida frugal, se reinicia la conversación con Alfredo y Arturo, los dos jefes de los guerrilleros. Con ambos codos apoyados sobre la mesa y con las manos cruzadas, yo tomo la palabra:

– ¿Dónde están ustedes, en qué etapa están de su revolución?

– Deben saber que nosotros somos bastante fuertes y que estamos listos para paralizar Lima mañana mismo. Nosotros podemos hacer todo aquello que planifiquemos, pero ¿cuándo lo haremos? Eso no te lo diré. Nosotros hemos llegado a un punto de equilibrio estratégico. La revolución se acelera a grandes pasos y continuará en el empeño en tanto que avanzará el "Pensamiento Gonzalo".

– ¿Quién los ayuda?

Hay un aire de satisfacción.

– Sin lugar a dudas, el pueblo. El nos sostiene y nos ayuda financieramente. Nosotros recibimos igualmente ayuda de todos los partidos maoístas del mundo: Francia, Alemania, Suecia, Estados Unidos. Nosotros recibimos un sostén apreciable e importante de Irán, de personas que trabajan por nosotros en ciertas partes del mundo.

Ana, con su cola de caballo, me sirve café caliente. El primer trago de café me quema la garganta. Alfredo me habla de ayuda extranjera pero se niega a dar nombres. Mientras tanto, nosotros nos habíamos enterado por agentes de Lima que los miembros de la fracción armada roja (RFA) estaban con ellos con el objeto de entrenarlos para la lucha armada.

Renata Herr, encarcelada en la prisión de Canto Grande, en Lima, tomará parte de esta empresa. Es igualmente *en Lima que se nos ha hablado de la presencia de Eric Moreau,* miembro de acción directa, en fuga, que estaría refugiado en el Perú. Moreau es un especialista en explosivos –un buen elemento de reclutamiento para Sendero y a buen recaudo para la acción petardista.

– Ustedes han hablado sobre la ayuda que reciben de Irán... pero esta no es la misma revolución.

– ¡Poco importa! Nuestro objetivo común es liberar al pueblo de los yugos imperialistas, ya sean americanos o de otro origen.

– En Lima, corre el rumor que los guardianes de la revolución iraní vendrían al Perú para ayudar a los guerrilleros ¿Ustedes enviarán personal para recibir entrenamiento en Irán?

– Nosotros somos internacionalistas. Nosotros estamos libres para ir a donde nos plazca. El partido puede enviarnos a propagar la guerra popular a las cuatro esquinas del mundo, incluyendo a Francia. La revolución mundial es, como lo dijo el presidente Mao, el factor principal de la descomposición del imperialismo.

Este imperialismo lo ve Sendero por todas partes y considera que no existe ningún país socialista en el mundo salvo, quizás, en Albania. En cuanto a la Unión Soviética y China, ellas representan desde el punto de vista de Sendero Luminoso, el prototipo perfecto de la deriva hacia el capitalismo. Gorbachov es un antileninista, un hombre que se aparta del marxismo–leninismo para acercarse al revisionismo contemporáneo y separar el partido del Estado.

La China no es nada favorecida en el análisis del Partido Comunista Peruano, que considera su dirección como revisionaria y el hombre que encabeza ese movimiento, Deng Xiao Ping, es un "personaje siniestro", cuyo único sueño es transformar su país en una superpotencia entre estos días y el fin del siglo.

– Ustedes están muy presentes dentro del campesinado pero ¿dónde está, cómo se aprecia su revolución en las ciudades?

Alfredo se quita la boina, se peina el cabello, se vuelve a poner la boina y se cruza de brazos.

– Ella, la revolución avanza a grandes pasos porque es allí donde está concentrada la masa del proletariado. Nosotros no podemos abandonarlos.

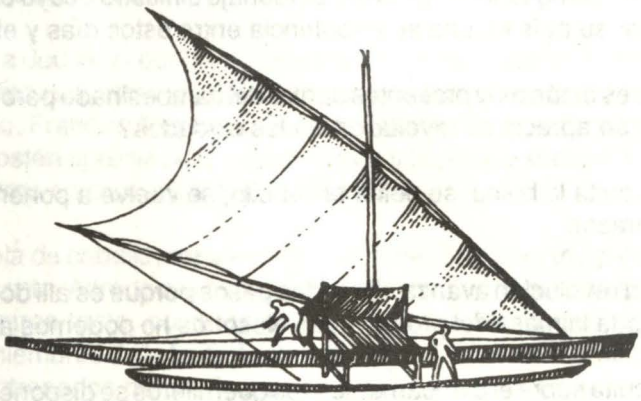
El sol se oculta sobre el campamento y los guerrilleros se disponen en fila india. Hombres y mujeres se preparan para una larga marcha. Un poco más arriba, sobre la ruta, los esperan cinco camionetas. Los choferes, reclutados en los pueblos, se aprestan para conducir al ejército revolucionario a un lugar tenido por muy secreto.

Según los civiles, ellos preparan un ataque, uno de aquellos en donde después

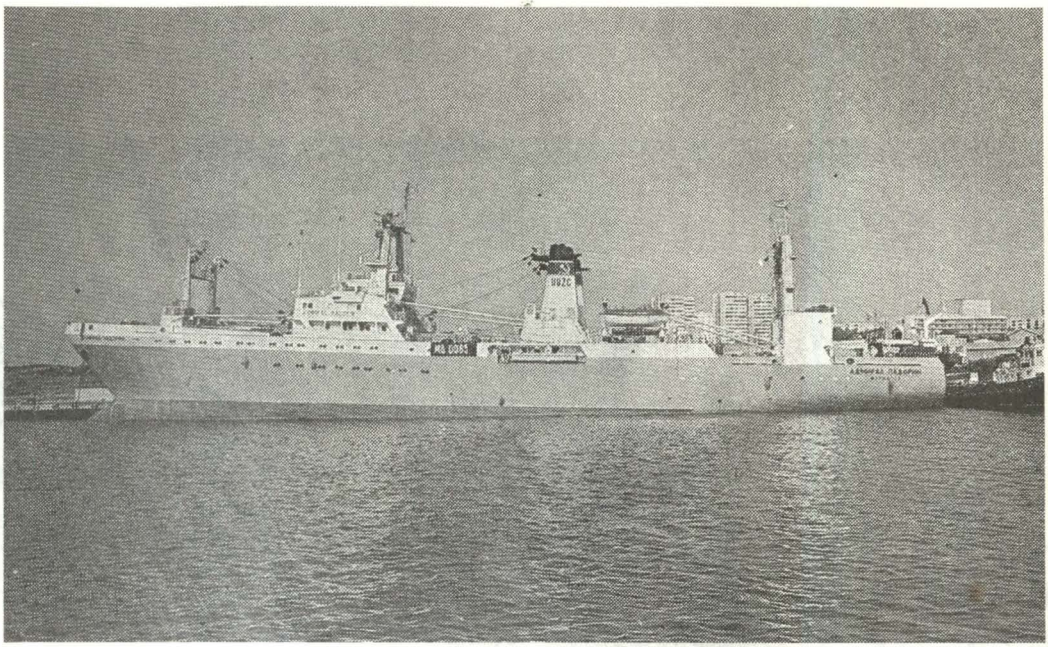
de las acciones sólo dejarán muertos tras de sí. Ellos darán un golpe de sorpresa para luego eclipsarse en esta selva de la que conocen los más recónditos escondites. Alfredo se acerca a nuestro árbol y nos ordena que lo sigamos. Antes de dejarnos, él nos devuelve a manos de los civiles de uno de los pueblos de los alrededores, quienes son los que decidirán el momento oportuno de nuestro regreso a Tocache.

Uno a uno, los guerrilleros se trepan a las plataformas de las camionetas y nos hacen una señal de despedida con las manos. Ana titubea pero al fin se decide y viene hacia mí con la sonrisa en los labios. Ella me extiende la mano y me da un apretón firme y caluroso. ¿Me habría ella asesinado si le hubieran dado la orden de hacerlo? Allí, en ese preciso momento, su mirada afectuosa me deja escéptica. Delante del peldaño de la camioneta, Alfredo nos observa con la mano derecha sobre su cintura. No nos saluda, sin embargo, a guisa de un adiós, él repite:

– No se olviden de consignar en su artículo todo lo relativo al maoísmo. Esa será su contribución a la revolución. ¡Adiós!



La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.

Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.

Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de víveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.

Somos representantes de la flota pesquera de la URSS SOV**RYBFLOT** y de la flota mercante **SOVFRACHT** con naves tipo trampa.

EXPERTOS EN SERVICIOS MARINOS
SOVINCA S.A.

OFICINA CENTRAL
Edif. Cámara de Comercio del Callao
Jr. Mrcal. Miller 450
Pisos Nº 12–13
Central Tlf.: 652568

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

Telefax : (51–14) 652569
Telex : 25196 PECADIS
26083 PE–CADISS
P.O. BOX : 366

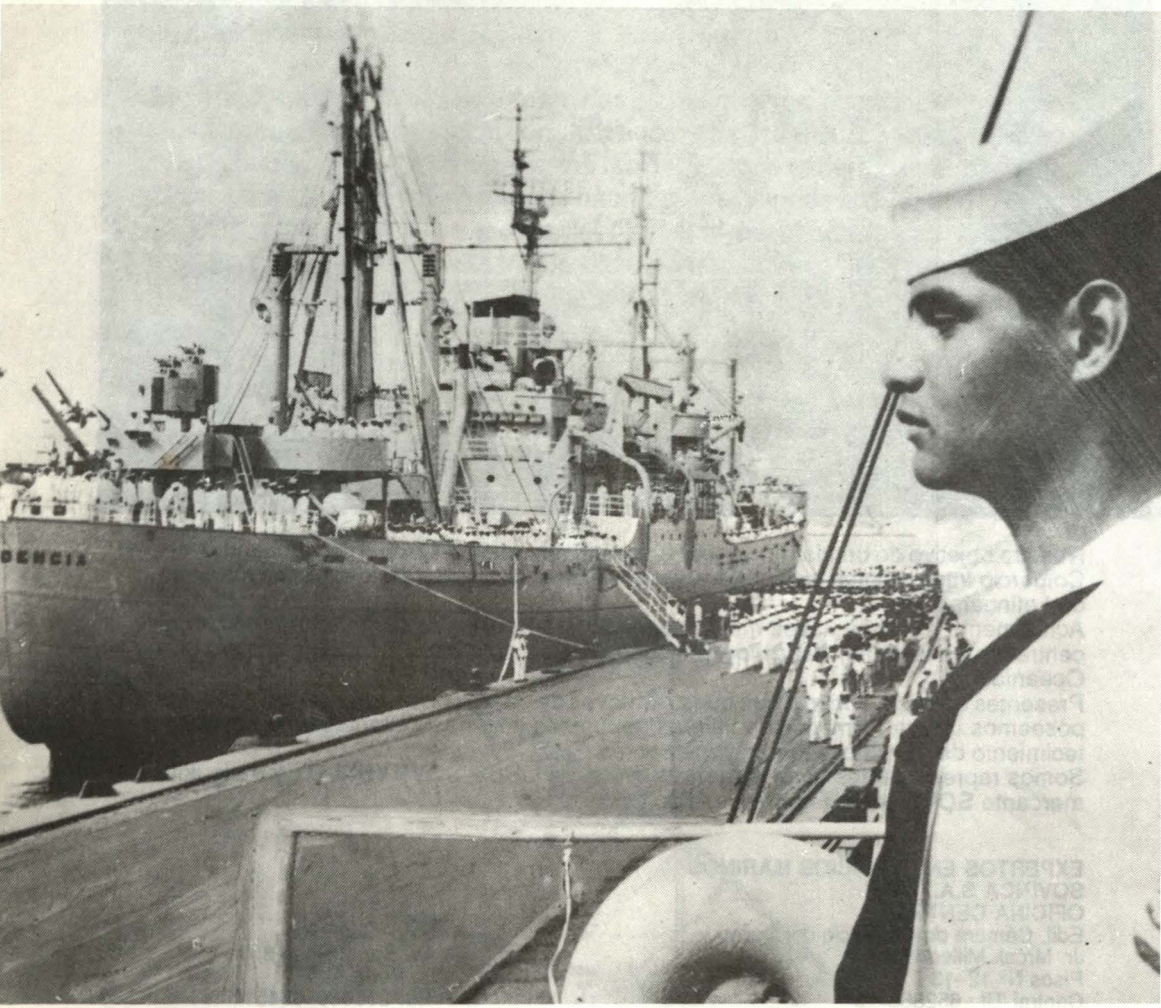
CALLAO – PERU

N
O E
SOVINCA S.A.
CALLAO PERU

SOVINCA S.A.

Miller No. 450 – Piso 12 – 13
CALLAO – PERU

Teléfonos: 290875 – 652569 – 652568
297389 – 299735
Télex 25196–Pe–Cadiz–P.O. Box 366



B.A.P. "Independencia"

El B.A.P. Independencia en nuestra Historia Naval

Técnico Supervisor Primero A.P. Héctor Valcárcel Chávez

Desde que ingresamos a formar parte de la gloriosa Marina de Guerra del Perú y vestir orgullosamente el uniforme Naval, ese primer día surge en uno, una nueva vida y que al transcurrir del tiempo y los inolvidables años de servicios prestados, con dedicación y cariño a la institución, a través del paso de innumerables contingentes y promociones de hombres que escogimos la profesión del mar.

Nos sentimos logrados y orgullosos por todos esos maravillosos años vividos. Pero también nos hacemos antiguos, por lo tanto, experimentados al paso de aquellos años, al igual que nuestros buques que corren paralelamente a nuestra existencia y muchos de ellos, contemporáneos a cada uno de nosotros. Si hacemos memoria y pensamos en la lealtad que tenían y el orgullo que sentían los marinos de antaño que dotaron el "Castelli", primer buque de guerra peruano y el legendario "Huáscar", monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac", transportes "Chalaco", "Limeña" y "Oroya", Fragatas como la "Independencia" y "Amazonas" y las decenas de buques venideros, hasta los más sofisticados como los que contamos hoy.

Siendo así la ley de la vida y en vísperas de pasar a la situación de retiro por tiempo cumplido y no habiendo palabras de agradecimiento para expresar mis sentimientos, afectos y lealtad que tengo a mis compañeros de armas, a mi

institución y a mi patria; quiero destacar la prestancia de un buque, casi contemporáneo a mi existencia, en cuyas cubiertas se han forjado cientos de marinos, aunque hoy ya es antiguo, pero su alma marinera continúa latente y firme crujía.

B.A.P. "Independencia", está ¡presente! en la paz y en la guerra. Han transcurrido algo más de veintiséis (26) años desde aquel veinte de julio de 1,963, fecha inolvidable, en la que se afirmó el Pabellón bicolor en el entonces USS BELLATRIX (AKA–3) convirtiéndose desde esa fecha en el nuevo B.A.P. "Independencia" (TC–21) nombre tomado de la bahía Independencia, lugar donde desembarcó la Escuadra Libertadora. Durante éstos 26 años de servicios en la Fuerza Naval se han realizado un sinnúmero de viajes de instrucción, de apoyo logístico, de acción cívica, operativos de rutina, sucesos memorables y haber acogido a ilustres visitantes del mundo entero y de nuestro país según constan en el "Libro de oro".

El USS "BELLATRIX" (AKA–3), construido por la Tampa Shipbuilding Company, de Tampa, Florida, iba a ser originalmente de la M.S. "RAVEN" buque de carga y pasajeros mandado construir por la comisión marítima de los Estados Unidos. Por necesidades de la Segunda Guerra Mundial, durante el proceso de construcción fue convertido en transporte de ataque y puesto en servicio el 17 de febrero de 1942 bajo el mando del Capitán de Fragata W.F. Dietrich, U.S.N. Al entrar en servicio recibió la designación de AKA–20.

El "BELLATRIX" se hizo a la mar por vez primera el 05 de marzo de 1,942 y durante cuatro días estuvo sometido a las pruebas reglamentarias, incluyendo pruebas de velocidad y compensación de compases y equipos. El 9 de marzo de 1942, zarpó de Tampa para Charleston, Carolina del Sur. Al entrar a Charleston sufrió su primera prueba en la guerra submarina, pues un torpedo enemigo le cruzó la proa a muy corta distancia por la banda de babor. Gracias a maniobras radicales del Comandante para eludir los ataques, al fin pudo entrar a puerto y amarrar a muelle en el Arsenal Naval, el 11 de marzo de 1942 para ser equipado.

Después de un corto período de aparejamiento, se hizo a la mar el 25 de marzo de 1942, llegando a Norfolk, Virginia, el 27 del mismo mes.

El 08 de abril de 1942, recibió su primer embarque de carga de combate y personal, se trataba de un destacamento de Infantes de Marina, con los que zarpó el 10 de abril con órdenes cerradas y selladas, formando parte de la Fuerza de Tarea 38. El 18 de abril cruzó el Canal de Panamá y pasó a formar parte de un convoy con destino al Pacífico Sur. El 23 de abril cruzó por primera vez la Línea Ecuatorial, el 8 de mayo arribó a Pago Pago, en el grupo de las Islas Samoa. Después de desembarcar su carga en Apía, Tongatabu, y en Pago Pago, el

"BELLATRIX" prosiguió a Wellington, Nueva Zelandia, arribando el 3 de junio de 1942, donde estaban fondeadas la mayoría de las unidades de la fuerza anfibia del Pacífico Sud Occidental.

El "BELLATRIX" fue incorporado a la Fuerza de Tarea 62 y después de recibir su carga de combate, combustible y aprovisionamiento, zarpó de Wellington con la mayoría de la Unidades de la F.T. 62, el 22 de julio y entre el 28 y 31 descargó y cargó mientras la F.T. hacía ejercicios de desembarco en la Isla Kare del grupo de las Fiji.

El 31 de julio de 1942, zarpó para tomar parte de su primera invasión. A las 0230 del 07 de agosto, fue avistada la Isla Guadalcanal y a las 0652 estaba en el agua la primera embarcación del "BELLATRIX" empezando así a desembarcar su carga en la playa.

Al anochecer ya había saboreado su primer ataque aéreo, siendo acometido dos veces desde el aire por bombarderos enemigos. Sin embargo, ninguna bomba cayó en las cercanías del buque, el que no sufrió por otro lado ningún daño. Por la noche, fondeado en las afueras de Guadalcanal en el pasaje de Lingo, pudo continuar su descarga. Pero al día siguiente, o sea, el 08 de agosto, tuvo que suspender su descarga y hacerse a la mar para evitar los ataques aéreos enemigos. Al mediodía tuvo lugar un ataque en gran escala con torpedos aéreos como resultado del cual tres de los buques que estaban próximos al "BELLATRIX" fueron tocados. A consecuencia del ataque, el USS GEORGE F. ELLIOT T, de la Fuerza de Transportes de Ataques, fue incendiado y posteriormente tuvo que ser hundido por las otras unidades de la Flota Americana

Esa noche pudo continuarse la descarga y en la mañana del 9, la mayor parte de la Fuerza de Tarea dejó el área. El 13 de agosto el "BELLATRIX" llegó a la Bahía de Dumbe, en la Nueva Caledonia.

Después de desembarcar la carga que no había podido descargar en Guadalcanal, fue vuelto a cargar y el 1ro. de setiembre llegando al Puerto de Fila, Efato, en las nuevas Hébridas. Allí embarcó fuerzas de Infantería de Marina y personal de la Aviación Naval. El 4 de setiembre arribó a Espíritu Santo en donde recibió más carga y personal.

El 06 de setiembre de 1942, zarpó de Espíritu Santo junto con el USS "FULLER" y una unidad de Escolta, para el segundo viaje a Guadalcanal.

El 08 de setiembre de 1942, el "BELLATRIX" llegó a Guadalcanal e inmediatamente empezó a descargar durante el día, pero por la noche tuvo que abandonar el área junto con el "FULLER", debido a los ataques aéreos enemigos. El

día siguiente, fue un día aciago para el "BELLATRIX" y su dotación, mientras regresaba al área junto con el "FULLER", ambos buques fueron sometidos a frecuentes y concentrados ataques por parte de los bombardeos enemigos. A las 11.42 de ese día un total de 29 bombas habían caído a escasa distancia por ambas aletas del "BELLATRIX"; la más próxima estalló a menos de 75 pies y las esquirlas hirieron a dos de sus tripulantes.

A las 1154 fue renovado el ataque de los bombardeos, pero en esta ocasión uno de los aviones enemigos quedó abatido por los cañones del "BELLATRIX".

Durante todo ese día no solamente los aviones plagaron de ataques al "BELLATRIX" sino también los submarinos enemigos. A las 1300 avistó los periscopios de tres submarinos y pudo así evitar con éxito los ataques con torpedos lanzados por aquellos. Esa misma noche recibió órdenes de abandonar el área, llegando el 11 de setiembre a Espíritu Santo.

Sin embargo, al día siguiente, recibió órdenes de volver a Guadalcanal, fondeando el 14 en la Bahía de Tulagi. Nuevamente la acción enemiga impidió que desembarcara, teniendo que levar y zarpar a las 09.57 y a las 13.34 para eludir los ataques enemigos.

A las 18.06 experimentó un ataque realizado por 18 bombarderos volando a gran altura; las bombas; sin embargo, cayeron lejos del buque. A las 18.38 fue atacado por un avión enemigo a baja altura, pero sin consecuencia. Con todo, a las 19.30 horas pudo desembarcar a todos los Infantes de Marina, zarpando de inmediato ante la proximidad de Fuerzas de Superficie japoneses. El día 16 de setiembre, mientras navegaba hacia Espíritu Santo, recibió órdenes de proceder independientemente, por cuarta vez a Guadalcanal, fondeando el 18 en la bahía de Lingo. Con la ayuda de los Infantes de Marina que había dejado antes en tierra pudo desembarcar en un sólo día su cargamento vital, de gasolina de aviación. Por la noche zarpó para Nueva Caledonia, fondeando el 22 de setiembre en la bahía de Dunbea.

El 07 de octubre, después de estar totalmente cargado, y después de realizar paso en Espíritu Santo para tomar a remolque una barcaza con gasolina de aviación, zarpó junto con el USS "ALCIBA" también remolcando una barcaza, con destino a Guadalcanal, pero el 14 de octubre ya casi de llegada a su destino, recibieron órdenes de volver a Espíritu Santo.

El 15 de octubre, la unidad de tarea estuvo sometida a dos ataques aéreos. El segundo de éstos ataques casi fue de desastrosos resultados para el "BELLATRIX", pues nueve bombarderos enemigos atacaron en picada al buque como un objetivo individualizado; aunque no hubieron impactos directos, dos bombas cayeron a menos de 30 pies de su banda de estribor, en la sección maes-

tra, hundiendo y averiando las planchas y cuadernas de esa banda. Al haber consumido los aviones enemigos sus cargas de bombas, el "BELLATRIX" pudo proseguir. Al día siguiente a duras penas pudieron evadirse dos torpedos enemigos ya entrando a Espíritu Santo.

El 23 de octubre de 1942, el "BELLATRIX" zarpó de Espíritu Santo para Guadalcanal pero en ésta oportunidad tampoco pudo llegar a su destino, porque después de estar dos días ventejeando en el área en espera de la señal para entrar en puerto, recibió órdenes de proceder a Efate.

El 28 de octubre recibió órdenes de proceder a Guadalcanal; en tránsito recaló en Espíritu Santo donde tomó a remolque otra barcaza con gasolina de aviación, prosiguiendo en compañía de un remolcador y un buque escolta llegando a Guadalcanal el 02 de noviembre. Este fue su quinto viaje exitoso a Guadalcanal en siete intentos. El 04 de noviembre terminó de desembarcar toda su carga en Tulagi y pudo zarpar a puerto de Neumea, donde llegó el 07 de noviembre abarlonándose al USS "VESTAL", un buque de reparaciones, en donde fue reparada en forma temporal y somera su averiada banda de estribor. Zarpó luego para Wellington, Nueva Zelandia, a donde arribó el 17 de noviembre de 1942.

El 19 de noviembre ingresó a dique seco, en donde permaneció hasta el 09 de diciembre para reparar las averías ocasionadas por las bombas. El 18 de diciembre, después de compensar compases, zarpó para Auckland, Nueva Zelandia, llegando a éste destino el 20 del mismo mes.

Después de recibir correo de navidad y pasajeros, zarpó para NOUMEA el 25 de diciembre, llegando a éste último puerto el 29. El 03 de enero de 1943, después de recibir una carga completa zarpó para Guadalcanal con una breve recalada en Espíritu Santo el día 5, prosiguiendo a Guadalcanal, a donde arribó el 8 por sexta y última vez. El 13 de enero, después de desembarcar toda su carga y personal zarpó para Espíritu Santo, llegando a su destino el 16 de enero de 1943.

En el transcurso de los dos días siguientes embarcó pasajeros y heridos con destino a los Estados Unidos, zarpó para San Diego, California, el 18 de enero de 1943, llegando el 04 de febrero y procediendo inmediatamente a la Base Naval para reparaciones de viaje.

El 13 de febrero el Comandante W.P. Dietrich, fue relevado en el Comando por el Capitán de Fragata O.H. Ritchie, U.S.N. El Comandante Dietrich recibió posteriormente la "Cruz Naval" por el mérito y rol desempeñado en el "BELLATRIX' durante los críticos días de la Campaña de Guadalcanal.

El 19 de febrero de 1943, zarpó el "BELLATRIX" para Charleston, Carolina del Sur, cruzando el canal de Panamá el 1ro. de marzo y llegando el 8 del mismo mes al Arsenal Naval de Charleston. Allí recibió artillería adicional y varios equipos, a la vez que se le hicieron algunos trabajos en el astillero. Fue en esta oportunidad que su designación original de AKA–20 fue cambiada a la AKA–3.

El 13 de abril llegó el "BELLATRIX" a Hampton Reads, en el área de Norkfolk, Virginia, a prepararse para la siguiente campaña: OPERACION DE SICILIA.

El "BELLATRIX" empezó sus operaciones de entrenamiento para la campaña de Sicilia el 18 de abril de 1943, las mismas que fueron conducidas entre esta fecha y el 24 de mayo en la bahía de Chesapeake, principalmente en el área de Cove–Point, Maryland.

El 24 de mayo empezó a recibir carga de combate del Ejército en Newport News, Virginia. Y el 8 de junio, después de haber efectuado un ensayo general de desembarco en la Bahía de Chesapeake, el "BELLATRIX", zarpó para el área del Mediterráneo, formando parte de la Fuerza de Tarea 65. El 21 de junio el convoy pasó por el Estrecho de Gibraltar y al día siguiente, todo el convoy precedido por el "BELLATRIX" hizo su ingreso al puerto de Orán. El "BELLATRIX" fondeó en Ers–el–Kabir. El 24 se efectuó un ensayo final de desembarco en la Bahía de Arzow, y el 25 fondeó nuevamente en Orán, Argelia, en espera de órdenes para proceder a Sicilia.

El 5 de julio se hizo a la mar como parte de una unidad de Tarea y después de cinco días de navegación de ataques ocasionales y la presencia de minas, la U.T. llegó a las afueras de Scoglitti, Sicilia, al amanecer del día 10. Durante el día y la noche que procedieron al DIA–D una fuerte tormenta y la mar gruesa ocasionaron considerables dificultades para arribar las embarcaciones. No obstante, a las 0740 del DIA–D, todas las embarcaciones del "BELLATRIX" estaba en el agua y empezó a desembarcar su cargamento. Pudo desembarcar en forma casi continuada, excepto el día 11, en que suspendió sus operaciones debido a varios raids aéreos en el área. Las bombas más cercanas cayeron a 1,100 yardas del buque. Por la noche se produjeron numerosos ataques aéreos, ninguno de los cuales ocasionó daños al "BELLATRIX". Los paracaídas luminosos lanzados por el enemigo sobre el área y la necesidad de proteger al buque con un nutrido fuego de baraje antiaéreo fueron los factores determinantes en demorar el desembarco.

El 13 de julio por la tarde el buque pudo terminar de desembarcar su carga y personal del Ejército, zarpando para Orán, a donde llegó el 16 de julio, después de detectar varios contactos submarinos.

En Orán el "BELLATRIX" embarcó carga y pasajeros, además de heridos para

los Estados Unidos, zarpando con destino a la Base Naval de Norfolk, a donde arribó el 3 de agosto de 1943. Después de un corto período de reparaciones en Berkeley, Virginia, el buque fondeó en Hampton Honda el 20 de agosto, alistándose para comenzar su tercera invasión.

Por la forma en que el "BELLATRIX" pudo mantener a sus embarcaciones en operación durante las condiciones adversas experimentadas en Scoglitti, Sicilia, así como para la rápida operación de descarga, el Capitán de Navío O.H. Ritchie, recibió posteriormente la "Legión del Mérito".

El 24 de agosto de 1943, el "BELLATRIX" zarpó una vez más hacia el Pacífico. Formaba parte de un grupo de Tarea que navegaba en convoy con otros transportes de la fuerzas Anfibias. El 31 de agosto cruzaron el Canal de Panamá, uniéndose a otro grupo de Tarea. El 10 de setiembre de 1943, llegó a San Francisco, California, en donde recibió carga para las islas Hawai. El 24 de setiembre, después de recibir, un cargamento de bombas en el arsenal de Benicia, partió para Hawai, a donde llegó el 30 del mismo mes, amarrando a muelle en la Base Naval de Honolulu.

Este cargamento consistió de 4,200 toneladas de bombas y ha sido la carga más pesada que haya recibido el "BELLATRIX". Después de descargar, zarpó de Honolulu el 06 de octubre procediendo independientemente hacia Wellington, Nueva Zelandia, llegando a este lugar el 20 de octubre de 1943.

El 22 de octubre, el Capitán de Navío Ritchie fue relevado en el Comando por el Capitán de Fragata C.A. Jeans.

El 23 de octubre de 1943, empezó a embarcar carga de combate para la Infantería de Marina en preparación a la invasión de Tarawa, zarpando el 1ro. de noviembre, formando parte de un grupo de Tarea, que llegó el 7 a las islas Efate, del grupo de las Nuevas Hébridas. El 08 de noviembre se efectuó un ensayo final de desembarco en el área y el 13 de noviembre el Grupo de Tarea salió de Havannah Harbor, Nuevas Hébridas, con destino a Tarawa. A las afueras de Betie Atell, isla de Tarawa, las baterías de Tierra Japoneses dispararon contra los buques allí fondeados, los que enmendaron fondeaderos alejándose de la distancia de tiro de los cañones de tierra, cuyas baterías fueron poco después silenciadas por los aviones navales de bombardeo americanos.

El 22 de noviembre, sufrió una seria avería principal de babor del "BELLATRIX" debido a los constantes cambios de velocidad impuestos por la navegación de convoys. No pudieron efectuarse las operaciones a bordo y el buque, al quedar con un solo motor vio su velocidad reducida a la mitad. Como consecuencia de éstas circunstancias recibió órdenes de proceder a las islas Ellice para reparaciones. El 25 de noviembre, después de no haber podido efectuar

descarga alguna en Tarawa, zarpó a Funafuti, islas Ellice, llegando a este lugar el 30 de noviembre y haciendo en la travesía un promedio de 8 nudos con un solo motor. El " BELLATRIX" tuvo mucha suerte en ésta ocasión, pues no obstante de haber transitado por aguas de donde habían muchos submarinos enemigos operando, no sufrió ningún ataque.

Al llegar a Funafuti, se abarló al USS "GASCADE" un buque de reparaciones en donde se le efectuaron temporales a su motor averiado.

El 07 de diciembre procedió a Hile, islas de Hawai, lugar a donde llegó el 15 de aquel mes. Allí descargó y después de una breve parada en Pearl Harbor, prosiguió para San Francisco el 24 de diciembre, llegando el 31 y procediendo inmediatamente a la Bothlehen, Shipbuilding Company para un recorrido total y reparación de sus motores.

El 3 de enero de 1944, el "BELLATRIX" dio comienzo a su más completo recorrido, no solamente de su planta de ingeniería sino también se le recortó la hélice para reducir la zona de vibraciones críticas; se le carenó y se le instalaron nuevos winches.

El 8 de febrero de 1944, asumió al comando del buque el Capitán de Fragata E.J. Anderson, quien fue su cuarto comandante.

El 9 de marzo el "BELLATRIX" dejó el astillero después de dar término a su recorrido y reparaciones, efectuó corridas de degausing, de velocidad, compensó compases y calibró sus radiogoniómetros. El 11 empezó a cargar, y el 17 zarpó para Pearl Harbor con carga completa, llegando el 23 de marzo e inmediatamente empezó su faena de descarga.

Dos semanas después, el 6 de abril de 1944, se dirigió al Puerto de Honolulu y el 7 empezó el entrenamiento para las operaciones conducentes a la invasión de Saipán. Estos entrenamientos se efectuaron en la bahía de Malaca, isla de Maui, una parte del territorio de Hawai.

De acuerdo a órdenes impartidas por el Comandante de la Quinta Fuerza Anfibia, se trasladó a Kahului, Harbor, Maui Island, territorio de Hawai, el 1ro. de mayo de 1944 en donde embarcó la impedimenta y carga de la Infantería de Marina.

El 5 de mayo estaba en Pearl Harbor recibiendo carga adicional, el 9 pasó a Honolulú y el 15 salió con todo el grupo de tarea para un ensayo final de desembarco para invasión en la isla Maui. Terminados los ensayos volvió a Pearl Harbor en donde quedó en espera de órdenes y totalmente cargado, hasta el 28 de mayo, fecha en que el " BELLATRIX" zarpó formando parte de un grupo

de Tarea.

El 8 de junio de 1944 llegó al atolón de Miwatok, islas Marshall, donde hizo sus preparaciones logísticas finales, zarpando el 11 de junio para el asalto de Saipán. El 14 de junio formó el grupo de Tarea en disposición de asalto, y el "BELLATRIX" se integró a un grupo de demostración encargado de efectuar un falso desembarco, o maniobra de finteo en la parte Norte de Saipán, mientras que el ataque real se efectuaba en el extremo Sur.

A las 06.25 del día 15 de junio de 1944 el " BELLATRIX" llegó al área de transportes en la afueras de Saipán y tomó parte en el ataque de demostración.

A las 11.00 horas se había dado término al finteo, pasando el buque al extremo Sur para unirse al grueso de las Fuerzas atacantes.

A las 04.25 del día 19 de junio, sin embargo, el " BELLATRIX" recibió órdenes de proceder independientemente a Saipán para descargar. Llegó allí el 19 y descargó día y noche sin dificultad. Al atardecer del día 21, ya estaba completamente descargado y todos sus pasajeros en tierra.

Fue el primer AKA completamente descargado en esa operación. El 22 , dejó el área con varias AKAS descargados y el 26 arribaron al atolón de Ehiwetok. Partió el 28 con una unidad de Tarea. El 29, junto con el USS "NEVILLE" ambos buques fueron destacados de su unidad y procedieron a Roi Island, en el Atolón Kwajalein, Islas Marshall, llegando allí el mismo día.

El " BELLATRIX" hizo un embarque parcial de carga y equipos de personal regresando a la laguna de Kwajalein el 4 de julio, de donde embarcó a 149 heridos de la operación Saipán, los mismos que habían sido transportados por aire, el 5 de julio zarpó en convoy a Pearl Harbor, llegando allí el 14.

Después de descargar prosiguió el mismo día para los Estados Unidos, arribando a San Diego el 21 de julio de 1944 para incorporarse a una División de Transporte, encargada de entrenar a los infantes de Marina y a unidades del Ejército con las técnicas anfibias de ser enviados a ultramar.

El 14 de mayo de 1945 asumió el Comando del buque su quinto Comandante el Capitán de Corbeta U.S.M. Henribson.

Entre el 16 de agosto de 1945 y el 1ro. de abril de 1946, el " BELLATRIX" fue puesto a disposición del Comandante de la Frontera Marítima Occidental con el fin de que el buque sea destinado a operaciones de transporte de carga general de la Armada. En estas condiciones realizó varios viajes a lo largo de la costa Occidental de los Estados Unidos y un viaje a Hawai hasta que fue

finalmente puesto fuera de servicio el 1ro. de abril de 1946, en el arsenal de Mare Island.

Su nombre fue eliminado de la Lista de buques de la Armada, el 1ro. de mayo de 1946, y posteriormente devuelto a la comisión marítima de los Estados Unidos el 1ro. de julio de 1946, la misma que le asignó a su reserva en Suisun Bay, California.

El " BELLATRIX", fue readquirido de la comisión marítima por la Marina el 27 de agosto de 1951 y puesto nuevamente en servicio de la Armada el 15 de mayo de 1952, bajo el mando del Capitán de Navío Stanley W. Carr, U.S. Después de realizar varias operaciones de carga y descarga a lo largo de las costas de California, fue asignado a la división de Transportes 14, zarpando de San Diego el 28 de agosto de 1952 para Yokosuka, Japón. Llegó a éste último puerto el 8 de setiembre y pasó las 11 semanas subsiguientes transportando tropas y carga militar en apoyo de las fuerzas de las Naciones Unidas en Korea. Regresó a Long Beach, California, el 16 de diciembre de 1952 y luego efectuó un viaje con carga para Pearl Harbor, permaneciendo dos meses en recorrido antes de retornar a Long Beach el 27 de abril de 1953.

Después de ser dedicado a operaciones de entrenamiento en San Diego, efectuó un viaje de reaprovisionamiento de las islas Prihilef, en Alaska. Regresó a Oakland después de éste viaje, el 3 de setiembre de 1953 y transcurrió el resto de su servicio en funciones de entrenamiento y transporte a lo largo de California, hasta que fue retirado del servicio en San Francisco el 3 de junio de 1955, asignándosele a la Flota de Reserva del Pacífico hasta que su nombre por segunda vez fue borrado de los Registros Navales el 1ro. de julio de 1960, en que fue transferido nuevamente a la Administración Marítima, la que puso en la flota mercante de reserva de la Defensa Nacional, con sede en San Francisco.

El "BELLATRIX" fue posteriormente trasladado a la Base de la Administración Marítima en Astoria, Oregón, siendo readjudicado a la Marina de los Estados Unidos el 13 de marzo de 1963, para ser a su vez, transferido al gobierno del Perú bajo los términos del convenio de arriendo, celebrado entre el Perú y los Estados Unidos de América el 16 de enero de 1963.

El "BELLATRIX" fue transferido a la dotación, de la Marina de Guerra del Perú, el 15 de marzo de 1963, e inmediatamente conducido a remolque al Arsenal Naval de Bremerton, por cuenta del Perú, para los efectos de su total reactivación y reacondicionamiento, trabajos todos que fueron ejecutados por personal peruano entre el 3 de abril y el 20 de julio de 1963.

El 20 de julio de 1963, se efectuó la ceremonia de Afirmado del Pabellón Pe-

ruano, dándose al buque el nombre de B.A.P. "INDEPENDENCIA" (TC–21), asumiendo el primer comando el capitán de navío Carlos Salmón Cavero.

Después de efectuarse las respectivas pruebas en la mar, el buque zarpó para el Perú el 31 de julio de 1963, haciendo una escala de 7 días en Mare Island, San Francisco, para finalmente llegar al Callao el 24 de agosto del mismo año, e incorporándose a la Primera División de la Flotilla de Auxiliares de la Armada Peruana. El 17 de setiembre de 1963, se creó la Flotilla de desembarco en base al B.A.P. "INDEPENDENCIA" quedando de buque insignia de la citada flotilla.

El ex–USS "BELLATRIX" (AKA–3) obtuvo seis estrellas de combate y otras distinciones por las operaciones que se mencionan a continuación:

- *Una estrella:* Desembarco en Guadalcanal–Tulago, del 7 al 8 de agosto de 1942.

- *Una estrella:* Captura y defensa de Guadalcanal, 8 de setiembre al 25 de octubre de 1942.

- *Una estrella:* Ocupación de Sicilia, del 9 al 15 de julio de 1943.

- *Una estrella:* Ocupación de las islas Gilbert, del 20 de noviembre al 07 de diciembre de 1943.

- *Una estrella:* Ocupación de las Marianas, captura y ocupación de Saipán, del 16 al 22 de junio de 1944.

- *Una estrella:* Defensa de Korea: Verano al Otoño de 1952. 17–18 de octubre de 1952.

Medalla de servicio de la Campaña de Korea, 8 de setiembre al 12 de noviembre de 1952.

Medalla de servicio de las Naciones Unidas: 27 de noviembre al 1ro. de diciembre de 1952.

El 15 de marzo de 1963, fue transferido a la Marina de Guerra del Perú, bajo los términos del plan asistencia militar, afirmándose el Pabellón Nacional el *20 de julio de 1963,* dándosele el nombre de B.A.P. "INDEPENDENCIA".

El 24 de agosto de 1963, se creó la flotilla de desembarco en base al B.A.P. "INDEPENDENCIA" (TC–21). Posteriormente fue nombrado Buque Escuela el cual perdura hasta la fecha.

El 2 de enero de 1964, dio comienzo a su primer crucero de Instrucción que había de llevar a 195 cadetes y a 220 tripulantes en un viaje alrededor de Sudamérica con el fin, de completar la instrucción profesional de los cadetes y estrechas vínculos con la Marina de las repúblicas americanas. El 5 de mayo luego de haber recorrido 11,205 millas durante 36 días y haber fraternizado con 7 países Sudamericanos durante un total de 27 días de puerto, arribó al Callao. Días después del término del crucero de instrucción, asumió el comando el C. de N. Oscar Iturrino Falco.

Como buque insignia de la Flotilla de Desembarco, inició el entrenamiento que se denominó "OPERACION AYACUCHO" y que se realizó con todo éxito entre los días 7 y 8 de diciembre de 1964. Es esta operación se transportó al Batallón de Infantería de Marina y una Sección de Infantería de Marina de Venezuela, las que realizaron en forma conjunta, un exitoso asalto anfibio contra la playa Naplo.

Con fecha dos de enero de 1965, zarpó del Callao, para emprender su segundo crucero de Instrucción en el cual visita diversos países de Europa, Asia Menor, y Africa, llevando 207 cadetes, después de recorrer 16,071.5 millas, retorna al Callao, el 22 de marzo de 1965.

Al término, del viaje, asumió el Comando el C. de N. Hernán Ponce Mendoza, con el cual el buque zarpó el 5 de agosto del mismo año, iniciando así el viaje comercial en comisión a Europa. El 27 de agosto arriba al puerto de Nordeham (ALEMANIA) donde luego de desembarcar mineral, procede al puerto de Portsmouth (INGLATERRA) donde el buque proporciona alojamiento y alimentación al personal nombrado en comisión para dotar las cañoneras torpederas adquiridas en Portsmouth.

El 9 de octubre, después del afirmado del Pabellón Nacional en la Flotilla de cañoneras Torpederas, procede al puerto de Le Havre (Francia) con el fin de embarcar munición, regresando el día 12 a dicho puerto. El día 22 de octubre se zarpa del puerto de Portsmouth (Inglaterra) de regreso al Callao conformado un grupo de tarea con la flotilla de cañoneras torpederas, reabasteciéndose de petróleo, agua , víveres y proporcionándoles servicio de reparaciones, lavandería, peluquería, etc. Con fecha 29 de noviembre arriba a la Bahía de Salinas, donde se hace enderas, procediendo luego al Callao, finalizando la comisión encomendada a ésta unidad.

Al término del viaje asumió el Comando el C. de N. Enrique Villa Salcedo.

El 2 de enero de 1966, se inicia el tercer Crucero de instrucción con 116 cadetes Navales, 6 cadetes del Ejército y 6 cadetes de la Aviación, visitando diversos países del Asia y América del Norte, regresando el 26 de marzo de

1966. Al término del viaje fue nombrado comandante del buque el C de N. Jorge Parodi Galliani.

Entre el 2 de enero y el 21 de marzo de 1967, se realiza el cuarto crucero de instrucción, visitándose diversos puertos: Tahití, Samoa, Nueva Caledonia, Melbourne y Sydney (Australia), (Nueva Zelandia), (Islas Pascuas, Chile).

En el mes de junio de 1967, se cambió la denominación a todas las Unidades de la Armada., y mediados del mes de julio, fue nombrado Comandante el C. de N. Juan Celi Coronado.

Entre el 3 de enero y el 21 de febrero de 1968 se efectúa el 5to. crucero de instrucción, visitando puertos del Centro y Norte América. A mediados del mes de julio asumió al Comando el C.de N. Ernesto Palacio Valdivieso.

Entre el 3 de enero y el 22 de febrero de 1969, se realiza el 6to crucero de instrucción, visitándose diversos puertos de Sud–América.

El 25 de febrero del mismo año, zarpa para efectuar operaciones combinadas con unidades de la Escuadra y Unidades de la Marina de Guerra de Gran Bretaña hasta el 27 de febrero.

El 22 de julio de 1969, asume al comando el C. de N. Antonio Miranda Garrido. En los meses de agosto y setiembre esta unidad participa en la Operación UNITAS X.

En 1970, se realizó el 7mo. crucero de instrucción por la Costa Oeste de Centro y Sud–América, visitando los países de México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Ecuador y Chile.

El 1ro. de junio de 1970 , se zarpa del Callao, en comisión al puerto de Chimbote, con el fin de prestar ayuda a los damnificados del sismo ocurrido el 31 de mayo, actuando como buque hospital.

En enero de 1971, se da inicio el 8vo. crucero de instrucción bajo el comando del C. de N. Hernán Quiróz Alva visitándose diversos puertos de América del Norte, retornando el 1ro. de marzo.

A mediados del mes de agosto, asume el comando el C. de N. Carlos Boza Lizarzaburu.

Entre el 5 de enero y el 22 de marzo de 1972, se realiza el 9no. crucero de instrucción, visitándose diversos países del Norte de Europa y Africa. El 28 de agosto del mismo año, asumió el comando el C. de N. Alejandro Pérez Ruíz.

Entre el 23 de enero y el 4 de mayo de 1973, se realiza el décimo crucero de instrucción, visitándose puertos de China, Japón, Rusia y EE.UU. El 32 de agosto asumió el Comando el C. de N. Armando Mazotti Prettell.

Entre el 3 de enero y el 25 de marzo de 1974, se realiza el décimo primer crucero de instrucción, visitándose diversos puertos de Europa, Africa y las Antillas. El 1ro. de agosto, de 1974, asume el Comando el C. de N. Jorge Hidalgo Reátegui, bajo el comando del cual se realizaron diversos operativos internos.

En enero de 1975 asumió el comando el C. de N. Alfonso Forcelledo Demutti, bajo el comando del cual se realiza el décimo segundo crucero de instrucción al litoral del país en los meses de enero y febrero.

El 24 de agosto, zarpa para realizar viaje comercial transportando a diversos puertos europeos y americanos, de acuerdo al siguiente itinerario: Callao, Supe, Panamá, Savona, Livorno, Tatante, Savona (Italia), Bilbao (España), Chesburgo (Francia) Den Helder (Holanda), Philadelfia, Mayport (U.S.A.), Evenglades (U.S.A.) y Panamá llegando al Callao el 29 de noviembre. El 30 de diciembre, asumió el comando el C. de N. Juan Bergelund Remy.

En los meses de enero y febrero de 1976, se realiza el décimo tercer crucero de instrucción al litoral peruano.

El 16 de junio 1976, se inicia el décimo cuarto crucero de instrucción por el extranjero, visitándose los siguientes puertos: Callao, Balboa, Colón (Panamá), New York (USA) (Participando en la Revista Naval por el centenario de los Estados Unidos); Cartagena (Colombia), La Guayra (Venezuela) Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentina), Punta Arenas (Chile) Guayaquil (Ecuador) arribando al Callao el 11 de setiembre de 1976. En el mes de julio del mismo año se cambia la denominación a la Clase de ATA (Buque Anfibio de Transporte Asalto).

El 2 de enero de 1977, asume el comando el C. de N. José Noriega La Hoz, efectuando en los meses de enero y febrero el décimo quinto crucero de instrucción por el litoral peruano.

El 28 de agosto de 1977 se inicia el décimo sexto crucero de instrucción al extranjero, arribándose a los siguientes puertos: Callao, Balboa, Colón, Barcelona, La Spezia, Pormouth, Le Havre, Hamburgo, Rotterdam, Den Helder, Jacksonville, Curazao, Colón, Balboa, llegándose al Callao el 28 de noviembre de 1977.

El 4 de diciembre se zarpó con destino al puerto de Arica en viaje comercial,

arribándose al Callao, el 12 de diciembre.

El 2 de enero de 1978, asumió el comando el C. de N. Carlos De Izcue Cavero, efectuándose bajo su comando el viaje comercial y de apoyo logístico entre el 11 de enero y el 3 de mayo 1978, visitándose los siguientes puertos: Callao, Chimbote, Balboa, Colón, Hamburgo, Den Helder, Amberes, Génova, New Jersey, Colón, Balboa, Callao, Salaverry arribándose finalmente al Callao.

Del 7 de noviembre al 29 de diciembre, se zarpó en viaje de apoyo logístico a los siguientes puertos: Balboa, Colón, Earlie, Jacksonville, Colón, Balboa y Callao.

El 4 de diciembre de 1978, es nombrado comandante el C. de N. Jaime Navach Nápoli.

En 1979, en los meses de enero y febrero, se efectuó el décimo séptimo crucero de instrucción por el litoral peruano. Entre los meses de marzo y noviembre, el buque participó en operativos con unidades de la Escuadra a lo largo del litoral.

El 5 de noviembre de 1979, asume al comando el C. de N. Loyer Brandon Claeyssen.

Entre el 15 de enero y el 9 de marzo de 1980, se realizó el décimo octavo crucero de instrucción, visitándose los siguientes puertos: Callao, Balboa (Panamá), Punta Arenas (Costa Rica), Acapulco (México), San Diego y San Francisco (USA) , islas San Cristóbal, Galápagos (Ecuador) y Callao.

El 15 de diciembre de 1980 asume el comando el C. de N. Alfredo Arnaiz Ambrossiani.

Entre el 12 de enero y el 09 de marzo de 1981, se realizó el décimo noveno crucero de instrucción, visitándose los siguientes puertos: Callao, Hawai, San Francisco (USA), Balboa (Panamá), Callao.

Entre el 24 de julio y el 23 de octubre de 1981, se efectuó el viaje de apoyo logístico a los siguientes puertos: Callao, Génova, La Spezia, Talamone (Italia), Lorient (Francia) Den Helder (Holanda) Bremen (Alemania) y Callao.

El 18 de diciembre de 1981 asume el comando el C. de N. Edmundo Guzmán Lanfranco.

Entre el 11 de enero y el 17 de marzo de 1982 se realizó el vigésimo crucero de instrucción, visitándose los siguientes puertos: Callao, Balboa, Cartagena, La Guaira, Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Punta Arenas y Callao.

Entre el 30 de abril al 4 de mayo de 1982, se efectuó el viaje a Paita transportando los restos mortales de los hermanos Cárcamo.

Entre el 17 de mayo y el 23 de agosto de 1982, se realizó el viaje de apoyo logístico, antes de emprender dicho viaje, en el puerto de Chimbote se embarcó el señor Presidente de la República Fernando Belaúnde Terry y su comitiva con destino al puerto de Salaverry para su reapertura, de donde se zarpó a los siguientes puertos: Balboa, Colón, Den Helder, Kiel, Gijón, La Spezia, Toulón, Sunny Point, Curacao, Antillas Holandesas, Colón, Callao.

El 14 de diciembre de 1982, asume el comando el C. de N. Jorge Portocarrero Prieto.

Con fecha 5 de enero de 1983, zarpa el buque iniciando así el vigésimo primer crucero de instrucción al Mediterráneo, visitando: Balboa, Colón (Panamá), Lisboa, Toulón, El Pireo, La Spezia, Cartagena (Colombia) Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias) y San Juan de Puerto Rico.

En éste mismo año fue comisionado el B.A.P. "INDEPENDENCIA" a los puertos de Paita y caleta La Cruz (Tumbes) al mando del C. de F. Luis Mellet Castillo para llevar víveres, materiales y asistencia médica a los pobladores damnificados por el desastre natural de la Corriente del Niño ocurrido en el Norte del país.

En 1984 al mando del C. de N. José Di Bello Doria del 14 de enero al 12 de marzo se realiza el crucero de instrucción a Balboa, Colón, San Juan de Puerto Rico, Miami, Baltimore, New York, Jacksonville, San Nicolás, Aruba, Cartagena, Callao.

En el mismo año el buque fue comisionado a San Francisco (USA) brindando alojamiento al personal bajo el mando del C. de N. Jorge Arteta Miranda para incorporar las cuatro nuevas unidades de desembarco tipo "LST" que hay junto con el B.A.P. "INDEPENDENCIA" conforman la División de Desembarco.

El 13 de enero al 09 de marzo al mando del C. de N. Alberto Buonamici S. se efectúa el crucero de instrucción partiendo del puerto del Callao rumbo a Vancouver, Acapulco, San Francisco, San Diego y Callao, cumpliendo exitosamente este crucero por las costas de Norte América.

En 1986 del 3 de enero al 14 de marzo se da la vuelta a Sudamérica realizando el crucero de instrucción arribando al Callao exitosamente, bajo el mando del C. de N. Carlos Chiappe Traverso.

En diciembre de 1987 toma el comando el C. de N. Enrique Salmón Navea,

realizando el crucero de instrucción al Mediterráneo entre el 3 de enero y el 26 de marzo de 1987. (En el cual se tuvo una audiencia con el Papa en nombre de la Marina y del Perú).

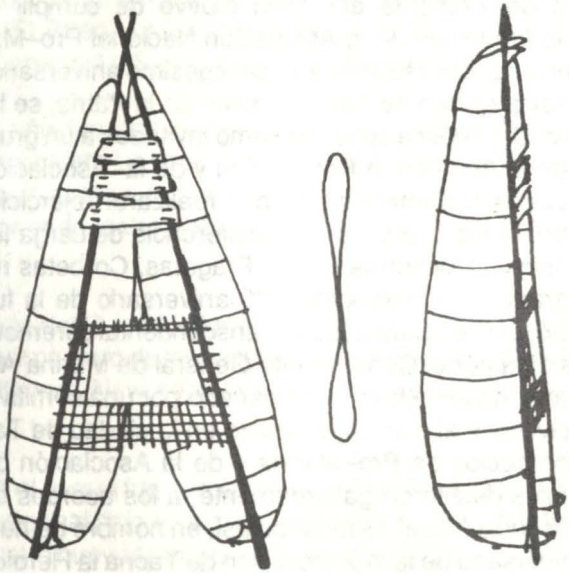
En enero de 1988 asume el mando el C. de N. José Valega Cánepa, en este año después de cumplir diferentes operativos por nuestro litoral, el Buque Escuela B.A.P. "INDEPENDENCIA" celebró su vigésimo quinto aniversario al servicio de nuestra Marina de Guerra. Bodas de plata que significa mucho para nuestra Marina de Guerra del Perú.

En 1989 al mando del C. de N. Luis Pro Monteverde se realiza el Crucero de Instrucción a través de todo el litoral peruano, con los cadetes de 1er, 2do. y 3er. años de la Escuela Naval del Perú el cual se cumple con todo éxito. Al término de éste se efectúan una serie de operativos de rutina y al finalizar el mes de agosto del presente año, con motivo de cumplir el octogésimo aniversario de la fundación de la Asociación Nacional Pro–Marina del Perú, coincidiendo con otra fecha histórica, el sexagésimo aniversario de la incorporación de la heroica ciudad de Tacna al seno de la Patria, se lleva a cabo un viaje de fraternidad patriótica llevando como invitados a un grupo representativo de socios de la Asociación Pro–Marina y de la Asociación Nacional de ex–Cadetes Navales. Durante la travesía se realizaron, ejercicios, actividades múltiples y un fructuoso operativo de transferencia de carga ligera en la mar con el buque insignia "Almirante Grau", Fragatas, Corbetas misileras. En el puerto de Matarani se conmemora el 80 aniversario de la fundación de la Asociación Nacional Pro–Marina, cuya transcendental ceremonia efectuada a bordo, fue presidida por el Comandante General de Marina Almirante Oscar Jahnsen Raygada, quien estuvo acompañado por una comitiva naval, militar y autoridades civiles, y el día 28 de agosto en la ciudad de Tacna les dan la bienvenida a los socios de Pro–Marina y de la Asociación de ex–Cadetes Navales los cuales desfilaron gallardamente, a los acordes de la banda de músicos de la Escuela Naval, festejando así, en nombre de nuestra Marina el sexagésimo aniversario de la incorporación de Tacna la Heroica al seno de la Patria. Es así como nos honran con su presencia a bordo del "Independencia", tan ilustres huéspedes. Finalmente sólo quiero agregar éstas palabras:

B.A.P. "INDEPENDENCIA", mi buque escuela
llegaré contigo, si algún día te llevasen
al desguase, porque eres el mar
y al mar irán tus restos
Que las grutas más ocultas de los peces
sean el último de los Puertos que amarres.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Traducción del Bitácora del USS "BELLATRIX" (Archivo)
- Bitácora B.A.P. "INDEPENDENCIA" 1963–1989
- Poema "MI BUQUE ESCUELA" C.de F. (Cap) Armando Subauste Maguiña.



Las Relaciones Internacionales

Calm. Julio De los Ríos Rozas

El mundo es un lugar fascinante por su complejidad... aunque, naturalmente, las opiniones acerca de él difieren. Algunos lo ven en gran escala como una suma cero en la que se gana o se pierde como en el juego, un universo viejo y cansado que ha derrochado pródigamente muchos recursos y cuyas últimas reservas limitadas constituyen, cada vez más, el centro de un tira y afloja entre ricos y pobres. Cuando estos recursos se agoten, no habrá otros. Contra esta visión pesimista se alzan otros que hacen notar la ilimitada energía solar y los efectos imprevisibles del actual progreso tecnológico. Frente a quienes profetizan para una fecha incierta una inevitable hambruna en masa en los atestados barrios pobres del Tercer Mundo, se alzan, como un contrapunto, las voces de los que insisten en la tendencia progresiva de la producción alimenticia india, a medida que las variedades mejoradas aumentan los totales de sus cosechas cerealeras, desafiando así las sombrías predicciones de Malthus.

Los argumentos contradictorios en torno de cómo será el futuro (y, en verdad, acerca del perfil de nuestro presente) no se limitan al campo económico y tecnológico. En el dominio de las finanzas, primero nos aseguran que los rudimentarios elementos de la banca internacional, creados después de la II Guerra Mundial, han perdido su influencia estabilizadora, por cuanto los especuladores, ávidos de ganancias, atacan sorpresivamente las diferentes monedas y provocan su alza o baja en una secuencia imprevisible. Luego, otros nos tranquilizan, señalando con orgullo el uso creciente de unidades contables

artificiales (los derechos especiales de giro, DEG, o "papel oro") como la pieza clave de las reservas monetarias mundiales. Por cada individuo que afirma confiadamente que, hoy en día, las normas ampliamente aceptadas y el peligro de la escalada nuclear refrenan de modo más seguro el uso de la fuerza por las grandes potencias, hay otro que enumera los gastos mundiales en armamentos, cada vez mayores, y el aumento de la violencia en el Tercer Mundo. Unos aplaudieron la caída del Sha de Irán, pero otros se estremecieron ante la noción medieval de la justicia del Ayatollah Khomeini.

Las discrepancias se extienden al mismísimo sistema estatal. Son tantos los problemas que se ramifican más allá de las fronteras nacionales, que algunos se sienten tentados a ridiculizarlas por anticuadas. Arguyen que los carteles como la OPEP o las empresas multinacionales han sustituido al viejo sistema de las naciones–estados o, al menos, han entrado a competir con él casi en pie de igualdad.

Estas diferencias conceptuales son importantes, pues, en todos los casos se refieren a la "perspectiva" con que se contempla el problema (o sea, desde qué punto de vista se lo mira) y, en algunos, a los deseos o prejuicios de los conservadores. Al encarar el estudio de las relaciones internacionales, debemos mantenernos sensibles a estas diferencias y, al mismo tiempo, expresar nuestras hipótesis con la mayor precisión posible.

El único argumento genuino posible es que en la actualidad somos un mundo tecnológico más pequeño, en el que el impacto de cada parte sobre los demás es más grave que nunca. Este hecho persiste, aunque los diarios, la radio y la televisión nos pongan por delante las tensiones, miedo y catástrofes mundiales a un ritmo capaz de alentar una exagerada sensación de desastre. Los cuatro jinetes del Apocalipsis –cuyos caballos, blanco, rojo, negro y pálido, simbolizan la peste, la guerra, el hambre y la muerte– han cabalgado a través de las edades, desde los tiempos más remotos. La diferencia más importante del mundo actual es que vivimos con una percepción consciente más constante del ruido persistente de sus cascos y, además, poseemos colectivamente suficiente capacidad nuclear para acabar con el mundo que conocemos.

El Panorama Inicial

Estos problemas transnacionales no pueden resolverse mediante acciones estatales unilaterales, ni aliviarse (salvo en un sentido muy parcial) con actos privados que trascienden las fronteras. Si el futuro ha de ser promisorio para la humanidad, lo será porque las naciones–estados soberanas del mundo tendrán la capacidad de cooperar juntas por sus propios y menores intereses. Para ello, deberán dejar a un lado sus temores recíprocos y antagonismos, lo bastante para poder "trabajar" juntas eficazmente.

Aquí tropezamos con la fuente y esencia del problema más básico. Cada nación–estado (unas 160 en todo el mundo), reclama el control exclusivo de su territorio. Por la misma razón, no tiene voz ni voto directos en los asuntos de otros estados que controlan otros territorios fuera de sus fronteras, para peor, esos estados extranjeros poseen, a menudo, sistemas de valores muy diferentes. La existencia y persistencia de esta situación generan en cada estado una duplicidad "a lo Jano", en el modo en que él y su pueblo enfrentan al mundo exterior; por un lado, cada país sabe que debe cooperar con los demás o correr el riesgo de parecer con ellos de uno u otro modo; por el otro, desconfía de ellos y aún los teme... y, a decir verdad, a algunos los teme muchísimo.

Este miedo o ansiedad es completamente racional en su origen, sea cual fuere su evolución posterior cuando haga eclosión, en plena guerra abierta, en un repulsivo odio al enemigo.

Es racional, porque reconoce el hecho esencial de que al poseer fuerzas armadas para su defensa, las otras naciones–estados soberanas tienen instrumentos de fuerza y violencia que pueden volver contra nuestro país. La mera existencia de tales armas en manos de otros estados le crea una amenaza implícita al nuestro, pues éste no ejerce ningún control directo sobre su uso. Llamaremos a esta relación "el problema de poder"; cada estado afronta uno.

No podemos eludir la verdad. Aún en el mejor momento, el nivel de tensión (o sea, la espectativa de violencia) en un sistema estatal como el nuestro nunca está por debajo de un punto mínimo. Por más que florezca la cooperación, las armas siguen estando a mano, aunque menos visibles. Las "naciones amantes de la paz" suelen mantenerse fuertemente armadas como cualquier otra; de este modo, esperan "disuadir" a aquellas en las que sospechan un menor amor por la paz.

Veamos un ejemplo. En 1976, el líder del Partido Comunista Soviético, Leonid I. Brezhnev, respondió así a las acusaciones de periódicos norteamericanos contra los esfuerzos de su país por lograr la capacidad de "ataque inicial":

> "Las habladurías acerca de supuestos planes de la Unión Soviética con respecto a los Estados Unidos son puro invento. Mas aún, son un invento malicioso porque proporcionan un pretexto para la inflación desenfrenada de los presupuestos militares y la fabricación de más armas. Y eso es peligroso. No puede desecharse la posibilidad de que, al provocar la alarma en torno de imaginarias intenciones soviéticas, algunos sectores norteamericanos están alimentando planes de un "ataque inicial sin darse cuenta de las consecuencias".

Así se ve la cuestión desde el otro lado del espejo.

Las observaciones formuladas en estos últimos párrafos no son cínicas, ni pretenden serlo. Su propósito es llamar la atención sobre el hecho de que el progreso en la resolución de los problemas mundiales más acuciantes debe brotar de la cooperación entre unidades (estados soberanos), cuya existencia misma, y cuyos armamentos, también constituyen una amenaza implícita para algunas otras. De nada nos servirá identificar simplemente un problema que afecta a esas unidades, señalárselo y aconsejarles que lo resuelvan. Las actitudes de cualquier nación, tal como las expresan sus líderes, siguen siendo ambivalentes. Contienen una amalgama de los elementos positivos y negativos de su visión de las otras naciones–estados. Al examinar sus relaciones exteriores, cada país advierte que determinados puntos de sus intereses nacionales son comunes u opuestos a los de otras naciones.

Diga lo que diga la tecnología acerca de la existencia de "un solo mundo", desde el punto de vista político no existe un mundo unido que se preocupe unitariamente por los " intereses mundiales". Lo más cercano a él son la ONU y sus "agencias especializadas", pero a veces se apartan bastante del objetivo y, aún en su seno, los estados no siempre se avienen a pegar sus cuentas. Los foros e instrumentos de este tipo permitirán, quizás, que la cooperación internacional haga frente con suma eficiencia a los cuatro jinetes del Apocalipsis. Empero, esa eficiencia depende del interés y apoyo constantes de las naciones miembros, cuyas actitudes hacia una parte, al menos, del mundo exterior conservan cierta ambivalencia residual.

En consecuencia, si bien al tratar los asuntos mundiales lo primero que nos impresiona son los problemas comunes a la humanidad, la búsqueda de soluciones nos lleva forzosamente a estudiar la naturaleza y comportamiento de los estados que, colectivamente, constituyen el sistema contemporáneo de naciones–estados.

Este enfoque no entraña, de ningún modo, la suposición de que la identidad o naturaleza de los "actores" que se desenvuelven dentro del sistema se mantiene constante: los estados desaparecen, se dividen, se fusionan, reaparecen... Eso sí, presume que mientras exista un gran número de esas unidades políticamente independientes, obligadas a convivir de algún modo en el mismo planeta, ciertas pautas de comportamientos seguirán caracterizando sus interacciones.

El modo en que cada nación determina sus políticas y escoge la mezcla específica de intereses por perseguir en sus relaciones con otros países, adquiere importancia porque, en el trato recíproco, sus políticas coincidirán o chocarán y resultarán comunes u opuestas, en mayor o menor grado. En este sentido,

cualquier conjunto de relaciones bilaterales tendrá un carácter propio y distintivo. Cuando decimos que algunas naciones serán más "amistosas", queremos significar que en sus relaciones predominarán los intereses comunes, por alguna razón, serán "más hostiles", pues, en sus relaciones predominarán los intereses opuestos.

Las relaciones entre dos naciones cualesquiera, ya sean "amistosas" u "hostiles", no nacen por obra de la naturaleza, sino de una elección de posiciones por ambos estados. Dentro de cada nación, este tipo de elección puede surgir de factores culturales o actitudes emocionales derivadas de la experiencia histórica, o bien, de la percepción de una ventaja económica o de muchas otras causas. Las políticas existentes detrás de esas relaciones pueden modelarse aún como consecuencia de ordenamientos o rutinas burocráticas, dentro de cada estado.

Para averiguar si es posible que esta relación cambie, investigamos por qué razones internas cada nación adoptó su posición actual (o sea, optó por proteger, promover o satisfacer estos intereses en particular). Alternativamente, podemos observar las relaciones que mantienen cada una de estas dos naciones con los demás estados (los " terceros"). Uno u otro examen o mejor, aún –los dos– nos darán indicios de lo que puede suceder.

En otras palabras, las opciones políticas dentro de cualquier nación–estado representan "salidas" que combinan dos tipos de "entradas": factores internos de ese estado y factores derivados del medio exterior en el sentido más amplio de la expresión. Empero, esta descripción resultará engañosa si, con excesiva simpleza, imaginamos al funcionario que toma decisiones de alcance nacional como un individuo zarandeado por estas dos fuerzas, una interna y otra externa. La "retro–alimentación" es constante en todo el sistema. En lenguaje llano, esto significa que la persona que decide no es un receptáculo inerte de presiones: él también puede ver el panorama íntegro, interno y externo, local y extranjero. En cada caso, debe examinarse cuidadosamente si la revisión de una política, si la hubiere, obedece a presiones internas o del sistema.

Los estados se comparten típicamente como si los intereses más importantes, para cualquiera de ellos, fuesen los relacionados con el poder (o, para ser más exactos, con la amenaza o el uso de la fuerza). No obstante, la totalidad de la política exterior de cualquier estado incluirá toda la gama de sus asuntos, entre ellos, los intereses pertinentes a las relaciones políticas con otros estados, relaciones económicas y legales, relaciones con la ONU u otras organizaciones internacionales, (o sea, las relaciones organizativas) y relaciones militares (en alianzas o guerras). Por ende, incluirá diversas clases de interacciones, algunas de las cuales tendremos, quizás, a clasificar mentalmente dentro de una escala ética como "buenas" o "malas". Si efectuamos esta clasificación, debe-

remos tener en cuenta que cada relación sólo será una parte del complejo total de relaciones.

Dicho de otro modo, podemos relacionar las relaciones internacionales desde el punto de vista limitado, aunque útil, de un área funcional en particular (p. ej., la diplomacia, legal u organizativa), siempre y cuando nos acordemos de incluirla dentro del contexto global.

Resumamos ahora el sentido principal de lo dicho hasta aquí. En primer lugar, los problemas mundiales más acuciantes serán resueltos (si acaso lo son...), por los estados y los instrumentos que ellos crean. Los estados no se miran unos a otros exclusivamente como fuentes de cooperación amistosa. Saben que todos tienen armas y que cualquiera de ellos puede usar las suyas contra cualquier otro estado o estados cuyas políticas le desagraden, creando así una tensión básica. El sistema estatal y sus características derivan, pues, de una dualidad básica en la actitud recíproca de los estados. El predominio de la cooperación o del conflicto en las relaciones entre dos estados cualesquiera depende de sus políticas exteriores que, a su vez, expresan el modo en que aquellos visualizan sus intereses desde sus respectivos puntos de vista. Las presiones internas o externas pueden provocar una nueva formulación de esas políticas que "mejorará" o "empeorara" las relaciones. La preocupación por el poder siempre desempeñará un papel importante en estas relaciones entre estados, aunque la gama total de sus interacciones incluya muchas cuestiones ajenas a él o con un vínculo muy remoto.

Las cinco categorías o áreas principales de interacción efectiva entre las naciones se denominan: Diplomacia, derecho internacional, economía internacional, organización internacional y guerra. Si las sumamos, llegaremos al meollo de lo que se entiende habitualmente por "relaciones internacionales" en el nivel interestatal".

Así pues, ya tenemos una definición práctica para esta materia de estudio. Si bien las relaciones internacionales, en su sentido más amplio, incluyen "todo" el intercambio entre estados y todos los movimientos de personas, bienes e ideas a través de las fronteras, como campo de estudio se entran en los procesos mediante los cuales los estados amoldan sus intereses nacionales a los de otros estados.

BIBLIOGRAFIA

Relations of Nations". Frederick H. Hartmann



INMOBILIARIA POPULAR S.R.L.

Av. Nicolás de Piérola 530 – Of. 602 Lima–Perú
Teléfono: 313917

EJECUTORES DE 152 VIVIENDAS PARA LOS ESTIBADORES MARITIMOS DEL CALLAO

Auspiciado por la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo

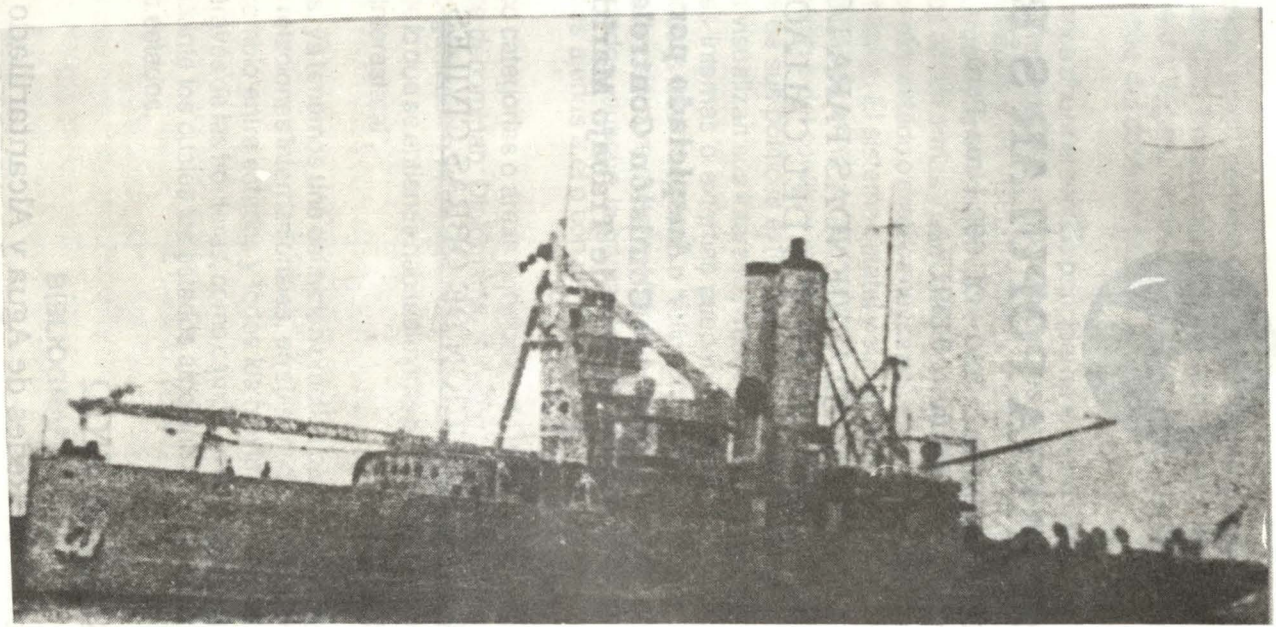
DESARROLLO Y EJECUCION DE OBRAS CIVILES

* Habilitación Urbana
* Edificación
* Electrificación

OBRAS DE SANEAMIENTO

* Instalaciones de Redes de Agua y Alcantarillado

ASESORIA TECNICA–LEGAL



B.A.P. "Guardián Ríos" (1941)

La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el Conflicto de 1941 (I)

Capitán de Fragata (r)
Salvador Mariátegui y Cisneros

Incidente con el *Guardian Ríos*

El domingo 3 de agosto fue despachado el *P–102* al puesto de Matapalo, en misión de aprovisionar de agua a la guarnición y recoger información. Esto, a las 06.00 horas. Y, de acuerdo a las órdenes del comandante de la Torre Ugarte, de continuar transportando el material de guerra capturado en Santa Rosa, el *P–101* y el *P–103,* zarparon después también con destino a Matapalo, a efectos de reunirse con el *P–102* y continuar viaje a Santa Rosa. Las otras unidades de la flotilla, la *P–98* y la *P–99*, por su parte, asumían la labor de vigilancia de Capones, Payana, Corea, Bellavista, Costa Rica, Sombrero, Matapalo y El Salto.

A las 11.00 llegamos al puesto de Santa Rosa. A caballo, y en compañía del alférez Bellina, me dirigí a la ciudad, a entrevistarme con el comandante Carlos Miñano, primer jefe del B.I.5 y jefe, igualmente, de la plaza de Santa Rosa. Ya ante él, me dijo que no había sido posible trasladar las municiones al puesto hasta entonces y que él, personalmente, necesitaba trasladarse a Puerto Bolívar, preguntándome si lo podíamos llevar allí. Le contesté afirmativamente y, explicándole que la marea estaba próxima a mermar, le pedí se apresurase cuanto fuere previamente hacer. Así, a las 13.00 horas zarpamos llevando a

Puerto Bolívar a este alto jefe y, además, una sección del B.I.5 al mando del teniente Otero.

Navegamos sin novedad hasta estar a la vista del puerto. Y fue ya aquí, en el último estirón del río, que se dejaron oír disparos de fusil. Por su característico estampido de fusil corto y de mayor calibre que los fusiles de nuestras fuerzas inferimos que se trataba de armas ecuatorianas. Al mismo tiempo pudimos avistar un buque que levantaba presión con rapidez y, debido a la falta de viento, el mástil y pabellón quedaban envueltos por el espeso humo negro.

Distante como me hallaba, juzgué que el buque avistado no podía ser otro que el *Atahualpa,* buque ecuatoriano con el que había tenido contacto de fuegos el 19 de julio cuando entraba a los esteros.

Con esta experiencia y como comandante de la flotilla, mi apreciación fue de que el cañonero *Atahualpa,* burlando la vigilancia de la escuadra y transportando tropas –así lo hacía inferir los disparos de fusiles ecuatorianos escuchados–, había logrado efectuar un desembarco en Puerto Bolívar, para recapturarlo, y que se combatía con los pocos avioneros que allí estaban.

Me correspondía, en consecuencia, actuar; por lo que emití el siguiente despacho: "Para *P–102, P–103* y tropa de infantería. Stop. Teniente Otero al mando de su tropa procederá a desembarcar para recapturar Puerto Bolívar. Stop. *P–102* y *P–103* protegerán el desembarco de la infantería con su artillería. Stop. El *P–101* combatirá con el buque enemigo para retirarlo de la acción".

Al tiempo de transmitir el mensaje ordené izar la señal para ejecutar la orden. Y, concluido el mensaje y confirmado su recepción por las patrulleras, fue arriada la señal "ejecución". Inmediatamente ordené abrir fuego contra el buque a atacar. Debido a la distancia, el fuego no resultó eficaz no obstante haberse producido algunos impactos. Los *P–102* y *P–103* procedieron hacia Puerto Bolívar.

El buque avistado también abrió fuego contra el *P–101*, cayendo sus tiros bastante cerca. Fue posible apreciar, por otro lado, que el personal que había desembarcado se reembarcaba nuevamente. Silenciando sus fuegos, el buque al que atacáramos viró con presteza, tomando hacia el mar. Traté entonces de acortar distancia pasando por sitios de poco fondo por donde el buque oponente no podía navegar. Logré disminuir distancia, en efecto, mientras no se navegó en el mar; pero cuando se salió a él las olas imprimían al *P–101* tan fuerte cabeceo que, además de reducir su andar, le dificultaban también el tiro. Esto llevó a que el buque objeto de nuestro ataque se distanciase definitivamente.

Se lanzó un despacho a la Escuadra avisando que se perseguía al *Atahualpa*,

indicando que éste seguía rumbo 225°, aproximadamente, A los pocos minutos de "caza" aparecieron los mástiles del *Bolognesi* y del *Villar,* y el presunto enemigo enrumbó hacia ellos, lo que me dio a entender que el buque, pues, no era ecuatoriano.

La realidad era que se había enviado el *Guardián Ríos,* buque auxiliar al mando del capitán de corbeta Julio Abel Raygada, pundonoroso jefe que había tenido destacada actuación en el conflicto armado con Colombia, para que transportara tropas de desembarco de marina, al mando del teniente segundo Jesús Polar, como guarnición a Puerto Bolívar. Como expresé anteriormente, el teniente Polar hubo de reembarcarse más rápido que inmediatamente.

Ahora explicándolo desde el otro lado: Cuando el comandante Raygada hubo desembarcado al personal de Polar, avistó tres buques que la refracción de la zona aumentó considerablemente en altura, presumiendo que fueran los tres guardacostas que el Gobierno ecuatoriano había gestionado tiempo atrás en los Estados Unidos. Esta idea pareció confirmarse para él cuando vio que, llegando al puerto, tres embarcaciones aprobaban a él y que, una de ellas, abriéndose de la formación, le hacía fuego, acción que su buque contestó con la pieza Vickers de 37 mm. del año 1905. Este era un cañón que en el transcurso de 36 años se había alargado, lo que le producía interrupciones en el tiro. En momento de haber disparado contra el *P–101* se le atascó definitivamente, lo que hizo que su buque quedara solo con dos ametralladoras en popa, con las que tuvo que batirse en retirada, enviando a todo su personal bajo cubierta para protegerlo, quedándose sólo él en el puente y a cargo de la rueda del timón, enviando un despacho a la Escuadra informando que era atacado.

Este despacho y el que yo enviara, al ser recepcionados, produjeron un gran desconcierto en el Comandante General, situación que fue despejada por el teniente primero Augusto García Calderón al explicar que cada uno se había tomado por enemigo, pues el Mando no había informado a las unidades que el *Guardián Ríos* actuaría en la zona asignada a la Flotilla de Patrulleras.

Cuando vi la maniobra de aproximación del buque que perseguía, comprendí que este era peruano y que había tenido una gravísimo error y, en previsión de que continuara el error, en la Escuadra, me escondí en uno de los canales de Jambelí.

Mientras esto ocurría el *P–102* y el *P–103* enrumbaban hacia Puerto Bolívar.

El comandante Carlos Miñano había dispuesto el desembarco, y, observando los alrededores del puerto con sus prismáticos, vio que los avioneros corrían por la orilla persiguiendo cerdos y disparando sobre éstos, vio también el pabellón peruano izado y, prosiguiendo la aproximación, no descubrió nada anormal.

De modo que los disparos que habíamos escuchado antes habían sido originados en esta cacería de cerdos que, con los fusiles ecuatorianos, causaban el afán de los avioneros.

Así, pues, el deseo por unos de comer chuletas de cerdo y la falta de información y códigos estuvo a punto de originar un serio incidente.

El comandante Miñano desembarcó con su tropa y, luego, con ella se dirigió a Machala.

Aquí, como es de verse, se produjo un típico caso en el que el jefe de una fuerza naval dispuso y ordenó acciones a un jefe de ejército, aunque el grado y antigüedad del militar de tierra fuera mayor que el del militar naval.

La Guerra es la Guerra

Las primeras horas del lunes 4 de agosto las pasamos fondeados en el río Santa Rosa y apuntalados por seguridad. A pesar de estar lejos del frente, no podía estar seguro que no hubieran tropas ecuatorianas encubiertas en los montes próximos, de modo que me preocupé que la vigilancia continuara como en los primeros días. Seguíamos siendo pasto de los mosquitos y zancudos. Remontamos el río y llegamos a Santa Rosa a las 11.17 horas, procediéndose al embarque de 1,500 granadas de cañones Krupp de 65 mm.

Hallándome en Santa Rosa presencié la llegada de cuatro religiosas que habían estado encargadas del cuidado de enfermos y heridos en el Hospital y que habían huído al llegar las tropas peruanas, escondiéndose en el monte como lo habían hecho muchos otros. Los soldados peruanos en patrulla diariamente traían a estos "enmontados"; se los hacía pasar por una inspección médica, dándoseles además un ticket para que recibieran raciones de comida. Cuando las monjas fueron traídas a Santa Rosa se hallaba allí el comandante Manuel Odría, quien les reprochó su conducta.

–¿Cómo es posible, Madrecitas, que ustedes hayan hecho abandono a sus responsabilidades, dejando sin cuidado a los enfermos y heridos? ...

–¡Ay, pues, señor! ...¡Los soldados, pues! ... –dijo la mayor de las religiosas y que parecía tener mando sobre las demás.

– Pero, ¿qué puede usted temer? Nuestro ejército es civilizado y respeta al no combatiente y la propiedad.

– ¡Ay, señor... –replicó la monja– ¿Y la guerra?... La guerra es la guerra.

Como si diese por aceptado que la guerra lo justificaba todo.

¡Y quien diría que a pesar del declarado miedo que sentían hacia los soldados peruanos estas religiosas nos siguieron hasta el Hospital Militar en donde continuaron su labor asistencial por muchos años!

La prensa y medios de difusión ecuatorianos nos habían hecho de una mala imagen. Fui testigo directo de esta errada creencia de la población civil ecuatoriana. Regresaba una patrulla conduciendo a ciudadanos de la república antagonista que habían sido hallados enmontados y, entre ellos, una muchacha que, entre gritos desesperados, y haciendo grandes esfuerzos se resistía a ser conducida. Intervine a efectos de tranquilizarla y la llevamos, así como a los demás, al Hospital en el que estaban las Madres ecuatorianas. Sólo allí se pudo tranquilizar la chica.

Días después, en una de las veces que regresé a la ciudad me dí con ella. Me reconoció y se me acercó.

– Señor –me dijo–, nosotros estábamos muy equivocados... Siempre nos dijeron que los peruanos eran muy malos. Pero he visto que no es así; al contrario, son muy buenos y humanitarios...

– Gracias señorita... –fue todo lo que le pude responder.

La vi alejarse y perderse en el camino con su paquetito de víveres.

A las 14.30 zarparon el *P–101* y el *P–103,* quedándose el *P–102* en espera de los soldados encargados de vigilar el resto de carga que quedaba en el puerto.

Hallándonos ya navegando en la pampa de Cayanca, avistamos al *P–102* que nos alcanzaba. Cuando la flotilla navegaba con el *P–101* tenía que reducir su velocidad a la que daba éste, cuyo motor estaba en malas condiciones desde que salimos del Callao. A las 18.00 horas se fondeó en El Salto. El viaje había sido difícil por el peso que llevaban las patrulleras y debíamos tener mucho cuidado para evitar una varadura, pues, incluso, podría producirse que el buque se voltease. Los dos prisioneros ecuatorianos que llevábamos fueron entregados al alférez Gallardo.

Enlace con la Escuadra en Puerto Bolívar

A las 00.45 horas del martes 5 de agosto me despertaron con una orden de Flopa para que me constituyera en Puerto Pizarro. En pocos instantes me hallé listo y esperé a Barreto en un automóvil que nos llevó a dicho puerto. El apuro, tan de madrugada y después de noches en vela y constante trabajo durante el día, obedecía a que, en cuanto nos permitiera la marea, zarpáramos para Puerto Bolívar en donde deberíamos tener enlace con la Escuadra y, por consiguiente, con el *Guardián Ríos.* Si esta orden nos la hubieran dado un día antes por radio se hubiera evitado la confusión que originó nuestro ataque a aquel buque, que pudo haber tenido acaso indeseables consecuencias si el comandante Rayga-



Capitán de Fragata
Julio Abel Raygada

da no hubiera ordenado que la tripulación de su buque se pusiera bajo cubierta, ya que cayeron granadas en la superestructura del *Guardián Ríos*.

Respecto al incidente producido, recibí un informe de la Comandancia General en el que se decía que el *Guardían Ríos* nos había confundido con el enemigo.

El capitán de puerto, comandante Víctor Cortez, nos invitó una cena que nos cayó muy bien, dispensándonos además su agradable e instructiva conversación. Cuando, al final, nos despedimos de él nos manifestó que nos felicitaba por la labor que habíamos cumplido. Viniendo de una persona como él, en realidad para nosotros constituyó un elogio.

Cuando regresamos a El Salto, dejé todo dispuesto para hacer agua y víveres, limpiar los cañones y ametralladoras de los buques de la flotilla; además, policía general, pues con el acarreo del material capturado y los trabajos de apuntalado cuando fue necesario los buques se encontraban sucios.

A las 11.30, apenas permitió la marea el bajo de Puesto Gallegos, zarparon nuestras naves. A las 15.30 atracamos al muelle de Puerto Bolívar, donde se

hallaba fondeado el *Guardián Ríos*. Me constituí en este buque para presentar mis saludos al señor capitán de corbeta don Julio Abel Raygada.

– Es un honor, mi Comandante, haber cambiado fuegos con Ud.

Se rió mi interlocutor y nos abrazamos. Por su parte también, las tripulaciones fraternizaban dialogando con gran animación.

Ya en la cámara, el comandante Raygada nos hizo objeto de agasajo al alférez Vegas y a mí. Yo conocía de antes a nuestro amable anfitrión. El comandante Raygada era en 1927, cuando ingresé a la Escuela Naval, cadete del 6º Año. Era, además, un hombre de carácter y gran valor. Registraba la estirpe de los Raygada, apellido de destacada figuración a través de muchos oficiales. Había sido combatiente de resaltante actuación en la guerra con Colombia de 1931–32.

Durante la conversación que sostuvimos comentó que felizmente, para bien de nuestra patrullera, se había atracado el cañón de 37 mm. de popa y que tampoco había podido hacer uso del cañón de 20 mm. de proa porque estaba en el ángulo muerto. Que, efectivamente, había pensado que nuestras patrulleras eran las tres naves guardacostas o corbetas que el Ecuador había gestionado en los Estados Unidos. Esto, a causa de la refracción de la zona que, en esta latitud, tiene sus efectos mayores, había aumentado considerablemente, en la distancia, el tamaño de nuestros pequeños buques. Llevando mi pensamiento hacia más atrás, también por mi parte pensé que este mismo fenómeno me había favorecido cuando el combate que sostuve con el *Atahualpa*.

A las 16.30 horas zarpamos para ponernos en contacto con el *Villar* que navegaba fuera de la bahía; pero como el motor de mi buque estaba cada vez peor, y no quería forzarlo porque lo juzgaba peligroso, destaqué al *P–103*, a cuyo bordo iba el teniente coronel Lizárraga que debía entrevistarse con el comandante del *Villar*, capitán de fragata Hernando Tudela de Lavalle. El *P–102* siguió las aguas de mi buque, en rumbo hacia Puerto Bolívar, en donde esperaríamos al *P–103*. Esa noche comimos todos los oficiales de las patrulleras en el *Guardián Ríos*.

Cuando regresó el teniente Barreto, quien, en el *P–103*, había llevado al alto oficial de Ejército al *Villar*, nos refirió que el objetivo de la entrevista había sido establecer contacto para el futuro.

Toma de posesión de San Gregorio

Durante la noche y el amanecer del miércoles 6 de agosto se redoblaron las precauciones para evitar sorpresas.

A las 07.00 horas zarparon las tres patrulleras hacia El Salto, teniendo que fondear en Matapalo a las 10.00 a causa de la baja marea. A las 12.30 reiniciamos viaje, llegando a El Salto a las 13. Allí me informaron que el alférez Germán Castillo, al mando del *P–98,* había zarpado a Payana para embarcar a la guarnición de la Guardia Civil y conducirla a San Gregorio con el fin de establecerla en ese Puesto. Enterado de ello, ordené zarpar inmediatamente a fin de apoyarlo en caso de necesidad; mas, llegando a la altura del canal de Corea, dispuse el regreso del *P–103* a El Salto, a informar de la misión de enlace de la flotilla de patrulleras con la Escuadra y la espera de órdenes. El *P–101* y el *P–102* continuaron viaje hacia San Gregorio. Llegando allí, vimos el pabellón izado, así como hallamos establecida la guarnición de la Guardia Civil. De todos modos, ordené hacerse una exploración por tierra por los alrededores; los encargados de ella regresaron e informaron no haber encontrado novedad.

El jueves 31, en que mis fuerzas habían tomado San Gregorio, se dejó allí una guarnición y fue necesario –como así le manifestara al comandante de la Torre Ugarte– hacer avanzar nuestra línea de guarniciones. Desde este día el servicio de patrulla y reconocimiento que cumplíamos se hallaría más recargado.

Dispuse que el *P–98* se quedase en San Gregorio hasta el día siguiente, en que sería relevado.

El *P–101* y el *P–102* tornaron a regresar a El Salto, a donde llegamos a las 17.00 horas. Allí se encontraba el comandante de la Torre Ugarte, quien impartió órdenes para el día siguiente.

Como yo había dejado todo el equipo en mi camarote del *Almirante Grau* y no tenía en El Salto nada con que cambiarme solicité permiso a Flopa para ir a Zorritos, en donde estaba el *Almirante Grau,* y como en la misma situación se encontraba el alférez Vegas, el permiso nos fue concedido a ambos.

A las 18.00 zarpamos para Capones, a bordo de las *P–101, P–102* y *P–99.*

De visita en el B.A.P. *Almirante Grau*

El jueves 7 de agosto amanecimos en Capones. A las 08.00 zarpó el *P–99,* al mando del alférez Bellina, a efectos de revelar al alférez Castillo en mando de vigilancia a bordo del *P–98;* previamente el *P–99* debía pasar por El Salto y cargar agua para el puesto de Matapalo y el de San Gregorio. Por su parte, de regreso, el *P–98* haría el recorrido de Maravillas, Corea, Payana y El Salto. Mientras el alférez Bellina se hallare en San Gregorio inspeccionaría las islas El Sombrero y Costa Rica.

A las 10.00 horas, con el *P–101,* zarpé hacia El Salto. Allí quedó la patrullera a

cargo del O.M. Negrini. En cuanto a mí, a las 11.00 salí. con el alférez Vegas, en un automóvil que había enviado el comandante de la Torre Ugarte para que hiciéramos en él el viaje a Zorritos, a donde llegamos cuando eran las 13.00.

Nos embarcamos en una lancha que esperaba en el muelle. Era la Lancha Nº 1. Su tripulación, antiguos marineros de aquel inolvidable buque, en el que había sido jefe de armamento antes de salir para la guerra, nos recibió con efusivos saludos y, aún, olvidándose de la rigurosidad de la disciplina, nos abrazó con abierto afecto. Y objeto del mismo calor en la recepción fuimos al llegar a la escala de nuestro viejo y querido crucero. La dotación se agolpó en la banda y hubo agitar de brazos, así como entusiasta expresión de vivas estentóreas. No pudimos dejar de sentirnos, en lo íntimo, contentos y orgullosos al recibir esa espontánea y cálida manifestación de aprecio. Y no sólo por parte de este sector de la tripulación sino también por los oficiales del buque. Cito en primer término al segundo comandante capitán de fragata José Barandiarán. Este distinguido jefe me felicitó por mi actuación en la flotilla de patrulleras, llevándome seguidamente él a la cámara de la Comandancia General, en donde saludé al capitán de navío Dn. Grimaldo Bravo Arenas, oficial superior que siempre me estimó bien. Hallábanse, igualmente, presentes el Jefe de Estado Mayor, capitán de fragata Joaquín Sevilla, a quien yo le guardaba deferente aprecio por haber sido mi profesor, y mi compañero el teniente primero Eduardo Carrillo. Debí recortar mi conversación con ellos ante la urgencia de llegar a mi camarote y recoger mis cosas.

A las 16.00 nos retiramos del crucero Vegas y yo, y a las 20.00 llegamos a El Salto.

Se continúa trasladando material capturado

El viernes 8 de agosto amanecimos en El Salto. A las 08.00 zarpó el *P–98,* al mando del alférez Castillo, llevando agua a Matapalo y San Gregorio, para, luego, hacer el recorrido de rutina relevando al alférez Bellina, que regresaría visitando los puestos de Maravilla, Corea, Payana, Capones y El Salto, donde habría de quedarse para las comunicaciones telefónicas.

A las 15.00 zarparon el *P–101,* el *P–102* y el *P–103* para Santa Rosa. A bordo del *P–102* se había embarcado el comandante de la Torre Ugarte. A las 20.00 las tres patrulleras fondearon en el puesto de Santa Rosa. Poco después llegaron los comandantes Miñano y López, primer y segundo jefes, respectivamente, del Batallón de Infantería Nº 5.

El sábado 9 de agosto, a las 6.00, amanecimos en Santa Rosa y de inmediato procedimos a cargar cañones, fusiles, municiones (800 granadas Shrapnell, 6 cañones Vickers de 65 mm. y 200 fusiles Mallinchers).

A las 08.00 zarpamos de regreso. Antes de entrar a Pampa Cebollas, tuvimos que fondear frente al estero de Matapalo desde las 12.00 hasta las 16.00 aproximadamente, en espera de la marea alta. A las 17.00 más o menos atracamos al muelle de El Salto y se empezó la descarga por el muelle.

El domingo 10 de agosto zarpamos para Santa Rosa a las 15.00 horas. Navegamos sin novedad llegamos a las 19.00 en espera de carga.

El lunes 11 de agosto empezamos la carga a primera hora, embarcando 140 bastes de artillería. Zarpamos a las 08.00 y fondeamos en El Salto a las 12.00.

Recibí orden de Flopa de dirigirme a Puerto Bolívar. Las tres patrulleras grandes zarparon a las 15.00 horas y, navegando sin dificultades, pudimos amarrar al muelle a las 18.00.

Pasamos la noche en estado de alerta para evitar sorpresas.

Visita a Machala

Las primeras horas de la noche del martes 12 pasaron sin novedad y así amaneció.

A las 08.00 llegó a bordo el teniente Otero del B.I. 5, a quien transportáramos con su sección el día que cambiamos fuego con el *Guardián Ríos*. El objeto de su visita era invitarnos al teniente Díaz Zumaeta y a mí a visitar Machala. Como no tenía otra orden sino viajar a Puerto Bolívar decidí aceptar aquel gesto de aprecio. Dejé al alférez Vegas a bordo; el teniente Barreto se quedó a recibir despachos en su buque, y, dispuesto así, viajamos el teniente Otero y yo, en un automóvil, a Machala. Por lo demás, la ciudad no se hallaba distante de Puerto Bolívar y, en caso de cualquier orden, en pocos minutos me la enviarían por el mismo medio o por teléfono.

Machala estaba bien construida; lucía una bonita plaza y se habían quedado muchos ecuatorianos que seguían su vida habitual, sin ninguna molestia por parte de la tropa peruana.

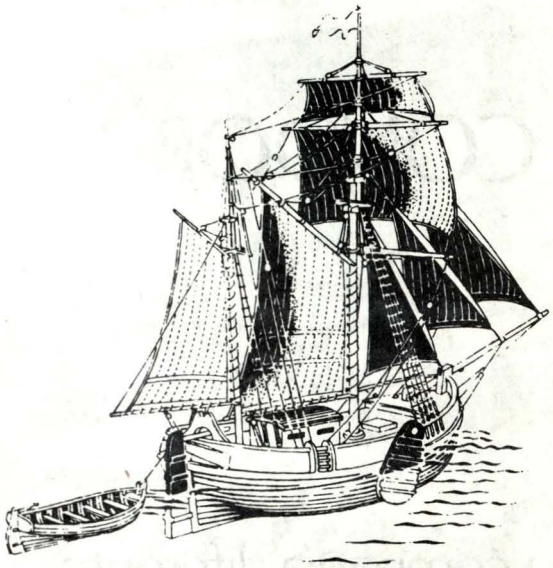
En la Plaza podían verse tres impactos de bombas de aviación de las de 15 kgrs. Una de ellas había producido un cráter de 3 metros de diámetro por 1 de profundidad; el calor de la explosión, también, había retorcido la verja de uno de los jardines.

Según referencias de unos civiles, con quienes hablamos, al ser abandonada la ciudad por las tropas ecuatorianas, el populacho había saqueado algunas tiendas. Después del bombardeo aéreo, y mientras sobrevolaban los aviones,

desembarcaron tropas aerotransportadas, las que tomaron la población en forma ordenada.

Después de este corto paseo, a las 12.00 regresamos a Puerto Bolívar. Despidiéndonos, agradecimos al teniente Otero por la deferencia de que nos hiciera objeto.

A las 13.30 nos llegó la orden de regreso, a las 14.00 zarpamos y a las 17.00 fondeamos en El Salto.





Compañía de Seguros

CONDOR

Una compañía diferente

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

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.

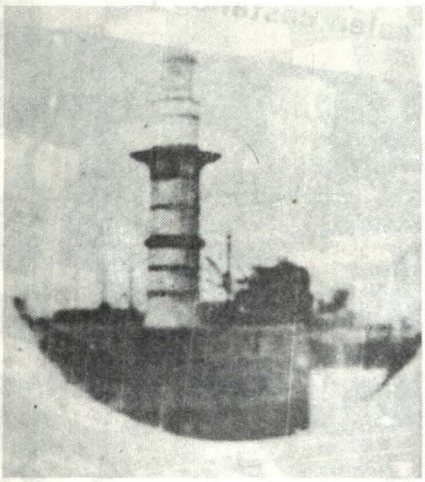
La mejor manera de tener un Nissan

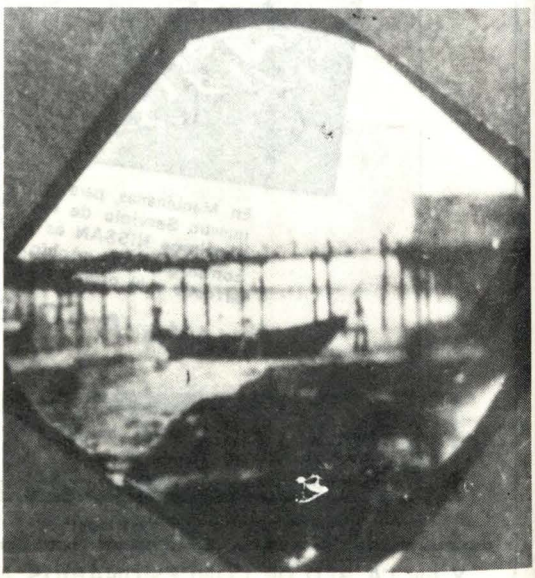
Av. La Marina 3350 San Miguel Telf. 51-1996 • Av. República de Panamá 3080 San Isidro Telf. 42-0304 • Av. Guzmán Blanco 492 Lima Telf. 245470

Y EN LA RED DE CONCESIONARIOS AUTORIZADOS NISSAN EN TODO EL PERU



Del laba en la marea, por la costa bravía, sí unas veces hondas de melancolía y las roncas endochas de cárabos marinos que recuerdan los lloros de quillas naufragadas" decía en sus poemas el poeta Eguren. Estas fotografías tomadas por él confirman su vocación marina





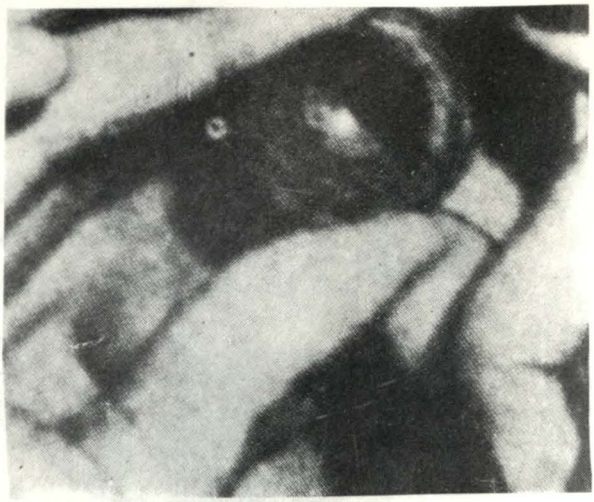
Paisajes marinos en miniatura

Por: Pilar Arana Solís

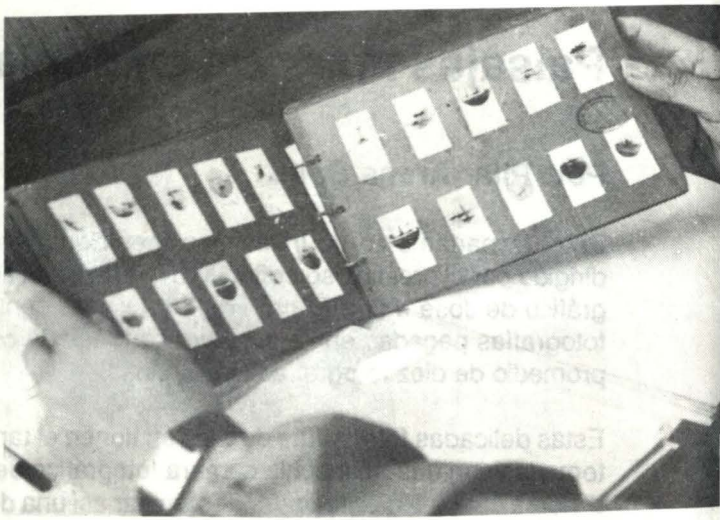
En el Departamento de Investigaciones de la Biblioteca Nacional del Perú dirigido por el prestigioso editor Juan Mejía Baca se conserva el Album Fotográfico de José María Eguren de 18.4 x 11.5 centímetros que contiene 525 fotografías pegadas en veintinueve cartones de color marrón y verde en un promedio de diez fotografías por página.

Estas delicadas fotografías de Eguren tienen el tamaño de un botón y fueron tomadas con una minúscula cámara fotográfica del tamaño de un dedal que el poeta construyó para poder desarrollar así una de sus más caras aficiones. En efecto, en un rápido recuento de vistas apreciamos 34 fotos de niñas y niños, 28 perros, 2 gatos, 5 ángeles, 1 Corazón de Jesús, 35 veletas, unas 72 fotos de caballos, renos, vacas, asnos, patos, llarnas, 6 fotos del Parque Zoológico de Barranco, 1 del puente de los suspiros, 181 fotos de muñecas de jebe y biscuit, más de 70 casas, campiñas, museos, casonas, castillos, residencias, iglesias y Catedral.

Las fotografías que corresponden a paisajes marinos comprenden escenas de bañistas, pingüinos, pelícanos, gaviotas, patillos y propiamente los paisajes de nuestro mar que José María Eguren amaba tanto, especialmente en Barranco lugar de su residencia. Las visiones que nos muestran estas fotos cuyas medidas son 2.5 x 3 cm, 2 x 2.5 cm, 2 x 2.8 cm y algunas de 1.8 x 3 cm, constituyen una auténtica maravilla del arte fotográfico, algunas de ellas, están retocadas de colores tenues, de matices bellísimos lo que le otorga una mayor delicadeza.



Diminuta cámara fotográfica: arte o ingenio de José María Eguren



Valioso album fotográfico atesorando imágenes de una Lima romántica

En compañía de nuestro reportero gráfico Jesús Torres identificamos también personajes del mundo de las Letras como Martín Adán, Jorge Basadre, Juana de Ibarbouru, la recitadora Berta Singerman, Blanca Luz Brum y José Carlos Mariátegui.

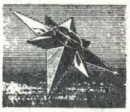
Todos conocemos el valor de José María Eguren en la Literatura Peruana, sus obras "Simbólicas" y "La Canción de las Figuras", entre muchas, lo sitúan en lugar destacado al lado de César Vallejo; sin embargo, esta grata revelación de su afición por la fotografía, su delicadeza en las tomas, su dulzura y su maravillosa invención de una cámara fotográfica artesanal que le permitió tomar miniaturas, nos revela a un hombre privilegiado, de gran sensibilidad artística y consecuentemente motivo de orgullo, al que debemos acercarnos con sincera admiración.

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

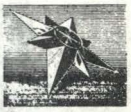
La suma de nuestra experiencia hará posible que ahora usted tenga el mejor servicio en todos los puertos del Perú:

- 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.

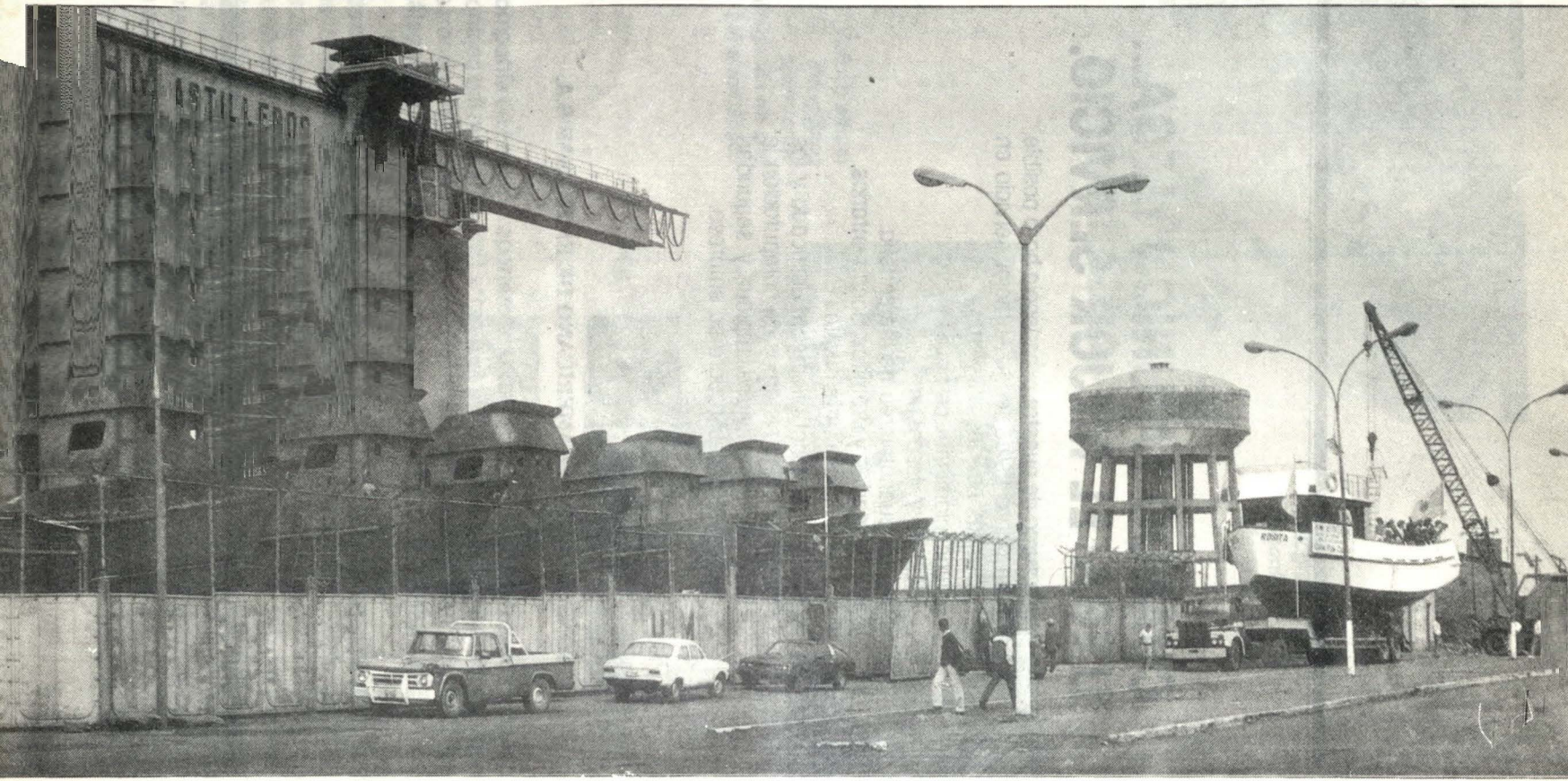


CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

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

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 HMAST

RACIMO DE PROEZAS

Dr. Miguel A. Rojas

I. OFRENDA AL HEROE

Me acerco de la Patria a los altares
hoy, entre exultadoras expansiones,
a evocar en mis férvidas canciones
a uno de nuestros héroes tutelares.

Vaciado en los celestes luminares,
traigo un nimbo de fúlgidos crespones
para exornar el nombre y los blasones
de un caballero andante de los mares.

Alce la musa el astro a los pensiles
de la Gloria y al Héroe allí enaltezca,
prorrumpiendo en patrióticos reclamos;

pulse el alma sus fibras más sutiles
y al arranque de un himno que estremezca,
hosanna al semidiós de Punta Angamos.

II. PERFIL DEL HEROE

Apóstol del deber el más austero
fue el Capitán del buque legendario
que un tiempo concentró como un santuario
el culto adorador del Perú entero.

Forjado al yunque en inflexible acero
siempre al orgullo fue tan refractario,
que los elogios rechazaba a diario

titulándose un POBRE MARINERO.

¡Un pobre marinero! ¡Oh, cual tuviera
nuestra Patria hoy en día aquel tesoro
de virtudes hieráticas tan puras!

¡Un pobre marinero que siguiera
al viejo monitor la estela de oro
bajo el arrullo azul de las alturas!

III. EN LA MAÑANA DE IQUIQUE

Con plenitud sus rayos esparcía
puro y radiante el Sol esa alborada,
para alumbrar en lucha contrastada
una escena de luz y otra sombría.

Aquí el "HUASCAR", sembrando alegría
en la enemiga hueste que–brantada;
allá la "INDEPENDENCIA" desgraciada,
puesta por esa hueste en la agonía.

Pues si Condell mataba torpemente
en Punta Gruesa, al mártir encallado
por crueldad inaudita del Destino,

Grau socorría generosamente,
en la Rada de Iquique, al naufragado
que apartó en lucha leal de su camino.

IV. EN ANTOFAGASTA

Es la noche cerrada ..... Sin testigo
el Monitor se escurre como un duende;
atisba aquí y allá y al fin sorprende
en su propia guarida al enemigo.

Qué oculto sortilegio va consigo
que le hace invulnerable o le defiende?
invisible es tal vez? Nada le ofende
porque usa un buen blindaje como abrigo?

No, no hay en él ni el hilo de Teseo,
ni un simple talismán, ni gran coraza
para que osada a riesgo tal se atreva.

Junto a "Cochrane" o al "BLANCO" es un pigmeo,
pero es un paladín de buena raza

y es un gran corazón el que lo lleva.

V. ENTRE CALLAO Y PUNTA ARENAS

A donde va la egregia navecilla
desafiando los odios y rencores
de los inverecundos malhechores
que la acechan, cobardes, en pandilla?

Del enemigo amarga pesadilla
qué inquietudes, qué nuevos sinsabores
va a causarle, burlando los furores
de su aviesada y estúpida cuadrilla?

Rumbo al Sur, rumbo al Norte, sin descanso;
aquí rompe un bloqueo o rinde un fuerte;
allá apresa un transporte de vituallas;
y en todas partes compasivo y manso,
va obsequiando el indulto de la muerte
¡Oh excelso de bondad! – a los canallas.

VI. EN LA NOCHE DE IQUIQUE

Es fusión, es contraste, es armonía
de opuestas, aunque nobles, impulsiones,
propias solo de grandes corazones,
que bravura no excluye cortesía?

Que fuerza misteriosa presidía
del monitor invicto las acciones?
le impulsaba en favor de los felones
qué humana inclinación, que simpatía?

¡Ah! Cuando hoy recordamos la clemencia
con que esa noche se trató en Iquique
al chileno humillado en el "Cousiño"

Acaso es natural que en la conciencia
nos moleste, remuerda y mortifique
el pensar que hubo en Grau un león y un niño.

VII. EN MEJILLONES

"Cuatro humos por el Sur" – hora menguada–
de una vigía la voz prorrumpe aguda;
"Tres humos por el Norte"– ya no hay duda,
son los buitres que vienen en parvada.

Desde seis meses antes decretada
contra el águila audaz campaña cruda,
del infausto Destino con la ayuda
triunfa por fin la pérfida emboscada.....

"Salve su buque" –ordena el Comandante
del Monitor al de la UNION –yo en tanto
de nuestra Patria quedo aquí al servicio".

Y se empeña la lucha en que, arrogante,
un pigmeo, consciente del quebranto,
hecho un titán, arrastra el sacrificio.

VIII. EN ANGAMOS

En la homérica lucha de aquel día
el diminuto "HUASCAR" sostuviera
nada, nada faltó para que fuera
la de la avilantez con la hidalguía.

Siete buitres graznando con pofía–
a un águila imperial noble y entera;
de un lado, la acechanza traicionera;
de otro, la ya famosa bizarría.

Muerto Grau, luego Aguirre y otros muchos
que siguieron al jefe en el comando
de un buque sin timón y ya maltrecho,

se agotaron esfuerzos y cartuchos
y el enemigo, al fin, entró temblando
en los despojos de un papel deshecho.

IX. EN EL TEMPLO DE LA GLORIA

Como el Sol que al surgir tras la tormenta,
en sublime expansión de resplandores,
tiende un palio de nítidos colores
sobre la tierra triste, triste y macilenta,

así en Angamos tras, la odiosa afrenta,
bañó el sol de la gloria en sus fulgores
los intensos, los íntimos dolores
que hubo de fulminar lucha tan cruenta.

Por eso – ¡Oh ilustre Grau, héroe bendito,
orgullo y prez de la nación peruana,

el mundo todo se aprestó a admirarte;

y hoy del cielo en el piélago infinito
brillan, bajo un dosel de armiño y grana,
tu nombre, el de tu buque y tu estandarte! .....

X. ALOCUCION AL PERU

Alzad, peruanos la orgullosa frente
como sus cumbres alzan vuestros Andes;
MIGUEL GRAU es un grande entre los grandes
y es de vuestro abolengo su simiente.

Y tú, pueblo victorioso, que hoy ardiente
en patrio amor la augusta enseña blandes,
y al recuerdo del héroe el alma expandes
como la onda al beso del torrente,

calma su sacro ardor y cuando puros
en el ambiente sus arranques floten
cual si fuesen heraldos de la gloria,

al mágico poder de tus conjuros
un nuevo Grau y un nuevo Huáscar broten
a incrementar los fastos de tu historia.

****

N. de E. "Racimo de Proezas" fue enviado a la Revista de Marina por el Sr. Luis Collantes Pizarro, y que integra un valioso archivo de libros y documentos del recordado Dr. Miguel A. Rojas, médico, filósofo, orador y poeta.

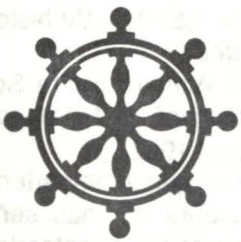

Harinas
Cogorno
CALLAO
Harina sin Preparar
Cogorno
Harina Preparada
Cogorno
EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gersjkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial),* Whitten Press Limited, Iton, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintácticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuentas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales: I/. 5'000,000; Traducción: I/. 3'000,000 y Transcripción: I/. 2'000,000 las cuales podrán ser incrementados oportunamente .
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, mayo – junio 1990

REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA


MARINA DE GUERRA DEL PERU



Las ideas y opiniones vertidas en las páginas de esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. 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 Luis Pro Monteverde. SUB–DIRECTOR: Capitán de Fragata César Iglesias Caminatti. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2. Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D.T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra.

Revista de Marina

Año 83 – Nº 4
Julio – Agosto 1990

ISSN 1012 – 8287

Contenido

Editorial 5

ARTICULOS
Independencia, dependencia o complementación
Capitán de Navío Armando Echeandía Luna 7

¿Podemos competir en la Cuenca del Pacífico sin mejorar nuestros puertos?
Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 15

Asistencia legal para el bienestar del Personal Naval
Capitán de Fragata CJ. Reynaldo Shols Pérez 21

Tritones de Acero
Jesús Torres Chavera 33

A un año del reflotamiento del B.A.P. "Pacocha"
Teniente Segundo Alberto Carbajal 41

La persona, el egoismo y la ética
Ing. Oscar Bravo Ratto 47

INVITADOS
El paludismo: estudio clínico epidemiológico en el Centro Médico Naval (1984 – 1988)
Capitán de Fragata SN. (MC) James Gutiérrez T. 51

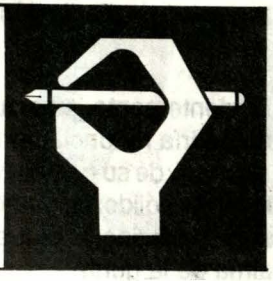
CRONICAS
A la memoria de un amigo
Teniente Primera Fernando Cerdán Ruíz 73

La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el conflicto de 1941 (II)
Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros 79

CULTURALES
Peces ornamentales del Perú
Giovanna Córdova Neciosup 89

MISCELANEA
Déjenlos equivocarse
Capitán de Fragata Hugo Ramírez 93

EDITORIAL



UN PERUANO ILUSTRE Y LA PAZ EN EL MEDIO ORIENTE

En los días finales de agosto, la crisis del Golfo Pérsico ha ascendido a un punto crítico. Las naciones que rodean a Iraq tras la invasión a Kuwait han tomado sus emplazamientos de acción, en un estratégico e implacable ritual que precede a la violencia.

En efecto, la fuente U.S. Army Center for Defense Information "The Military Balance" new reports, señala que Estados Unidos aparte de la infantería tiene 140 aviones de combate y bombardeo y cohetes crucero, 14 cazas F–111, bombarderos B–52, 5 aviones AWAC, aviones de combate F–15 y sus portaviones Eisenhower, Saratoga e Independencia; Francia ordena que uno de sus destructores se una a sus barcos en el Golfo y que sus portaviones permanezcan en estado de alerta; Inglaterra tiene 3 buques en la región incluyendo un destructor; la Unión Soviética desplaza dos buques; entre tanto, Turquía cierra los oleoductos que llevan el petróleo iraquí al Mediterráneo; Iraq despliega más de 100,000 soldados a Kuwait; Arabia Saudita designa 65,700 soldados para unirse a la fuerza multinacional, en tanto que en el Mediterráneo y el Mar Rojo se cierra el pase del petróleo iraquí a través de Turquía y del oleoducto saudita.

Resulta así, a todas luces, álgida la situación del Medio Oriente; sin embargo, una vez más, surge la presencia señera de un peruano universal: Javier Pérez de Cuéllar en la decisión esencial de ingresar con diplomática exhortación al

terreno de la mediación, con la serenidad como nota constante de toda su vida.

Evidentemente, su actuación en favor de la paz ha sido múltiple y su espíritu no podría renunciar jamás a esta actividad, si consideramos que la paz es el *leit motiv* de su gestión vivida con intensidad extraordinaria, gestión basada en los más sólidos argumentos de principios morales y éticos, virtudes, como lo son, de extinguir el fuego del desorden instalado circunstancialmente en el alma de la gente.

El Secretario General de las Naciones Unidas está seguro de la validez de la diplomacia para volver a arraigar la paz en la tierra. Su personalidad de hombre accesible a las exteriorizaciones de matices personales y comunitarios, su ideal optimista, el amor a su tiempo y a la vida, son el sustento de su gestión.

En sus afanes inmediatos ha entablado diálogo con el canciller irakí Tareq Aziz y en sus planes figura un diálogo con Saddam Hussein, ambas conferencias en procura de crear climas que restablezcan equilibrios y eviten una terrible y tal vez catastrófica conflagración mundial.

Los peruanos de hoy testigos y protagonistas de esta época, los peruanos del mañana depositarios del porvenir, nos sentimos ahora revitalizados en nuestro ancestral orgullo de la continuidad y florecimiento de hombres de la estirpe del peruano más ilustre de las últimas décadas, sin duda, epígono de otros peruanos ilustres en el libro fundamental de nuestra historia ciudadana.

El mundo entero y el Perú con natural complacencia confía que Javier Pérez de Cuéllar logrará la paz, en ese objetivo consagra todos sus afanes que se insertan en la línea del Pontífice Eugenio Pacelli –Pío XII– cuando en 1939 afirma con lúcida certidumbre que "Vale la pena luchar, a pesar de todo, para conservar en el mundo la paz y la esperanza".

ARTICULOS



¿Independencia, dependencia o complementación?

Capitán de Navío Armando ECHEANDIA Luna

"El Perú es, desde estos momentos libre e independiente..." Gral. José de San Martín.

"Cuando Estados Unidos se resfría, al Perú le da pulmonía". Pedro Pablo Kuczynski

Las grandes civilizaciones y pueblos siempre han tenido la aspiración de ser independientes,de poder regir sus destinos sin influencia externa, sin contaminarse de otras formas de vida: China y su gran muralla,el Japón medieval, el ensayo autárquico jesuita en el Paraguay, la doctrina Monroe, la cortina de hierro, la Revolución Cultural y tantos otros intentos políticos que, eventualmente, fracasaron.

En lo económico, sin embargo, sí persiste ese anhelo; aunque menos dramáticos que lo político, sus efectos son hasta mayores: Comunidad Económica Europea, OPEP, GATT, aranceles, balanza comercial, etc., dan una idea de la globalización de la economía.

¿Hasta dónde un país es independiente? Un país es un sistema abierto, es decir, posee un entorno que lo afecta y, en la medida que lo afecte, está su

grado de independencia. ¿Qué tan independientes eran las jóvenes repúblicas centroamericanas de principios de siglo, cuya economía y supervivencia se basaba en el comercio de un producto mayoritario, el plátano, con prácticamente un solo comprador, los Estados Unidos?

¿Qué tan independiente era el Brasil de hace 50 años con su economía dependiendo del precio del cacao y del café? ¿Y más recientemente Chile con el cobre? ¿Y Bolivia con el estaño?¿Y el Perú con la harina de pescado?

La respuesta a esta falta de independencia es lo que se denomina diversidad económica. Hoy día el café implica sólo el 8.5% de las exportaciones del Brasil versus 28% en 1970; el cobre ha pasado a ser el 42.9% del valor de las exportaciones de Chile frente al 70% de 1970 y, en el Perú, la harina de pescado pasó de 27.9% de 1970 a 6.8% en 1987. (*)

Sin embargo, la diversidad económica ha disminuido la dependencia de una economía ante la variabilidad del precio de un solo producto, pero no ha eliminado la dependencia en la economía global.

Reconociendo esta multidependencia económica cabe, entonces, preguntarse hasta qué punto debe un país mantener industrias ineficientes como garantía de su independencia, concepto bajo el cual se generan y mantienen las llamadas"industrias estratégicas".

¿No sería más adecuado la complementación económica visando la ventaja competitiva?

Salvo casos contados,existen variedad de fuentes de suministro de productos básicos o elaborados que disminuyen, en gran medida, el riesgo a una dependencia estricta.

Es interesante notar la movilidad del capital en procura de esa ventaja competitiva. Durante la recuperación económica del Japón, después de la Segunda Guerra Mundial,este país contaba con una cantidad apreciable de mano de obra que fue ocupándose progresivamente, elevándose los salarios y mejorando la calidad de vida , pero a la vez reduciendo la ventaja competitiva de mano de obra barata, motivando un desplazamiento del capital hacia Corea del Sur y Taiwán, de ahí a Tailandia y, recientemente a Indonesia, donde a juzgar por la gran cantidad de mano de obra disponible y la cercanía a los países más industrializados del Asia y, por ende, de grandes mercados, la movilidad del capital puede darse un descanso. En el camino, por supuesto, este capital va transformando a la sociedad y al país receptor de la inversión:

(*) Datos del Informe Anual 1988 del BID

más trabajo, más ingresos al presupuesto, mejores servicios, más estabilidad económica; aunque, para ser honestos, también deja unos cuantos problemas: contaminación ambiental y de las aguas, ciudades congestionadas, competencia desmedida, etc.

Es nuestro medio, el intento más serio de complementación económica lo constituye el Acuerdo Sub-Regional Andino o Acuerdo de Cartagena o, simplemente, el Pacto Andino. Este acuerdo descansa sobre cinco pilares básicos:la limitación a la inversión extranjera, la eliminación gradual de aranceles intra-región y los acuerdos petro-químico, automotor y metalmecánico. Demás está decir que este acuerdo no ha logrado sus objetivos y se repiten las reuniones para revitalizarlo, relanzarlo y varias otras definiciones de buenas intenciones.

¿Qué lo impide? El errado concepto de soberanía, de independencia económica, de "Industrias estratégicas", la existencia de rivalidades ancestrales, una suerte de hachas de guerra no enterradas y, sobre todo, un gran desconocimiento de la eficacia y eficiencia.

Peter Drucker definió magistralmente estos dos términos tan usados y, muchas veces, tan mal usados. Según Drucker, eficacia es "to do the right things"(hacer las cosas correctas) y eficiencia "to do the things right"(hacer correctamente las cosas).

En ese sentido, ¿lesiona la independencia de un país decidirse a no producir aquello donde no tiene ventaja competitiva y dedicarse a lo que sí lo tiene?

Al final, los grandes objetivos del país son el bienestar general y la seguridad y, parte de este bienestar lo constituye el disponer de una capacidad adquisitiva tal que permita un adecuado nivel de vida, donde se puedan satisfacer las necesidades básicas de alimentación, salud, vivienda y trabajo.

¿Cómo puede ser que en el Perú, donde el salario mínimo vital de $26 al mes lo ganan cerca del 60% de la población, se pague por un automóvil ensamblado en el país casi $18,000 o más, cuando su precio internacional es de sólo $6,000, sólo por mantener algunas plantas ensambladoras, aún con los puestos de trabajos indirectos que generan las industrias relacionadas?En realidad, el pueblo es castigado dos veces pues no sólo gana mucho menos que un trabajador de un país desarrollado sino que, además, debe pagar varias veces el precio de un bien que en ese país desarrollado.

Es dañino que un país con pocos recursos y poco mercado se dedique a competir en bienes de capital, donde no tiene ventaja competitiva, en vez de hacerlo en productos agrícolas, confecciones, artesanías, y otros, de gran

participación de mano de obra, donde sí tiene ventaja competitiva.

Hay rubros industriales donde el componente importado llega al 60% del costo de fabricación, razón por la que los "despegues"industriales terminan por consumir las reservas internacionales que tan trabajosamente logran las exportaciones. Sin embargo, en el rubro pesquero y agrícola, el componente importado, como costo de operación, es relativamente menor y ahí si hay ventaja competitiva.

Sin embargo, en ésto no se dice nada nuevo, pues es de todos conocido el"boom"de las exportaciones de frutas de Chile, de flores en Colombia, de "suco de laranja" en Brasil y de espárragos y mangos en el Perú, aunque en nuestro país el bajo tipo de cambio desalienta grandemente al exportador.

Lo que no se ha analizado en profundidad es el efecto del desarrollo científico y la capacidad técnica en la economía, que deviene en un aumento de valor agregado y en las innovaciones tecnológicas.

En el agro, por ejemplo, el tratamiento genético permitió el desarrollo de variedades de maíz introducidas con sumo éxito en México y en la India, con tecnología mayormente propia.

La generación de energía no convencional, como la eólica y la solar, es otro campo de gran eficiencia; la extracción de proteínas de la harina y aceite de pescado: el tratamiento radiactivo de cosechas para su preservación; el software; el desarrollo de aplicaciones en hardware, etc, constituye temas al alcance de economías como las muestras y de gran valor agregado. Requisito común: la capacitación en todas sus etapas, incluyendo la investigación científica. El aumento del valor agregado a materias primas, productos básicos y semi-elaborados: ahí está la eficiencia y la eficacia de la mano: inversión relativamente menor, desarrollo tecnológico, optimización de empleo de recursos escasos, todas secuelas positivas.

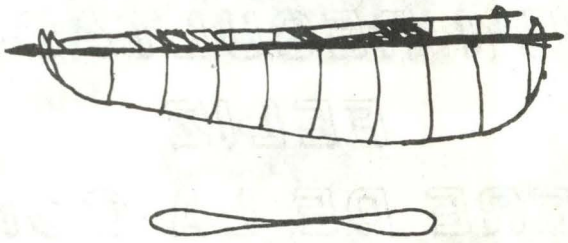
Corea, Taiwan y Singapur; Tailandia, Chile, Holanda, Suiza, son ejemplos de países con un claro concepto de la eficiencia económica y una definición racional de lo que es independencia.

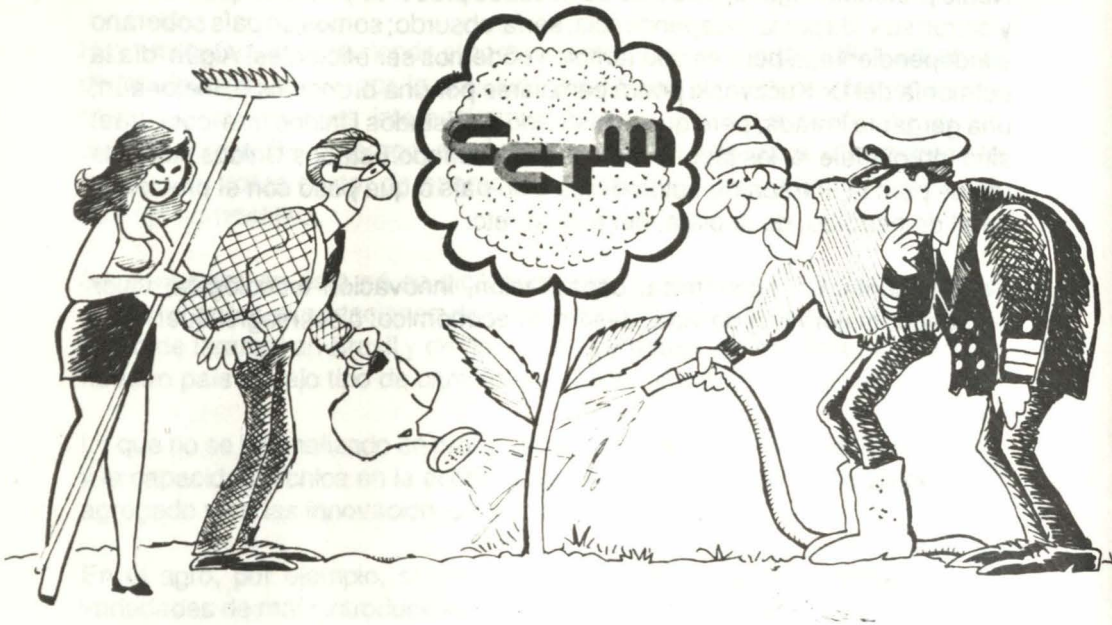
La independencia económica, pues, no existe;obsesionarse en conseguirla es negar la realidad. La dependencia económica es dañina, esclavizante y retrógrada.

La complementación económica es eficaz y eficiente:aprovecha las ventajas competitivas, optimiza el valor agregado, asigna eficientemente los recursos, promueve la capacitación, contribuye a la distensión y, finalmente, es realista.

Nadie pretende negar el esfuerzo de nuestros próceres y héroes que lucharon y dieron su v ida por la Independencia, sería absurdo; somos un país soberano e independiente,... pero es que también podemos ser eficientes! Algún día la pulmonía del Dr.Kuczynski podrá cambiarse por una bronquitis o, mejor aún, una garganta irritada, pero que el resfriado de Estados Unidos trae cola, trae; sino, pregúntele a los japoneses qué pasa cuando Estados Unidos sube las tarifas para la entrada de automóviles a su país o qué pasó con el precio del barril de petróleo, de la plata, del estaño, etc.

Complementación económica, capacitación, innovación tecnológica, valor agregado, mejor nivel de vida, desarrollo económico: c'est magnifique!





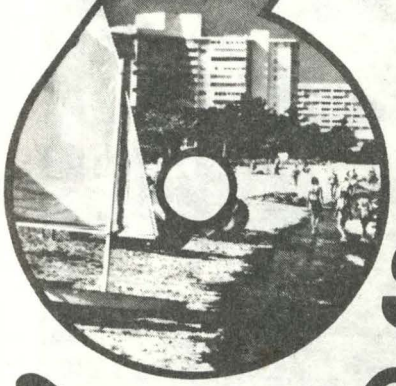
"UN RESULTADO FELIZ REQUIERE DE LA CONTINUA CONCERTACION DE ESFUERZOS"

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

"Una entidad moderna, eficaz y con protección"

SEIS, SEIS, SEIS!

Miami



6 VECES POR SEMANA!!

con Faucett

Ven a Miami con

Sí! a Miami seis veces por semana, porque pensamos en ti y en tu comodidad. Las compras, los negocios, el turismo y la diversión te esperan en Miami y FAUCETT te lleva: Domingo, Lunes, Martes, Jueves, Viernes y vía Iquitos los Sábados, con el mejor horario y la mejor atención.

MIAMI te espera y FAUCETT te lleva 6 veces por semana!

Faucett Perú

Tu estilo de viajar

INTERCOM/DOD NETWORK WORLDWIDE



Los puertos deben merecer un buen equipamiento por constituir la aorta por la cual se captan divisas para el desarrollo del país.

¿Podemos competir en la Cuenca del Pacífico sin mejorar nuestros puertos?

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe VILLENA Gutiérrez

1. Introducción

No es ninguna novedad expresar que los puertos constituyen uno de nuestros intereses marítimos. ¿Lo será también si digo que con ellos, ahora, estamos bastante lejos de ganar mercados en el área si deseamos insertar al Perú, cuanto antes, en la Cuenca del Pacífico? ¿Y eso de introducirnos en ese extenso espacio marítimo asiático–americano, es realmente importante?

Bueno, si pensásemos continuar limitándonos a un modelo tan tradicional de intercambio comercial como es el que venimos arrastrando prácticamente desde que somos república, entonces no. Pero ¿por qué seguir dependiendo tanto del Canal de Panamá a través del cual se mueven más del 50% de nuestro comercio marítimo, que es, a su vez, el 95% del total de nuestro comercio exterior? Ya hemos descrito, en anteriores artículos en esta misma Revista de Marina, las ventajas de que el Perú ocupe en la Cuenca del Pacífico el lugar que le corresponde. Ahora nos concentraremos en las probables soluciones de nuestra problemática portuaria para lograr esa inserción en la Cuenca del

más profundos que los de una nave convencional.

2.2 El servicio de remolcadores, a cargo de ENAPU, no es el adecuado. Faltan remolcadores, para atraque y desatraque de las naves, en cantidad y en calidad. Los puertos se tornan más caros en razón de las demoras para la atención de los buques, teniéndose en cuenta que ese tiempo ocioso gravita en los costos operativos y las perjudica en el cumplimiento de sus compromisos en otros puertos de atraque futuro, además de los riesgos que sufren las naves al ser servidas por remolcadores lentos y de diferentes características tácticas.

2.3 El equipamiento de mangas, boyas, etc. submarinas para carga/descarga de productos líquidos (petróleo y derivados, aceite de pescado, etc.) son deficientes, incluyendo el servicio de bombeo. Hay puertos en los que, debiendo utilizarse ese sistema, la nave es obligada a realizar estas operaciones en muelle cuando debería hacerlo "a distancia" y no demorar así a otras naves que necesitan esos atracaderos como única forma de realizar sus trabajos de estiba/desestiba.

2.4 El mantenimiento de muelles, a cargo de ENAPU, deja también mucho que desear. No se dispone de las defensas adecuadas de maderación y de caucho, de acuerdo a las características de las naves para determinado tipos de carga (carga general, graneles sólidos y líquidos, contenedores, etc.) Este defecto hace sufrir innecesariamente a la infraestructura y no defiende bien a la nave.

2.5 Hasta el día de hoy, no existe un solo terminal peruano que disponga de grúas de puente (gantry cranes) para el manipuleo buque–tierra, y viceversa, de contenedores, lo cual afecta negativamente el costo de las operaciones portuarias mientras que es la misma nave la que tiene que hacer esa tarea y con el agravante que ENAPU le cobra al armador ese servicio que esa empresa estatal no da.

2.6 Los muelles no están dotados de las grúas especiales y otros equipos para trasladar ciertas cargas pesadas, y ENAPU no fomenta la inversión privada que para ese, y otros efectos, podría hacerse para beneficio del puerto y, fundamentalmente, para nuestro comercio exterior.

2.7 La elaboración de las estadísticas portuarias no contempla el registro de control de eficiencia de la maquinaria y de sus operadores, lo cual no solo impide medir el nivel de eficiencia de estos empleos sino tampoco permite administrar un buen estándar de mantenimiento de este equipamiento.

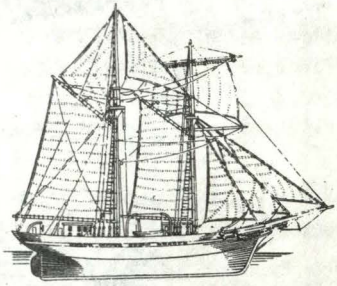
2.8 La capacidad de almacenaje en cámaras de frío es sumamente deficitaria. Asimismo, la capacidad de silos para el movimiento de granos que se importan (trigo, maíz, cebada, sorgo) es insuficiente. El sistema de descarga de las torres neumáticas de los silos del Callao no trabaja a toda su capacidad.

2.9 El servicio de comunicaciones radiotelegráficas y de radio telefonía entre las naves y las estaciones costeras debe mejorar. La Marina de Guerra, responsable de la conducción del tráfico marítimo en lo atingente a estas comunicaciones, hace esfuerzos en este sentido pero los avances son muy discretos.

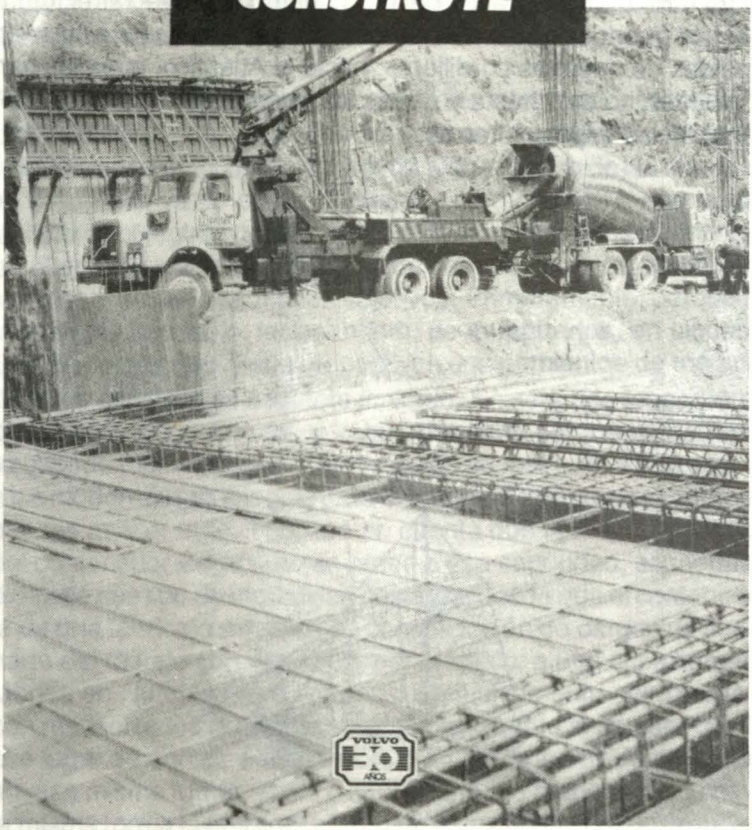
2.10 Teniéndose en cuenta que la moderna tecnología para el mejor manejo de la distribución física internacional contempla la necesidad de un exitoso transporte, por rápido, económico y seguro de las mercancías, no solamente ya de puerto a puerto sino de puerta a puerta, puede fácilmente colegirse que las redes multimodales de los transportes en las diferentes zonas de influencia de nuestros puertos están mal preparadas para satisfacer tales objetivos. Primeramente, porque nuestro sistema carretero, ferrocarrilero, de aeropuertos, en algunos casos, de ductos, etc. y sus respectivos equipamientos de máquinas y de otros servicios es bastante limitado. En segundo lugar, porque la distancia entre lo que es, y lo que deberían ser, nuestras redes de transporte multimodales, si tenemos en cuenta que deben adecuarse a las modernas tecnologías para el transporte de cargas conteneirizadas, es muy grande. Téngase en cuenta que la moderna tecnología del contenedor exige que, en orden a esa seguridad, economía y rapidez de ese tipo de modalidad de carga, desde que el contenedor sale de una fábrica o estación de consolidación de cargas de cualquier parte del mundo con dirección, por ejemplo, a una casa comercial o fábrica en Huánuco, requiere casi exclusivamente avanzados equipos mecanizados que mueven horizontalmente al contenedor desde ese lugar de origen, a un camión, o a un ferrocarril, para embarcarlo en, esa misma forma, en tal o cual puerto, de manera que la nave, en la misma forma lo entregará también a un camión o a un ferrocarril en el puerto peruano de destino para que a través de los medios de transporte multimodales peruanos llegue hasta su lugar de destino en Huánuco. Justamente la alta tecnología del contenedor, además de las tres cualidades anteriormente señaladas (economía, rapidez y seguridad) minimiza la cantidad de movimientos verticales (que insumen altos costos y pérdida de tiempo que también se traduce en dinero) y transforma el movimiento puerta a puerta del contenedor en una translación horizontal prácticamente ininterrumpida. Para ello, desde luego, se requiere que la alta tecnología de la nave mecanizada se

complementa con las equivalentes en los puertos, camiones y ferrocarriles dentro de un proceso de estandarización mecánica que no demore el recorrido ni siquiera para trámites aduaneros pues los contenedores, sellados, no serán tocados sino en los extremos del viaje puerta a puerta, la primera vez cuando estos se llenan en el lugar de origen y, la segunda vez, en el de destino final, para descargarlos y desaduanarlos en el domicilio del destinatario.

Para competir, pues, nosotros en la Cuenca del Pacífico en cualesquiera otra área geográfica del orbe debemos proyectar el futuro de nuestros puertos no solo allende los mares sino, a la vez, a las mismas espaldas de nuestras cordilleras, hacia el Atlántico, pues las cargas se mueven no solo hasta y desde los puertos sino omnidireccionalmente en los espacios terrestres.



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

Asistencia legal para el bienestar del personal naval

Capitán de Fragata CJ Reynaldo SHOLS Pérez

A propósito de ensayar una traducción del artículo "Asistencia Legal: Un beneficio para Ud y su familia", aparecido en la Revista "ALL HANDS" de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, asumo la tesis de proyectar un sistema más amplio de asistencia legal para el personal naval de la Marina de Guerra del Perú, el cual pueda proporcionar una acción de bienestar integral, tanto para aquellos, como dirigida hacia sus familiares (1)

Así, al término de un paralelo entre los servicios jurídicos que prestan la Marina Norteamericana y la Marina de Guerra del Perú, bosquejaremos una ampliación de funciones para los oficiales del Cuerpo Jurídico, asignados a la Dirección de Bienestar, a fin de que mediante una remodelada oficina de Asesoramiento Legal, se puedan cubrir los campos jurídicos en los que la familia naval debe desenvolverse al ejecutar sus derechos y cumplir sus deberes.

Asistencia legal

Mientras que en la Marina Norteamericana se cuenta con un Programa de Asistencia Legal, en el cual intervienen expertos abogados, quienes no sólo asesoran sino también patrocinan respecto de los derechos legales y las responsabilidades en la Marina Peruana, dicho servicio forma parte de un asesoramiento general proporcionado por un Oficial del Cuerpo Jurídico, conjunta-

mente con sus colaboradores, entre los que se encuentran Secretaria, Secretarios Jurídicos y el concurso de abogados civiles, así como de algunos diligenciarios o tramitadores legales. Este equipo de trabajo sólo se circunscribe a los llamados "procedimientos no–contenciosos"; es decir, en los que no intervienen litigantes propiamente, sino en los que una persona requiere el asesoramiento legal para el reconocimiento de un derecho, por ejemplo: inscripción o rectificación de partida, declaratoria de herederos, adopción etc.

Asesores Legales

Los abogados norteamericanos al servicio de la Marina de su país, y que ostentan grado militar, tienen que ser graduados en acreditadas Escuelas de Leyes y deberán contar con la autorización de la Corte Superior de un Estado o por una Corte Federal; y, además, tienen que haber sido graduados en la Escuela de Justicia Naval de Newport.

En tanto, los abogados que integramos el Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú, provenimos de las diferentes Facultades o Programas Académicos de Derecho de las Universidades del país. Algunos profesionales del Derecho, se han formado en el extranjero y revalidado sus estudios y título en el Perú. Respecto a la autorización de la Corte de Justicia, en nuestro caso, todo título profesional de abogado debe necesariamente registrarse en la Corte Superior de Lima, para luego proceder a la incorporación al Colegio de Abogados de Lima. Posteriormente el abogado peruano puede incorporarse al Colegio de Abogados de la ciudad en donde pretende ejercer (Callao o cualquier otra Provincia). Asimismo, es facultativo el afiliarse a la Federación Nacional de Colegios de Abogados del Perú, con el objeto de ejercer indistintamente en Lima o en el interior del país.

En cuanto a la graduación de una Escuela de Leyes de la Marina, esto no es factible, dado que no existe Escuela alguna.

Sin embargo el abogado de Marina, al incorporarse al Instituto prosigue un Curso de Orientación Naval, para luego aspirar a seguir el Curso Básico–Especial de la Escuela Superior de Guerra Naval.

A propósito del seguimiento de un Curso de Justicia Naval o Militar, es de destacarse las "Jornadas de Derecho Militar" que se llevaron a cabo durante 1986–1987, promovido por el Ejército Peruano.

En la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, se cuenta con un manual del Abogado, Asesor o Autor de Guerra (Manual of the Judge Advocate General), entendiéndose que el desempeño de tal Oficial se concretará a situaciones de excepción, se precisa que dicho servicio se extiende a sobrevivientes y

personal en retiro que requiere de asistencia legal relacionada con sus familiares.

Oficina de Asistencia Legal

En principio, la oficina que otorga el servicio legal de la Marina Nortemericana, debe estar ubicada en cada área o región. Quiere decir que en todo el territorio norteamericano y a todos los componentes de la Marina, facilite su ayuda. Sólo en 1988 ha atendido 390,000 casos.

Cuando en el lapso de 1979 a 1986, me cupo desempeñar el cargo de Asesor Jurídico de la Dirección de Bienestar y del Bazar–Farmacia de la Marina, al igual que Jefe de la Dirección de Asistencia Jurídica, dependiente del Departamento de Servicios Asistenciales, atendimos en la Oficina Legal, conjuntamente con las profesiones de Trabajo Social, integrantes de la División de Asistencia Social, varios cientos de casos de familias, abandono de hogar, separación de cuerpos, divorcios, pensiones de alimentos, vivienda, además de los procedimientos no contenciosos, gracias al apoyo de los diferente Comandos, pudiéndose así rebasar el ámbito de los servicios jurídicos que por reglamento nos correspondería, resultante de la política y mística que impregnaban a su accionar los sucesivos mandos Navales. La siguiente lista es la que corresponde a los casos de Consultoría más frecuente que los miembros de la Marina Norteamericana, exponen a los Asesores Legales.

a. Preguntas sobre impuestos; concretamente acerca de las declaraciones del impuesto sobre la renta. Se extiende este servicio hasta el llenado de los formularios respectivos.

b. Relación de parentesco, entre las que se cuentan: Adopción, problemas conyugales y matrimoniales y manutención de los hijos.

   – En los casos que el miembro de la Armada Norteamericana y su esposa pretendan adoptar a un menor, recibirán todo el asesoramiento del caso, serán instruídos en los procedimientos a seguir, quedando abierta la posibilidad de ser representados en la Corte.

   – Cuando se presentan problemas conyugales entre la pareja, el Asesor Legal orientará acerca de la anulación de matrimonios, paternidad, separación legal, divorcios y custodia de los hijos.

   Estas situaciones hoy merecen consultoría en los servicios jurídicos de la Dirección de Bienestar de la Marina de Guerra del Perú, pero por el imperativo de las funciones establecidas en el Reglamento respectivo, no han sido autorizados los patrocinios.

Seguidamente abordamos un tema de palpitante actualidad, dentro de la sociedad peruana, íntimamente vinculado a la legalidad y que consideramos, constituye una necesaria ilustración a todo componente de la familia naval; la adopción, su tramitación.

En nuestro país, se ha establecido un servicio de Asistencia Jurídica Gratuita de Adopciones, donde se unen una serie de Instituciones como es el Instituto Nacional de Bienestar Familiar (INABIF), el Poder Judicial, la Policía de Menores y el Ministerio Público.

El nuevo Código Civil Peruano en el Libro III, Derecho de Familia, Sección Tercera, Título I, Capítulo Segundo, trata de la adopción y así, consigna los requisitos del adoptante y del adoptado, como los procedimientos y especificaciones del caso entre los numerales 377 al 385. (2)

Por ejemplo para la adopción se requiere:

1. Que el adoptante goce de solvencia moral
2. Que la edad del adoptante sea por lo menos igual a la suma de la mayoría y la del hijo por adoptar.
3. Que cuando el adoptante sea casado concurra al asentimiento de su cónyuge.
4. Que el adoptado preste su asentimiento si es mayor de diez años.
5. Que asientan los padres del adoptado, si tuviese bajo su patria potestad o bajo su curatela.
6. Que se oiga al tutor o al curador del adoptado y al Consejo de Familia si el adoptado es incapaz.
7. Que sea aprobada por el Juez.
8. Que si el adoptante es extranjero y el adoptado menor de edad aquel ratifique personalmente ante el Juez su voluntad de adoptar.

Se exceptúa de este requisito, si el menor se encuentra en el extranjero por motivo de salud. (3)

Finalmente cabe comentar, que el procedimiento de la adopción se tramita con arreglo al Código de Procedimientos Civiles o al de

Menores. (4)

c. **Matrimonio y obligaciones con los hijos**

En el caso de que su pareja no proporcione manutención para Ud. y sus hijos y no pudiera cómo afrontar la obligación, un abogado del Programa de Asistencia Legal, puede insistirle a la esposa y madre, en determinado momento y encaminarla e incluso conseguirle dicho beneficio para el futuro.

La Asistencia Legal puede incluir que la pareja o padre, asuma por escrito ante su Comando, el compromiso de otorgar una asignación, proveniente o afectando voluntariamente su remuneración, testamento, bienes y negocios.

a) **Preparación de Testamento**

Si el individuo, personal de la Marina, quiere garantizar que sus posesiones o propiedades se otorguen a una determinada persona entonces surte efecto la necesidad de otorgar testamento.

Es por eso que un Asesor Legal, una vez consultado, puede aconsejar como puede afectar sus propiedades. Asimismo, aquel podrá también redactar el testamento que sea apropiado a su deseo y necesidad, pero si el asesor determina que el o ella no puede proveer un consejo adecuado o relativo a sus bienes, entonces deberá ser atendido por un Abogado Civil, de suerte que su requerimiento sea complementado por un especialista.

Soy testigo de excepción, que estas consultas no han estado ausentes ante la necesidad de nuestro personal naval, más aún si por Reglamento compete a la División de Asistencia Jurídica de la Dirección de Bienestar, el proporcionar dicho servicio e incluso el patrocinio.

b) **Negocios**

Si es una de las grandes preocupaciones del personal naval, el hecho de que sus hijos sean capaces de atender o afrontar los estudios superiores y de momento aquel no esté en condiciones de resolverlos, justo para estas expectativas una de las soluciones inmediatas lo constituyen, los negocios.

Invariablemente, un negocio requiere un documento por el cual el

destino de sus propiedades y testimonios, tal vez dinero, mercadería, bienes reales, estén bajo el control de una tercera persona quien tiene una obligación de garantizar, que esas propiedades o bienes, sean aplicadas u orientadas hacia un objetivo.

Consejos al consumidor o comprador

El caso tipo es el relacionado cuando se adquiere un automóvil y este no responde a las expectativas ni bondades o cualidades, bajo las cuales fue concertada la compra–venta, y aún así, suceda que los vendedores se declaren incapaces de conseguirle un servicio del fabricante, el Servicio de Asesoría Legal surte efectos, cuando puede aconsejarle cómo resguardarse pactando la cláusula que lo ponga en contacto con el fabricante o representante y para lo cual debe llevar una demanda con la Oficina Gubernamental respectiva contra el vendedor.

En nuestro Instituto, dentro de la organización de la Dirección de Bienestar –Bazar Naval– se activan las Oficinas de Rodaje y de Seguros, las mismas que gestionan e impulsan las coberturas para su inversión de un vehículo.

Arrendamientos

Cuando se produce la contingencia de que el personal naval, tiene que cambiar de lugar de residencia por razones de trabajo o tiene que realizar un viaje de ultramar y posee una casa, la cual desea alquilar, a fin de procurarse una renta, recurre a un Asesor Legal en busca de una orientación dado que su deseo es no venderla, pero si arrendarla, y es competencia de este de asistirlo en relación a sus derechos y aspiraciones de propietario, así como explicarle los mejores modos de resolver dificultades que se puedan presentar con la casa o inquilino, mientras dure su ausencia.

Poderes de Abogado

Precisamente éstos son los documentos que aconseja el Asesor Legal, para designar a otra persona en su lugar.

En nuestro caso, el Asesor Jurídico de la Marina peruana, aconsejará que se otorgue poder amplio y general, de conformidad con lo establecido en los artículos 9 y 10 del Código de Procedimientos Civiles.

Del mismo modo, si se trata de asesorar en el alquiler de una vivienda, lo más recomendable será pactar el allanamiento o avenimiento de producirse un juicio de vencimiento de contrato o de aviso de despedida por casa única, previamente a la acción que el propietario o representante pueda ejercer con poder

especial, tal como lo posibilita el artículo 322 del precitado Código.

Derechos de Crédito

Concurrente con la vida moderna y en esta era de automatización, si al recibirse el estado mensual de la Tarjeta de Crédito, se observa que en él se consignan cargos no autorizados, de seguro que su Abogado Asesor, asignando a su caso por la Armada Norteamericana, podrá advertirle de cómo ejercer sus derechos bajo las leyes del Estado, acerca de su Tarjeta de Crédito y documentos suscritos.

Notario Público

Los abogados de la Armada Norteamericana del Programa de Asistencia Legal están autorizados bajo la Ley Federal de actuar como un Notario en materias oficiales de gobierno, sin el pago único de derechos de $5.00 que la mayoría de Notarios Públicos cobra.

La mayoría de Oficinas de Asistencia Legal también tienen Notarios Civiles.

En la Marina Peruana y en todo organismo público se ha autorizado, por dispositivo legal del Poder Ejecutivo, el funcionamiento de Oficina de Fedatarios, con el propósito de certificar o legalizar documentos expedidos por el sector correspondiente o de recepcionar documentos presentados por los funcionarios o servidores públicos con el objeto de obtener la viabilidad de un trámite. A esto se viene a sumar la vigencia de la Ley de Simplificación Administrativa, la misma que dispensa la presentación de ciertos certificados a los usuarios, conminándolos más bien a que formulen una Declaración Jurada, y que de falsear los hechos, se someten expresamente a las acciones judiciales que las autoridades promuevan en su contra.

Cortes Civiles en la Marina Norteamericana

Una oficina de Asistencia Legal puede advertirse cómo protegerse bajo la Ley que auxilia en asuntos civiles a militares y marinos.

Esta ley provee cierta protección para activar un servicio a los miembros quienes han sido demandados o sometidos a un procedimiento criminal y quien por si mismos no puedan defenderse de un juicio. Esta protección puede incluir:

a) La Corte Civil designando a un Abogado que lo represente.

b) La Corte propone los procedimientos hasta que Ud. sea capaz de razonablemente, defenderse por si mismo.

La Corte puede concederle una apelación si hubo una sentencia contra Ud.

Veamos cómo ha funcionado en nuestra Institución la representación de los señores Oficiales por los Abogados del Servicio de Bienestar. Unicamente con autorización expresa del Comando de Bienestar, y el asentimiento del Abogado Militar o Civil Consultor, se ha desarrollado esta gestión exclusivamente en beneficio del Oficial quien acudió, por cuanto el actual Reglamento de esa Dirección, no lo faculta a este ni obliga a aquel. Precisamente este es el tema central de nuestra tesis a proponer.

Servicios Jurídicos que otorga la Dirección de Bienestar de la Marina

a) **¿Quiénes la prestan?**

De acuerdo a una modificación del Reglamento Orgánico de la Dirección de Bienestar, así como a la designación, nombramiento y traslado de los Oficiales del Cuerpo Jurídico, en lo sucesivo, prestan asesoramiento, patrocinio y representación legal al número y grados de profesionales abogados que a continuación se indica:

UN (1) Capitán de Navío CJ (A), quien desempeñará la Jefatura de los Servicios Jurídicos de Bienestar.

DOS (2) Capitanes de Fragata CJ (A), integrando uno de ellos la Jefatura de la Oficina de Asesoría Jurídica de la Dirección de Bienestar y el otro de la Jefatura de la Oficina de Asesoría Jurídica del Bazar–Farmacia Naval.

DOS (2) Capitanes de Corbeta CJ (A), quienes ejercerán las Sub–Jefaturas, tanto de la Oficina de Asesoría Jurídica del Bazar–Farmacia, como de la Dirección de Bienestar.

CUATRO (4) Tenientes Primero CJ (A), los cuales se desempeñarán como Asesores Auxiliares de las respectivas oficinas.

b) **¿Cómo ejercerán los abogados del Servicio Jurídico de la Dirección de Bienestar, sus funciones?**

El desempeño profesional de los abogados del Cuerpo Jurídico se desarrollará contando con el equipo auxiliar o de apoyo administrativo, a saber: Abogados Civiles, proponiéndose a tal efecto un número de DOS (02) por oficina, además del personal de Secretaría y de tramitadores, quienes serán estudiantes de Derecho o egresados de Institutos de Secretariado Jurídico en número a considerarse, de

acuerdo a las áreas a cubrir.

Areas de Asesoramiento y Patrocinio Legal

1. Asesoramiento general en asuntos relacionados con el Derecho Civil, Penal, Administrativo, Tributario y Comercial.

2. Patrocinio y representación legal en trámites denominados procedimientos no contenciosos (inscripción o rectificación de partidas, apertura de testamentos, declaratoria de herederos, adopción, entre otros).

3. Patrocinio y representación en asuntos de vivienda (juicios de aviso de despedida por casa única, vencimiento de contrato, desahucios, consignación de arriendos o alquileres).

4. Patrocinio y representación legal en reclamaciones de índole tributario.

5. Asesoramiento en negocios (constitución de empresas, participación en empresas).

6. Patrocinio y representación legal en asuntos en los cuales la persona, los bienes o las propiedades del personal naval comprometidas o en riesgo.

Modalidad y horarios de prestación de los Servicios Legales

a) Los Servicios Legales se prestarán en las Oficinas acondicionadas especialmente en la Dirección de Bienestar de la Marina y en el horario a tiempo completo de la administración pública.

b) Para los casos "urgentes" se optará por recurrir a la "guardia al teléfono" de los abogados designados, así como al acceso de una Cartilla de Orientación, confeccionada a tal efecto.

c) Extraordinariamente y coincidiendo con la "guardia militar" a la que podrían estar sometidos los Oficiales del Cuerpo Jurídico, el servicio se considera de "24 horas".

Este proyecto ha sido concebido a instancia de la dinámica actual, a causa de requerimientos y primordialmente por la vocación de servicio que asiste a cada uno de los miembros del Cuerpo Jurídico de la Marina.

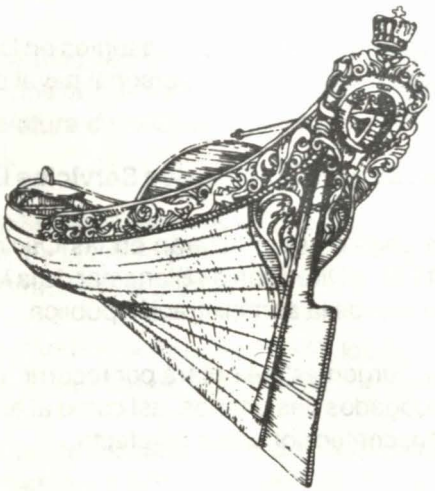
BIBLIOGRAFIA.

1. "Navy Rights & Benefits Uniform Code of Military Justice". Legal Assitence. "All Hands" Magazine of the United States Navy. April 1989 pp. 41–46

2. "Código Civil", Cultural Cusco S.A., Editora – 1984, pp. 97–98

3. Paz Villanueva, Héctor "REQUISITOS PARA LA ADOPCION DE MENORES EN NUESTRO MEDIO", artículo del Diario Oficial "El Peruano", día jueves 09 de junio de 1988, pp. 5.

4. Alayza y Paz Soldán, Toribio, "EL PROCEDIMIENTO CIVIL EN EL PERU", E.F. Muñoz, Editor, 1975, pp. 426–427.



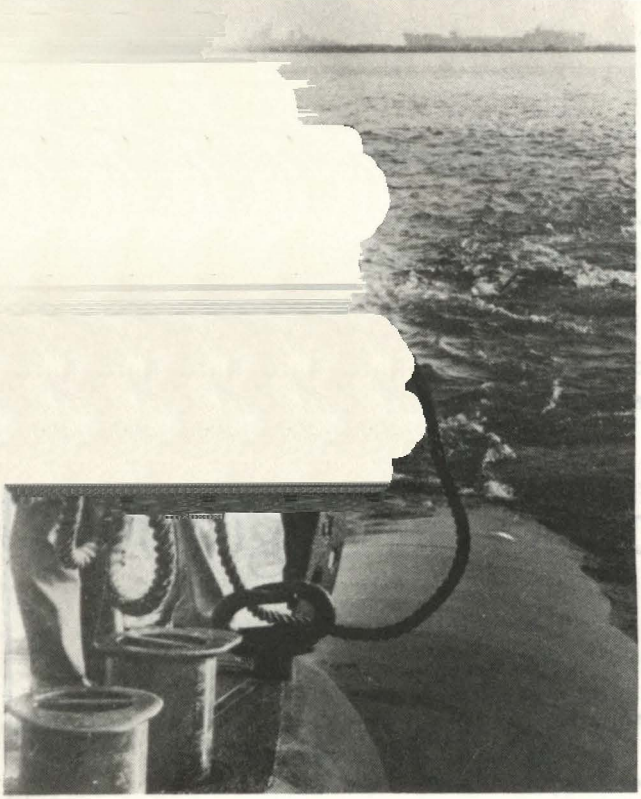


Compañía de Seguros

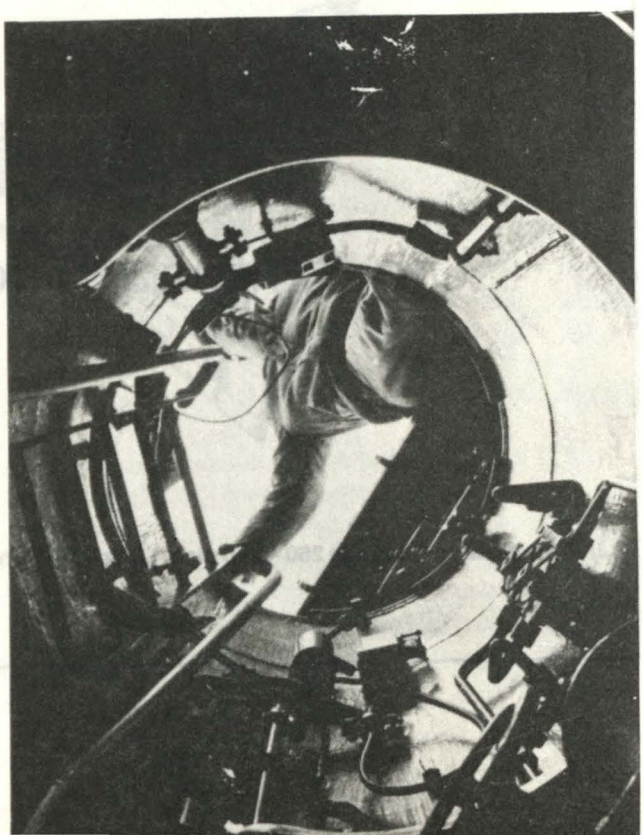
CONDOR

Una compañía diferente

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



Adujando espía en cubierta.



Hacia las entrañas del submarino.

"... Tritones de Acero"

Jesús Torres Chavera

Por nuestra labor como redactores o reporteros gráficos de la Marina, no es de extrañar que se nos depare la ocasión de embarcarnos en las unidades de la flota de guerra sea ésta, de superficie o submarina.

Justamente, la Fuerza de Submarinos, la más antigua y la de mayor tradición en esta parte del continente, nos ofreció la simpar oportunidad de navegar por los "abismos submarinos" y concretar así de alguna manera, lo leído en nuestra juventud, sobre las aventuras del "Nautilus y su capitán Nemo", personaje central de "20,000 leguas de viaje submarino" –una de las obras más leídas del novelista francés Julio Verne.

En la oportunidad sobre la que voy a tratar brevemente, recuerdo la mañana aquella, gris y fría, como las que se manifiestan casi siempre en nuestras costas desde el mes de abril. En la unidad que se nos indicó abordar y que sería objeto de nuestro reportaje, nos encontrábamos ya prestos al zarpe, con suerte pudimos ubicarnos en la parte superior de la vela, lugar muy aparente desde donde nos era posible observar todo el entorno del submarino, buen lugar para captar las fotos de exteriores.

Las amarras fueron soltadas en el muelle, y ágiles manos de robustos brazos las cobraban desde cubierta, los encargados de ésta maniobra, así como los telefonistas, intercambiando frases cortas, ejecutaban y verificaban las órdenes que llegaban del puente alto, todo, con la seguridad y destreza propias de los tripulantes forjados en la dura y continua labor marinera a bordo de estos "tritones de acero".

Navegamos en superficie hasta la cuadra de la isla de San Lorenzo, llegados allí, una ronca bocina alertaba despejar cubierta, asegurando escotillas velozmente, todo el mundo desapareció al interior de la nave, percibimos después, el gorgoteo que hacía el agua del mar al inundar los tanques de lastre para la inmersión, luego una ligera inclinación ...y ...¡ya!... ¡rumbo franco a las profundidades! El puesto central, de tenues luces rojas, se convirtió enseguida en el centro nervioso desde donde el primer comandante, impartía sus órdenes o esperaba respuesta a éstas.

La profundidad a la que nos descendía los planos de inclinación era controlada paso a paso, todos atentos, verificaban lecturas en pantallas; manómetros y niveles, sin descuidar el sonarista, los ecos sensibles de su equipo; luego –sólo se dejaba escuchar el suave ronroneo proveniente de la sala de máquinas hacia popa– todo marchaba a la perfección.

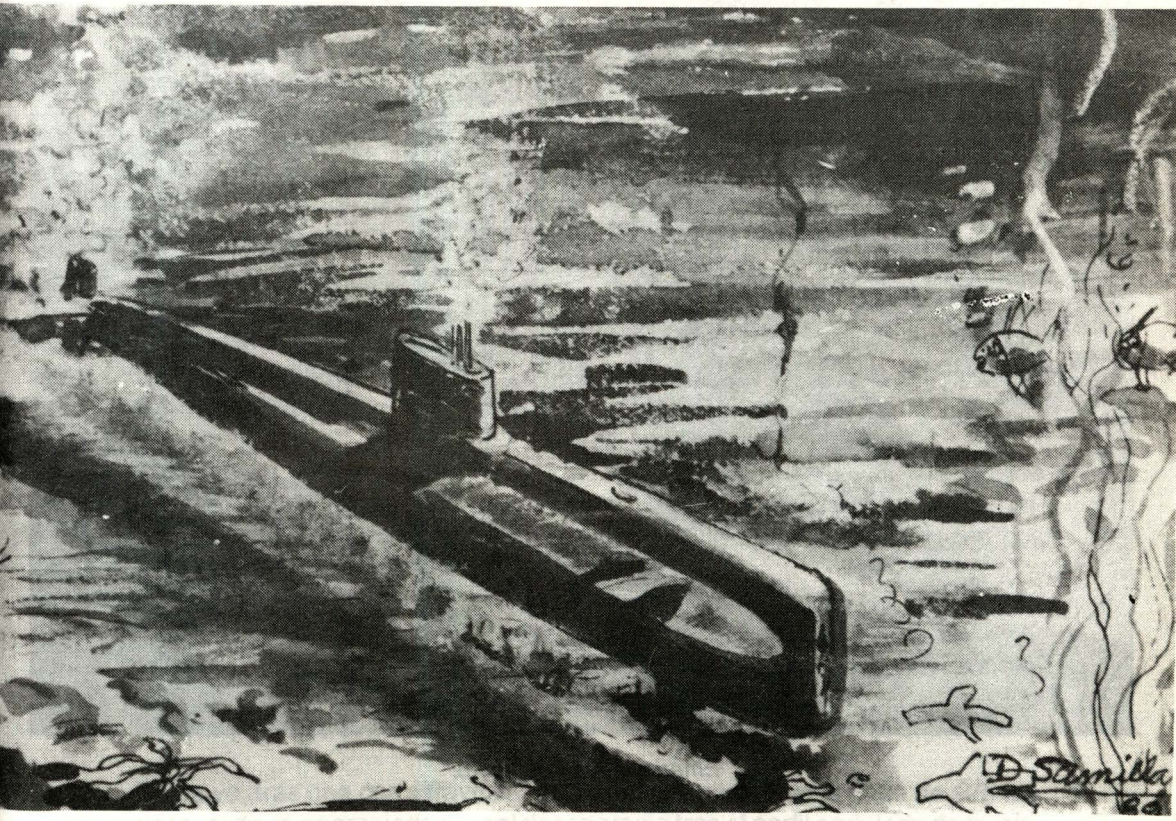
Durante la inmersión de aquel día, nos fue posible navegar a la máxima velocidad de que era capaz, aquel extraordinario y moderno ingenio del hombre, que puede también, asumir las cualidades que distinguen a sus tripulaciones.

Otro de los ejercicios programados, fue el lanzamiento de torpedos, para informarnos respecto a él, nos trasladamos por estrechos pasadizos, hacia el compartimento correspondiente en proa, donde la dotación de torpedistas alojaba ya, las moles pisciformes en la oscura recámara de los tubos lanzadores y se disponían a cerrar herméticamente sus compuertas de bronce, aquellas armas, podrían ser (en caso de un combate real), como trombas submarinas mensajeras de destrucción para toda silueta de nave desplazándose en la superficie.

–¡Iza periscopio! –la voz del comandante tuvo como respuesta inmediata la aparición de aquel dispositivo brillante como un rayo de plata, quedando en brazos del cazador que acechaba el blanco, en tanto éste, confiado, navegaba en el horizonte.

–¡Fuego uno! ¡Fuego dos! –leve sacudida en la nave, silencio absoluto, todo sería cuestión de segundos, luego, todo lo hórrido y la violenta escena del infierno estaría ante nosotros... si esto, no hubiera sido tan solo, un ejercicio más en la rutina.

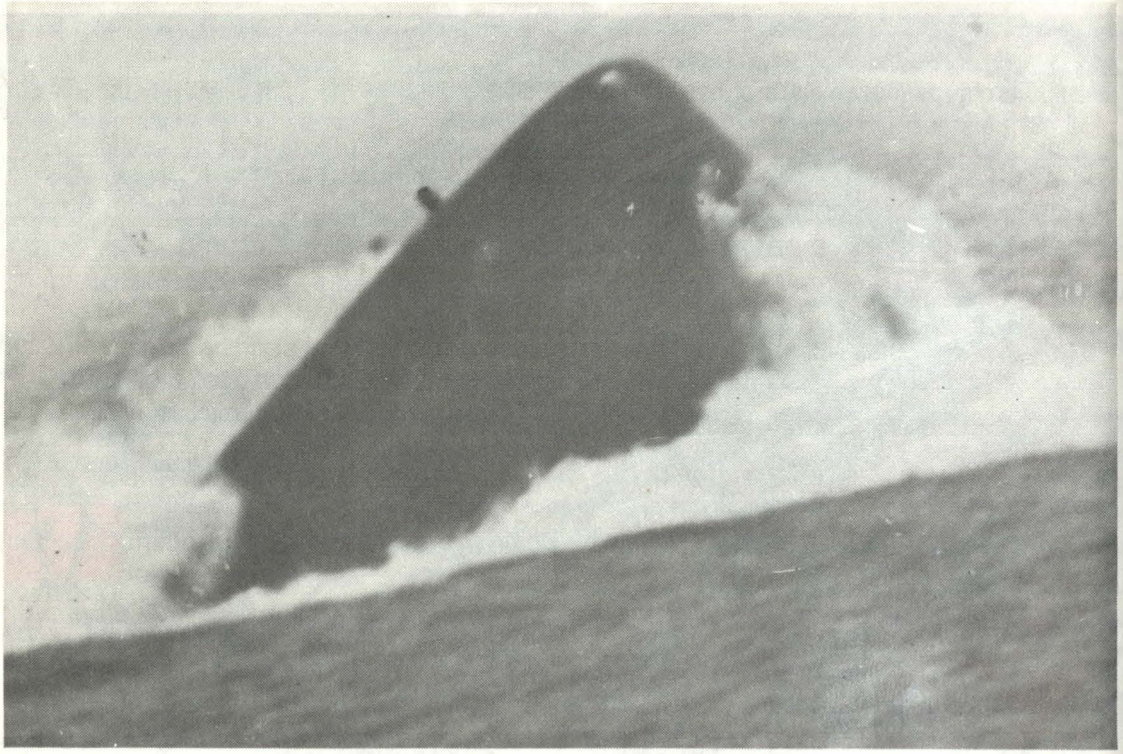
Fue un arduo y laborioso día, sobre todo de mucha concentración y dedicación, pues el personal era consciente que al menor descuido o la imprudencia, pondría en peligro la vida de todos; finalmente aquel puñado de nautas dio por concluida la tarea.



Posados en el lecho del mar (Dibujo de Samillán)

–Bueno, eso pensamos nosotros– pero cuando tomamos conocimiento del próximo ejercicio a realizarse, sentimos congelársenos la sangre en las venas.

–Inmersión a profundidad!– lo primero que pudimos notar fue que la velocidad se iba reduciendo paulatinamente y que, casi sin desplazarnos, empezábamos a descender en medio de un silencio y quietud sobrecogedores... sólo la voz del sonarista que anunciaba, braza a braza, la profundidad que alcanzábamos se dejaba escuchar segundo a segundo... finalmente, con magnitudes de agua sobre nosotros, pero muy seguros en las entrañas del submarino, percibimos un suave tope.



Emerje... tritón de acero.

–Y de inmediato... la voz del comandante:

–¡Hemos llegado!... apaguen motores... cubrir guardia de puerto!

–Nos habíamos posado en el lecho del mar – de tener lumbreras, ¡qué de maravillas podríamos contemplar! – sin quererlo los nombres de "Nemo y Nautilus" acudieron a nuestra mente, sólo faltó que el primero dijese... "póngase las escafandras, que saldremos a dar un paseo", mas sólo escuchamos la voz del comandante, dirigiéndose al segundo de a bordo: "aprovecharemos para la distribución del rancho".

Fue así, como por primera vez en mi vida almorcé a muchos metros bajo el océano, en un submarino peruano, compartiendo con nuestros "cholos de acero inoxidable" su rutina de cada día, donde desde el primer comandante, hasta el más joven tripulante, participan de la característica camaradería tan

tradicional en esta fuerza. Luego de chanzas y bromas durante el refrigerio, iniciamos el retorno que fue el más emocionante epílogo a tan singular experiencia subacuática. Después que fuera ordenado cubrir los puestos de maniobra correspondientes, se lanzaron las máquinas y tras un leve estremecimiento, nuestro submarino se desprendía del fondo del mar e iniciaba su ascensión a la superficie.

–¡Prepararse para emerger a 45 grados! ¡máxima velocidad! –fue la orden, prevenidos como estábamos, algunos estrechamos el cuerpo a los mamparos, otros cogíanse de donde podían para contrarrestar la pronunciada inclinación del navío, pues tal era ésta, que nadie que no se hallase convenientemente "arranchado", inmediatamente iría a dar con sus huesos al piso de la cubierta o donde se encontrara.

–¡Tronando! –conforme disminuía la distancia el nivel del mar, la sensación de velocidad se tornaba más evidente, hasta que finalmente, tras un suave zumbido, pudimos percibir que recobrábamos nuestra horizontalidad y que nos balanceábamos medianamente, ya, a flor de agua.

Debió ser algo fantástico, el ver emerger velozmente nuestro navío, lo imagino, como si viera salir de las profundidades del océano, alguna criatura mitológica, empenachada de agua y entre torrentes de blanca espuma, tal vez... como un tritón... ¡sí! ¡un tritón de acero!

Tarde ya, tras una corta travesía, atracamos al muelle de la base de submarinos, el disco anaranjado del sol desaparecía tras el perfil ondulado de la isla.

Otra gran satisfacción nos deparó la jornada, ¡el haber sido incorporados a la Hermandad de los "Submarinistas Honorarios" de la Marina de Guerra del Perú!



Su Gente de Confianza lo atiende sin parar...



Nuevo

HORARIO *Corrido* NACIONAL

9:10 AM *a* **4:00 PM**

sábados*

9:30 AM *a* **12:30 PM**

Ahora, con nuestro nuevo Horario Corrido Nacional, planifique su día y venga al Banco a la hora que más le convenga.
Su Gente de Confianza lo atiende más horas, con la cordialidad de siempre y en el horario más conveniente.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO

* En las Agencias que brindan este servicio.

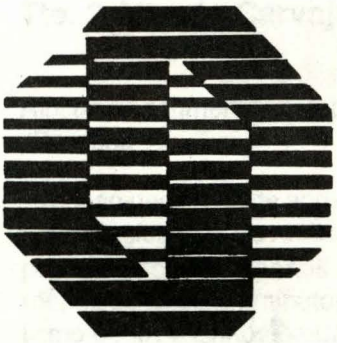
PROPERU PUBLICIDAD

LT 9110232

"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"

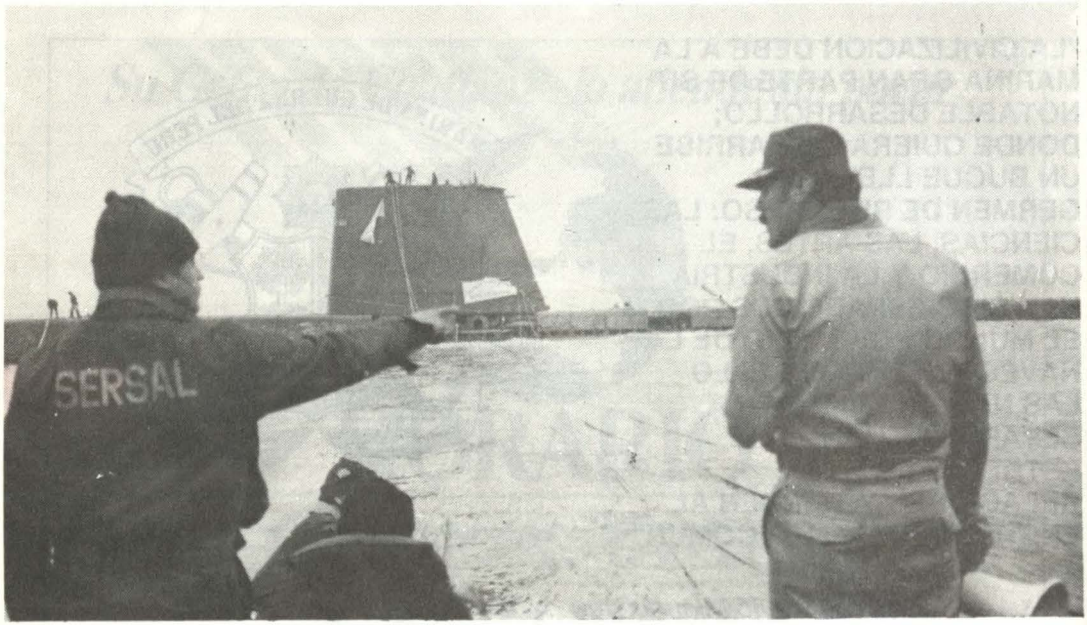
Capitán de Navío Miguel Grau
4 noviembre 1877



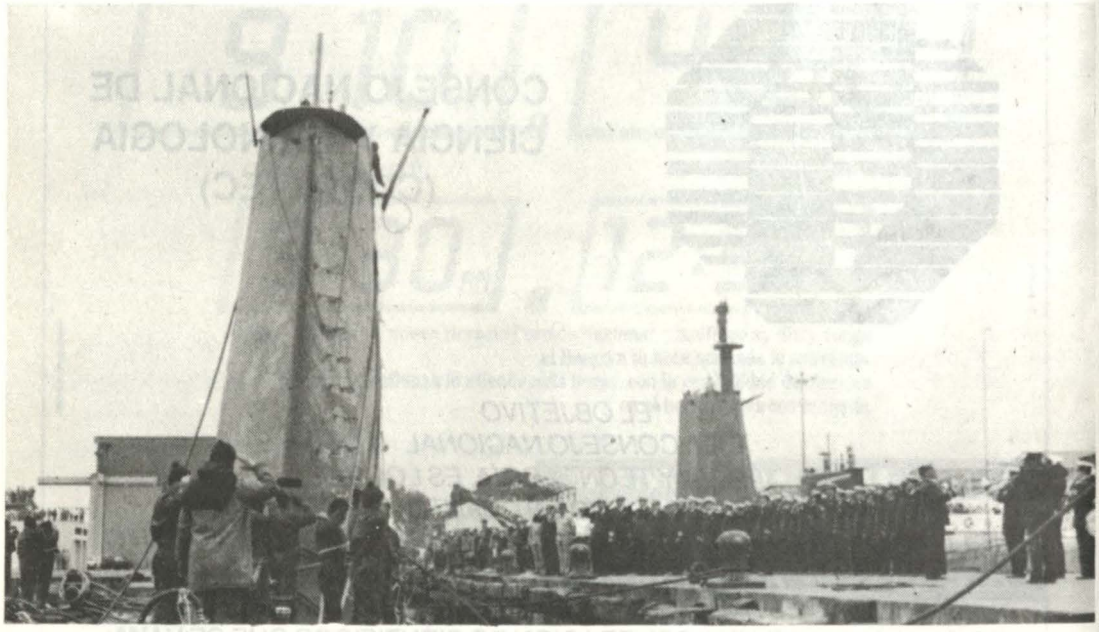


CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONCYTEC)

"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 pericia y la capacidad operativa del personal de nuestra Marina de Guerra fue fundamental en el refloramiento.



El reflotamiento del B.A.P. "Pacocha" constituyó una verdadera hazaña naval que hizo vibrar a todo el Perú.

A un año del reflotamiento del B.A.P. "Pacocha"

Tte. 2 Alberto Carvajal R.

Alocución conmemorativa por el primer aniversario del reflotamiento del B.A.P. "Pacocha".

Al ocaso del día 26 de agosto de 1988 cuando el B. A.P. "Pacocha" regresaba a puerto después de realizar operaciones de rutina en la mar, fue colisionado por el pesquero japonés "Kiowa Maru" ocasionándole el hundimiento en menos de siete (7) minutos , demostrando su personal el valor y profesionalismo de los marinos peruanos.

El rescate de los sobrevivientes no se hizo esperar y duró 24 horas desde el momento del accidente. Los que estuvimos presentes jamás olvidaremos los rostros agradecidos de los 22 tripulantes rescatados, así como las condiciones del mar en que el Todopoderoso mostró su mano; calmo y con visibilidad desde los 60' pies de profundidad, desde donde ya se observaba la nave siniestrada, algo completamente inusual en nuestras aguas.

El Alto Mando Naval evaluó y encomendó al Comandante General de Defensa de Costa por intermedio del Servicio de Salvamento el reflotamiento de la nave.

Se inició la gran tarea: el acopio de información y material, tanto en el extranjero como en el país, y la designación del B.A.P. "Dueñas" como plataforma de buceo, nuestro segundo hogar por los siguientes once (11) meses.

Pero, analicemos la situación al inicio; 40 metros de profundidad, frío intenso entre los 14° y 15° C. visibilidad nula o muy poca, escasa experiencia a nivel mundial en este tipo de operaciones y escasos recursos económicos dada la situación del país. Todo parecía estar en contra pero al frente había un conjunto de hombres disciplinados, eficientemente preparados, con pundonor, cariño a su institución y la voluntad que mueve montañas y en este caso reflota submarinos.

El trabajo se inicia y se traza un plan minucioso, pero flexible, ya que las operaciones de salvamento son impredecibles, este plan consistió en seis (6) fases: Fase preliminar, Fase de estanqueidad del submarino, Fase de preparación de tanques de lastre, Fase de flotabilidad externa, Fase de preparación para el soplado y Fase final del soplado y remolque; fue necesario ingresar al submarino muchas veces y esto implicaba inundar compartimientos y soplar estos, sobre esto existen muchísimas anécdotas que cada uno de nosotros recuerda con nostalgia, que nos hicieron reír, preocuparnos y lo mas importante ganar experiencia. Cabe mencionar nuestro agradecimiento a los tres (3) tripulantes del B.A.P. "Pacocha" que fueron nuestros ojos guiando desde superficie a los buzos dentro del submarino.

El Alto Mando Naval estuvo al tanto de los avances de la tarea encomendada, siguiendo paso a paso toda la operación. Tarea que los buzos asumieron como un reto profesional el cual exigió un esfuerzo físico, intelectual y sobre todo moral.

Considero conveniente agradecer en forma muy especial a las esposas y familiares de todos los que participaron en esta operación, porque sin su respaldo, comprensión y fe no se habría culminado el trabajo.

Vinieron observadores de los E.E.U.U. , Italia y Argentina, los cuales se quedaron sorprendidos del profesionalismo con que se realizaron los trabajos y son ellos, como todos nosotros recordamos, los que disfrutaron la espectacular salida del submarino, llevándose a casa la imagen real de lo que es la marina peruana, decisión, coraje, tenacidad, creatividad y lo más importante amor a lo nuestro.

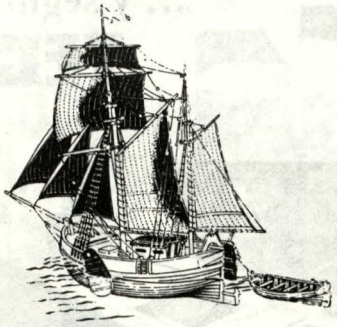
Durante los once (11) meses de trabajo los buzos realizaron 693 operaciones de inmersión que abarcó un total de 768 horas de buceo, de las cuales 138 fueron en el interior del submarino.

En el transcurso de las operaciones mucha gente se preguntó ¿para qué reflotan el BA.P. "Pacocha?, respuestas hay muchas, como por ejemplo, el valor económico de los torpedos recuperados supera ampliamente los costos de la operación de reflotamiento, la experiencia que se ha obtenido en el reflotamiento por parte de los buzos del servicio es inigualable, pero, verdaderamente la respuesta es querer mostrar al país el valor moral y el profesionalismo que existe en la Marina de Guerra del Perú.

Quiero que me permitan recordarles uno de los momentos que más me impresionó particularmente, fue el ingreso a la Base Naval con el B.A.P. "Pacocha" haciendo sonar su sirena y ver los rostros de los sobrevivientes al contemplar su unidad de regreso a casa con el Pabellón en el mástil. Es algo que jamás será olvidado.

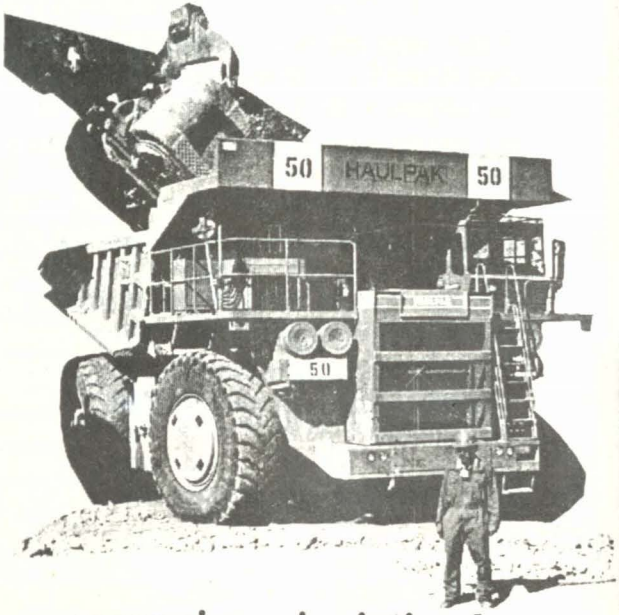
Señores; sobre el reflotamiento del B.A.P. "Pacocha" se podrán decir muchas cosas, pero lo concreto es:

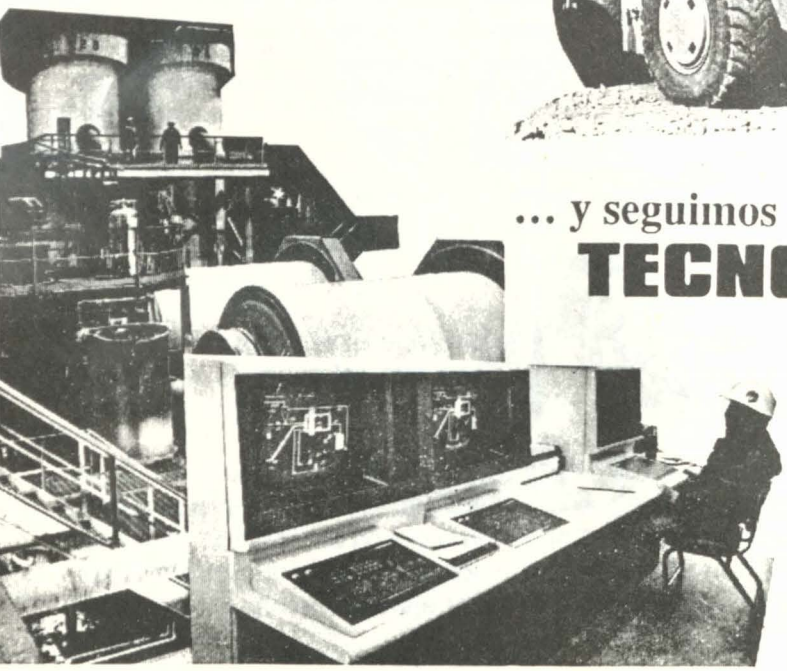
Domingo 23 de julio de 1989 a 1628 horas B.A.P. "Pacocha" en superficie.
Viva el Servicio de Salvamento de la Marina
Viva la Marina de Guerra del Perú
Viva el Perú.



Importamos FUTURO...

La eficacia de un trabajo se mide, siempre, por los diversos beneficios que produce y genera. En Southern Perú estamos satisfechos con el resultado de nuestro trabajo. Hacemos un verdadero aporte al desarrollo, demostrado en inversión permanente y en innovación tecnológica, que nos coloca en lugar destacado entre los países productores de cobre a nivel mundial.





... y seguimos invirtiendo en TECNOLOGIA

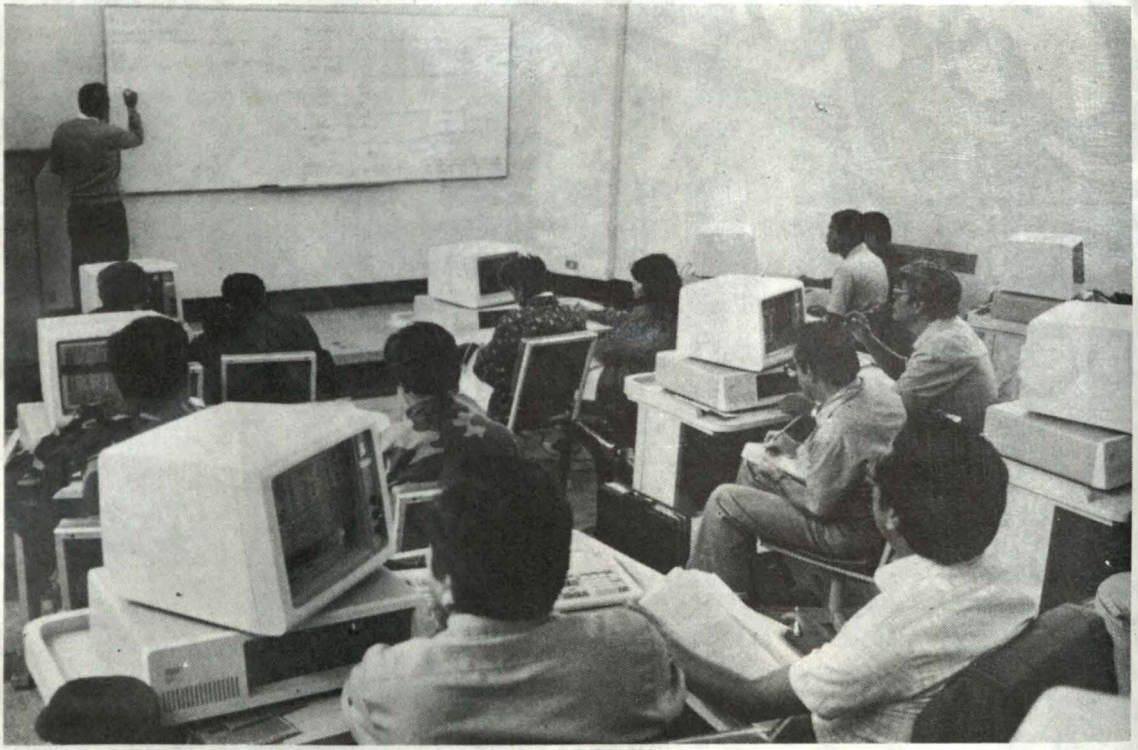
INVERSION EN BIENES DE CAPITAL (EN US DOLARES)	
AÑO	MONTO
1985	5'330,000
1986	4'173,000
1987	5'083,000
1988	21'520,000
1989	20'645,000
Total	56'751,000

La inversión en bienes de capital, efectuada por Southern Peru entre los años 85-89 superó los 56 millones de dólares. El cuadro muestra ese detalle.

SOUTHERN PERU

PORQUE CREEMOS EN EL PAIS


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



La capacitación e investigación planificadas posibilitan el logro de niveles superiores de progreso.

La persona, el egoísmo y la ética

Ing. Oscar Bravo Ratto

El ser humano es la unidad básica de la sociedad y toda ideología o doctrina que lo involucre debe tener su fundamento en la persona. Estas, agrupadas inicialmente en familias y posteriormente en comunidades, pueblos, etc. dan forma a la sociedad.

El ser humano, desde su origen hasta su extinción, ha sido, y será un constante generador de necesidades. La persona –y por ende la sociedad– permanentemente activan la mente humana para que investigue, descubra, produzca, etc. todo aquello que se requiera para satisfacer sus continuas y crecientes necesidades. Es dable asegurar que el saciar dichas necesidades han llevado a la humanidad y al mundo a niveles de progreso que no es posible prever hasta dónde pueden llegar.

La humanidad, inicialmente y en sus primeras etapas, usó sistemas, organizativos precarios para encausar las actividades indispensablemente requeridas en la atención de las necesidades de la persona y de la sociedad. Dichos sistemas fueron mejorando y multiplicándose hasta el presente y su innumerable cantidad ha llegado a convertirlos en la derivación de los tres organismos esencialmente básicos: Organismo Rector (Estado); Organismo Productor (Empresa) y Organismo Adquiriente (Sociedad), los cuáles deben tener la Etica, como común denominador en las relaciones entre ellos y dentro de sí mismos.

La persona unidad básica de la sociedad tiene cualidades y defectos. Entre estos últimos ocupa un lugar preponderante el Egoísmo que casi siempre incentivado por sensible inclinación hacia los intereses económicos propios

–influye en la persona y en la sociedad haciéndolos faltar a la Etica, que norma los organismos Rector, Productor y Adquiriente, que aquellos han creado y de las cuales forman parte.

El Egoísmo es una imperfección de la persona desde su gestación hasta que deja de vivir. La Etica o filosofía moral posiblemente la más importante cualidad de la persona porque la lleva a controlar y aminorar sus imperfecciones morales y materiales.

Si denominamos punto de equilibrio al grado de egoísmo que la persona tiene cuando satisface su Ego y suponemos que dicho punto de equilibrio es el mismo para todos los seres humanos, el mundo sería un paraíso. Naturalmente esta es una utopía, puesto que al desaparecer el desnivel entre el egoísmo y la ética también desaparecería la causa y razón de ser del caos en que se encuentra la humanidad.

El concepto precedente permite pensar que el caos por el que atraviesa el mundo tiene como origen y causa fundamental el desnivel entre el egoísmo que crece y la Etica cuyas normas son cada vez menos usadas por la persona y la sociedad. Es de imperiosa necesidad el conservar el citado desnivel dentro de límites razonables.

La historia nos recuerda que solo inmediatamente después de cada una de las dos guerras mundiales de este siglo, se ha presentado el fenómeno de reducción del desnivel entre el egoísmo y la ética.

La historia nos recuerda que, terminada la guerra de 1914 y restañadas las heridas, se pensó en construir armas ofensivas para iniciar una nueva guerra, es decir, se volvió al sistema de incrementar el desnivel entre el egoísmo y la ética.

La historia nos recuerda que, terminada la guerra de 1940 y restañadas las heridas, el ser humano continuó activando su cerebro hasta producir avances en la Ciencia y en la Tecnología, tan sorprendentes como la inseminación artificial, los viajes de exploración al universo, etc., sin olvidar la producción de armas altamente ofensivas que puedan causar la desaparición de la humanidad, es decir, se siguió el sistema de incrementar el desnivel entre el egoísmo y la ética.

Después de rememorar estos pasajes de la historia, de mirar el presente y de intentar prever el futuro de la humanidad, cabe hacer la siguiente pregunta:

¿Será posible reducir a límites razonables el desnivel entre el egoísmo y la ética?

Se supone que es casi imposible dar una respuesta definitiva a tal pregunta, pero, se puede especular sobre ella.

Si quienes tienen la capacidad de decidir acerca de la conflictiva situación internacional –por presión de la humanidad ante el temor de la destrucción del mundo– llegan a soluciones que impidan una tercera guerra mundial –la respuesta es Sí– porque ello sólo puede lograrse atenuando el egoísmo y acentuando el uso de la ética.

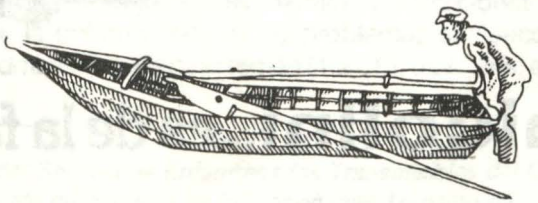
Si quienes tienen la responsabilidad de decidir acerca de la conflictiva situación internacional, declaran la tercera guerra mundial, con uso de armas ofensivas de alta tecnología y al término de ellas, queda con vida parte de la humanidad capaz de restañar heridas y reconstruir aquello que se halla arruinado –la respuesta es Sí– porque el resto de la humanidad con la vida huirá del egoísmo y seguirá las normas de la Etica, hasta que se repita el ciclo de las dos primeras guerras mundiales de este siglo.

Si la humanidad desaparece totalmente como consecuencia de una tercera guerra mundial, el punto de equilibrio del egoísmo de la persona tendrá como valor Cero, luego la respuesta es No.

Se han dado tres posibles respuestas a la pregunta hecha y sólo es recomendable seguir lo que propone la primera de ellas, que conceptuamente dice:

La salvación de la humanidad depende de la atenuación de su Egoísmo y del incremento en el uso de las normas de la Etica, en forma que el desnivel –entre el uno y la otra– sea tal que impida la declaratoria de una guerra mundial en el futuro.

Nota de Redacción: El Ingeniero Oscar Bravo Ratto con este artículo, prologó los libros "El ser humano, la tecnología y su administración" y "Hacia una teoría de administración en vías de desarrollo". Padre de destacados profesionales, entre ellos dos Oficiales de Marina, publicamos este artículo como un póstumo homenaje a quien fuera un ciudadano ejemplar.



Nicolini fabrica, distribuye y vende

todo lo que su familia necesita.



nicolini...es de la familia!

INVITADOS



El Paludismo: estudio clínico epidemiológico en el Centro Médico Naval (1984–1988)

Capitán de Fragata SN (MC) James GUTIERREZ Tudela *
Dra. Imelda SORIANO Lindo **
Teniente Primero SN (MC) Juan MEZA García ***

Introducción

El paludismo o malaria es una enfermedad parasitaria todavía endémica en muchas regiones tropicales y subtropicales del Perú donde continúa siendo un importante problema de salud y salubridad. Junto con la mayoría de países latinoamericanos del área andina, caribeños y centroamericanos, el Perú forma parte del grupo donde aún se mantienen condiciones desfavorables para el control de la enfermedad por los problemas socioeconómicos, políticos, técnicos y administrativos de la región (1,2). En este país, epidemiológicamen-

* *Jefe del Servicio de Enfermedades Transmisibles del Centro Médico Naval*
** *Asistente del Servicio de Enfermedades Transmisibles del C.M.N.*
*** *Residente de Medicina interna del C.M.N.*

te hablando, el paludismo se extiende principalmente en las regiones de la costa norte de clima subtropical, selva alta o región rupa–rupa de clima tropical (cálido, húmedo y lluvioso) y selva baja o llanura amazónica de clima igualmente tropical pero con temperaturas más elevadas, excesiva humedad y fuertes precipitaciones. Los departamentos del Perú que en el año 1988 tuvieron mayor incidencia parasitaria anual (IPA) y por consiguiente de alto riesgo (más de 9 IPA x 1000) fueron en orden decreciente: Madre de Dios, Ayacucho, San Martín, Junín, Pasco y Piura (Figura Nº 1).

El departamento de Ayacucho constituye desde el año 1983 el teatro de operaciones de la Fuerza de Infantería de la Marina de Guerra en la lucha contrasubversiva y por tanto a partir de ese año y más específicamente a partir del mes de julio de 1985 el personal naval está viajando constantemente a localidades de la selva alta de ese departamento como Luisiana, San Francisco, Sivia, Llochegua y Corazónpata comprendidos en las provincias de La Mar y Huanta y exponiéndose a los factores de riesgo propios de la dinámica del paludismo. Esta región forma parte del valle del río Apurímac y está ubicada al nor–este del departamento, teniendo una temperatura promedio de 30°C en verano y 26°C en invierno, con mayores lluvias torrenciales en la primera estación, con una humedad relativa de 75% y una precipitación fluvial mayor de 2,000 mm3 por año. Su terreno es muy irregular y tiene marcadas depresiones y elevaciones condicionando la formación de numerosos ríos, riachuelos, pantanos y ciénagas. Se caracteriza por contar con población de bajo nivel de vida, escaso grado de productividad y organización social predominantemente comunal, con gente que vive sobre todo en áreas rurales y que son comuneros migrantes de las zonas más deprimidas del departamento los que se dedican sobre todo a los cultivos de coca, café y cacao. La atención del sector salud en esta región es precaria, el estado de salud de la población insatisfactorio y el problema fundamental es la escasa o inexistente implementación de la infraestructura sanitaria y falta de personal médico y paramédico en los niveles de atención primaria y básica de salud. Es una zona endémica no sólo de malaria sino también de fiebre amarilla, hepatitis viral, leptospirosis y leishmaniasis. El problema de control de la malaria que cumplió importante función en la zona hace varios años atrás no ejecuta a cabalidad operaciones de prevención y control de la enfermedad por dificultad en el acceso a lugares en conflicto y por problemas perturbadores del orden público, habiéndose incrementado su incidencia en estos últimos tiempos (3).

La infección palúdica en el Perú es predominantemente debida a Plasmodium vivax aunque existen áreas de transmisión en forma muy reducida y focalizada de Plasmodium falciparum en Tumbes (frontera con Ecuador), en lugares adyacentes a los ríos Napo y Putumayo en el departamento de Loreto (frontera con Colombia) y en el departamento de Madre de Dios (frontera con Brasil). Se han descrito hasta 9 especies de anófeles transmisores de la enfermedad

teniendo estos vectores distinta distribución según el área malárica en el país. Así en la costa norte predominan Anopheles albimanus, A. pseudopunctipennis y A. punctimacula; en la selva alta como es el caso del presente estudio. A pseudopunctipennis y A. rangeli y en la selva baja A. benarrochi, A. darlingi y A. rangeli.

La malaria siempre ha sido una enfermedad que ha tenido mucho interés en el medio militar y por lo mismo no ha sido un hecho casual que los estudios primigenios sobre la naturaleza de los parásitos que causan la enfermedad y su ciclo de vida hayan sido investigados por dos médicos militares como son Alfonso Laveran (1880) en Francia y Ronald Ross (1887) en la India y paradójicamente son los conflictos bélicos y no las necesidades de las poblaciones afligidas de países endémicos los que han proveido el más grande incentivo para la investigación en el campo de la quimioterapia antimalárica (4). La distribución geográfica de paludismo en el Perú y la circunstancia que la lucha contrainsurgente se circunscriba mayormente en una zona endémica implica que la Sanidad Naval debe estar preparada en cualquier tiempo para proteger al personal naval cuando es desplazado a distintas áreas de malaria en el país, pues el riesgo de enfermarse es mayor que los mismos nativos del lugar quienes adquieren cierta protección mediante la inmunidad adquirida. Así la malaria resulta en una seria amenaza para la salud del personal naval que se encuentra en una zona de conflicto aún cuando se tomen ciertas medidas preventivas.

Este estudio pretende describir, desde el punto de vista clínico, las características de esta enfermedad transmisible en el medio naval y, desde el punto de vista epidemiológico, los factores de riesgo que han contribuido a su presentación. Igualmente pretende determinar la incidencia de malaria en el personal naval que ha trabajado en el valle del río Apurímac y a su vez evaluar los programas de quimioprofilaxis con la finalidad de reestructurar y diseñar una estrategia global de control y prevención del paludismo.

Materiales y métodos

En un estudio analítico retrospectivo se revisaron las historias clínicas de pacientes hospitalizados con el diagnóstico de paludismo en la sala del Servicio de Enfermedades transmisibles y en las salas del Servicio de Medicina interna del Centro Médico Naval durante 5 años (1984–1988), las mismas que se hallaban archivadas en el Departamento de Registro Médico y Bioestadística. Previamente se elaboró una ficha clínico–epidemiológica donde se recolectó información sobre el cuadro clínico y antecedentes epidemiológicos (incluyendo quimioprofilaxis antimalárica) de los casos en estudio. La información obtenida fue procesada en una computadora y los resultados elaborados en tablas y gráficos. Los casos diagnosticados y hospitalizados durante esos 5 años fueron 163, de los cuales 146 (89.5%) correspondían a aquellos marinos que

habían adquirido la enfermedad en el departamento de Ayacucho durante los años 1985, 1986, 1987 y 1988. En este período habían viajado un total de 4,968 hombres (aunque físicamente eran menos debido a que muchos lo habían hecho varias veces). Antes de viajar habían sido instruidos para que recibieran, de acuerdo a directivas existentes, quimioprofilaxis con fosfato de cloroquina a razón de 2 tabletas semanales, 1 semana previa al viaje, durante toda la estadía y por 6 semanas al retorno; así también fosfato de primaquina a razón de 1 tableta diaria durante 14 días al retorno, coincidiendo con las 2 últimas semanas del antipalúdico anterior o al término del mismo.

El presente estudio clínico–epidemiológico se llevó a cabo sólo en 117 pacientes y de los cuales 106 habían adquirido la malaria al viajar al valle del rio Apurímac. En esta casuística se procedió a analizar y tabular los datos obtenidos según el tiempo de hospitalización, edad, tiempo de enfermedad, síntomas, periodicidad de la fiebre, examen fisico, lugar de exposición y quimioprofilaxis antimalárica. El diagnóstico de paludismo se realizó por examen microscópico de una gota gruesa de sangre utilizando la coloración de Wright.

Para la investigación de la presentación epidémica mensual a lo largo de un año se comparó la incidencia observada en esos 5 años con la incidencia esperada y se utilizó el cálculo del límite de confianza como procedimiento estadístico para determinar el nivel endémico y preciar si hubo un aumento significativo de la incidencia. La medición de la morbilidad se hizo determinando la tasa de ataque por malaria expresada como porcentaje por tratarse de una población específica durante períodos limitados, calculándose así; personas enfermas/personas expuestas x 100.

Para comparar entre sujetos que enfermaron y no de malaria con el uso o no de quimioprofilaxis antimalárica se encuestó al azar a 100 personas que habiendo viajado al departamento de Ayacucho no habían contraído el paludismo y los cuales sirvieron como controles considerándose representativo del personal naval expuesto a los factores de riesgo de la enfermedad. El análisis de la distribución de los sujetos según si enfermaron o no y si recibieron o no quimioprofilaxis se hizo por el test chi cuadrado o X^2. Para establecer la diferencia entre aquellos enfermos que recibieron o no quimioprofilaxis se usó el test de significación estableciendo el error estándar de la diferencia entre 2 porcentajes.

Resultados

Los casos de paludismo hospitalizados en el Centro Médico Naval durante 5 años (1984–1988) se muestran en el Gráfico Nº 1, donde se puede observar que sobre un total de 163 pacientes hay una mayor incidencia los años 1987 (76 casos) y 1988 (50 casos). Los primeros casos de malaria procedentes del

departamento de Ayacucho recién empezaron a presentarse y hospitalizarse a fines de 1986 y justamente en el mes de diciembre de este año, en los 4 últimos meses de 1987 y en los de febrero y marzo de 1988 la enfermedad adquirió un carácter epidémico según el cálculo del límite de confianza. Del total de 4968 marinos que habían viajado al valle del río Apurímac enfermaron de malaria 146 lo que hace una tasa de ataque de 3% o sea de cada 100 expuestos durante su permanencia en la zona endémica se enfermaban 3 personas. En el Gráfico No. 2 se puede observar que la mayor parte de pacientes (97 de ellos) estuvo hopitalizado durante 2 a 3 semanas, con un promedio de 16 ± 3.34 días de hospitalización. Según el Gráfico No. 3, de los 117 pacientes que conforman la presente casuística, el grupo etáreo más predominante fue el de 16–20 años (64 casos). El tiempo de enfermedad se describe en el Gráfico Nº 4 donde se puede observar que la mayoría de pacientes (102, es decir el 87%) fueron admitidos con menos de 2 semanas de enfermedad. No se ha podido determinar el tiempo que correspondió al período de incubación pero se supone que haya sido más prolongado de lo habitual porque muchos enfermaron varios meses después de haber retornado del foco palúdico, habiéndose presentado casos hasta 6 meses después del retorno. Los síntomas predominantes (Gráfico No. 5) fueron fiebre, escalofríos, cefalea y sudoración en 117, 110, 94 y 57 pacientes respectivamente. Otras manifestaciones como naúseas, vómitos, artralgias, astenia, diarrea, hiporexia y mialgias fueron menos frecuentes. Según el Gráfico No. 6 y teniendo en cuenta la periodicidad de la fiebre, ésta fue diaria en 70 pacientes (60%) e interdiaria en 42 pacientes (36%). Los hallazgos predominantes al examen físico, según el Gráfico No. 7, fueron esplenomegalia en 99 pacientes y hepatomegalia en 84 de ellos. Adenopatías, palidez e ictericia fueron menos frecuentes.

De acuerdo al Gráfico No. 8, 106 pacientes (90.59%) habían contraído la enfermedad en el departamento de Ayacucho, siendo éste el principal lugar de exposición y de transmisión malárica. Otros 6 procedían de los departamentos norteños de Piura y Lambayeque (3 cada uno) y 1 de Loreto, Huánuco, Lima (Chancay), Amazonas y Ucayali. Todos los casos se consideraron importados de un área endémica y no se ha encontrado alguno que sea autóctono, introducido y menos inducido por transfusión sanguínea. Según la Tabla No. 1 la diferencia entre aquellos que enfermaron y no de paludismo al viajar al principal lugar de exposición fue estadísticamente significativa ($x2= 4,17$; $p<0.05$). La tasa de ataque entre aquellos que recibieron quimioprofilaxis fue 44% (51/117 x 100) y entre los que no lo recibieron fue 62% (55/89 x 100). Por otro lado, la diferencia entre aquellos enfermos que recibieron y no quimioprofilaxis fue también estadísticamente significativa pues el error estándar de la diferencia entre los 2 porcentajes anteriores fue 2.56 (62-44/7.03). Cabe mencionar que aquellos que usaron quimioprofilaxis antimalárica no lo habían hecho tal y conforme se les instruyó sino en forma incompleta recibiéndola sobre todo durante su estadía y mucho menos al retorno.

Finalmente, el diagnóstico etiológico que se hizo mediante el examen microscópico de una gota gruesa de sangre demostró que todos los casos fueron producidos por P. vivax.

Discusión

Durante los últimos 20 años la situación en lo que respecta al paludismo ha empeorado en varios países latinoamericanos y su recrudescencia se ha manifestado en el Perú hasta alcanzar a veces proporciones de epidemia poniendo en peligro no sólo la salud de la población sino también el desarrollo socioeconómico general. Los casos autóctonos notificados en el Perú en el año 1988 sólo son los casos confirmados en el laboratorio y reportados por los servicios de salud, es decir que constituyen una importante subestimación de la situación real por lo que se piensa que haya habido un aumento importante en el número de casos en comparación con años anteriores. En el Perú la tasa de rociamientos domiciliarios con insecticidas ha sido baja durante las 2 últimas décadas, efectuándose el control de vectores en zonas limitadas y lográndose algún control sobre la transmisión de malaria por P. vivax hasta 1972, cuando la IPA llegó a 0.65%. Cierto aumento en las operaciones de control de vectores en 1974 y 1975 no tuvo un efecto visible y la IPA continuó creciendo hasta 2.03% en 1977. Entre 1979 y 1983 no hubo un incremento significativo en esas operaciones y el paludismo se volvió a propagar a prácticamente todas las zonas originalmente maláricas del país, situación que se mantiene hasta la actualidad (2).

La prevalencia de 163 casos de malaria por P. vivax que ha ocurrido en un período de 5 años (1984–1988) representa los primeros enfermos reportados en el Centro Médico Naval y de los cuales 146 habían contraído la enfermedad al viajar al departamento de Ayacucho siendo la totalidad en este último caso personal naval. La tasa de ataque por malaria de 3% es una cifra alta para el personal que contrajo el paludismo durante su permanencia en las zonas de conflicto en el valle del río Apurímac. Sin embargo es baja cuando se le compara con lo que ocurrió en la guerra de Vietnam, donde en el año 1965 el número de soldados norteamericanos evacuados de ese país por lesiones traumáticas y el número de evacuados por malaria era el mismo. En este conflicto en el año 1966 se estimó que la tasa de ataque fue cerca de 1% por cada día de combate no obstante la administración rutinaria de quimioprofilaxis antimalárica (4).

Los 117 casos de paludismo de este estudio representan también los primeros estudiados en el Centro Médico Naval desde el punto de vista clínico y epidemiológico y de los cuales 106 lo habían adquirido al viajar al departamento de Ayacucho. La hospitalización de estos pacientes se hizo hasta completar su tratamiento de 14 días teniendo en cuenta su condición militar, en los que se

trataba de evitar complicaciones y que pronto pudieran recuperar su capacidad combativa, haciendo así su permanencia hospitalaria algo prolongada. En la guerra de Vietnam durante el año 1969, 3352 marinos e infantes de marina fueron hospitalizados por malaria con un promedio de permanencia de 31.5 días por paciente, quizás debido a que en este caso la infección palúdica haya sido mayormente por P. falciparum, causante de la forma maligna de la enfermedad (5). En la población civil la situación es distinta porque no todos requieren internamiento, pues según un estudio (6) en un medio hospitalario local sólo el 28.3% de pacientes que acudieron a consulta médica por infección malárica tuvieron que hospitalizarse. El tiempo de hospitalización es importante desde el punto de vista de la administración sanitaria por el costo de la asistencia médica cuando se hacen los análisis de las relaciones costo–beneficio y costo–eficacia como instrumentos para la evaluación de programas de servicios de salud (7). En la evaluación de los costos es fundamental conocer los gastos en servicios de salud que representa la hospitalización porque esta última puede ser más larga de lo que clínicamente es necesaria. Por otro lado, los beneficios de un programa de prevención del paludismo (como la quimioprofilaxis) son las economías en el costo adicional del tratamiento hospitalario que habría sido necesario de no existir tal programa; en cambio el análisis costo–eficiencia se centra en un principal resultado como habría sido una disminución de la incidencia de malaria.

El hecho de encontrar la mayor incidencia de paludismo en un grupo etáreo por debajo de los 20 años de edad significa que es la población más joven la más expuesta a los factores de riesgo de la enfermedad por la misma circunstancia de que es la que cumple preferentemente el servicio naval en la zona de emergencia. El tiempo de enfermedad corto en la mayoría de pacientes se debió a que acudieron tempranamente a consulta médica o fueron evacuados inmediatamente de los focos palúdicos para una mejor atención médica, cosa que usualmente no ocurre en la población civil donde en el estudio referido anteriormente (6) el tiempo de enfermedad tuvo un promedio de 63.3 días. El período de incubación prolongado de varios meses hallado en muchos pacientes se puede explicar porque con algunas cepas de P. vivax, principalmente las infecciones adquiridas en climas templados, puede haber un período prolongado de 8 a 10 meses. Lo mismo ocurre en personas que han estado tomando quimioprofilaxis supresora como podría ser lo sucedido en el presente estudio. En los Estados Unidos de Norteamérica, el intervalo entre el retorno al país y el inicio de la enfermedad excede 6 meses en la cuarta parte de pacientes que desarrollan infecciones a P. vivax (8,9).

Los síntomas predominantes han sido clásicamente encontrados en la terciana benigna por P. vivax pues el rasgo distintivo de la enfermedad es el acceso o paroxismo palúdico y que dura alrededor de 8 a 12 horas. Inicialmente la fiebre puede ser irregular debido a que el ciclo de maduración del parásito no

es sincrónico o como se ha encontrado mayormente en esta casuística que ha comenzado con una fiebre de periodicidad diaria y continua, sin una clara diferenciación entre períodos febriles y apiréticos. Esto se debe a que en las zonas endémicas se observa con frecuencia la infección simultánea provocada por varias especies o con cepas diferentes de la misma especie que pueden evolucionar en forma separada y en tiempos diferentes (10). La sincronización usualmente ocurre hacia el final de la primera semana y los paroxismos típicos ocurren luego en días alternos o al tercer día.

En cuanto a los hallazgos al examen físico, la esplenomegalia es un signo clínico importante y el bazo está congestionado porque contiene una alta concentración de hematies parasitados, parásitos y pigmento de hemozoina en los capilares sinusoides. Igualmente la hepatomegalia se debe a que el hígado se presenta congestionado con los capilares sinusoidales distendidos conteniendo lo mismo que el bazo (9,10,11). Las adenopatías que se han encontrado en algunos pacientes se deben a que el paludismo estimula el sistema retículo endotelial causando fagocitosis, producción de anticuerpos e incremento de células mononucleares (11).

Referente al diagnóstico etiológico, el examen microscópico de una gota gruesa sigue siendo el más importante ya que este método ofrece mayores probabilidades de revelar la presencia del parásito que el método del frotis aunque se necesita que en la gota gruesa haya un número suficiente de formas parasitarias para que el examen sea positivo. Con frecuencia el parásito no es visible en preparaciones tomadas a pacientes bajo tratamiento o que han sido tratados recientemente. Desde el punto de vista serológico también se puede llegar al diagnóstico mediante la detección de anticuerpos que aparecen después de la primera semana de infección y persisten durante años. Se usa la prueba de inmunofluorescencia indirecta para detectarlos y los pacientes con títulos de 1:256 a 1:4096, según algunos autores (12), han tenido una infección reciente en casi el 99% de los casos. Otros autores (13) reportan que títulos para P. vivax iguales o mayores a 1:256 ocurrieron en el 82% de pacientes.

Epidemiológicamente, aunque en el presente estudio no se han encontrado mayormente otras medidas profilácticas como el uso de mosquiteros, repelentes e insecticidas, se ha demostrado que la quimioprofilaxis redujo el riesgo de malaria en el personal naval. En términos generales la prevención y control efectivo del paludismo en viajeros a zonas endémicas incluyen 3 medidas preventivas como son: medidas de protección personal, control del vector y uso de quimioprofilaxis (14–17). Aún cuando bajo las condiciones favorables de la disciplina militar el cumplimiento estricto de cualquier método es difícil de llevar a cabo, la prevención de la enfermedad debe basarse principalmente en la protección personal o individual para reducir la exposición a las picaduras del mosquito mediante el uso de ropa apropiada tratando de cubrir las partes

expuestas del cuerpo al anochecer; aplicación de repelentes de insectos y dormir bajo mosquitero de cama siempre que sea posible. Aunque el control del vector puede no practicarse sin embargo debería realizarse al máximo cuando se trata de una situación conflictiva militar y puede lograrse con la ayuda de rociadores o aerosoles manuales de insecticidas, impregnación de la ropa y mosquiteros con insecticidas e impregnación de puertas y cortinas de ventanas así como de tiendas de campaña con las mismas sustancias. Cabe mencionar que como parte ya de un programa de control de la malaria la medida de ataque más confiable para combatir los vectores en el país sigue siendo el rociamiento intradomiciliario con insecticidas de acción residual (2).

En cuanto a la quimioprofilaxis, aunque no es posible prevenir la infección con agentes quimioterapéuticos se pueden suprimir los síntomas mientras el paciente está residiendo en un área endémica con el uso de drogas apropiadas. No obstante que en la actualidad la Organización Mundial de la Salud (18) no recomienda, salvo pocas excepciones, el uso de quimioprofilaxis en gran escala en poblaciones de áreas endémicas (ya que origina condiciones para la selección de parásitos resistentes) siempre que se disponga de un medicamento seguro y eficaz para tratar la enfermedad, es obvia la necesidad de su práctica para la profilaxis clínica en visitantes a zonas endémicas y mucho más si se trata de personal militar debiendo estar advertidos de los posibles efectos colaterales bajo tal medicación. Debido a su eficacia y seguridad consistente con su vida media larga en el suero de aproximadamente 6 a 13 días (19) la cloroquina sigue siendo la droga de elección para viajeros a áreas palúdicas. En el medio militar el mejor régimen para la quimioprofilaxis en masa es la cloroquina antes y durante la estadía, seguida por la combinación de cloroquina y primaquina después de dejar el área riesgosa de malaria (8,15,19). La cloroquina se toma una vez a la semana (2 tabletas o sea 500 mg de fosfato de cloroquina o 300 mg de cloroquina base) empezando 1 semana antes del viaje para que el sujeto pueda tolerar la droga, evitar que se presenten efectos adversos y se logren concentraciones sanguíneas terapéuticas (9). Cuando no se ha podido comenzar así se debe tomar el doble de la dosis el primer día de la llegada. Durante la permanencia la droga se sigue tomando 1 vez a la semana y debe ser ingerida después de una comida para evitar la aparición de náuseas y vómitos, teniendo en cuenta que la suspensión u omisión del fármaco por una semana hace perder su efecto protector. La profilaxis se debe continuar por 6 semanas después de dejar el área endémica para proteger al personal contra parasitemia sintomática de infección adquirida al corto tiempo antes de la partida (19) y también para erradicar P. malarie y cepas sensibles de P. falciparum en caso de que hubieran (9). Finalmente, para prevenir recaídas de paludismo por P. vivax con manifestaciones clínicas algunas semanas o meses después de decontinuar la primera droga se da primaquina durante las 2 semanas de la administración de cloroquina o al término de la misma. La primaquina se toma una vez al día (1 tableta con 26.3 mg de fosfato de

primaquina o 15 mg de primaquina base) durante 14 días (8,9,19). Este régimen de primaquina para la profilaxis terminal del paludismo no se recomienda para aquellos grupos humanos con deficiencia de glucosa–6 fosfato deshidrogenasa en los que su administración puede inducir hemólisis (8,15,19). Esta enzimopatía no se ha encontrado en la población peruana (20).

En este estudio no se ha podido precisar las razones por las cuales más del 50% del personal naval no cumplió con tomar medicación quimioprofiláctica por información insuficiente en las historias clínicas. Sin embargo es un hecho que no ocurre sólo en el medio militar como sucedió en la guerra de Vietnam donde al entrevistarse a pacientes que habían adquirido la enfermedad en el año 1969 se encontró que casi el 50% no lo cumplieron ni siguieron otras medidas preventivas como se les instruyó (5). Algo parecido ocurre en el medio civil en viajeros a zonas endémicas donde según algunos autores (16,17) no todos cumplieron con hacerlo durante su estadía y menos aún al retorno.

La cloroquina oral típicamente es bien tolerada aunque algunos pacientes experimentan transtornos digestivos leves, disturbios visuales, cefalea y prurito. La dosis profiláctica usual no produce retinoplatía, pero cuando se usa por un período prolongado de más de 5 o 6 años de ingestión continua hay un riesgo de que se presenten casos de lesiones oculares serias (9,14). Afortunadamente hasta la fecha el P. vivax no ha desarrollado resistencia a la cloroquina como sí lo ha hecho el P. falciparum la cual es un problema en varios países (4,18). Actualmente existen otras alternativas a la cloroquina para la profilaxis del paludismo por P. vivax como son la doxiciclina (100mg/día) y la mefloquina (250 mg/semana) hasta 4 semanas después del retorno (9,19,21).

Conclusiones

El problema global de la malaria en el país permanece todavía insuperable pudiendo atribuirse su resurgimiento a la carencia de recursos humanos y financieros en los servicios de salud establecidos para combatirla. El aumento de la incidencia en las zonas endémicas del valle del río Apurímac en el departamento de Ayacucho parece vincularse con el nivel socioeconómico de la población afectada y con limitaciones en los programas de prevención y control de la enfermedad por la situación conflictiva imperante.

La incidencia en el personal naval que ha trabajado en esos focos palúdicos ha sido alta con una tasa de ataque de 3% y la enfermedad adquirió un carácter epidémico en los 4 últimos meses de 1987 y en los de febrero y marzo de 1988. Los 117 pacientes de la presente casuística representan los primeros estudiados en el Centro Médico Naval tanto clínica como epidemiológicamente y de los cuales 106 habían adquirido la malaria al viajar al departamento antes referido. La hospitalización de estos enfermos hasta el término de su tratamiento fue para que pronto pudieran recuperar su capacidad combativa. Ellos habían

acudido tempranamente a consulta médica o fueron evacuados inmediatamente por lo que el tiempo de enfermedad fue menos de 2 semanas en la gran mayoría. El período de incubación prolongado en muchos casos, hasta 6 meses en varios de ellos, se supone que haya ocurrido por el uso de quimioprofilaxis supresora.

Los síntomas predominantes hallados en este estudio corresponden a aquellos del clásico acceso palúdico aunque en cuanto a la fiebre se encontró que fue de periodicidad diaria y continua en el 60% de los pacientes, hecho que se puede observar en las zonas endémicas por la infección simultánea de varias especies o de cepas diferentes de la misma especie. Los hallazgos más relevantes al examen físico han sido la esplenomegalia y luego la hepatomegalia ambos producidos por congestión sinusoidal.

Desde el punto de vista epidemiológico, los pacientes no manifestaron mayoritariamente el uso de mosquiteros, repelentes e insecticidas. La quimioprofilaxis redujo el riesgo de paludismo en el personal naval por lo que debiera practicarse en el medio militar siendo en esta situación el mejor regimen la administración de cloroquina 300 mg base/semana, una antes de la partida, durante toda la estadía y hasta 6 semanas después de retornar a un área libre de malaria. Para prevenir las recaídas por P. vivax se debe tomar primaquina 15 mg. base/día durante 14 días, las 2 últimas semanas del uso de la cloroquina o al término de la misma. No se ha podido determinar las razones por las cuales más del 50% del personal naval enfermo no cumplió con tomar medicación quimioprofiláctica por información insuficiente en las historias clínicas. Sin embargo esa falla no ocurre solamente en el medio militar sino también en viajeros a zonas endémicas.

RESUMEN

Se ha llevado a cabo un estudio analítico retrospectivo, clínico y epidemiológico, de pacientes con paludismo hospitalizados en el Centro Médico Naval entre los años 1984 y 1988 con el objetivo de describir las características de esta enfermedad transmisible en el medio naval. Igualmente determinar su incidencia en el personal naval que ha sido destacado al valle del río Apurímac en el departamento de Ayacucho y los factores de riesgo que han contribuido a su presentación; así también evaluar los programas de quimioprofilaxis antimalárica empleados.

Sobre un total de 163 pacientes de paludismo en esos años, el estudio se hizo en 117 pacientes (106 adquiridos al viajar al departamento antes referido) para lo cual se elaboró una ficha clínico–epidemiológica donde se consignó información sobre el tiempo de hospitalización, edad, tiempo de enfermedad, sín-

tomas, periodicidad de la fiebre, examen físico, lugar de exposición y quimioprofilaxis supresora. Para comparar entre sujetos con malaria y sin ella con el uso de quimioprofilaxis se encuestó al azar a 100 marinos que habiendo viajado a Ayacucho no contrajeron la enfermedad.

Se encontró que en los últimos meses de 1987 y en los primeros de 1988 la enfermedad alcanzó un carácter epidémico. La tasa de ataque fue de 3%. La mayoría de pacientes (87%) fueron admitidos con menos de 2 semanas de enfermedad. El período de incubación fue prolongado y hubieron varios casos que se presentaron hasta 6 meses después del retorno. La fiebre fue diaria en el 60% e interdiaria en el 36% de los casos. Esplenomegalía se halló en 99 pacientes y hepatomegalía en 84 de ellos. El departamento de Ayacucho fue el principal lugar de exposición (106 enfermos) y todos los casos se consideraron importados de áreas endémicas. La diferencia entre aquellos que enfermaron y no de paludismo con el uso de quimioprofilaxis fue estadísticamente significativa ($x2 = 4.17$; $p < 0.05$). La tasa de ataque entre aquellos que recibieron quimioprofilaxis fue 44% y entre los que no lo hicieron fue 62%. Esta diferencia también fue estadísticamente significativa. El diagnóstico etiológico que se hizo por examen de gota gruesa con la coloración de Wright demostró que todos los casos fueron producidos por Plasmodium vivax.

Se concluyó que el aumento de la incidencia del paludismo en las zonas endémicas de Ayacucho parece vincularse con el nivel socioeconómico de la población afectada. La incidencia en el personal que ha trabajado en estos focos ha sido alta. El período de incubación prolongado en muchos casos se supone que se debió al uso de quimioprofilaxis supresora. La fiebre de periodicidad diaria y continua hallada en muchos pacientes se explicó por la infección simultánea de varias especies o de cepas diferentes de la misma especie. La quimioprofilaxis redujo el riesgo de malaria en el personal naval por lo que se recomienda su práctica y uso en el medio militar siendo el mejor régimen la cloroquina antes y durante la estadía y la combinación de cloroquina y primaquina al retornar a un área libre de malaria.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Organización Panamericana de la Salud. Empeora la situación de la malaria en las Américas. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana 100 (5): 556–561, 1986.
2. Organización Panamericana de la Salud. Control de la malaria en las Américas: Análisis crítico. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana 101 (5) 552–539, 1986.
3. Sistema Nacional de Planificación (Presidencia de la República). Plan Microrregional de Desarrollo del Valle del río Apurímac (Corde Ayacucho). Lima, 1987.

4. Peters, W. The global malaria problem and its military implications, International Review of the Armed Forces Medical Services LXI (10/11/12); 261–266, 1988.

5. Mc Clendon, F.O. Doctors and dentists, nurses and corpsmen in Vietnam. Proceedings 807: 276–289, 1970.

6. Pamo, O. y Del Aguila, J. Malaria en el Hospital Dos de Mayo. In: V Congreso Nacional de Medicina Interna. Resúmenes de trabajos libres. Lima, 1988.

7. Organización Mundial de la Salud. Economía aplicada a la Sanidad. Cuadernos de Salud Pública. Ginebra (Suiza), 1976.

8. Organización Panamericana de la Salud. El control de las enfermedades transmisibles en el hombre. Décimotercera edición. Washington, DC, 1983, pp. 267–274.

9. Plorde, J.J. and White, N.J. Malaria. In: Braunwald, E. et al. Harrison's Principles of Internal Medicine. Eleven edition. Mc Graw–Hill Company. 1987. Vol. one, pp. 778–784.

10. Neghme, A. Malaria. In: Atías, A. y Neghme, A. Parasitología clínica. Segunda edición. Santiago, 1984, pp. 217–230.

11. Hall, A.P The treatment of severe falciparum malaria Transactions of the Royal Society of Tropical Medicine and Hygiene 71:367–379, 1977.

12. Wilson, M. et al. Malaria–antibody patterns as determined by the IFA test in U.S.A. servicemen after chemotherapy. The American Journal of Tropical Medicine and Hygiene 19(3): 401–404, 1970.

13. Maldonado, Y.A. et. al. Transmission of plasmodium vivax malaria in San Diego Country, California, 1986. American Journal of Tropical Medicine and Hygiene 42:3–9, 1990.

14. Pan American Health Organization. Chemoprophylaxis problems among Travellers to Endemic Areas. Bulletin of the American Health Organization 19 (4): 391–394, 1985.

15. Navy Environmental Health Center. Navy medical department guide to malaria prevention and control. Norfolk (Virginia), 1984. First edition.

16. Phillips–Howard, P.A. et al. Malaria prophylaxis: survey of the response of British travellers to prophylactic advice. British Medical Journal 293: 932–934, 1986.

of British travellers to prophylactic advice. British Medical Journal 293: 932–934, 1986.

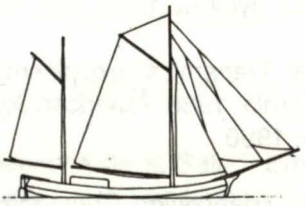
17. Steffen, R. Malaria chemoprophylaxis in european travellers to Africa: a follow–up study. International Review of the Armed Forced Medical Services LXI (10/11/12): 274–276, 1988.

18. Organización Panamericana de la Salud. La resistencia de plasmodium falciparum a la cloroquina. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana 105 (2): 193–197, 1988.

19. Herwaldt, B.L. et. al. Antimalarial Agents: Specific Chemoprophylaxis Regimens. Antimicrobial Agents and Chemotherapy 32 (7): 953–956, 1988.

20. Reyes P. et. al. Estudio de la deficiencia de glucosa–6–fosfato deshidrogenasa (G–6–PD) en un grupo de mestizos. Revista de la Sanidad de las Fuerzas Policiales 46 (1): 8–12,1985.

21. Pang, L.W. et. al. Prophylactic treatment of vivax and falciparum Malaria with low–dose dexycycline. The Journal of infectious Diseases 158 (5): 1124–1127, 1988.



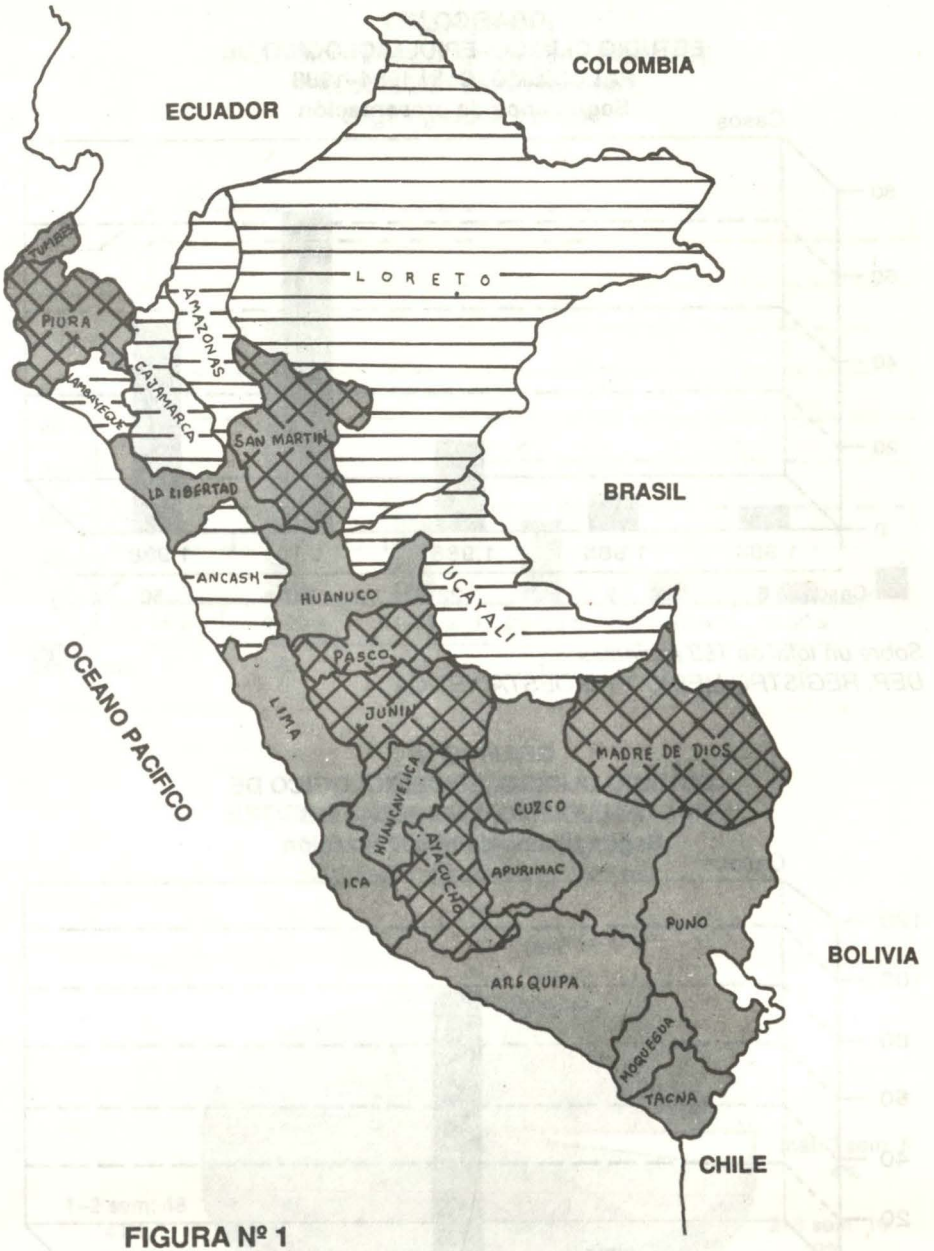
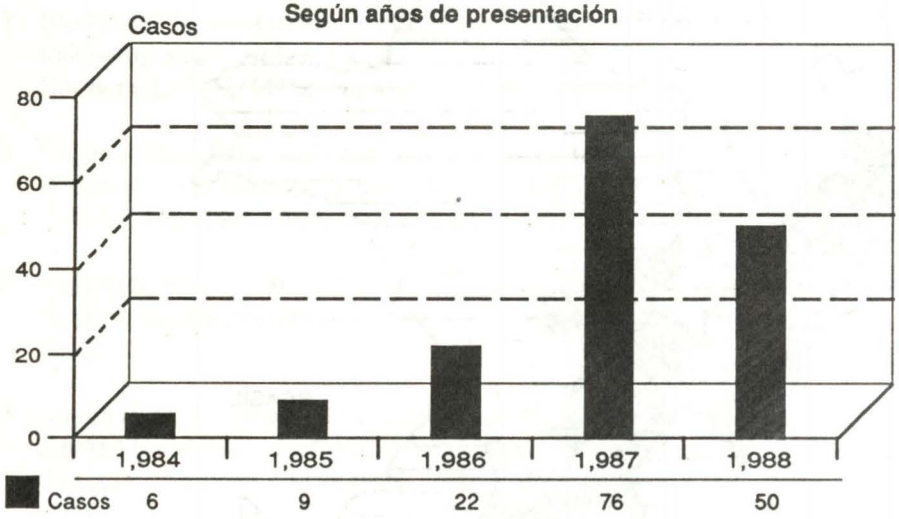


FIGURA Nº 1

Extensión Epidemiológica de malaria por departamentos según riesgo. Año 1988

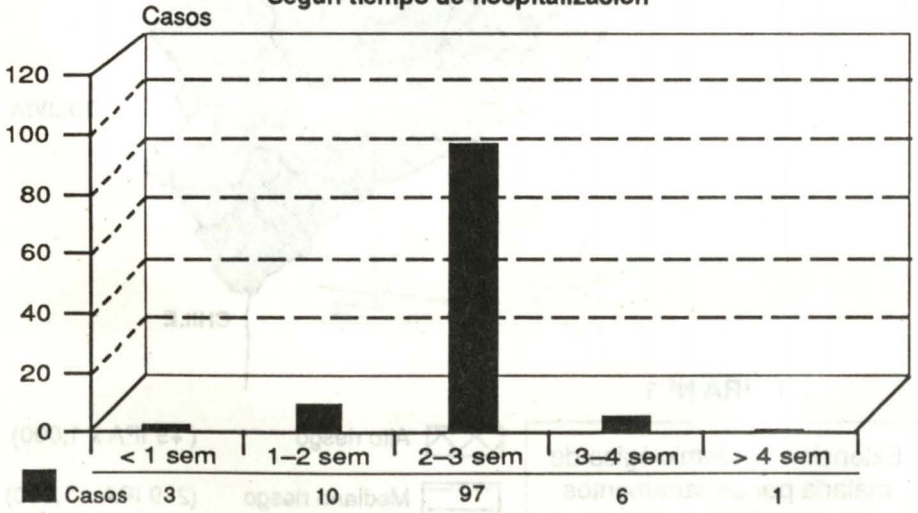
	Alto riesgo	(+9 IPA x 1,000)
	Mediano riesgo	(2–9 IPA x 1,000)
	Bajo riesgo	(0–2 IPA x 1,000)

GRAFICO Nº 1
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según años de presentación



Sobre un total de 163 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

GRAFICO Nº 2
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según tiempo de hospitalización



Sobre un total de 117 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

GRAFICO Nº 3
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según grupos Etáreos

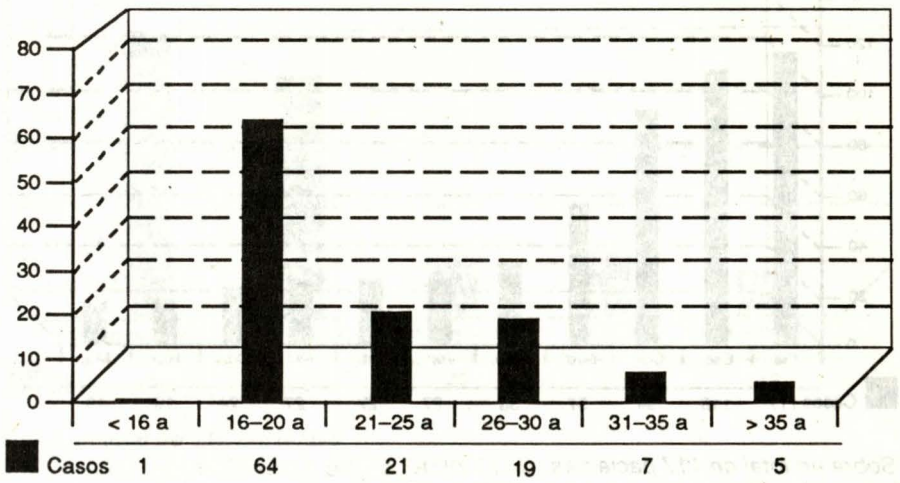
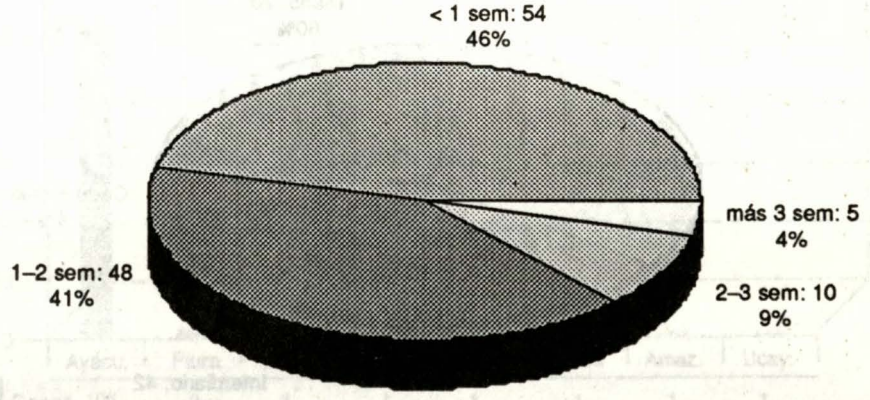
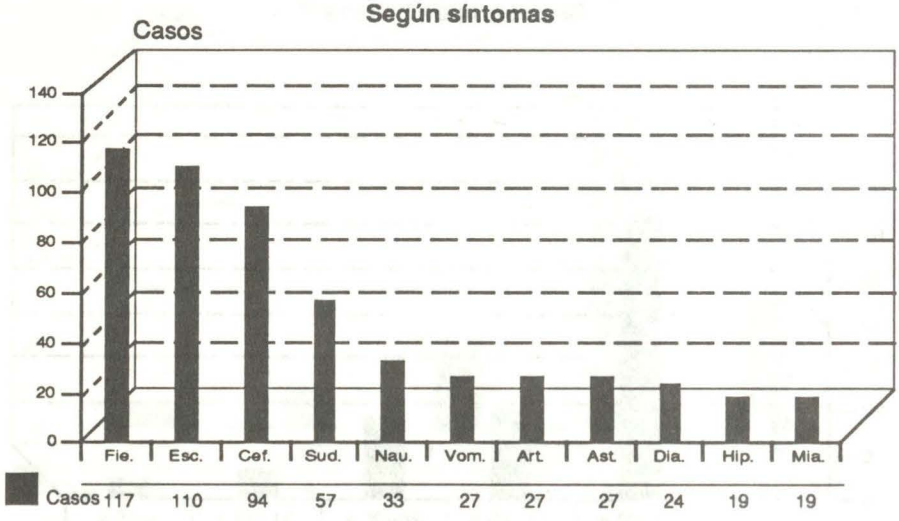


GRAFICO Nº 4
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según tiempo de enfermedad



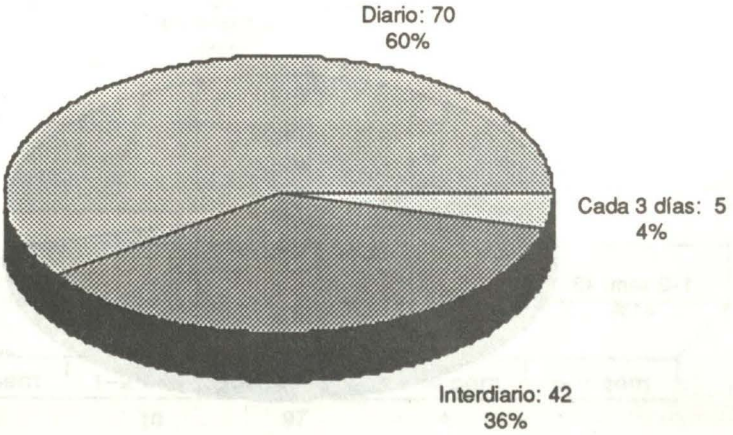
Sobre un total de 117 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

GRAFICO Nº 5
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según síntomas



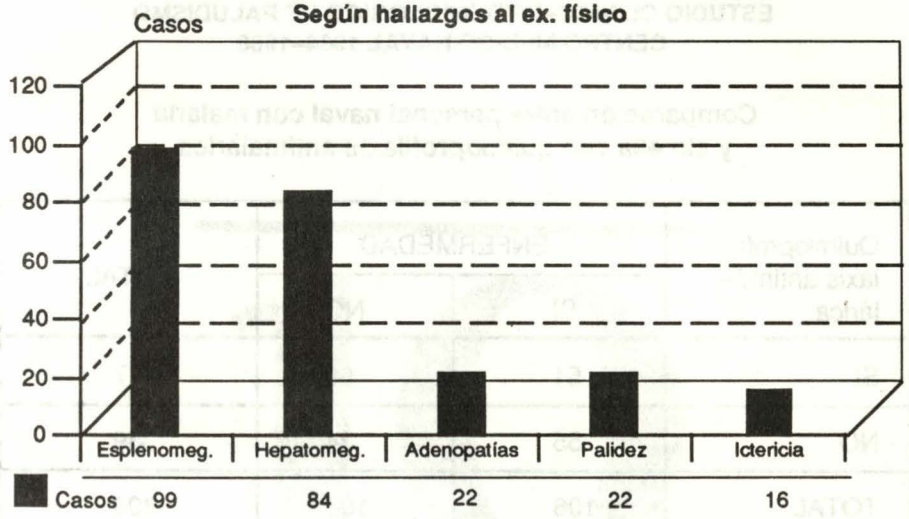
Sobre un total de 117 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

GRAFICO Nº 6
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según periodicidad de la fiebre



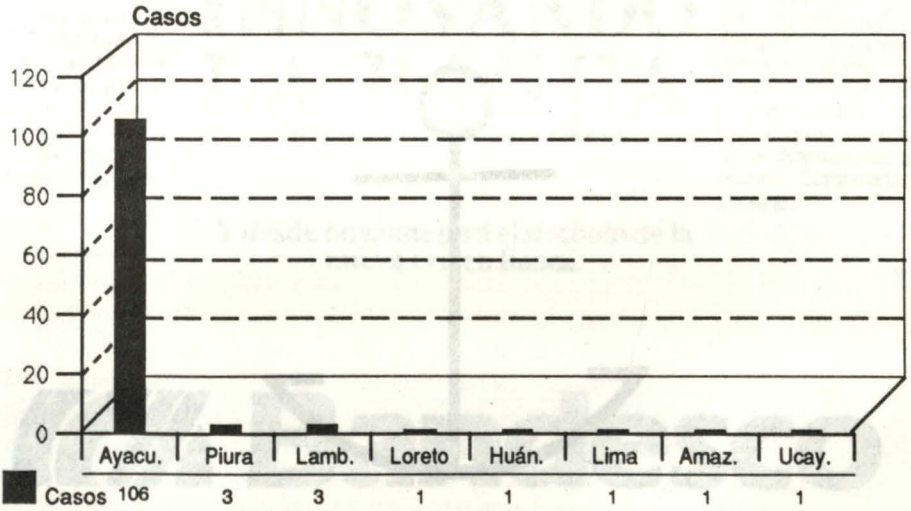
Sobre un total de 117 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

GRAFICO Nº 7
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según hallazgos al ex. físico



Sobre un total de 117 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

GRAFICO Nº 8
ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO, CMN 1984–1988
Según lugar de exposición



Sobre un total de 117 pacientes
DEP. REGISTRO MEDICO Y BIOESTADISTICA

TABLA Nº 1

ESTUDIO CLINICO–EPIDEMIOLOGICO DE PALUDISMO CENTRO MEDICO NAVAL 1984–1988

Comparación entre personal naval con malaria y sin ella con quimioprofilaxis antimalárica

Quimioprofi-laxis antima–lárica	ENFERMEDAD		TOTAL
	SI	NO	
SI	51	66	117
NO	55	34	89
TOTAL	106	100	206

$X2 = 4.17; P < 0.05$



10

AÑOS

INNOVANDO LA BANCA

Hace 10 años iniciamos nuestras actividades con el propósito de contribuir al desarrollo del país.
La tarea no ha sido fácil; sin embargo hoy, al hacer un recuento de todo lo actuado, con legítimo orgullo podemos reconocer que hemos cumplido.

Fuimos los primeros en introducir la **Banca Electrónica,** con sus novedosos servicios Banca por Teléfono, Banca por P.C.- Empresarial y Familiar, Banca por Télex y Cajeros Automáticos, que le permiten realizar sus operaciones, ordenándolas directamente a nuestro Computador Central.

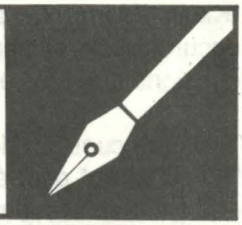
Y desde hoy, este será el símbolo de la nueva era en Banca.

Bandesco



La galería erigida por la familia es homenaje permanente de cariño y recuerdo al Tte. 1. Luis Roca Sara.

CRONICAS



A la memoria de un amigo

Tte. 1ro. Fernando Cerdán Ruíz

Al cumplirse un año del trágico hundimiento del submarino B.A.P. "Pacocha", es de justicia rendir merecido homenaje a los valerosos tripulantes, en las figuras del Teniente Primero Luis Roca Sara y de los Suboficiales Rigoberto Gonzales Pisfil y Juan Oré Rojas, de quienes muy poco se ha escrito o hablado.

Era el atardecer del 26 de agosto de 1988 y el submarino B.A.P. "Pacocha" emprendía, luego de un laborioso día, el retorno a puerto con sus oficiales y tripulantes. Brillaba en sus mentes el recuerdo del hijo, la esposa, la madre; todos ellos en un solo pensamiento.

Para Luis Roca Sara, madrugar había dejado de ser una rutina, porque ese día había una tierna razón, la de jugar con su hija recién nacida y trocar una sonrisa inolvidable como un faro en el horizonte de la vida.

Antes de salir de casa, Luis esperó la sonrisa encendida de su hija y su esposa. Ya en la acera volvió la mirada a casa y vio a través del cristal a ambas con la mano alzada despidiéndose. Esta vez para siempre, pero no lo supo.

Ahora en la mar, una sombra aparecía entre los últimos rayos de la luz. Era el

"Kiowa Maru". Guiada por fuerzas desconocidas, desplazaba su masa, oscureciendo el agua, llevando consigo la tragedia, la pena, la dantesca consigna que sólo el cruel destino pudo darle: hundir al "Pacocha".

Todo fue cuestión de segundos. El "Pacocha" maniobró para pasar libre del "Kiowa Maru" pero éste cumplió con la misión encomendada por el destino, embistiendo al submarino y abriéndole un boquerón en su popa.

Luego de la feroz embestida, el agua comenzó a inundar el compartimiento de controles del submarino desde donde se distribuía toda la energía eléctrica, originando un cortocircuito que dejó sin energía y sin luz a toda la nave. Primero un chispazo en la oscuridad, luego una llama y de pronto un infierno. El compartimiento se incendiaba a la vez que se inundaba.

En aquellos terribles momentos toda la oficialidad y tripulación actuaban instintivamente. Para momentos como este habían entrenado durante cientos de horas, ensayándose y ejercitándose en las acciones que cada uno debería ejecutar, primero para salvar su submarino y luego para salvar sus vidas.

A través de la oscuridad

El Teniente Primero Luis Roca Sara comandaba el grupo de control de averías, el cual contaba dentro de sus integrantes con el Tco. 2do. Rigoberto Gonzales Pisfil y el Oficial de Mar Juan Oré Rojas. A través de la oscuridad ellos corrieron al compartimiento siniestrado para cumplir con su misión. Mientras caminaban a tientas, escuchaban órdenes que se dictaban y veían sombras que corrían a accionar una palanca o cerrar una válvula.

Segundos después llegaban al compartimiento de controles, donde tratarían de solucionar la avería. Al llegar, sólo Dios sabe lo que vieron. Quizás el agujero por donde entraba un gran caudal de agua parecería en ese momento la herida sangrante del "Pacocha". Toda la fuerza del mar se sentiría en ese agujero y ellos estaban impotentes. Sin embargo, lucharon tenazmente para controlar el incendio y evitar el ingreso de agua. Se sabían marinos peruanos, submarinos e hijos de Grau y ofrecerían su esfuerzo, su lucha y hasta la vida.

Luego de algunos minutos de desigual lucha contra la fuerza de la naturaleza, el comandante de la nave, Capitán de Fragata Daniel Nieva Rodríguez, decidió salvar a la tripulación al percatarse que el submarino se hundiría indefectiblemente. Procedió entonces a bajar del puente de comando al interior de la vela para cerrar una escotilla, mientras el submarino se hundía, salvando así de morir al resto de los tripulantes que aún permanecían dentro de la nave. En la acción sacrificó su vida, al quedar preso de las aguas. Cumplió así con la vieja tradición de que el capitán se hunde con su nave.

Mientras tanto, Luis Roca Sara y sus otros dos ayudantes se demoraron en abandonar el buque tratando por todos los medios de evitar la pérdida del submarino.

Una débil esperanza

El agua ya les mojaba las rodillas cuando decidieron dejar el compartimiento de controles a ir hacia la proa a reunirse con el resto de la tripulación y ponerse a salvo. Pero habían desperdiciado los segundos más valiosos de sus vidas. Pasaron al siguiente compartimiento y luego al otro, el de máquinas de proa. Entre las sombras verían una luz de esperanza de ponerse a salvo con el corazón acelerado y el pulso acrecentado. Tan sólo les faltaba abrir una puerta. Tras ella estaba el futuro, la familia, los anhelos y metas. Tan cerca y tan lejos, a la vez.

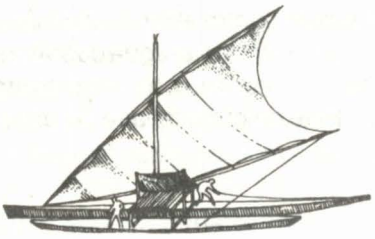
De pronto la popa del submarino llena de agua fue más pesada y la muerte más densa que la esperanza. El submarino empezó a hundirse, inclinándose hasta hacer perder el equilibrio al Teniente Primero Luis Roca y a sus acompañantes. El agua ingresaba a través de las tomas de aire de las máquinas convirtiendo el oscuro compartimiento en el ojo de la tormenta. Ingresaba con fuerza, arremolinando y batiendo los tres cuerpos contra las paredes y máquinas del compartimiento.

Las máquinas calientes y el agua en las rodillas. El aire lleno de humo y el agua en la cintura. El buque golpeando contra el fondo del mar y el agua en el pecho. El Submarino descansando en el fondo y el agua cubriéndolos. De pronto, todo el aire y el humo del compartimiento se comprimió contra la parte alta, impidiendo la entrada del agua. Este colchón de aire de unos 20 cm. les brindaría todavía algunos minutos.

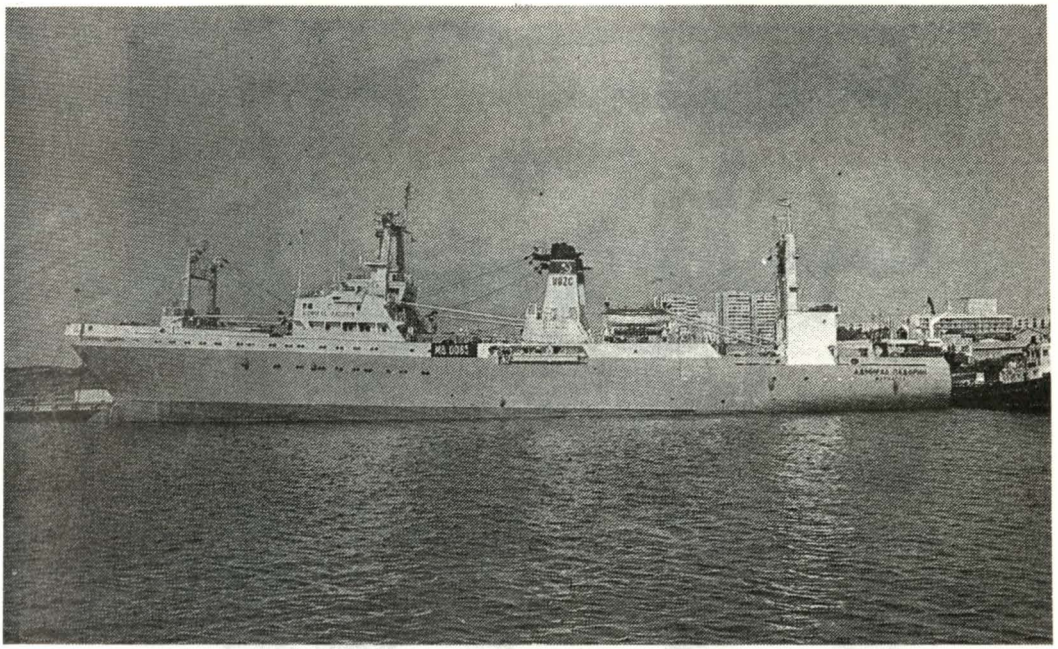
Ahora todo era silencio. Mientras flotaban heridos y golpeados buscaron la puerta que los habría llevado al siguiente compartimiento de proa. Si la abrían pondrían en igual situación al resto de la tripulación que aún permanecía atrapada dentro del submarino. Entonces tuvieron que decidir... y decidieron.

Dios fue el único testigo de lo que hicieron durante esos largos, infinitos y tan breves minutos. Quizás vendrían a la memoria de Luis Roca Sara su primeros pasos, el amor de su padres, el Champagnat, las palomilladas de muchachos corriendo tras una pelota, haciendo amistad con sus compañeros de clase. Después, la vocación y su ingreso a la Escuela Naval, cuántos desfiles, cuántas horas de aulas, navegando por diferentes mares hasta recibirse como Alférez de Fragata. La sonrisa de la madre cuando recibía la espada símbolo de mando. La satisfacción del padre de ver a su hijo realizarse. Luego Fiorella, su amada esposa, compartiendo un gran amor, las rosas que él le entregaba, las cartas que se escribían cuando estaban lejos pero con el corazón tan cerca.

Por su mente pasarían el sagrado momento cuando ante Dios se juraron amor eterno y luego lo más bello que tuvieron: su hija, una hermosa bebé que iluminaba sus vidas y les daba sentido. Cuántos sueños y proyectos! También el recuerdo de esa mañana cuando a través del cristal se despedía de sus dos amadas. De pronto, otra vez el presente, la oscuridad, el desaliento pero el deber cumplido, la entrega de la vida con la conciencia en paz. En paz con Dios y con la frente en alto, como los verdaderos héroes. Como los verdaderos hombres. Como hombre de mar. Por último, el tiempo cumplido, el silencio, la paz y sólo su envuelta de hombre dentro del submarino, su alma libre que se eleva hasta alcanzar la gloria, hasta alcanzar a Dios.



La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.

Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.

Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de víveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.

Somos representantes de la flota pesquera de la URSS **SOVRYBFLOT** y de la flota mercante **SOVFRACHT** con naves tipo trampa.

EXPERTOS EN SERVICIOS MARINOS
SOVINCA S.A.

OFICINA CENTRAL
Edif. Cámara de Comercio del Callao
Jr. Mrcal. Miller 450
Pisos Nº 12–13
Central Tlf.: 652568

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

Telefax : (51–14) 652569
Telex : 25196 PECADIS
26083 PE–CADISS
P.O. BOX : 366

CALLAO – PERU

SOVINCA S.A.

Miller No. 450 – Piso 12 – 13 Teléfonos: 290875 – 652569 – 652568
297389 – 299735
CALLAO – PERU Télex 25196–Pe–Cadiz–P.O. Box 366



Conflicto 1941. Salvador Mariátegui Cisneros

La Flotilla de Patrulleras de los Esteros en el conflicto de 1941 (II)

Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui y Cisneros

Operaciones posteriores al Armisticio de julio

Con el armisticio firmado el 31 de julio, las operaciones de la Flotilla de Patrulleras se vieron reducidas a misiones de vigilancia dentro del territorio conquistado y al transporte del material de guerra tomado en Santa Rosa.

Pero las cláusulas, observadas fielmente por el Perú, no fueron respetadas por el Ecuador. Fue así cómo una patrulla peruana asentada en Porotillo, dentro de las áreas ocupadas por el Perú, fue alevemente atacada por tropas de línea y un escuadrón de caballería ecuatorianos que se habían infiltrado en el territorio tomado por las fuerzas peruanas, rompiendo, de este modo, lo estipulado.

Del mismo modo fue atacado en Panupali un destacamento de caballería peruano del R.C. 5 al mando del alférez Máximo Pimentel. Las fuerzas atacantes eran del todo superiores al pequeño destacamento peruano; sin embargo, el alférez Pimentel resistió con firmeza, sin conceder ocasión de triunfo a sus atacantes, los que, finalmente, se retiraron con fuertes bajas.

En mi libro *El Conflicto Peruano–Ecuatoriano de 1941,* al referirme a esta

acción, como preludio, expresé: "Junín, una de las más brillantes y decisivas victorias de la emancipación americana, fue consecuencia del cambio de una orden. Andrés Rázuri, capitán de los Húsares del Perú, y oficial de órdenes de Bolívar, en vez de transmitir la orden que éste diera para la reserva, de retirarse y no participar en el combate, se presenta al jefe de los húsares y le dice: "De orden de su Excelencia, ...¡que carguen!". Esta variación en cuanto a la indicación recibida dio al Perú y a América la ocasión de la victoria de Junín, uno de los grandes triunfos con que se selló la libertad del Continente.

En Panupali, una acción que no iba a decidir nada, puesto que todo estaba terminado, y cuando el comando apreció que no valía la pena ningún empeño, y ordenó el repliegue, el alférez Máximo Pimentel, un digno oficial de caballería y jefe de pelotón, aprecia en el terreno y ante los hechos que más que dar la espalda al enemigo y retroceder ante él, valía el honor de la patria, el prestigio de su arma, la dignidad de su nombre y la de sus hombres... Por lo que, en vez de replegarse, como se le ordenaba, prefirió hacer frente al ataque. Al desacatar, por lo explicado, la orden que se le diera, el alférez Pimentel pudo legarnos, y nos legó, un ejemplo de hidalguía y de concepto del honor.

Los hechos de agresión perpetrados por las fuerzas ecuatorianas, y que han sido detallados líneas más arriba, causó justa indignación. Como medida represiva, en las filas de nuestro Ejército y por el Comando peruano se planeó una operación cuyo objetivo sería la toma de Guayaquil. Esta con participación de elementos del Ejército y de la Marina. El principal puerto ecuatoriano habría de ser objeto de ataque mediante fuerzas que desembarcarían en Santa Elena apoyadas por la Escuadra, atravesarían la península cubiertas por la Aviación y, finalmente, cruzarían el estero Salado con el apoyo de las fuerzas navales.

Para la ejecución de esta operación, la flotilla de patrulleras recibió todo un conjunto de órdenes preliminares en las que se hallaban incluídas patrullajes de seguridad, exploraciones ofensivas y reconocimientos de determinados lugares de la costa en el golfo del Guayas.

La Aviación de cooperación con la Marina tenía su base en Puerto Pizarro. Su jefe era el capitán C.A.P. Augusto Duarte. Esta fuerza se componía de 3 hidroaviones y dos oficiales de marina se hallaban destacados como observadores, los alféreces de fragata Corpancho y Mavila.

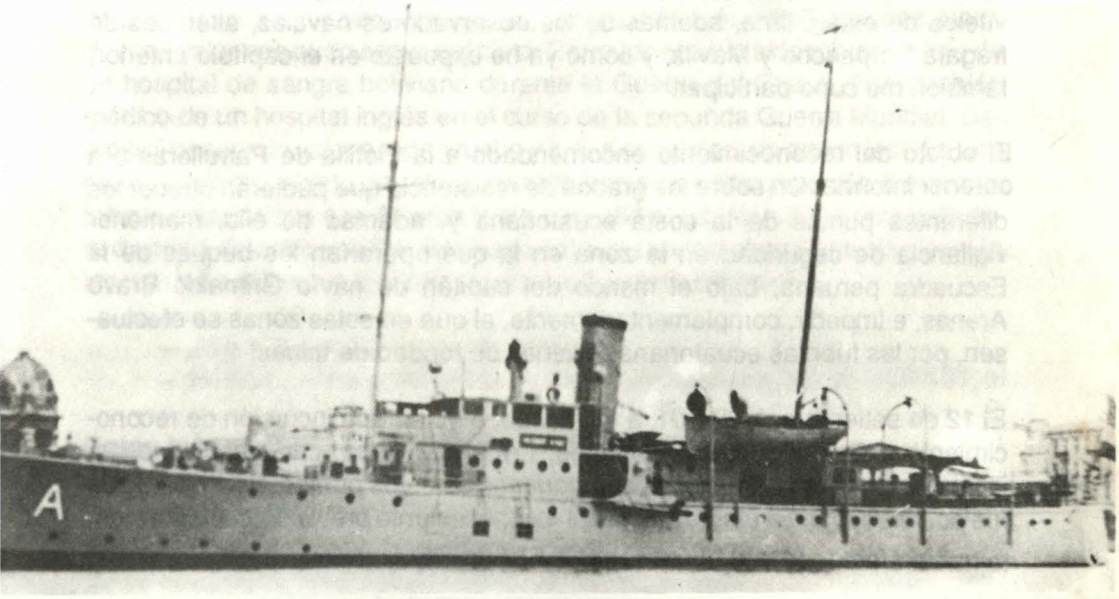
Reconocimientos aéreos

Los reconocimientos eran efectuados, como ya se dijo, por oficiales de la Aviación de Cooperación Naval, con dos oficiales de marina como observadores. Pero, debido a la carencia de cartas náuticas, estimé que me hallaría como cie-

go en caso de asignárseme una misión en los esteros del Golfo, donde había tantas poblaciones fruteras y hacia donde habían huído las fuerzas ecuatorianas. Es claro que la fotografía ayudaba notablemente, pero deseaba *ver* personalmente los espacios de los esteros; por lo que me valí de la amistad que tenía con el capitán C.A.P. Augusto Duarte, hermano del teniente primero César Duarte, de la Armada. De modo que se lo pedí por intermedio del alférez Vegas Rovira, ya que, si iba yo, el comandante de la Torre Ugarte podría enterarse y, sin duda, prohibirme el vuelo.

Quedó todo arreglado: cuando saliera el par de "hidros", acuatizaba el de Duarte en Capones, se quedaba allí el ametrallador y subía yo.

Así fue como pude volar sobre los objetivos donde tenía que actuar y, de acuerdo a lo que me era posible observar, preparar mi plan. De este modo reconocimos Punta Piedras, donde existían baterías emplazadas con cañones de los destructores *Simpson* y *Williams Rebolledo,* buques que años antes Chile había proporcionado al Ecuador. Dichas baterías estaban constituídas por 2 cañones de 3" y 4 cañones de 152 mm. sobrevolamos también Guayaquil, puerto sobre el que, obedeciendo a ímpetus de broma, arrojamos redondos frutos de cocos. Se tomaron fotografías de Tendales, Bajo Alto, Balao y Jubones.



Destructor ecuatoriano.

El 26 de setiembre, en uno de estos vuelos de reconocimiento, la artillería antiaérea ecuatoriana hizo fuego sobre esta nave; por lo que, en respuesta, bombardeamos Balao, lanzando bombas de 15 kgrs. y ametrallándolo, tanto al picar, con las ametralladoras de ala, cuanto al trepar, con la torreta de cola que accionaba yo. Fue en esta acción que un proyectil antiaéreo impactó en la máquina fotográfica del suboficial Polo Jiménez. Uno de los fragmentos hirió en el rostro a dicho suboficial y otro, pequeño, la nuca del piloto del avión, alférez C.A.P. José Heighes.

Polo Jiménez pese a haber sido atendido con las diligencias del caso por el médico de la Base, capitán de Sanidad del C.A.P. Glave, murió a resultas de su lesión.

Reconocimientos navales de la flotilla

Estos reconocimientos se realizaron con el fin de efectuar represalias por las arteras agresiones militares ecuatorianas en Porotillo y Panupali. Con este propósito se planeó una operación que, combinadamente, debían efectuar la Aviación y la Flotilla de Patrulleras. Las áreas escogidas fueron aquéllas que servían de concentración a las tropas adversarias. Para confirmarlas, se ordenó que, previamente, la Aviación realizase vuelos de reconocimiento. Las unidades aéreas se hallaban a órdenes del mayor C.A.P. Polidoro García y las operaban los capitanes C.A.P. Bernales y Noya Ferré; la escuadrilla de cooperación con la Marina obedecía al capitán C.A.P. Augusto Duarte. En los vuelos de esta última, además de los observadores navales, alféreces de fragata Corpancho y Mavila, y como ya he expuesto en el capítulo anterior, también me cupo participar.

El objeto del reconocimiento encomendado a la Flotilla de Patrulleras era obtener información sobre los grados de resistencia que pudieran ofrecer los diferentes puntos de la costa ecuatoriana y, además de ello, mantener vigilancia de seguridad en la zona en la que operarían los buques de la Escuadra peruana, bajo el mando del capitán de navío Grimaldo Bravo Arenas, e impedir, complementariamente, el que en estas zonas se efectuasen, por las fuerzas ecuatorianas, faenas de fondeo de minas.

El 12 de setiembre, la *P–101,* a mi mando, efectuó una incursión de reconocimiento a Balao y Punta Mandinga, en la isla Puná, cambiando fuegos, inclusive, con las guarniciones ecuatorianas de estos puntos. Esta operación fue posible llevarla a efecto gracias al reconocimiento previo que anteriormente había efectuado con el capitán C.A.P. Augusto Duarte.

El 14 de setiembre, la Flotilla, compuesta por las *P–101, P–102* y *P–103,* zarpó de Puerto Bolívar, con destino a Guayas, en misión de reconocimiento y de

vigilancia, además en el litoral comprendido entre Balao y Puerto Bolívar. Su propósito era, también, impedir el desembarco de tropas ecuatorianas procedentes de Guayaquil en las zonas de Bajo Alto y Balao.

Durante el desempeño de esta misión, la Flotilla fue apoyada por la aviación de cooperación con la Marina, atacando y bombardeando las siguientes posiciones: Tendales,Balao, Bajo Alto y además a una motonave que conducía tropas. Esta, *Estrella del Mar,* fue capturada, remolcada y conducida a Puerto Bolívar. Durante esta misión, además, la flotilla bombardeó las instalaciones de embarque de la hacienda bananera "Mercedes", en Tenguel, de la Compañía Bananera del Ecuador, subsidiaria de la United Fruit, de los Estados Unidos de Norteamérica, lugar donde se habían concentrado las tropas ecuatorianas.

La tercera y última misión de castigo fue realizada en conjunto por toda la flotilla con el objeto de capturar cualesquier embarcación que navegara en el Guayas, en interés de impedir toda actividad de fondeo de minas, así como el tránsito de tropas enemigas hacia el Sur. En esta misión volvieron a ser bombardeados los puestos de Bajo Alto y Balao, atacándose también tres embarcaciones en las proximidades de este último. La labor de reconocimiento se la llevó a efecto hasta Punta Piedras, cerca de Guayaquil. Esta fue la última operación de guerra.

Poco antes de que empezasen las operaciones de represalia, fue nombrado a la Flotilla, como médico, el teniente primero, SN. Eduardo Bermúdez. Nada de más valor nos pudo llegar del cielo. Bermúdez había sido médico y jefe de un hospital de sangre boliviano durante la Guerra del Chaco. Fue también médico de un hospital inglés en el curso de la segunda Guerra Mundial. Demostró poseer un valor a toda prueba y era, a cabalidad, un amigo leal. En una de las misiones objeto de relato, cuando hacíamos aproximación a una motonave ecuatoriana que llevaba tropa escuché el tableteo de la ametralladora de popa. Cuando volví la vista hacia ésta, me encontré con que era el recién incorporado médico a la flotilla, el doctor Eduardo Bermúdez.

– ¡Alto el fuego!... –grité con energía.
– ¡Foción... – me contestó él–,... déjame nivelarme, que yo recién llego!

Notas informativas en la prensa ecuatoriana y peruana

De acuerdo al título, permítaseme aquí retranscribir algunas notas periodísticas aparecidas en esos días en el Ecuador.

"El Telégrafo" de Guayaquil. *Guayaquil, 16 de setiembre.* "Las informaciones indican como centro de operaciones de la Aviación y la Marina peruanas el

sector del litoral comprendido entre la zona de Balao y la Hacienda Tenguel, en el Golfo de Guayaquil".

Puná, 15 de setiembre. "Los moradores de esta región han podido escuchar repetido cañoneo en la dirección del Golfo de Guayaquil hacia el Sur, presumiéndose sean de las lanchas cañoneras peruanas".

Puná, 15 de setiembre. "Cañoneras peruanas, a las 10 y 30 de la mañana dispararon sus proyectiles en dirección a Balao, al mismo tiempo que varios aviones volaban sobre dicha región, pudiéndose suponer una acción combinada de aire y mar".

Balao, 15 de setiembre. "Confirmo que a las 10 y 30 de la mañana aviones peruanos bombardearon el poblado de Tenguel, a corta distancia del Golfo de Guayaquil. Los aviones dejaron caer siete bombas, resultando tres muertos. Asimismo, tuvimos conocimiento que tres cañoneras peruanas disparaban más intensamente sobre el pequeño caserío de Punta Tendales. En toda esta región amenazada solo se tienen 66 carabineros para guardar el orden. Las cañoneras peruanas después de intenso fuego, durante algunos minutos, sobre la población de Balao aparentemente se retiraron al no tener respuesta".

Lima, 17 de setiembre. Recibido a las 4.00 p.m. "En vista de las exageradas y tendensiosas noticias propaladas por la cancillería de Quito, con relación a las represalias que el Perú se vio obligado a tomar, es necesario insistir en que el Perú no ha bombardeado ningún lugar que no haya sido un objetivo militar.

Ciudades ecuatorianas, tales como Guayaquil, dentro del alcance de la Fuerza Aérea Peruana, han podido ser factiblemente bombardeadas por nuestros pilotos, pero han sido respetadas.

El Perú ha dado amplias pruebas de generosidad y sentimientos humanitarios, está listo a llevar a término un convenio para suspender las hostilidades, siempre que la otra parte interesada se comprometa a respetar dicho convenio con igual lealtad".

"El Telégrafo" de Guayaquil. *Guayaquil, 17 de setiembre.* "El lunes 15 se caracterizó por el sorpresivo y cruento ataque que la Aviación peruana, en combinación con la Marina, que participó con tres lanchas cañoneras, hizo a las poblaciones de Balao, Tendales, Tenguel y al remolcador norteamericano *Pagua* .

Guayaquil, 17 de setiembre. "Se tiene conocimiento que embarcaciones descritas como lanchas cañoneras abrieron fuego sobre los sitios llamados Boca del Río, Tenguel y boca del río Gala, habiendo sido escuchados, desde

Tenguel, más o menos siete disparos. El único daño causado a consecuencia de estos tiros fue la destrucción de una ramada en el sitio Gala. Las cañoneras, por el momento, están ubicadas entre Tenguel y Tendales, en el lugar llamado Puntilla y en los manglares. No se han registrado mayores daños".

Comentario del autor: En relación a la poca importancia que, intencionadamente, la prensa ecuatoriana pretendió dar a los efectos de los bombardeos de la Flotilla de Patrulleras y de la Aviación, así como a las disminuídas bajas de que informaban, se debe a específicas directivas al respecto de su Comando Superior. Abunda en esta apreciación lo que se manifiesta en un impreso cuyo autor era un oficial del ejército ecuatoriano. En efecto, en el libro *La mala fe peruana,* del coronel ecuatoriano Rafael A. Puente, Segunda Edición, Quito, 1961, en la página 73 se lee: "Respecto a las dos consideraciones (...) debe popularizarse entre nuestras tropas (se refiere a la difusión de la poca efectividad del fuego peruano) con la finalidad de afianzar la moral".

Lima, 17 de setiembre. "El general don Eloy G. Ureta avisó que el ataque peruano se realizó contra posiciones ecuatorianas entre El Guabo, Los Tendales y La Puntilla, porque tropas ecuatorianas estaban concentradas allí, añadiendo que también habían sido atacados y ametrallados los puestos ecuatorianos de Maravillas, Dos Bocas, El Triunfo, Los Tendales, Capote, Santa Cruz, Pagua y Corea".

"Las fuerzas aéreas peruanas operaron contra puntos situados entre Pasajes y Uzcurrumi, bombardeando concentraciones de tropas en Santo Tomás. En todos estos ataques el enemigo contestó con fuego antiaéreo".

Tales son las informaciones periodísticas a que se contrae esta parte de mi exposición. La forma rápida, decidida y eficaz con que se actuó, siguiendo las órdenes emanadas del Agrupamiento Norte, desbarató el plan adversario de iniciar un contra–ataque y reiniciar la contienda.

Las agresiones en Porotillo y después de Panupali –donde le cupo distinguida actuación al destacamento de caballería bajo órdenes del alférez Máximo Pimentel– fueron tanteos para compulsar la posible reacción peruana.

Las represalias fueron, por ello, un oportuno y efectivo aviso disuasivo que fue bien comprendido por los mandos de las fuerzas ecuatorianas.

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

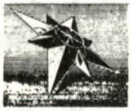
La suma de nuestra experiencia hará posible que ahora usted tenga el mejor servicio en todos los puertos del Perú:

- 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.

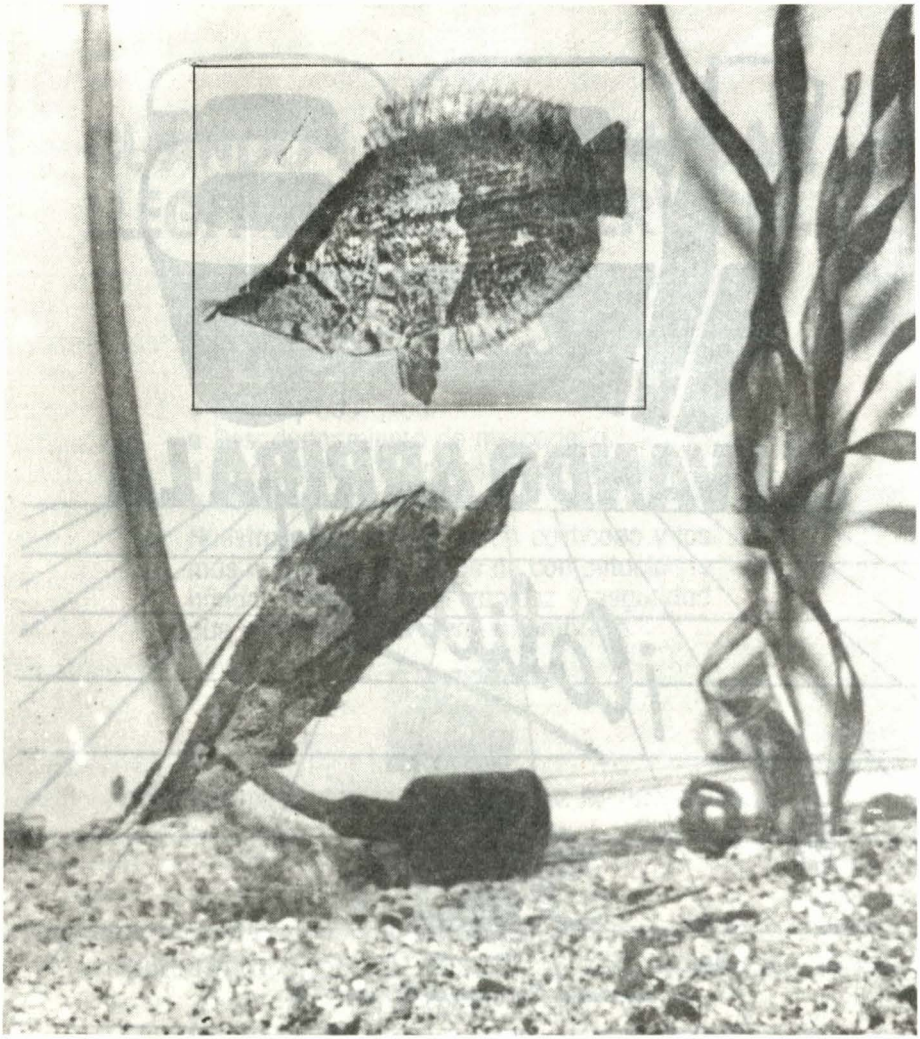


CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

Oficina Principal:

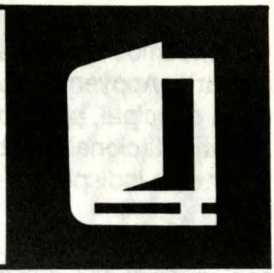
Jirón Martín de Murúa 187 - 7mo. piso SAN MIGUEL - MARANGA
Telfs.: 64-1390 – 64-1366 FAX: 64-2890 Telex: 26056 P.O. Box 395


126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú



Pez hoja, constituye una de las variedades ornamentales poco comunes.

CULTURALES



Peces ornamentales del Perú

Giovanna Córdova Neciosup

La Primera Exposición de Peces Peruanos y Fauna Acuática exhibida en la Alianza Francesa de Miraflores gracias al tesón de la Asociación de Acuaristas del Perú presidida por Miguel Hidalgo, tiene la virtud de revelarnos cualitativa y cuantitativamente los peces ornamentales que pueblan los ríos y lagos de nuestro país.

Esta muestra exhibe aproximadamente sesenta especies en cincuenta peceras y tiende fundamentalmente a promover e incentivar el conocimiento, crianza y reproducción de peces ornamentales y otros animales de acuario, sentido pedagógico coadyuvado con la difusión de videos y charlas que propician un ambiente de interés a la afición acuarista que en el Perú viene adquiriendo singular importancia desde 1980 al fundarse la Asociación como entidad cultural sin fines de lucro.

Precisamente el vicepresidente de la institución de Acuaristas del Perú, José López Quintanilla nos señala que especies como el llamado ESCALARE, son netamente peruanos y muchos de ellos capturados en la Amazonía, traídos a Lima, aclimatados y luego exportados a Europa para integrar importantes acuarios y exhibirse a públicos del mundo entero. Otra de las especies es la ASHARA, pez oriundo de la selva y que sirve de alimento a muchas familias amazónicas y es exportado a un precio de $ 20 dólares, esto nos da la idea de que nuestro país tiene una ingente riqueza marina y que urge una labor de difusión y valoración.

Conozcamos entonces lo nuestro, para aprender a valorarlo, quererlo y preservarlo. Apoyemos a Asociaciones como la ASAP, que se ha trazado como meta principal, participar activamente en la ejecución del viejo proyecto de Acuario Nacional, colaborando con entidades oficiales para poder concretar y tener esta indispensable obra cultural y de gran valor turístico.

El Reino Animal reúne a unos 20,000 especies de peces dentro de las cuales son muchas las que presentan bien definidas sus características típicas; mientras otras no son comunes, tanto así que no se sabe si es realmente un pez el animal que se desea clasificar.

La diversidad de peces se puede dividir en dos sub–clases: Los Elasmobranquios y Teleóstomos. Los primeros se dividen en Seláceos, Batoideos y Halocéfalos. Los segundos en Crosopterigios, Ganoideos, Dípnoos y Teleósteos. Estos últimos son los más numerosos e importantes y entre ellos se encuentran los Berícidos, Espárcidos, Lábridos, Lófidos, Múlidos, etc. que son dignos de especial mención por su importancia económica.

Muchas son las características que se pueden encontrar en los peces, así tenemos que los Periophthalmus–Dipnoos son animales que pueden permanecer fuera del agua en determinadas condiciones, durante períodos más o menos largos sin sufrir ningún daño, porque además de las branquias, utilizan verdaderos pulmones.

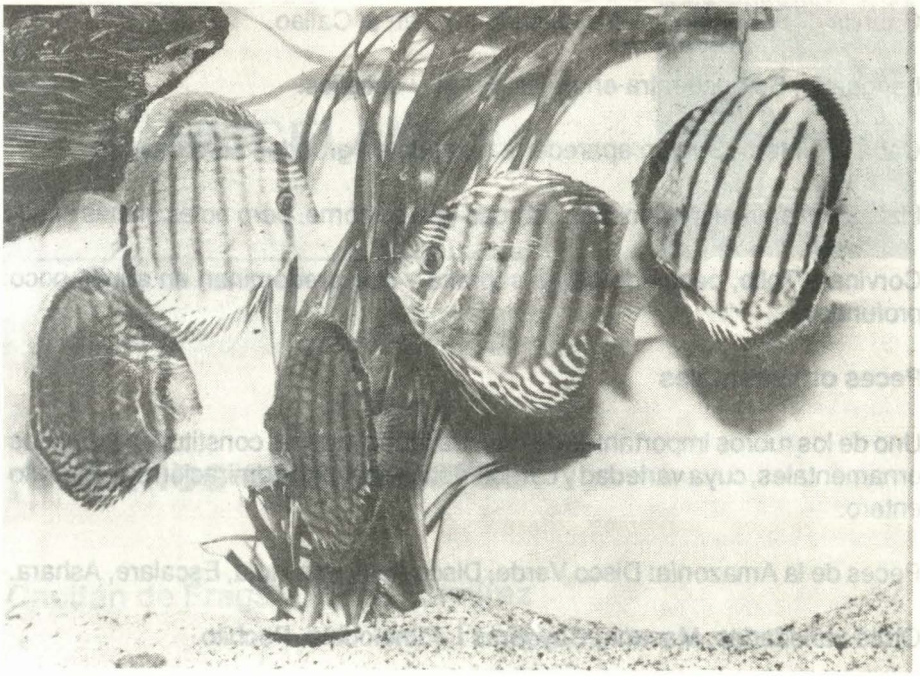
Los Celacántidos–Homocéfalos, son especies vivientes que mantienen numerosos caracteres primitivos, como una substancia cartilaginosa.

Por otro lado, los peces Stylophthalmus son los denominados planos y que al extremo llevan largos filamentos.

La extracción de la riqueza ictiológica en la costa norte fue mayor sin duda, que en el sur. En el norte la pesca proporcionó siempre un valioso suplemento a la alimentación de los pobladores costeños. Sin la pesca de la rica fauna marítima traída por la corriente de Humboldt la alimentación habría sido vegetariana.

La reproducción de los peces ornamentales, la piscicultura o cultivo de peces desde la fecundación, hasta la obtención de peces maduros, necesita de técnica de reproducción basados en los siguientes principios:

a) Obtención y fecundación de los huevos
b) Incubación de los mismos y
c) Cría u obtención de los alevinos.



Una de las especies más bellas y originales de nuestra Amazonía es el Disco Verde.

a) La fecundación se inicia recogiendo peces reproductores, manteniéndose en un estanque. La fecundación se hace apretando con los dedos, los costados de la hembra de arriba abajo suavemente solo para que salgan los óvulos maduros, se recoge en un recipiente y se repite la operación con el macho, luego se echa el chorro de esperma que suelta sobre los óvulos y se impregnan bien revolviéndolos suavemente con una espátula. Dicha operación se puede realizar en seco o bien con agua de mar.

b) El principal requisito para la incubación una vez fecundados es la navegación de agua. Para atender las necesidades respiratorias del nuevo ser, ya que la alimentación queda asegurada por las reservas del agua vitalino.

c) Las crías de larvas y alevinos, deben ser alimentados suministrando una ración alimenticia a base de origen cárnico, no debe existir exceso de aire en su ambiente, pues malformaría los órganos internos del animal.

Peces de consumo

Peje Blanco, abunda en la costa, su carne es blanca y apetecible.

Cabrilla–Raya, abundante especialmente en el Callao.

Lenguado, Se encuentra entre las peñas y escollos.

Caballa y Mero, Suelen aparecer a menudo en grandes cardúmenes.

Liza, Es el animal marino más sabroso que se come, pero no es el más sano.

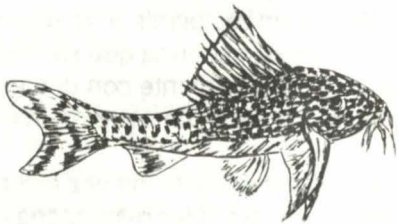
Corvina y Tollo, peces de carne sabrosa y que predominan en aguas poco profundas.

Peces ornamentales

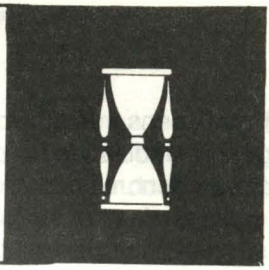
Uno de los rubros importantes de nuestra fauna marina, constituyen los peces ornamentales, cuya variedad y características causan admiración en el mundo entero.

Peces de la Amazonía: Disco Verde, Disco Azul, Pez Hoja, Escalare, Ashara.

Otras variedades, Macana, Coydoras I, Pimelodela, Pechito.



MISCELANEA



¡Déjenlos equivocarse!

Capitán de Fragata Hugo Ramírez

Lo perfecto es enemigo de lo bueno
(Un sabio)

Caso típico Nº 11 – "A mi manera"

Se refiere al típico caso del Jefe que siempre desea que las cosas se hagan según su gusto, y a su justa medida. Realmente, me imagino que pocas cosas han de ser tan gratas como tener la certeza de que hasta la última coma del oficio que nos están preparando, va a ir colocada justo en el lugar en que nosotros la colocaríamos. Está de más decir, que el Jefe en cuestión, tiene la sana certidumbre de ser potencial miembro de la Real Academia de la Lengua, y que los 05 con que don Humberto Santillán premiaba sus exámenes de lenguaje son cosa del pasado.

Caso típico Nº 12 – "No más fallas"

Se refiere al típico caso del Jefe que no gusta de cometer errores, o que en su defecto, trata de asegurarse que un determinado error, no vuelva a repetirse. Y es que, en efecto, pocas cosas han de ser tan gratas como tener la certeza de que no se cometerá ese error que tanto tememos que se cometa. Por supuesto, que el Jefe en cuestión, tiene la certidumbre de que ese error pueda costarle el ascenso, y que es preciso concentrar sus esfuerzos en evitar los errores que a sus respectivos Jefes no les gustaría conocer.

¿Casos diferentes?

Podría pensarse que los casos típicos presentados son disímiles. Sin embargo, profundizando un poco en el razonamiento, apreciaremos que tienen un común denominador: A los Jefes no les gusta que las cosas salgan mal. ¿Tiene eso algo de malo? ¡Por supuesto que no! ¿Entonces? Sucede entonces, que se genera un irresistible deseo de reducir la posibilidad de que algo salga "mal", haciendo personalmente todo aquello que se pueda. Dicho de otra forma: no permitiendo que otros hagan lo que nosotros podemos hacer mejor, o también evitando que otros cometan fallas en donde nosotros no las cometeríamos.

Los casos típicos abundan: comandantes que no sueltan la maniobra, otros que ni siquiera dejan el Puente, otros que desean leer absolutamente todos los mensajes, otros que revisan varias veces un oficio, otros que elaboran personalmente todos los mensajes, otros que sancionan en directo cada falla, y otros más

Diagnóstico

Lo que sucede, es que no hemos aún aprendido a delegar en nuestros subordinados, algunas de las responsabilidades que la Patria pone en nuestras manos.

Algunas definiciones atingentes

¿Qué es delegación? Es la asignación de tareas a un subordinado, acompañada de la responsabilidad de que las mismas sean correctamente ejecutadas, así como de la autoridad para alterar el proceso en marcha en favor del logro de la meta.

¿Qué se delega? Se delega la autoridad; es decir, la capacidad formal y aceptada, de tomar decisiones en la administración de recursos asignados.

¿Qué pasa con la responsabilidad del superior? Se mantiene. No "reparte" algo de la suya, liberándose de ella, sino que crea nuevas responsabilidades a los subordinados. Es decir, "comparte" responsabilidades con el subordinado, en los aspectos materia de delegación.

¿Qué desventajas podría tener la delegación de autoridad? Para una tarea individualmente analizada, puede tener la desventaja de que no sea ejecutada conforme a los conocimientos adquiridos, experiencia y/o inteligencia innata del Jefe.

¿Qué ventajas puede tener la delegación de autoridad? Tenga la gentileza de seguir leyendo; las descubrirá muy pronto.

El concepto clave

Para luego comprender cuál es la importancia de saber delegar autoridad, es importante mentalizar algunas ideas. La más importante de ellas, considero que es la siguiente: *La tarea principal del Jefe es* ***Dirigir las capacidades*** *de sus subordinados.*

Ampliando el concepto

Me refiero a Jefes en cualquier nivel de jerarquía, Unidad, Departamento, División, más arriba, más abajo, etc. A cualquier nivel, es imprescindible, *facilitar al subordinado, los medios y el ambiente necesarios, para que desarrollen sus aptitudes y hagan uso de sus habilidades.*

No creo que se trate de dirigir la ejecución del trabajo mismo; se trata, más bien, de permitir que otros lo hagan. Antaño, se nos enseñaba que los Jefes debían poder hacer todo lo que sus subordinados pudieran hacer. Tal vez hace mucho fuera así, sin embargo hoy en día en una era tecnológica especializada, l*o que hay que conocer de sus subordinados, es lo que cada uno sabe hacer, y cómo emplear mejor esas habilidades en el cumplimiento de la misión del Jefe.*

Es imposible hacerlo todo solo. No se pueden leer todos los mensajes, rehacer todos los oficios, verificar cada registro de guardia y de operación, ver trabajar a cada subordinado, enseñarle a sus oficiales a poner "cada coma en su sitio", y encima tener tiempo para pensar. Hay que dedicarle el tiempo a las labores que el Jefe debe realizar y que no puede delegar; esto es, básicamente, tomar previsiones y decisiones sobre la forma en que se emplearán los recursos (ver apéndice 1). Para la ejecución, hay buen personal, conocedor unos más que otros, de sus tareas y obligaciones.

Es imposible prevenir todas las fallas. Por cada falla que usted prevenga, habrán diez nuevas fallas listas a ocurrir. Y si lo que usted desea es prevenir que vuelva a ocurrir una falla que ya sucedió, tome en cuenta que es posible que la misma falla no vuelva a ocurrir. Aprovecho la oportunidad para sugerir que no diseñe complejos sistemas de control, que busquen evitar que se repitan fallas. Más bien, piense en cómo detectar indicios de que está saliendo mal algo que es importante.

Aceptando que no podemos hacerlo todo, y que no podemos evitar fallar, aceptaremos que es necesario hacernos ayudar, confiando en la formación profesional de nuestros subordinados (ver apéndice 2). Es necesario compar-

tir con ellos la responsabilidad en el cumplimiento de la Misión; es necesario aceptar las presuntas fallas y diferencias de estilo de nuestros subordinados; es necesario comprender que se aprende mucho con los errores; es necesario comprender que la instantánea ineficiencia es cada vez mayor eficiencia; es necesario no limitar la creatividad y voluntad de aporte de cada subordinado; es necesario *sobre todo, mantener al subordinado motivado a contribuir.* Comprendamos que nuestra obligación de Jefe es también facilitar su desarrollo personal, y lograr que más adelante administren los escasos recursos del Instituto mejor de lo que nosotros lo hemos venido haciendo.

No lograremos mantener el compromiso de servicio del subordinado, anulando su iniciativa. Los jóvenes de hoy son más creativos que quienes los precedimos; la necesidad les ha enseñado a administrar escasez total. Tienen muchas veces, la salida que nosotros no encontramos al problema. Es importante entonces, que el trabajo que realizan les agrade a ellos mismos, y no que le agrade al Jefe de nosotros. El Jefe de cada uno de nosotros habrá dejado el Instituto, cuando a nuestros subordinados les quede aún mucho camino por recorrer. El futuro les pertenece a los jóvenes.

Reflexión crítica

Nuestros mayores crecieron en un Instituto en el que no faltaban los materiales, repuestos, y las facilidades privadas para dedicarse únicamente a estar listos a ganar la siguiente guerra exterior.

Los más jóvenes, están creciendo en un Instituto en el cual, sin materiales, sin repuestos, sin un buen sueldo, tienen que ayudar a ganar la guerra interior (que es principalmente una guerra política y sicosocial, y continuar estando listos a no perder la siguiente guerra exterior. Y creo que están cumpliendo. ¿O no?

Si los mayores no han podido dejar a los jóvenes un Instituto adaptando a los dinámicos cambios de la época; más crudamente, si no dejamos a nuestros jóvenes una mejor institución que la que recibimos, ¿no será acertado dar una oportunidad de participar en la administración del futuro institucional, a quienes lo han de vivir?

Concretando en términos de delegación de autoridad

¿Cómo garantizar que nuestros subordinados hagan buen uso de su autoridad, especialmente si es que hemos delegado en ellos parte de la nuestra? *Estandarizando y reforzando nuestra escala de valores morales.* El límite de lo que debemos permitir aportar a nuestros subordinados, debe estar dado por lo que es moralmente aceptable y pragmáticamente eficiente. ¡El límite de la creatividad no está reglamentado! Aprovecho la oportunidad para sugerir que

no se apegue a los reglamentos para encontrar soluciones a problemas imprevistos. Si es eficiente, y no es inmoral, hágalo.

La fórmula estándar que propongo para iniciar una adecuada delegación, aplicable a un subordinado promedio, (es decir, que tenga dos dedos de frente y tenga sobre todo simplemente deseos de hacer bien las cosas y contribuir al éxito de su gestión), es:

1° Defina claramente la meta que el subordinado debe lograr (esto incluye plazo y medios disponibles).

2° Defina qué es lo que NO debe hacer el subordinado.

3° Defina (sin necesariamente decírselo al subordinado) cómo va a controlar los avances y el cumplimiento de la tarea.

4° Dé la orden, y pase al siguiente problema.

Finalmente y a riesgo de caer en exceso pesado, dejo algunas ideas para la reflexión:

a) Es importante conocer las habilidades y limitaciones del subalterno.

b) La delegación de autoridad tiene una *Función Pedagógica.*

c) El exceso de control desmotiva al subordinado.

d) A medida que pasan los años, a usted le quedan menos fuerzas.

e) Delegue o no delegue, usted sigue siendo el responsable.

f) Sólo vive el problema, quien tiene responsabilidades en su solución.

g) Usted vive el problema, quien tiene responsabilidad en su solución.

h) No debe sancionarse cada error, mantenga el entusiasmo para la acción.

i) Sobre todo, recuerde que: *Lo perfecto es enemigo de lo bueno.*



RESTAURANT PARRILLADAS

KING S.A.

"ORGULLO DE LA FAMILIA CHALACA"

POLLOS A LA BRASA
MARUCHAS ANTICUCHOS CONEJOS
OFRECE SUS SERVICIOS A NIVEL DE EMPRESAS
ATENCION ESMERADA

OFRECE SUS SERVICIOS A NIVEL DE EMPRESAS

Av. Sáenz Peña 699 Callao Teléfono 650852

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gersjkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial),* Whitten Press Limited, Iton, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintácticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuentas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales: I/. 5'000,000; Traducción: I/. 3'000,000 y Transcripción: I/. 2'000,000 las cuales podrán ser incrementados oportunamente .
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

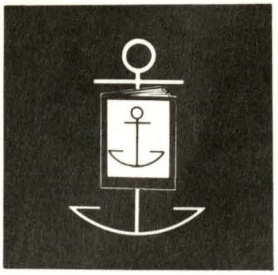
Lima, Julio – Agosto 1990

REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA


MARINA DE GUERRA DEL PERU



Las ideas y opiniones vertidas en las páginas de esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. 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 Luis Pro Monteverde. SUB–DIRECTOR: Capitán de Fragata César Iglesias Caminatti. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2. Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D.T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra.

Revista de Marina

Año 83 – Nº 5
Setiembre – Octubre 1990

ISSN 1012 – 8287

CONTENIDO

Editorial 105

ARTICULOS
Doctrina
Capitán de Fragata Luis Alfaro Garfias 107

Almirante Miguel Grau Seminario Héroe Nacional de Bolivia
Carlos Zúñiga Segura 115

Consideraciones sobre reparaciones de cascos resistentes de Submarinos.
Tte. 1º (A.P.) Aldo Olcese Rodríguez
Ing. Víctor Marquezado Yáñez 121

Acercamiento a Grau
Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado 139

Las Minas y los Torpedos Peruanos como medios complementarios de las defensas del Callao el 2 de Mayo de 1866 155

Octubre: Dios, Grau y el Mar
Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 169

CIENCIA
Prevalencia de antígeno de superficie en donantes de sangre en Lima, comparado con otros países de Lationamérica. Análisis de los marcadores de hepatítis B en donantes de la sangre.
Capitán de Navío (S.N.) M/C. Robert M. Palomino de la Gala 173

INVITADO
El Corresponsal en el fuego cruzado
Sana Fernández La Madrid 189

Discurso pronunciado por el Sr. Alcalde del Callao, en ocasión del 111º aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos: 8 de octubre de 1990
Kurt Woll Müller 193

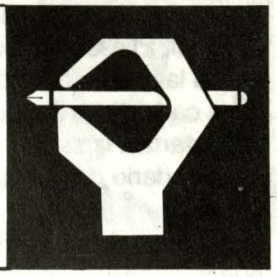
MISCELANEA

Los Pescadores Alados
Milagros Aguilar Rojas 201

08 de Octubre no es un día cualquiera
Rodolfo Tafur Zevallos 205

Voluntario
T2. Rodolfo Tafur Zevallos 207

EDITORIAL



OCTUBRE, LA MARINA Y EL PERU

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 invalorable libro de opiniones que significa la vida tendrán siempre páginas en cuya textura las generaciones futuras la identificarán y sentirán para beberla como agua de fuente inagotable.

Héroes y hazañas coexisten así en el corazón ciudadano con sus ideas y sus matices; de este modo, en el universo de su accionar comunican alegorías a todas las generaciones estableciendo en su vertebrar simultáneo las más altas y profundas realidades que sustentan el devenir de nuestro pueblo.

En ese contexto el Gran Almirante Grau, el glorioso monitor "Huáscar" y sus valerosos 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 así, 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. El escenario de nuestro itinerario es siempre el mismo, añeja y fortalecida la fe discurriendo en los intersticios del alma, y, joven la palabra Perú, pues cada día al despuntar el alba recoge en su corazón 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 heroísmo y la caballerosidad, afirmando nuestras naves en la floración irrenunciable de Patria y familia.

ARTICULOS



Doctrina

C. de F. Luis ALFARO Garfias

Así como el uniforme proporciona estandar en la vestimenta de una fuerza, la doctrina uniforma principios y guía el empleo de las FF.AA.

En este artículo deseo exponer cómo podría ser el proceso de la doctrina militar para organizar nuestras doctrinas.

¿Qué es doctrina?

La publicación JCS: Diccionario de términos militares y afines, la define como, los principios fundamentales que sirven a las fuerzas o elementos militares en sus acciones en apoyo a los objetivos nacionales. Es autoritaria pero requiere juicio en su aplicación. Según este enunciado dá la más alta jerarquía a la Doctrina dentro de las publicaciones militares, pero faltaría mencionar que existen varios niveles de doctrina cuyo propósito a cada nivel es impartir al personal bases para la comprensión del uso de sus fuerzas en la paz y en la guerra y que sirva de base para publicaciones subsiguientes que traten de operaciones, tácticas, técnicas y procedimientos de empleo de cada Fuerza.

Las Doctrinas son enunciados de principios basados en experiencias que describen y guían el empleo adecuado de las fuerzas en la acción militar. Cada

fuerza debe promulgar y enseñar su doctrina como marco de referencia común, sobre la mejor manera de preparar y emplear sus fuerzas. Debe ser una guía de cómo organizar, entrenar, equipar y sostener su Fuerza.

La Doctrina, debe reflejar por lo general lo que resultó mejor tanto en operaciones reales de combate, como en ejercicios o maniobras.

Las Doctrinas han sido desarrolladas debido a la necesidad de establecer pautas comunes para la acción militar.

Por ejemplo, la Doctrina de Guerra Antisubversiva contempla pautas en caso de no tener comunicaciones durante un combate, acatando dichas pautas el Jefe de Patrulla que se encuentre en combate, apoyara el Plan de Operaciones. Es necesario recalcar que la doctrina sugiere un curso de acción. No es obligatoria.

NIVELES DE DOCTRINA

Doctrina fundamental:

Es aquella que alimentada por la historia, sociología, economía, política, tecnología y los objetivos de una nación, expresa definiciones, estrategias y principios acordes y en apoyo de los objetivos nacionales. En este nivel de doctrina se expresan los objetivos de Defensa Nacional, este documento debe ser promulgado por el Ministerio de Defensa.

Doctrina básica:

Expresa principios que describen y guían el empleo adecuado de cada Fuerza en la Acción Militar. La doctrina básica debido a su carácter fundamental básico y perdurable brinda una orientación amplia y constante sobre cómo deben prepararse y emplearse los recursos. Debe ser promulgado por la Comandancia General de cada Instituto.

Doctrina operacional:

Aplica principios de la doctrina básica a las acciones militares y describe el empleo adecuado de las fuerzas, áreas que contemplan la misión y ambientes operacionales. Describe la organización de las Fuerzas y anticipa los cambios y poderes que pueden afectar las operaciones militares como los avances tecnológicos.

La doctrina operacional proporciona descripción detallada de la misión y métodos para preparar y emplear las Fuerzas. La doctrina básica y la doctrina

operacional proporcionan la estructura a partir de la cual se desarrolla la doctrina táctica. Debe ser promulgada por la Comandancia de Operaciones de cada Instituto.

Doctrina táctica:

Aplica la doctrina básica y la doctrina operacional a las acciones militares y describe el empleo adecuado de sistemas específicos de armas para que cumplan determinados objetivos.

La doctrina táctica considera objetivos tácticos particulares (bloqueo de un puerto con minas aéreas) y condiciones tácticas (amenazas, estado meteorológico y terreno) y describe cómo se emplea un sistema de armas específico para que cumpla el objetivo táctico (Ej: sembrado de minas WP-900 por aviones S-2T a baja altitud). En algunos países dividen esta doctrina en :

1) Doctrina de aplicación: Promulgada por la Comandancia de Operaciones de cada Instituto. En esta, participan dos o más Fuerzas, ejemplo: Doctrina de Guerra Antisubmarina.

2) Doctrina funcional: Promulgada por la Comandancia de cada Fuerza, ejemplo: Doctrina de Aviación Naval.

La doctrina táctica sirve como punto de partida para el desarrollo de tácticas, técnicas y procedimientos.

Los niveles de doctrina básica, operacional y táctica no se excluyen mutuamente ni mantienen límites rígidos, por ejemplo:

Doctrina básica:

Un objetivo básico en la guerra naval es lograr el control del mar para contar con libertad de acción para operaciones subsiguientes.

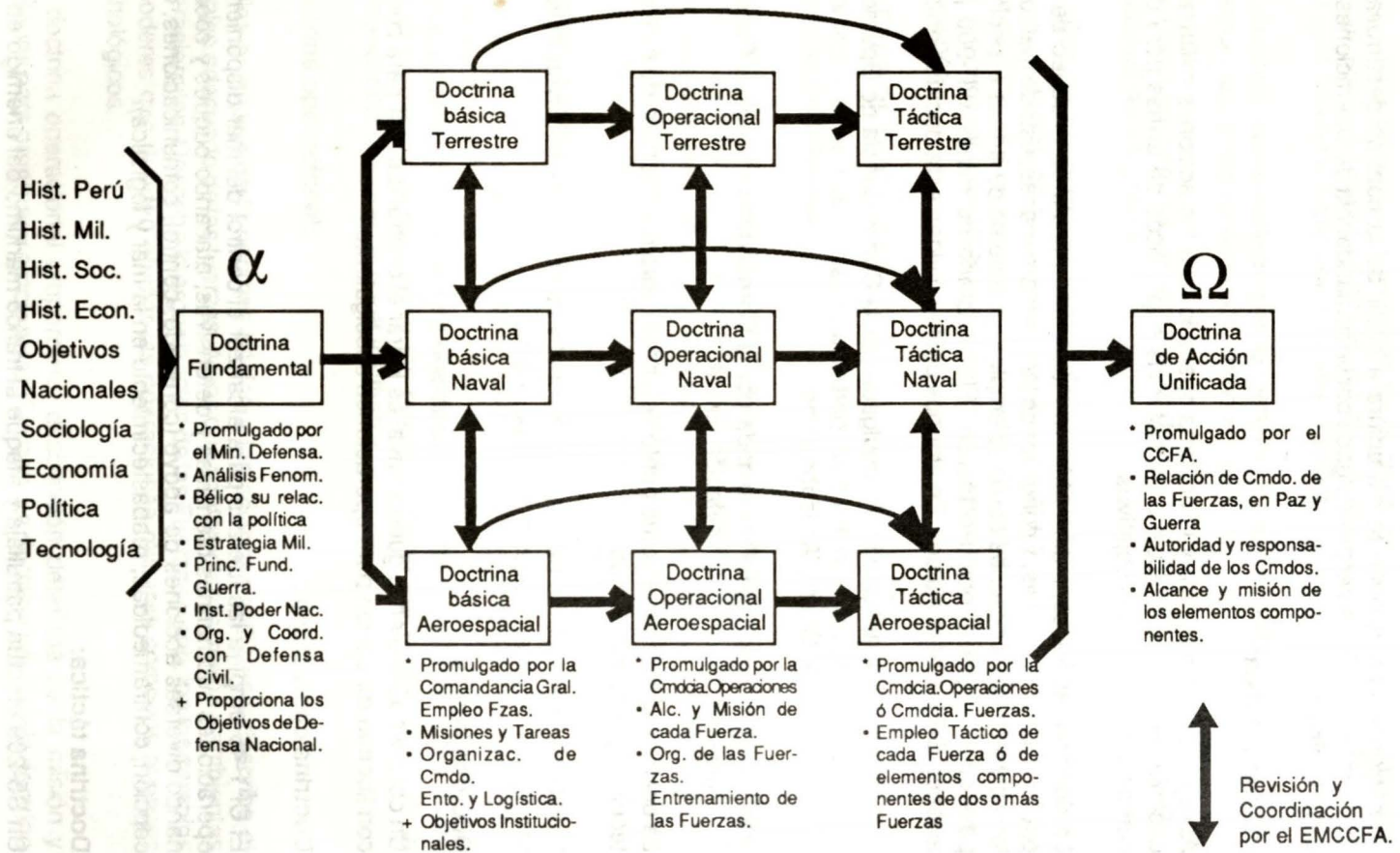
Doctrina operacional:

El CFT-45 emplea las fuerzas para alcanzar el control del mar disponiendo operaciones submarinas ofensivas y defensivas, atacando buques y coordinando diversas acciones de apoyo (comando, control, comunicaciones, decepción, contramedidas, reabastecimiento en la mar y logística).

Doctrina táctica:

Un SS-209 efectúa patrullaje y ataque al tráfico marítimo del enemigo en un

EL PROCESO DE LA DOCTRINA MILITAR



área dada, de acuerdo al objetivo táctico condiciones y restricciones.

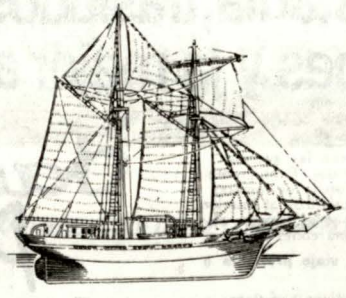
La doctrina táctica describe la forma en que las misiones de patrulla y ataque del SS-209 se pueden integrar o combinar con otros sistemas de armas como SH-3D, AB-212, FM, CM, S-2T y B-200, otros submarinos.

Doctrina de acción unificada:

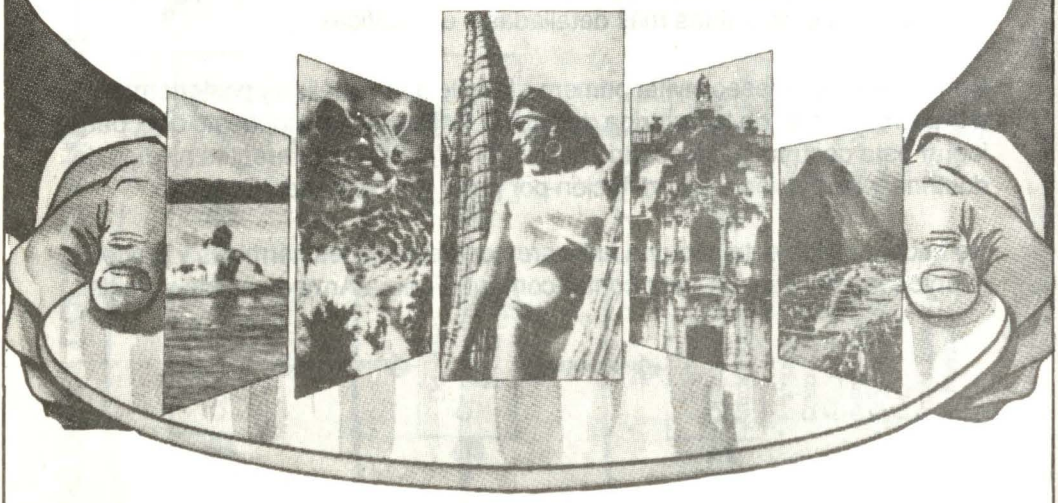
Describe la relación de las fuerzas navales, terrestres y aéreas, la organización de estas fuerzas bajo la unidad de mando y las autoridades y responsabilidades de los Jefes. Esta doctrina brinda una orientación amplia para desarrollar doctrinas conjuntas más detalladas y específicas.

Con este artículo deseo invitar primero a la reflexión y análisis y posteriormente a la promulgación de la Doctrina de Acción Unificada, por supuesto que, para lograr esta doctrina es necesario haber completado los diferentes niveles de doctrina y la revisión y coordinación por parte del Comando Conjunto.

De hacer posible esta doctrina unificaremos definiciones, términos y procedimientos tan necesarios para contar con una Fuerza Armada sólida y unida.



¡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

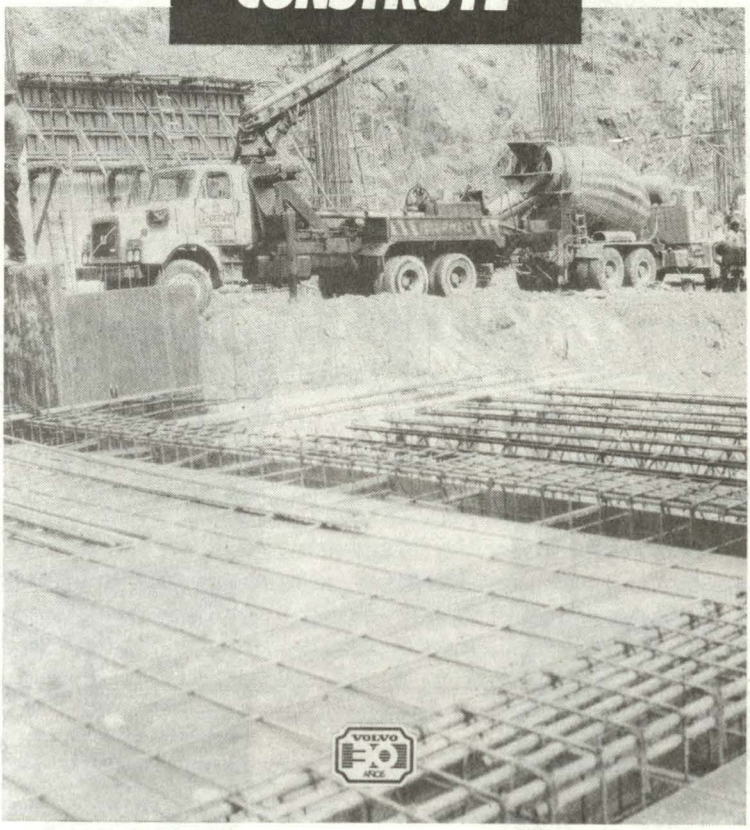
MUNDOS

Programas Turísticos PENTAGRAMA

PEOPLE TOURS

SKY INTERNATIONAL S.A

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


BOLIVIA Y PERU
A LA GLORIA
DEL
ALMIRANTE
MIGUEL GRAU
8 OCTUBRE
1879 - 1989

Almirante Miguel Grau Seminario héroe nacional de Bolivia

Carlos Zúñiga Segura

En virtud de la Ley No. 1112 de fecha 12 de octubre de 1989 firmado por el Presidente Constitucional de la República de Bolivia, Licenciado Jaime Paz Zamora, y, recogiendo el acuerdo unánime del Congreso Nacional, suscrito en documento del 10 de octubre remitido al Poder Ejecutivo por los Presidentes de las Cámaras Legislativas, senador Gonzalo Valda Cárdenas y Diputado Fernando Kleffer Guzmán se "Declara al Almirante peruano y boliviano Don Miguel Grau Seminario, Héroe Nacional de Bolivia".

Este reconocimiento que capta y fija el beneplácito de las mayorías ciudadanas, entraña además, otras dimensiones relevantes, a saber:

- Otorgamiento de la Condecoración de las FF.AA. de la Nación al "Mérito Naval" en el Grado de "Gran Cruz de la Orden".

- Orden Especial de la Armada Boliviana reconociendo al Gran Almirante Miguel Grau Seminario como Almirante de la Armada Boliviana, por haber prestado eminentes servicios a la Nación.

- Designación de la plaza ubicada en la Zona de Irpavi (calles Oficial de Lanceros, Segundo Altamirano y Pedro Caballero) con el nombre de

Plaza de la Armada Boliviana "Almirante Miguel Grau Seminario" según Ordenanza Municipal de La Paz No. 68/69, firmado por el Presidente del Concejo Francisco Aramayo Bernal y el Alcalde Municipal Alfonso Prudencio Chaura.

Dos ceremonias de trascendente significado rubricaron el homenaje. En primer término la Cámara de Diputados efectuó sesión especial con la intervención de seis representantes de diversas comunidades políticas, destacando en el Almirante Miguel Grau su sentido del honor y del deber, su voluntad firme, su personalidad moral y su vocación por el mar.

Seguidamente se llevó a cabo la ceremonia de inauguración de la plaza y develación del monumento el 8 de octubre, con la participación del Gobierno, Congreso Nacional, Fuerzas Armadas y la civilidad, evento en el que hicieron uso de la palabra tres oradores que en sus matices individuales concordaron en el común denominador de esta fiesta cívico-patriótica de gratitud y homenaje al Héroe de Angamos.

El señor Ministro de Defensa Licenciado Héctor Ormachea Peñaranda, en la parte medular de su vibrante alocución señaló que "Si bien al Almirante Miguel Grau, lo hemos tenido los bolivianos siempre como parte de nuestra propia historia, y lo hemos venerado como exponente heroico de una acción epopéyica la presencia de su imponente imagen en esta plaza de la ciudad de La Paz servirá para recordarnos, en todo momento, el deber de fortalecernos permanentemente".

A su turno el señor Comandante General de la Armada Boliviana, Vicealmirante Aníbal Gutiérrez manifestó que "En este día de gloria para el recuerdo del señor Almirante Miguel Grau Seminario, ilustre oficial naval y señor de los mares; la Armada Boliviana de pie, presenta sus armas para rendirle su más grande homenaje".

A nombre y en representación de nuestro país, retribuyó y agradeció el Embajador Dr. Oscar Maúrtua de Romaña, expresando conceptos que grafican los sentimientos de nuestro pueblo en su visión de fe y esperanza, señalando en su aplaudido discurso la viva complacencia de estar: "Congregados hoy en territorio boliviano, fortalecidos por esta nueva demostración de hermandad boliviano-peruana, convocamos su recuerdo y su ejemplo y renovamos nuestra fe y confianza en el destino común de nuestros pueblos y en particular, de nuestras juventudes que en el Almirante Grau deben ver un extraordinario modelo".

Orden Nacional del Cóndor de los Andes

Por Resolución Suprema No. 208179 de fecha 5 octubre 1990 el Supremo

Gobierno de Bolivia confiere la Condecoración de la Orden Nacional del Cóndor de los Andes en el grado de Gran Cruz al Almirante Peruano-Boliviano don Miguel Grau Seminario por "legar a nuestra nación el ejemplo mas vivo de heroísmo" conforme señala la resolución firmada por el Presidente Constitucional de la República Lic. Jaime Paz Zamora y el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores y Culto Lic. Carlos Iturralde Ballivián.

El acto de imposición de la valiosa presea se llevó a cabo en la plaza que perpetúa la memoria del Caballero de los Mares, en presencia de los Comandantes Generales del Ejército, la Aviación y la Armada bolivianos, integrantes de la oficialidad, cuerpo diplomático y miembros de la colonia peruana.

Al hacer uso de la palabra el Comandante General de la Armada Boliviana Almirante Aníbal Gutiérrez Chávez señaló que "Hoy a 111 años de su gloriosa inmolación en Punta Angamos, jurisdicción del puerto boliviano de Mejillones, expresamos reverentes, en este acto conmemorativo, el más ferviente homenaje, en nombre de la Armada Boliviana, porque es el homenaje que nuestros pueblos renuevan, con devoción y gratitud en cada aniversario (...) Es por eso que hoy renovamos nuestra fe en el futuro glorioso que el destino tiene reservado para peruanos y bolivianos unidos mas estrechamente que nunca en la inmensa tarea de hacer de nuestras naciones, el verdadero ejemplo de unión que nos conduzca al logro de días mejores para nuestros pueblos".

A continuación intervino el Agregado Naval del Perú, Capitán de Navío Jorge Rubio Betancourt relevando en la esencia de sus palabras la presencia fundamental del Gran Almirante Miguel Grau y las fechas históricas conmemorativas de la gesta de Angamos y la creación de la institución naval peruana.

A su turno el Embajador del Perú en Bolivia Dr. Oscar Maúrtua de Romaña al recibir la presea manifestó la necesidad de "buscar conjuntamente nuevas y dinámicas vías de integración en provecho del progreso y bienestar de pueblos hermanos".

Homenaje en la Cámara de Diputados

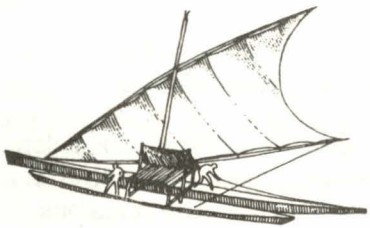
El lunes 8 de octubre la Cámara de Diputados celebró sesión solemne para tributar su homenaje al héroe peruano-boliviano en ocasión de conmemorarse el 111 aniversario del Combate Naval de Angamos. Dos intervenciones relevaron la fecha conmemorativa, el discurso del H. Diputado Juan Pereira Fiorillo en su calidad de Presidente de la Comisión de Relaciones Internacionales de la Cámara y el Presidente de esa rama legislativa boliviana.

El H. Fernando Kieffer en su conceptuoso discurso rindió fervoroso homenaje al Gran Almirante señalando su merecimiento como "Héroe de dos patrias", y

en esa perspectiva señaló: "Honremos pues la ínclita memoria de ese audaz marino que defendió a Bolivia como su propia patria. Al inclinarnos reverentes ante su ejemplo de valor y nobleza. Glorifiquemos su digna vida y su heroica muerte".

En suma, el reconocimiento del Gran Almirante Miguel Grau Seminario como Héroe Nacional de la República de Bolivia, revitaliza en todos sus argumentos el histórico discurso de fraternidad que sustenta las relaciones bilaterales de nuestros países; y es más, imprime significación fundamental en el señalamiento a la gloriosa épica naval, certifica como dice Eugenio d'Ors "la existencia de una conciencia de historia, de una conciencia de solidaridad entre las generaciones" y en el convencimiento de que historia es conocimiento y reconocimiento debemos colegir el aserto de Guillermo Ditley de que "al hombre se le conoce en la historia", de este modo, los homenajes tributados a Miguel Grau preludian notas elevadas al progreso y la unidad de nuestros pueblos.

En las páginas de la historia, en las fecundas y límpidas memorias colectivas de nuestros pueblos, la luminosa trayectoria y la heroica enseñanza del Caballero de los Mares, es verdad permanente, herencia viva y fecunda registrando al paso del tiempo y de la vida, el imperio de engarzar inteligencias y voluntades comunes en la forja del destino superior de nuestras naciones hermanas.



Su Gente de Confianza lo atiende sin parar...



Nuevo HORARIO *Corrido* NACIONAL

9:10 AM *a* **4:00 PM**

sábados*

9:30 AM *a* **12:30 PM**

Ahora, con nuestro nuevo Horario Corrido Nacional, planifique su día y venga al Banco a la hora que más le convenga.
Su Gente de Confianza lo atiende más horas, con la cordialidad de siempre y en el horario más conveniente.

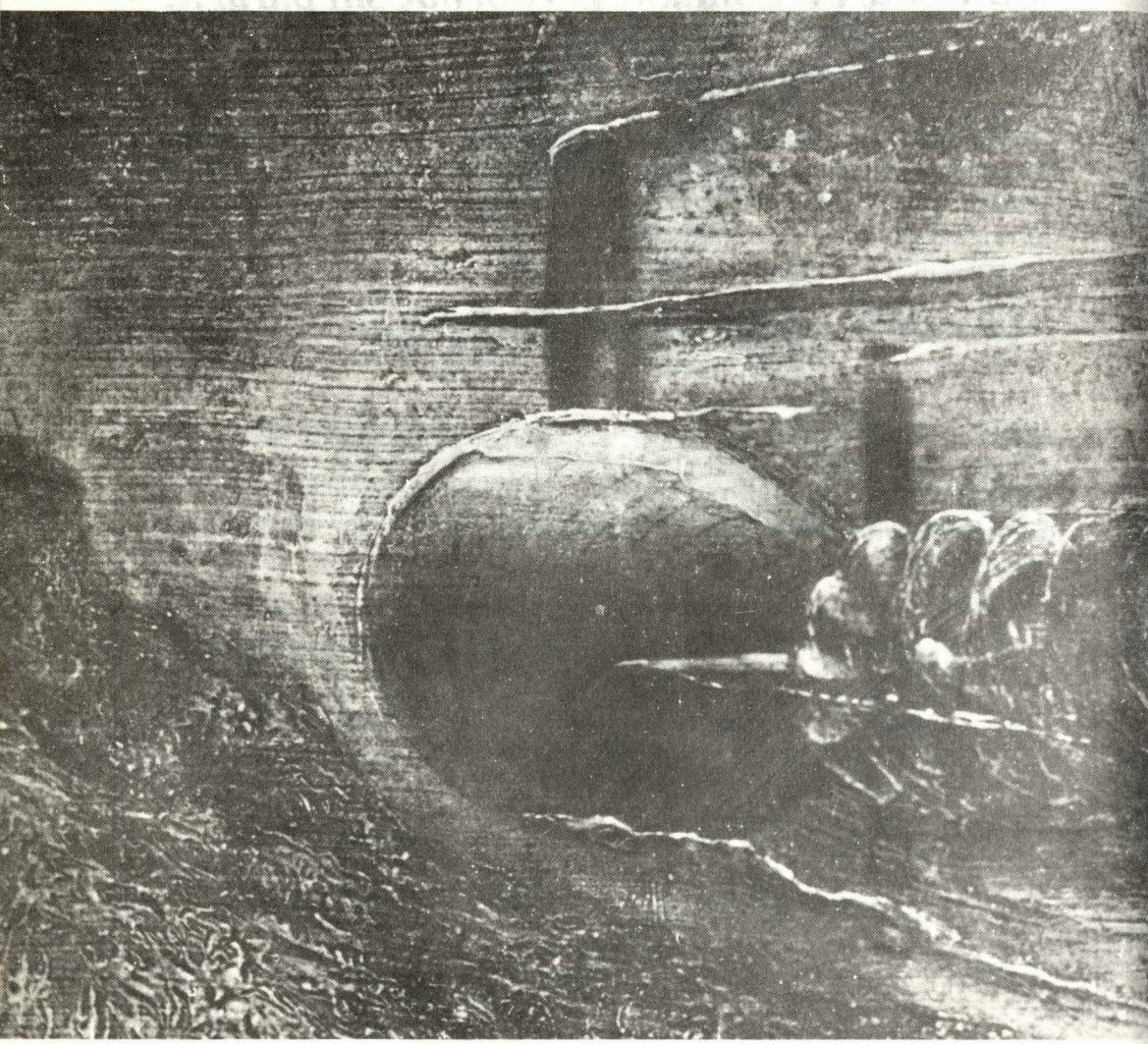
BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO

* En las Agencias que brindan este servicio.

PROPERU PUBLICIDAD

LT 9110232



Consideraciones sobre reparaciones de cascos resistentes de submarinos

Tte. 1 AP Aldo OLCESE Rodríguez
Ing. Víctor MARQUEZADO Yáñez

Resumen

Como es sabido, el Servicio Industrial de la Marina-Callao, posee una amplia experiencia en reparaciones de submarinos, en las áreas de cascos, propulsión y electricidad. Basta recordar que la Marina de Guerra del Perú, principal cliente de este astillero, viene efectuando reparaciones de envergadura desde hace mas de dos décadas, tal como la que se efectuó en el año de 1967 durante el cambio integral de baterías de un submarino clase "SIERRA". El presente trabajo describe, en su primera parte los esfuerzos de investigación efectuados por el personal técnico del SIMAC que trataron descubrir el comportamiento mecánico y metalúrgico de los aceros de alta resistencia que constituyen dichas estructuras. Igualmente, se evaluaron los efectos del corte del casco resistente, sobre la eventual pérdida de circularidad que sufriría el casco cilíndrico debido a las tensiones térmicas generadas durante la aplicación del equipo de oxi-corte. En la segunda parte del trabajo se efectúa una descripción de la existencia práctica que el SIMAC ha podido obtener durante este largo período de tiempo, no sólo en lo que se refiere a submarinos de la década del 60, sino en las reparaciones que el SIMAC viene realizando a submarinos de tecnología de punta, tales como los del tipo 209.

1. Introducción

Los problemas que un astillero enfrenta al efectuar mantenimiento y reparación de submarinos, pueden ser ubicados en varios campos. El primero y el más importante se sitúa en el campo tecnológico. El submarino, como vehículo sofisticado, requiere que sus equipos componentes así como el material que conforma el casco resistente, sean de la más alta tecnología. Basta recordar que en el proceso de fabricación de estas estructuras se gasta una gran cantidad de tiempo en controlar la calidad de los trabajos efectuados en los procesos de soldadura así como en las pruebas del equipamiento de a bordo.

Por todo esto, el astillero que asume el compromiso de efectuar mantenimiento a estos vehículos tiene que alcanzar, en primera instancia, un alto nivel tecnológico en lo que se refiere a los equipos necesarios para las reparaciones así como un alto grado de entrenamiento y calificación del personal involucrado en estas tareas.

En este sentido, el Servicio Industrial de la Marina-Callao a mediados de la década del 60 y con gran proyección, inició un agresivo programa con el objetivo de preparar al astillero para este reto tecnológico.

En principio, se adecuó la organización productiva de manera de que exista talleres especializados en la tareas de mantenimiento del casco resistente y los componentes del mismo. Igualmente, con miras de lograr una transferencia de tecnología adecuada, se envió personal de profesionales y técnicos a que acompañen un "survey" completo de un submarino en astilleros americanos.

Paralelamente, el SIMAC tomó conciencia que la investigación en el campo de soldaduras de aceros de alta resistencia sería la clave del éxito en el mantenimiento que se lleva a cabo durante el diqueo de estas unidades, tema que es discutido a seguir.

2. Trabajos de investigación realizados

Una de las primeras tareas que se desarrollaron con éxito estuvieron en el campo de la investigación. Estas investigaciones estuvieron concentradas en tres áreas: *i)* estudio de los efectos de soldaduras de reparación en soldadura a tope en acero de alta tensión (HTS) *ii)* llegar a conocer el **"estado de arte"** de las soldaduras en el acero HY-80 y *iii)* adquisición de conocimiento sobre el comportamiento estructural del submarino. A seguir se describirán sucintamente los logros alcanzados en cada uno de estas áreas.

2.1. Análisis sobre el efecto de soldaduras de reparación

Como es sabido, al momento de efectuar reparaciones mayores en los submarinos, tales como recorrido integral de los motores o mantenimiento de los equipos de a bordo, el astillero se verá en la necesidad de separar, a través de algún método de corte, el casco resistente de submarino. Uno de los métodos mas usados para llevar a cabo esta tarea es el empleo del oxi-corte. La separación, tal como indican las normas técnicas, tiene que ser efectuada sobre la enmienda de soldadura del casco resistente. El objetivo de la presente investigación, fue el de estudiar el comportamiento metalúrgico y mecánico del acero de alta resistencia, cuando es sometido a continuos ciclos térmicos producidos primeramente por el corte y en segundo lugar por la soldadura. Cabe recordar que la pérdida de la calidad del acero provocaría problemas de orden estructural del vehículo.

Con la finalidad de alcanzar este objetivo se prepararon y soldaron tres probetas constituidas cada una de ellas por dos planchas de acero HTS (MIL-S-16113 gr. ht Class A), de 12 pulgadas de longitud, 6 pulgadas de ancho y 7/8" de espesor, de acuerdo a la norma NAVSHIPS-0900-006-9010. Con la finalidad de reproducir lo más verazmente posible las condiciones de real ejecución de la reparación por soldadura, se efectuaron dichas pruebas sobre el campo y por soldadores del taller encargado. La probeta "A", fue soldada y reparada consecutivamente en tres oportunidades. A la probeta "B", no se le aplicó soldadura de reparación. Finalmente, la probeta "C" fue reparada por ambos lados del cordón y adicionalmente se reparó la zona térmicamente afectada por el calor (ZTA).

Al terminar esta etapa preparatoria, se pasaron las probetas a través de ensayos no destructivos de tintes penetrantes, partículas magnéticas y rayos X, a fin de descartar defectos de soldaduras que pudieran desvirtuar los resultados de los ensayos posteriores que se efectuaron. Con la finalidad de verificar, comparativamente, los efectos de la reparación efectuada, se levantó un mapeo de la dureza VICKERS HV sobre el cordón de soldadura de las probetas así como en la ZTA. La figura 1 muestra el diagrama efectuado en la probeta "A"). Igualmente se midió la contracción de las probetas al efectuar el soldado múltiple de reparación (probeta "A") con la finalidad de comprobar la deformación inducida por los esfuerzos térmicos generados.

Del análisis de los resultados, se desprende lo siguiente:

i) La reparación de la soldadura mostró que puede ser aplicada en varias oportunidades ya que no afecta las propiedades mecánicas ni metalúrgicas del acero que es sometido a los ciclos de temperatura. La dureza presenta en todas las probetas los picos de dureza normales sobre el

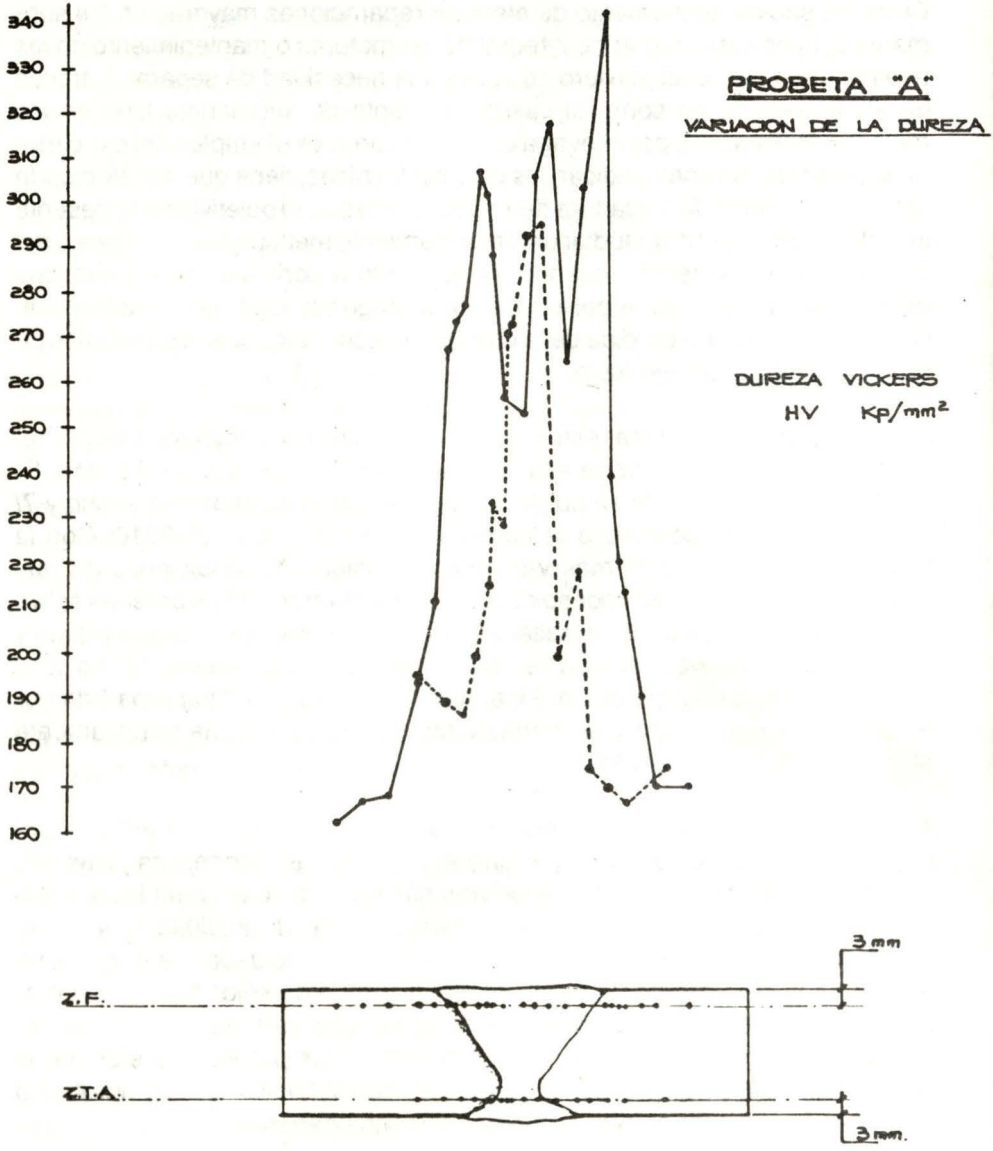


Figura 1.- Compartimiento en dureza de la probeta reparada por soldadura.

cordón de soldadura y en la ZTA.

ii) La contracción medida en el primer reparo de soldadura de la probeta "A", alcanzó un valor mínimo de 1/64", siendo que en las reparaciones posteriores esta deformación fue despreciable.

2.2 Soldaduras en el acero HY-80

Los submarinos modernos son construidos con aceros que presentan, como características principales, poco peso y alta resistencia. Una de las desventajas de estos materiales es su baja soldabilidad, es decir, se requiere de altas inversiones en equipos y principalmente en el entrenamiento del personal de soldadores a fin que el astillero esté capacitado para tratar con este material. El SIMAC, con vistas de iniciar en sus instalaciones la reparación integral de los submarinos tipo 209 de la Marina de Guerra del Perú, inició en el año de 1989, un programa de investigación que coadyuve a la obtención del "know-how" de la soldadura del acero HY-80. Con esta meta, se están efectuando investigaciones que en resumen lograrán los siguientes objetivos:

a) Efectuar un levantamiento de las propiedades del material base, HY-80, para una confrontación con los valores especificados por la Marina Norteamericana.
b) Calificación de soldadores para soldadura manual de HY-80.
c) Calificación de los procedimientos de soldadura obedeciendo la norma NAVSHIPS-0900-006-9010.
d) Verificación de las propiedades de las juntas soldadas. y
e) Impulso al desarrollo de un electrodo nacional que cumpla con las especificaciones de la norma.

Con la finalidad de efectuar estos ensayos se solicitó al astillero HDW de Alemania, nos proporcione material base suficiente así como los consumibles que fueron usados en las construcciones de estas estructuras marinas. En una primera fase se verificaron las propiedades del material base, tanto en su composición química como en sus características mecánicas. La tabla 1 nos muestra los resultados encontrados en los ensayos de tracción que se efectuaron así como una comparación de la composición química obtenida con la especificada en la norma. Asimismo, se realizaron los ensayos de impacto, con la finalidad de verificar las bondades en ductibilidad y tenacidad de este acero. Como conclusiones de los ensayos del material base se comprobó que el material HY-80 ensayado está rigurosamente dentro de las especificaciones americanas indicadas en la norma MILSTD-16216 G.

Fue calificado también un soldador, para soldadura de HY-80, con electrodos MIL-9018 y MIL-11018 comercialmente conocidos con SH Ni 2K 90 y

FOX U 80N, respectivamente, de acuerdo con la norma MIL-E-22200/1e. La figura 2, presenta esquemáticamente las características del visel empleado y algunos de los aspectos técnicos observados durante la soldadura de las probetas.

Uno de los puntos más destacables durante la preparación de las probetas fue el control de insumo de calor (max. 21 KJoules/cm), ya que si se sobrepasa el valor máximo permisible existe alta probabilidad que la junta soldada presente defectos como inclusiones o el fenómeno de fisura al frío. Igualmente, se retiraron probetas de impacto de la junta soldada tal como se presenta en la figura 3. En la actualidad, los ensayos están en vías de ejecución en nuestros laboratorios.

Con la finalidad de verificar la calidad de soldado, se tomaron placas radiográficas a las probetas con resultados positivos. De acuerdo a lo observado puede concluirse que la junta soldada puede ser considerada como satisfactoria.

2.3 Conocimiento del comportamiento estructural de la estructura de un submarino

La estructura de un submarino es el componente de mayor importancia dentro de los sistemas que lo componen. Cuando se efectúa el recorrido integral de estos vehículos, es necesario el corte de su casco resistente. En el proceso de corte, por más cuidados que se tomen, se pueden originar deformaciones inelásticas que provocan la salida de la circularidad del casco resistente a límites no permisibles. Para poder efectuar una evaluación integral de este problema, es necesario contar con conocimientos del modelo matemático que sirvió para el dimensionamiento de la cuaderna, espacio entre cuadernas y espesor del casco.

Con la finalidad de conocer estos aspectos técnicos, elSIMAC envió a un grupo de profesionales a la Universidad de Sao Paulo, a fin que se integre a un ambicioso proyecto de investigación que se desarrolló en la Escuela Politécnica de dicha universidad. Los resultados por la participación de estos profesionales fue altamente beneficiosa para incrementar el "know-how" del SIMAC en lo que se refiere a recorrido de cascos resistentes de submarinos.

TABLA Nº 1.- Composición química del HY–80 y ensayos de tracción

Elemento	Composición Espec. (% peso)	Composición Obtenida (% peso)
Carbono	max. 0.20	0.19
Magneso	0.10–0.45	0.34

Elemento	Composición Espec. (% peso)	Composición Obtenida (% peso)
Fósforo	max. 0.028	0.016
Azufre	max. 0.025	0.010
Sílice	0.12–0.38	0.16
Níquel	1.30–3.95	2.10
Cromo	0.04–2.40	1.19
Molibdeno	0.191–0.63	0.27
Titánio	max. 0.02	ausente
Vanadio	max. 0.03	ausente
Cobre	max. 0.25	ausente

	VALORES			
	Especificados		Obtenidos	
	Long.	Transv.	Long.	Transv.
Lim. rupt.	----	----	110 Ksi	110 Ksi
Lim. fluenc.	80–95 Ksi	80–95	90 Ksi	90 Ksi
Alargamiento	min 20%	min 20%	22%	21%
Reducc. área	min. 55%	min 50%	65%	65%

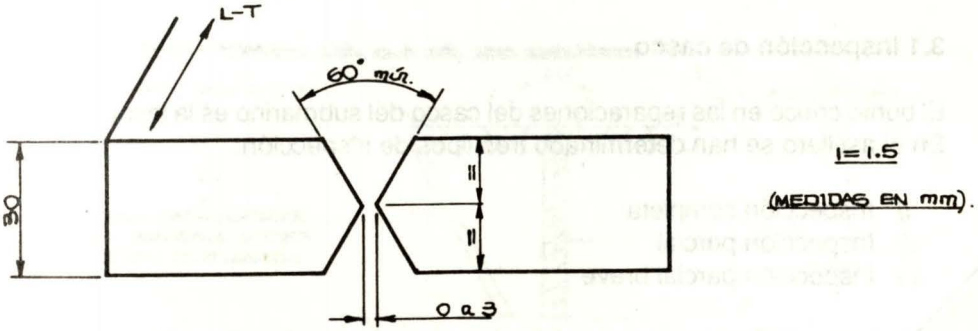


Figura Nº 2.- Esquema del visel empleado para la preparación de las probetas.

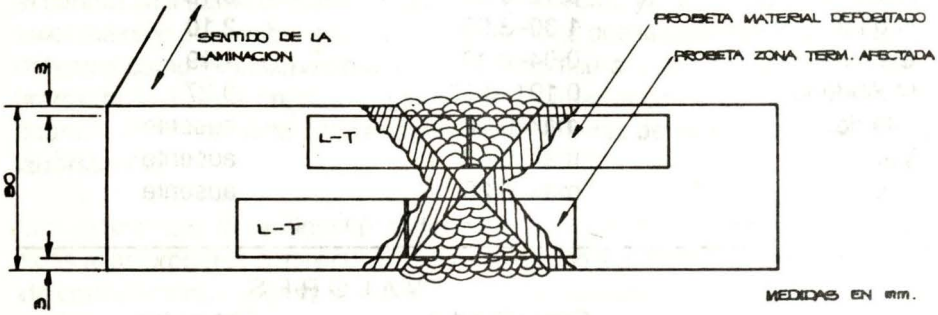


Figura 3.- Forma como se retiraron las probetas

3. Consideraciones prácticas en el recorrido de submarinos: Normas de astillero

En esta parte se describirán algunas de las normas de astillero que el SIMAC, que en el transcurso de los años se han desarrollado. Estas normas como es obvio, periódicamente son revisadas y actualizadas de acuerdo a las nuevas experiencias que se acumulan en este campo de las reparaciones navales.

3.1 Inspección de casco

El punto crítico en las reparaciones del casco del submarino es la inspección. En el astillero se han determinado tres tipos de inspección:

i) Inspección completa
ii) Inspección parcial
iii) Inspección parcial breve

La inspección completa de un submarino se resume en la calibración de todos los componentes estructurales y apéndices del submarino que están sometidos a presión o que contribuyan a la integridad estructural del vehículo.

La inspección parcial se refiere a la calibración del 25% de las cuadernas y casco así como otros componentes estructurales del submarino tales como tanques lastre resistentes.

La inspección parcial breve consiste en una inspección visual minuciosa de todo el casco resistente, teniendo que calibrar en las zonas que denoten corrosión.

3.2 Reparación del casco resistente

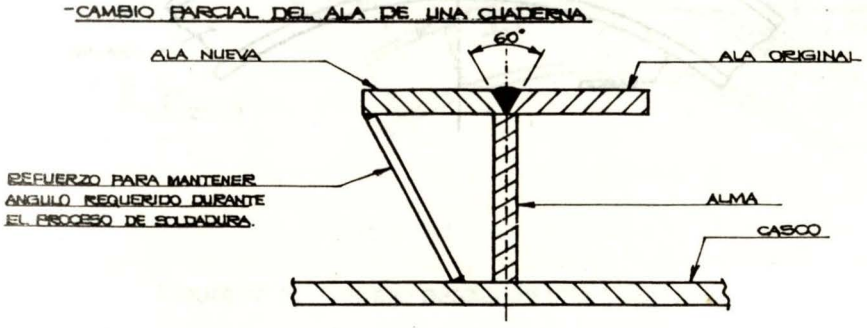
De las recomendaciones resultantes de la inspección del casco, se procederá a efectuar las reparaciones en el casco resistente y cuadernas. A seguir, se describen algunas de las normas prácticas usadas en el astillero.

3.2.1 Reparación de cuadernas

Las cuadernas son la parte más crítica en el casco de un submarino, motivo por el cual éstas deben ser reparadas cuando los desgastes sobrepasen los límites. Los tipos de reparación de cuadernas que frecuentemente se efectúan son:

a) Reparación del ala: La reposición del material en zonas de corrosiones concentradas, se efectúa con soldadura AWS-8018-C3. El precalentamiento del material base debe efectuarse de acuerdo al tipo de acero y espesor. La secuencia de la soldadura debe efectuarse de tal forma, de evitar la deformación del ángulo del ala con el alma y éste quede dentro de los límites tolerados. La figura 4 muestra los detalles de este tipo de reparación.

CAMBIO PARCIAL DEL ALA DE UNA CUADERNA



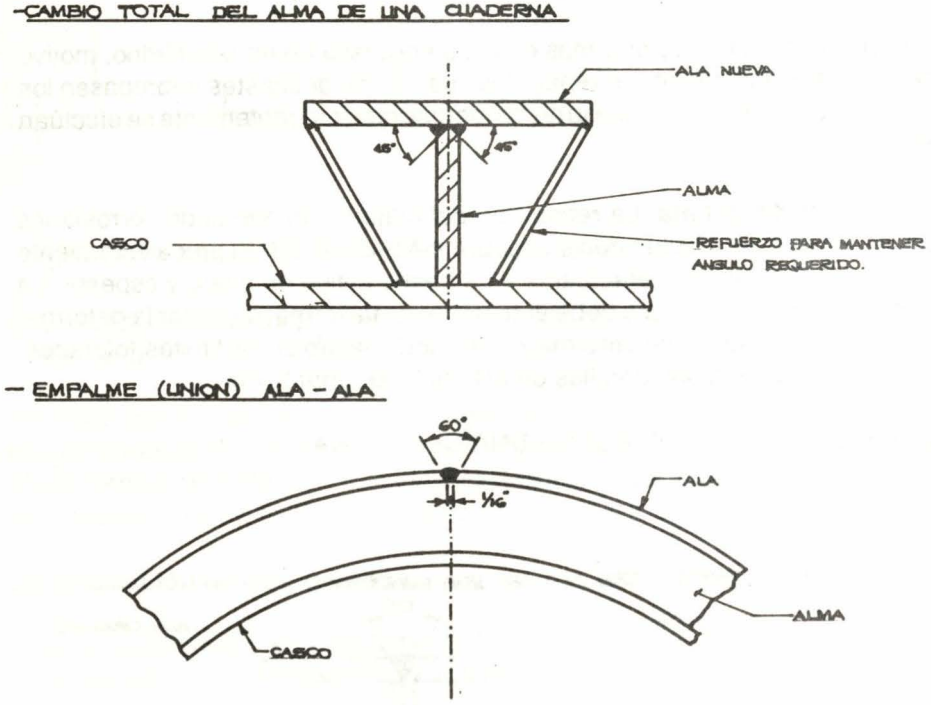


Figura Nº 4.- Diagramas esquemáticos de la reparación del ala de cuaderna.

b) Cambio parcial de una cuaderna: Esta reparación se reduce a dos fases. Una en talleres y la otra a bordo. La confección del tramo de la cuaderna (Alma-Ala) se realiza en taller y a bordo se empalma el resto de la cuaderna del buque. En esta reparación se debe de tener sumo cuidado en conservar la circularidad de la cuaderna al momento de conformarla y soldarla. Como es sabido, estos trabajos se practican con un alto control de temperaturas de precalentamiento así como inspecciones de ultrasonido y rayos X a manera de verificar la ausencia de todo defecto de soldadura. Asimismo, en zonas donde existe dificultad debido al difícil acceso para soldar, tales como la vela del buque, una reparación adecuada del ala de la cuaderna, cuando esta está bastante deteriorada, puede ser hecha utilizando dos piezas de plancha. La figura 5 muestra en detalle estos trabajos de reparación.

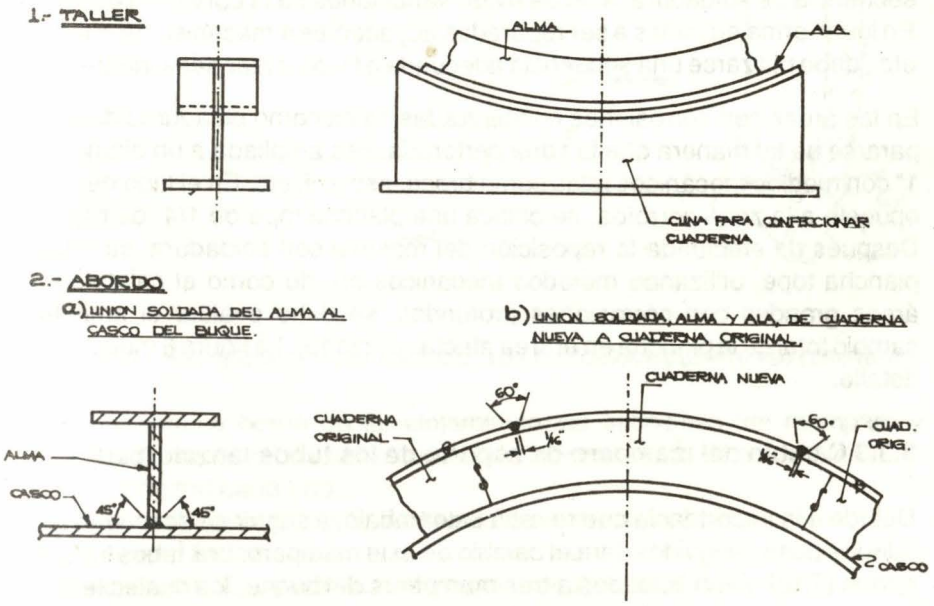


Figura Nº 5.- Cambio parcial de una cuaderna

c) Reparación del Alma: La reposición del material en zonas corroídas concentradas debe de efectuarse con soldadura AWS8018-C3. Antes de retirar el tramo del alma a ser cambiado, se debe reforzar el ala, en dicha zona (lado superior), a fin de prevenir su deformación.

3.2.2 Reparación del casco

En las áreas con corrosiones puntuales cuya profundidad está dentro de los límites permitidos y no requieren reparación, si los bordes son agudos, esto es, si hay un cambio brusco en el espesor, deberán ser esmerilados para dar continuidad a la superficie adyacente con el propósito de evitar una concentración de esfuerzos y una superficie mejor para el pintado. Este método de reparación presupone que el nuevo pintado será adecuado para contrarrestar corrosiones adicionales.

En las áreas con corrosiones locales cuya profundidad está fuera de los límites permitidos, estas son reparadas mediante el rellenado con soldadura AWS-8018-C3. El precalentamiento del material base debe efectuarse de acuerdo al tipo de acero y espesor de la plancha.

En áreas corroídas grandes, debe tenerse en consideración una adecuada secuencia de soldadura, a fin de evitar variaciones de la curvatura del casco. En igual forma en zonas a ser reparadas adyacentes a mecanismos, mástiles, etc., debe utilizarse una secuencia adecuada a fin de evitar desalineamientos.

En las áreas con corrosiones concentradas, tales como picaduras debe prepararse de tal manera que la zona perforada, sea ampliada a un diámetro de 1" con medios mecánicos tales como broca, esmeril, etc. En el lado del casco opuesto a la zona corroída, se coloca una plancha tope de 1/4" de espesor. Después de efectuada la reposición del material con soldadura, se retira la plancha tope, utilizando métodos mecánicos en frío como el calafateo. En áreas grandes con corrosiones profundas, se debe evaluar si amerita el cambio total de la plancha en el área afectada (injerto). La figura 6 muestra este detalle.

3.3.3 Cambio del mamparo de soporte de los tubos lanzatorpedos

Debido a la importancia que revistió este trabajo, a seguir se describen al detalle los pasos seguidos para el cambio de este mamparo. Los tubos lanza torpedos (T.L.T.) van soldados a tres mamparos del buque, los cuales le sirven de soporte manteniendo los ejes de estos en paralelo con la línea de crujía del buque y entre si. El trabajo en mención, se refiere al cambio del mamparo de proa, soporte de los T.L.T., que, al haberse deteriorado se flexionaron estos impidiendo el libre ingreso de los torpedos. La secuencia del trabajo a saber fue:

1. Colocar cuatro soportes reguladores a cada T.L.T., para evitar aumente la flexión de estos, durante el proceso de trabajo.
2. Retirar por secciones, el mamparo a cambiar.
3. Confeccionar en taller las secciones del mamparo.

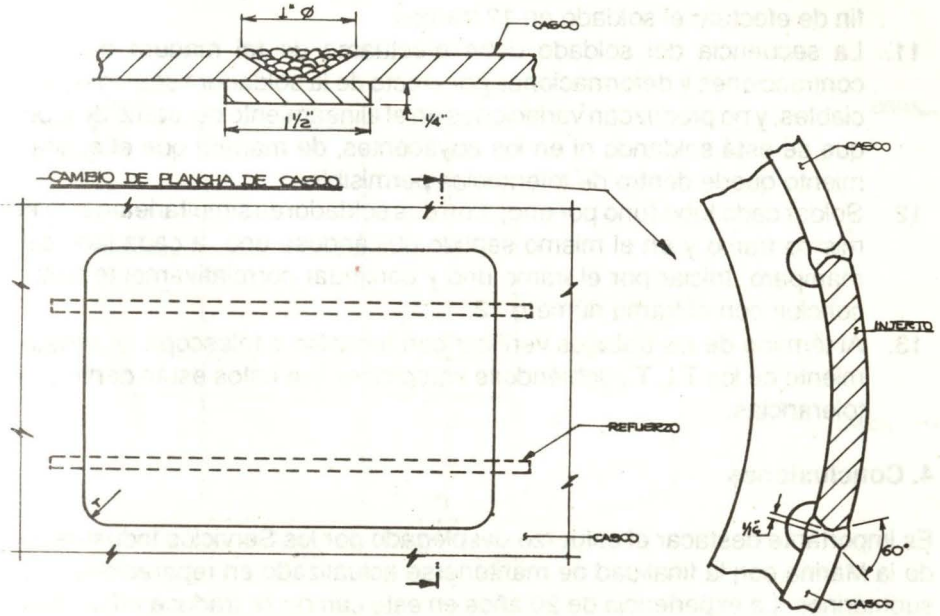


Figura Nº 6.- Recuperación por soldadura de corrosiones en el caso resistente.

4. Presentar a bordo en su alojamiento las secciones del mamparo y apuntarlas entre si y al casco del buque, con puntos de soldadura de 1" de longitud cada uno.
5. Soldar secuencialmente las secciones entre si y al casco.
6. Preparar los biseles de la plancha del mamparo en las zonas de unión a cada T.L.T., de acuerdo al croquis sección "B-B" de la figura 7.
7. En cada T.L.T., alinear el tramo flexionado con el resto del tubo que mantiene el alineamiento, utilizándose teodolito ó telescopio, previa instalación de portatarjetas en los extremos del tubo y en el centro de este. El desplazamiento del tramo flexionado para el alineamiento, se efectúa mediante los soportes reguladores instalados en cada T.L.T.
8. Durante todo el proceso de soldado del mamparo a un tubo, deberá controlarse el alineamiento de este y de los tubos adyacentes, con teodolito ó telescopio.
9. A fin de evitar que la temperatura del medio ambiente haga variar la línea de referencia del alineamiento, por deformaciones en el casco, estruc-

tura y tubo, es necesario efectuar el proceso de soldadura, en la noche. Si la temperatura del medio ambiente durante la mañana es baja (menor de 14 grados C.) y no varía, el trabajo se puede realizar de día.

10. Teniendo en consideración el diámetro exterior de cada T.L.T., de 24", dividimos la periferia de estos en doce (12) partes iguales cada una, a fin de efectuar el soldado en 12 tramos.
11. La secuencia del soldado debe efectuarse de tal manera que las contracciones y deformaciones por efecto de la soldadura sean despreciables, y no produzcan variaciones en el alineamiento del tramo de tubo que se está soldando ni en los adyacentes, de manera que el alineamiento quede dentro de tolerancias permisibles.
12. Soldar cada tubo (uno por uno), con dos soldadores simultáneamente el mismo tramo y en el mismo sentido ubicándose uno a cada lado del mamparo. Iniciar por el tramo uno y continuar correlativamente hasta concluir con el tramo número 12.
13. Al término de los trabajos verificar con teodolito o telescopio el alineamiento de los T.L.T., debiéndose comprobar que estos están dentro de tolerancias.

4. Conclusiones

Es importante destacar el esfuerzo desplegado por los Servicios Industriales de la Marina con la finalidad de mantenerse actualizado en reparaciones de submarinos. La experiencia de 20 años en este campo se traduce en un solo aspecto: alto grado de operatividad de los submarinos de la Marina de Guerra del Perú.

Actualmente, el SIMA viene formulando políticas industriales de forma de permitir, en un futuro cercano, ser el centro de atracción a nivel Sudamérica en lo que se refiere a las reparaciones de los submarinos tipo 209 de fabricación alemana. Este aspecto, se convierte comercialmente atractivo toda vez que existe un mercado potencial poderoso en reparaciones de vehículos de estas características en Latinoamérica, poniendo en ventaja a este astillero en vista de la alta tecnología desarrollada y la calidad del trabajo.

——— oOo ———

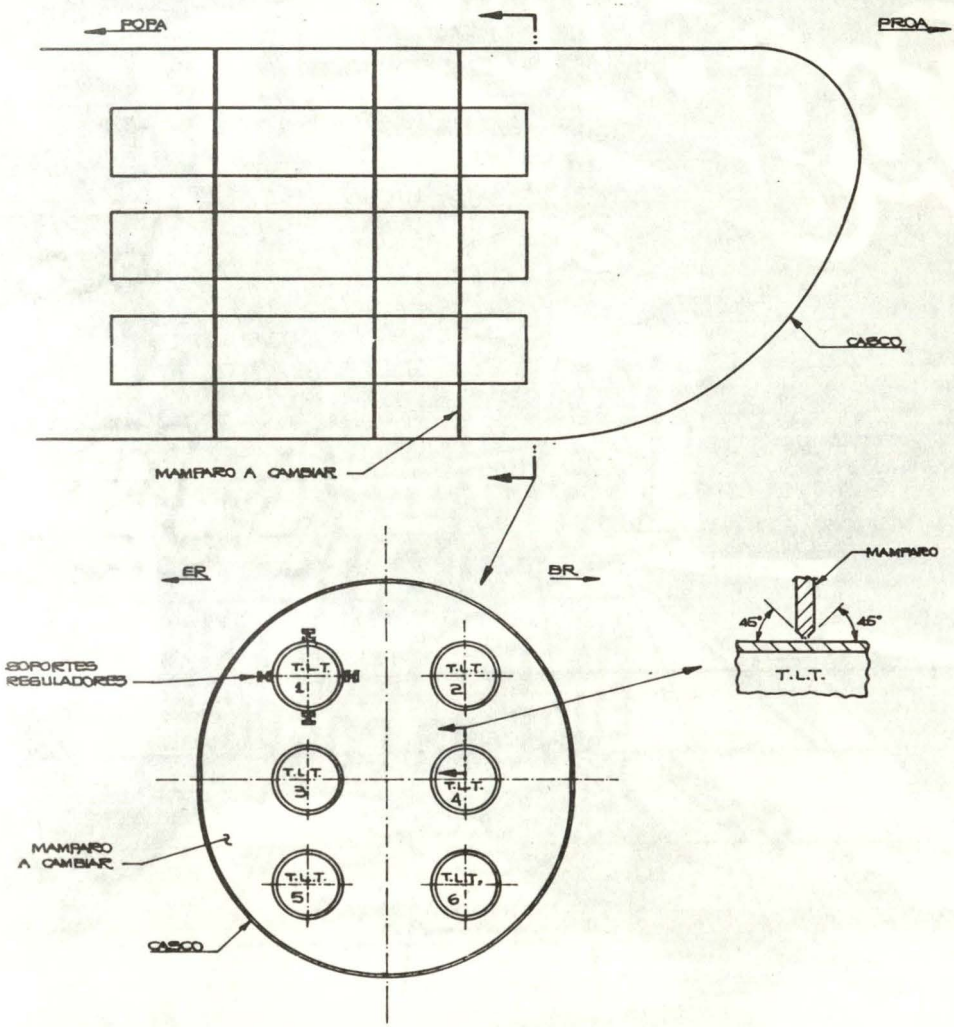


Figura Nº 7.- Cambio del mamparo soporte de los tubos lanzatorpedos.



EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar


126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú



El cariño inmenso a su esposa y sus hijos trasunta, de manera especial en las cartas que durante la época de la guerra dirige a Dolores.

Acercamiento a Grau

Contralmirante Fernando CASARETTO Alvarado

I

Mis palabras iniciales son de agradecimiento a la Marina de Guerra del Perú por el honor que me hace el designárseme como, disertante hoy, en esta tribuna.

El honor, es doblemente honor, porque esta casa y sus dignos miembros saben de homenajes y de la calidad que deben tener estos homenajes.

Año a año en octubre, se recuerda aquí a nuestro gran Almirante, a su dotación, al monitor "Huáscar" y lo que aquella pequeña tripulación dejó, para que los peruanos pudiéramos contar sus hazañas y sentirnos muy orgullosos de ser peruanos.

Sucede sin embargo que a menudo el fulgor de la gloria nos deslumbra de tal manera que las lecciones de la historia se ponen lejos de nuestro alcance y los héroes se nos hacen utópicos y sus hechos inaccesibles.

Voy a pretender en las líneas siguientes acercar a Grau a nosotros hasta casi estrechar su mano, aquella mano, "áspera y encallecida" que transmitía calor humano porque se percibía que en ella "la sangre venía de un corazón noble y generoso" como alguna vez dijo Don Manuel González Prada, quien tuvo la fortuna de conocer personalmente, a Miguel Grau.

Hurguemos entonces en los papeles de la historia tratando de acercarnos al héroe por el hombre. Indaguemos en Grau, en sus años primeros, apartándonos en mucho de la historia oficial. Indaguemos en sus carencias de niño, en sus temores de joven, en sus anhelos de hombre, en sus luces y en sus sombras. Acudamos al hemiciclo de la cámara de diputados para escuchar la voz del diputado por Paita, del ciudadano esclarecido, del marino defendiendo a su Marina, del a veces encendido Grau. Al mismo tiempo, transitemos algunos aspectos del oficial en plena guerra, ora con España, después contra Chile, siempre con el Perú y su consecuencia.

Siempre con aquello que don Jorge Basadre calificó como propio de un peruano en el cual "renace la estirpe de los hombres que hizo posible el dominio del suelo duro y áspero" de nuestro país, de "la gente que nos dio temprano un sitio de honor en el mundo".

A los niños del Perú de hoy conviene que la historia les cuente que Miguel Grau fue el tercero de cuatro hermanos en un hogar muy pobre. Su padre, el colombiano Juan Manuel Grau y Berrío, se había unido a la dama piurana Luisa Seminario del Castillo. De aquella amorosa unión nacieron Enrique, Dolores, Miguel y Ana. Fernando Romero en su maravilloso "Grau Biografía Lírica" recuerda las palabras de Aristóbulo del Valle, argentino cuando expresa..."no gozó en su infancia las dulzuras divinas del mas puro de los amores; (...) no tuvo otra madre que la mar, cuyas brisas mecían su cuna, noche a noche, mientras se adormecía escuchando el diálogo sin fin de los vientos y las olas..."

Leímos quienes frisamos hoy 50 años de edad; en los libros escolares de historia de Pons Muzzo, y lo seguimos leyendo en libros modernos, que el niño Grau se embarcó a los 8 años de edad porque le gustaba el mar.

Tuvo sin duda temprana vocación por el mar, especialmente cuando el padre es nombrado para trabajar en Paita, el caso es que don Juan Manuel Grau pasa en 1842 a servir como Vista de la Aduana de Paita. Ocho años tiene el pequeño Miguel y si es cierto que su vecindad con el mar debe haber inspirado en él temprana vocación marinera, no lo es menos que la situación económica de su familia tuvo que ver con el hecho de que se embarcara en el bergantín "Tescua" con un compadre de su papá; don Manuel Herrera. En Paita quedan sus hermanos de 10, 9 y 7 años de edad. Me permito aquí algunas reflexiones, ¿No es aquella una edad de juegos con los hermanos y necesario calor de hogar? ¿Es acaso edad de importantes decisiones?

II

El hecho es que Miguel debe asumir a los 8 años obligaciones de mayores.

Sin duda la lección que es Grau, se inicia más o menos allí, pero su alma se venía ya templando en carencias y durezas desde el mismo día de su nacimiento. Un niño pobre anhelante de amar y de jugar con niños de su edad, nada de lo uno, algo de lo otro.

El bergantín "Tescua" que naufraga, y un año después la goleta "Florita" son primeras puntadas, hilvanando el destino de aquel niño. Con estos buques y la goleta "Josefina', se enhebra también el nombre de don Manuel Herrera capitán del niño Grau en sus tres primeras naves. Gratitud para este hombre que sin duda influenció mucho en la formación y en la educación de Grau. Aquélla es una época en la que los capitanes, los contramaestres, los tripulantes eran gente muy ruda, nada educada, sin familia. Aquel niño tuvo sin duda en un balance final, hombres buenos que supieron orientarlo bien e impartirle importantes enseñanzas.

Se sentiría a menudo muy solo e inquieto. Todos sus viajes, y debemos advertir que va a navegar durante 10 años. Todos sus viajes son siempre azarosos. El sabía que pronto, en muy poco tiempo, debía tomar plaza en otro barco, con otro capitán y otra tripulación; y debieron asaltarlo justificados temores: ¿Cómo será el capitán; tendrá buen carácter?¿y el contramaestre? ¿Dónde dormiré? ¿Qué idioma hablarán en ese buque?¿Me tocará uno de esos barcos que traen del Asia a América chinos que se mueren en el camino? ¿Cómo estará mi hermano Enrique? ¿Cómo estará Anita? Preguntémonos con él nosotros ¿Quiénes fueron los preceptores de Grau? ¿Qué personas reemplazaron a sus padres y hermanos en tantas naves mercantes que fueron testigos de sus tempranas aventuras? Conoció el ya joven grumete muchas islas del Pacífico como las exóticas Sandwich (hoy Hawaii). Recorrió ambas márgenes del Océano Pacífico, Hong Kong, Singapur, Macao, San Francisco de California, Paita.

¿Cuántos cumpleaños pasó solo, recostado en su litera Miguel? No es posible rescatar del túnel de la historia rostros y nombres. ¿Cuántos hombres rudos ganados posiblemente por la tierna edad del novedoso tripulante, tomaron partido por él, y se apiadaron de su soledad y dibujaron en su rostro serio, una sonrisa al entregarle, en su cumpleaños algún juguete de madera trabajado a cuchillo por un hosco contramaestre?

El Museo Naval del Perú conserva un documento manuscrito, por Miguel Grau, firmado en Lima el 10 de agosto de 1853.

En doce párrafos se eslabonan nombres de capitanes, buques, destinos y quehaceres. Conmueve su lectura, en parte por los errores ortográficos que allí se advierten. Es explicable, el hoy joven Miguel Grau acaba de cumplir 19 años y ha navegado 10 pero no ha ido a la escuela. Hoy en que tantos niños



Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros los famosos cuatro ases de la Marina de Guerra del Perú.

peruanos adolecen de ir a la escuela, deben conocer la gran lección de Miguel Grau, joven marino hecho en la escuela de la vida. Se sabe que algún ciclo escolar tuvo el pequeño Miguel antes de su primer viaje en el bergantín"Tescua", ello habría sido en la escuelita de Nieto, aproximadamente a los 8 años de edad. Por entonces, por esta época, Grau habría conocido a otro piurano, Lizardo Montero, después también héroe naval en la Guerra del Pacífico.

En 1853, Miguel Grau, acudió también en Lima, al colegio del poeta español Fernando Velarde, quien escribió alguna vez un hermoso poema relacionado con su discípulo, al enterarse de su muerte heroica. Velarde había establecido un colegio en Lima en 1848 y dice el comandante Fernando Romero "debió ser excelente profesor si se le juzga por la buena ortografía y clara redacción que se aprecia en la correspondencia del comandante Grau (...) don Fernando (Velarde), fogoso, audaz, aventurero , dio a este alumno los conocimientos que contenía su libro: "Gramática de la Lengua Castellana" (...) Hizo más: le abrió horizontes sociales que Miguel solo había observado parcialmente y entre brumas"

III

Hasta aquí, pués, la primera recalada en este acercamiento a Miguel Grau. Va a ingresar a la Armada y caso insólito, es un marino experimentado. Modesto,

fuerte, de talla mediana, cabeza abovedada, mirada profunda, voz atiplada, es un joven casi huraño aunque sociable. Conoce el mundo y el mundo va a descubrirlo a él en corto plazo.

La Mar del Sur de Balboa, que es un nombre más apropiado que el Mar Pacífico de Magallanes, será escenario otra vez, del camino esforzado y fructífero que eslabonará el destino marinero de Grau.

¿Qué es lo que por aquellos primeros años se adentra en el alma de este guardiamarina que durante tanto tiempo ha navegado fuera de su patria? Podemos ensayar algunas respuestas de probable validez. Un año después de su ingreso a la Marina, conocerá de un hecho extraordinario acaecido en Casma. El naufragio de la fragata "Mercedes" el 2 de mayo de 1854, y la muerte de cientos de personas, con ellas el sacrificio del Comandante Juan Noel, quien voluntariamente permaneció a bordo de su buque; hoy los cadetes de la Escuela Naval cantan en su himno: "como el bravo Noel, prefiramos, a salvarnos a otros salvar. Años antes (de 1853) el presidente Castilla había adquirido como la "Mercedes", otros bergantines y goletas. El 27 de julio de 1848 había llegado al Callao el "Rímac", primer buque de vapor en la Marina Peruana.

En 1849 el bergantín "Gamarra" había impuesto el respeto debido a los peruanos y buques mercantes nacionales durante la fiebre del oro en California. Casi dos (2) años después en 1855, el Alférez Grau es trasladado a la fragata "Apurímac", allí se reencontrará con aquel amigo de niñez su paisano Lizardo Montero. Castilla está entonces en su segundo gobierno y Grau tomará partido contra él por Vivanco. Al fracasar el movimiento, el joven oficial será separado de la Armada y junto con él Germán Astete, Mariano Jurado de los Reyes, Montero y otros.

Con la ley de reparación del congreso del 11 de abril de 1861 GRAU retornará a la Marina en el año 1961.

Tres años después España ocupará las islas Chincha y Luis Hernández Pinzón "reivindicará" las islas para el reino español. Ese mismo año el Tte. 1º Grau y el C. de C. Aurelio García han sido comisionados a Europa como integrantes de dotaciones que conducirán al Callao buques peruanos para la defensa de América.

Estando en Europa Grau, que tiene como encargo recibir en Francia la corbeta "Unión" verá erigirse en los astilleros ingleses de Laird el monitor "Huáscar" encargado al Comandante José María Salcedo. Resulta dramático asistir idealmente a este encuentro, medio librado al azar, de Miguel Grau con el monitor "Huáscar" en 1864.

Profesionalmente debe haber llamado la atención al oficial Grau el hecho del monitor, es decir la novedosa torre giratoria que permitía al buque disparar por ambas bandas sin cambiar el rumbo. Cuando Grau zarpa de SAINT NAZAIRE- Francia, al mando de la corbeta "Unión", su segundo Comandante es el Tte. Felipe Pardo y Lavalle, hermano de don Manuel Pardo, éste presidente después del partido civilista y presidente del Perú en 1872. El año 1872 encontrará a Grau liderando una repulsa nacional contra la revolución de los coroneles Gutiérrez. 1872 es importante hito en la historia del Perú e importante hito en la vida de Grau y la Marina.

Al promediar 1865 arribará la corbeta "Unión" a Valparaíso, antes lo ha hecho su gemela, la corbeta "América". En Europa, Grau ha visto también erigirse en gradas a la fragata "Independencia", a cargo de Aurelio García.

Debemos advertir entonces que Grau está de alguna manera muy relacionado con la génesis de los buques que protagonizaron la guerra del Pacífico y que fueron comprados por el gobierno para la guerra con España. El 7 de junio de 1866 el "Huáscar" y la "Independencia", buques formidables para la época, desembocaron el Estrecho de Magallanes al Pacífico y cuatro días después arribarán a Valparaíso. Un año antes, en 1865, lo sabemos, ya habían hecho lo propio, y estaban en el Callao, las corbetas de fabricación francesa "Unión" y "América". La escuadra peruana era en ese instante la más poderosa del Pacífico. Pero no es ésto todo en lo que atañe a Miguel Grau, siete (7) meses después de su arribo, la corbeta "Unión" tendrá su bautizo de sangre, con su gemela la "América", la fragata "Apurímac" y la goleta chilena "Covadonga". Enfrentarán con la "América" y la "Apurímac" en Abtao a las naves españolas: "Villa de Madrid" y "Blanca". El resultado del combate de Abtao el 7 de febrero de 1866 es importante blasón peruano en que cabe al Capitán de Navío Manuel Villar especial honor. Con él, lo compartirán el comandante Grau, quien tiene en la "Unión" como segundo comandante a Ezequiel Otoya y también al Tte. Elías Aguirre Romero. Con Villar en el "Apurímac" van el Tte. Guillermo More y el Guardiamarina Enrique Palacios. Guardiamarina como Enrique Palacios, va embarcado en la "América", Diego Ferré. Observemos que trece años después, los "denodados vencedores de Abtao", serán hombres mayores en su profesión y enfrentarán a oficiales chilenos de la "Covadonga", que fueron sus aliados en Abtao: Arturo Prat y Carlos Condell, entre ellos. Tres meses después de Abtao, tendrá lugar el Combate del 2 de Mayo, que los españoles prepararon en la isla San Lorenzo desde el 25 de abril con nueve buques.

El combate del 2 de mayo es nuevamente, victoria peruana en que cabe destacada acción a 161 Oficiales de Marina que dotaron baterías de tierra al igual que personal naval de servicio. En el mar los buques "Tumbes", "Colón", "Sachaca", "Loa" y "Victoria" participaron con éxito en un resultado que dio término

a las pretensiones españolas en América. Conviene observar aquí el importante factor que tuvo que representar frente a la amenaza española la presencia en el mar Pacífico de dos buques peruanos, nuevos, blindados: "Huáscar" e "Independencia" unidades, tecnológicamente avanzadas para la época, y con ellos dos corbetas, también nuevas, que habían cumplido eficaz papel en el combate de Abtao.

Mencionamos líneas atrás el hecho de que el Comandante Grau tuviera como segundo comandante en Abtao a Ezequiel Otoya y que también se encontrara a bordo de la "Unión" el Teniente Elias Aguirre. Es el caso destacar que años después, en la Guerra del Pacífico Grau servirá en el "Húascar", nuevamente, con Ezequiel Otoya como Segundo Comandante desde el inicio de la campaña hasta poco después del combate de Iquique. Luego Ezequiel Otoya será reemplazado por Elías Aguirre, prestigioso Oficial de Marina quien hasta antes de incorporarse a la dotación del "Húascar" se hallaba fuera de la armada y había sido comandante de la cañonera "Chanchamayo".

IV

En 1867, Miguel Grau se casa con Dolores Cavero. Son sus testigos de boda los comandantes Lizardo Montero, Aurelio García y Manuel Ferreyros. Eran conocidos con Grau como los cuatro ases de la Marina, Ferreyros moriría antes de la Guerra del Pacífico, sus amigos y compañeros de armas tendrán notable actuación en ella.

El matrimonio Grau Cavero tuvo 10 hijos, dentro de ellos 2 de nombre Miguel, pues el primero falleció trágicamente a los 8 años de edad. Miguel Grau esposo amoroso y padre ejemplar vivía con los suyos modestamente en Lima en el Nº 22 de la calle Lescano, hoy jirón Huancavelica y acudía los domingo con su familia a la iglesia de La Merced.

El cariño inmenso a su esposa y a sus hijos trasunta, de manera especial en las cartas que durante la época de la guerra dirige a Dolores. A través de estas cartas y de otras que él envió a sus amigos podemos percibir mucho del espíritu de Miguel Grau, de su calidad humana aún de su humor.

Siempre que Grau se dirige a su señora lo hace con la frase "queridísima esposa" o " mi queridísima esposa" o "muy querida esposa". Le narra, someramente, algunos acaecimientos en relación a la campaña naval y lo hace con exagerada modestia. Esta virtud de Grau se manifiesta de manera especial en los documentos oficiales de la campaña, así en los partes oficiales del combate del Iquique, suscritos el 21 de mayo y el 23 de mayo, Grau es parco al describir los hechos del combate en sí y muy generoso al referirse al contendor. Grau llega, en ejemplar lección, a hacer entrega del máximo trofeo que

puede ganarse en un combate, la espada del capitán enemigo, que él entregó a la viuda del capitán chileno. El profundo significado de la actitud del comandante Grau ha sido reconocido por Chile. El texto íntegro de la carta que Miguel Grau dirigiera a la Sra. Carmela Carvajal de Prat desde Pisagua, en plena guerra, el 02 de julio de 1879 figura, íntegra, y firmada por él, en el frontis del monumento que el capitán Arturo Prat tiene en Santiago.

En la Patagonia chilena en latitud 49 grados 21 minutos 3 segundos Sur y longitud 74 grados 25 minutos y 43 segundos Oeste se ubica una caleta de nombre Grau, configurando parte geográfica de ella el arrecife Dolores, nombre de la esposa de Grau. Abundando a este reconocimiento del adversario, cabe mencionar que después del combate de Angamos, Carlos Condell comandante de la "Covadonga" dirigió desde Tocopilla una carta a su esposa Matilde que en su segundo párrafo revelador dice: "Me figuro el gusto que habrán tenido con la toma del Huáscar. Y mas 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 por donde ha dejado recuerdos, con el objeto, pués, de que todos se cercioren de la efectividad del hecho" (21 octubre 1879).

Dentro de la correspondencia personal del Comandante Grau, destaca su preocupación por el cuidado de sus hijos y por su instrucción.

Doce días antes del 8 de octubre Grau, hombre consecuente con lo que debe ser lo mejor para la Marina, dice en una carta a su esposa: "he resuelto definitivamente quedarme de Comandante del "Huáscar" (esto lo dice él porque está ascendido a Contralmirante y el ascenso conllevaba un cambio de cargo). A continuación expresa a su esposa en la misma carta:"... "yo no veo un solo jefe para Comandante del Huáscar que conozca este buque como yo lo conozco, por la larga experiencia que tengo de él. Esto puede se vanidad o todo lo que se quiera pero es la pura verdad". En la misma carta y contrariado Grau por cantos de sirena de personas sin duda más interesadas en sí mismas que en el propio Grau expresa éste: "había resuelto no contestar nada respecto al asunto presidencia, porque francamente me parecía que era una broma, pero al ver que me lo repites nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa por lo menos por ahora, que aún conservo mi razón".

No falta, como antes se ha dicho, en Grau, un toque de humor, así en una carta que escribe a su compadre don Carlos Elías, le dice, refiriéndose a un anteojo larga vista que le habían obsequiado: "el anteojo ha salido magnífico y el único defecto que le he encontrado, es el de presentar los objetos muy cerca como al "Blanco Encalada" (blindado chileno de gran poder) ... que cada vez que lo miraba me parecía tenerlo ya al costado, lo que no me hacía gracia". En otra

ocasión escribirá Grau a su señora: "creo vida mía, que me olvidé darte las gracias por el riquísimo dulce que me mandaste (...) en mi cámara nada puedo tener, porque como somos tantos en la mesa, se consume todo lo que compro al instante".

El martes 30 de setiembre de 1879, el comandante Grau envía a su señora una última carta que sin embargo no será la última de su esposo que ella abra. En la carta del 30 de setiembre Grau, inusualmente hace una confidencia a su esposa: "Reservado. Esta misma noche voy a salir con la "Unión" a una corta excursioncita por el sur. No hay peligro ninguno por consiguiente no tienes porque alarmarte ni menos asustarte". La por él calificada como excursioncita, fue en realidad una profunda incursión del "Huáscar" hasta llegar a Tongoy, puerto chileno a 160 millas de Valparaíso.

Realmente el "Huáscar" nunca había ingresado tanto como en esta ocasión en que se pone a tan sólo 15 horas del mismo corazón marítimo de Chile, el puerto de Valparaíso, cuyo faro, precautoriamente, era apagado, justamente en providencia de una incursion peruana.

VI

Como representante por la provincia de Paita, Grau nos muestra entre 1876 a 1879 facetas de su personalidad, casi desconocidas hoy:

En el libro copiador de exposiciones de la Cámara de Diputados existen tópicos que avalan esta afirmación.

El 28 de setiembre de 1878 el parlamentario Grau hace una exposición que bien parece adecuada para todo tiempo y circunstancia.

En un debate relativo a la supresión de la capitanía en el lago Titicaca dijo: "... Siento no estar de acuerdo con mis honorables amigos de la comisión de presupuesto en la supresión que han hecho. Yo creo que bien se puede reducir algo ese gasto, pero no me parece conveniente que desaparezca del todo porque esa oficina (...) está llamada a dar impulso y protección a la línea de vapores nacionales que hacen el tráfico, recorriendo los puertos del lago entre Perú y Bolivia, cuyo movimiento comercial se va haciendo cada día más activo entre ambos países. Además hay una consideración de alta política que no debe olvidarse (...) y es que la misma armonía en las relaciones internacionales haciéndose por ese lado el tráfico con Bolivia, exige que el movimiento naval sea vigilado por una autoridad competente". Esta intervención de Grau es notable en lo que respecta a los intereses del Perú en la jurisdicción de lo que hoy es la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y a lo que hoy son nuestros intereses marítimos, fluviales y lacustres.

Cabe mencionar luego, una intervención del parlamentario Grau el 2 de octubre de 1878 en circunstancias en que el gobierno consideraba la supresión de la provincia de Paita y su anexión a la provincia de Piura.

Dijo: "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".

Creo que no sea necesario alegar más razones (...), sin embargo manifestaré ligeramente (...) que la provincia de Paita por su condición de puerto mayor (...) debe continuar en la categoría de provincia en la que cuenta más de 18 años de existencia (...).

Miguel Grau, al fin y al cabo, hombre como todos nosotros, es también capaz de perder la paciencia y en la sesión del 14 de diciembre de 1878 refutando a un parlamentario (...) que, a lo que parece se la había tomado con el arsenal, le dice Grau, enterado que se habían suprimido algunas plazas: "siento que los informes que haya tomado el señor Gonzales sobre el particular, le haya obligado hacer esta supresión (...); pero yo he servido algún tiempo en el arsenal y conozco que tiene necesidad de estos empleados".

En la misma sesión que comentamos pregunta él: "¿La comisión pide que se desechen las partidas relativas a los tres carpinteros" (se refiere a los empleados del arsenal)?

(El secretario lee el dictamen de la comisión), y Grau refuta vivamente: "Yo sólo tengo que decir que esta supresión no me parece aceptable. Esos operarios son indispensables, y si la comisión ha creído que deben suprimirse, no tengo otra cosa que decir sino que valiera más suprimir el arsenal".

En la sesión del 28 de diciembre de 1878, apunta nuevamente el espíritu crítico de Grau, en defensa de los intereses de la Marina cuando en el debate de la partida 391 se trata de suprimir soles 220 para un cuarto maquinista del monitor "Manco Cápac".

En esta ocasión dice Grau: "Yo aplaudo el celo de la comisión al hacer las supresiones que con frecuencia hace, aún en ramos que desgraciadamente no conoce bien, alabo su espíritu económico; pero debo observarle en este caso que la supresión de, un cuarto maquinista en el servicio de los monitores es para ellos la pérdida de algunas de sus máquinas, pues son muchas las que tienen y de lo más complicadas. (...)

Yo creo necesario ese cuarto maquinista.

Siempre, atendiendo los intereses de la Marina interviene Grau el 3 de enero

de 1879 defendiendo que los oficiales que sirven en tierra perciban la misma gratificación que se da a los oficiales embarcados. Arguye Grau textualmente: "El señor Arana ha manifestado que no comprende la razón por la que se da a esos jefes la gratificación, una vez que no tienen las privaciones de los que hacen servicio a bordo. 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 oficiales tienen que hacer gastos para los que el sueldo no les alcanza.

Ante una réplica a su argumento, que el parlamentario Grau considera injusta, contesta así:

"Probablemente el Sr. Espinoza no se ha fijado en las palabras del Sr. presidente ni en las que yo expuse anteriormente.

He dicho que a los únicos que no se les da gratificación es a los oficiales del arsenal que son ocho, pues hasta los Capitanes de Puerto gozan de ella. (...) ¿Qué razón hay para que a los Capitanes de Puerto se les dé la gratificación?, la muy justa de que un oficial de Marina no puede vivir hoy con solo su sueldo".

A la sesión del 28 abril de 1879, no acude Grau. La guerra con Chile estaba declarada el 05 de abril.

VII

Se dice que los seres humanos nos preparamos toda la vida para tan solo un instante de ella. Si ésto es así, entonces Miguel Grau se preparó toda la vida para que a las 7 y 15 de la mañana del 8 de octubre, un vigía exclamara desde la cofa del palo mayor del "Huáscar" ¡humos a proa!

Cuatro horas antes, a las 3 y 15 de la mañana desde el "Huáscar" y "La Unión" se habían evadido a estos buques.

Aquel 8 de octubre, que venía movido, se había iniciado con una exploración del "Huáscar", en la rada de Antofagasta de dónde salió a la 1 de la mañana. El Monitor había incursionado como ya lo hemos dicho antes hasta Tongoy y en el camino de vuelta había tenido una recalada en Coquimbo, allí fueron detectados por los chilenos quienes preparaban una emboscada a los buques peruanos. Un telegrama recibido por el comandante Latorre del "Cochrane" lo pone sobre aviso el 7 de octubre, tras lo cual dispone él dos divisiones en son de combate, una la primera división al mando de Galvarino Riveros, que es la que encuentra Grau a las 3.15 de la mañana al salir de Antofagasta y la segunda, al mando del propio Latorre a 20 millas de tierra, patrullando más al

norte frente a Angamos. Conviene repetir entonces que, lo que el vigía del "Huáscar" avista a las 7.15 de la mañana de aquel 8 de octubre es como ya se ha dicho la división de Latorre, compuesta por el "Cochrane", "O'Higgins" y el "Loa". El comandante Grau, que había maniobrado hábilmente para evadir la división Riveros compuesta por el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño", comprende en el mismo instante de escuchar la segunda alarma del vigía, a las 7.15 de la mañana, que la partida estaba perdida. Sabía que el "Cochrane" acababa de salir de dique y que su velocidad era mayor que la del "Huáscar".

Detrás, a algunas millas de distancia del "Huáscar" y la "Unión" continuaban navegando el "Blanco Encalada" y la "Covadonga". (el Matías Cousiño entró a Antofagasta para comunicar novedades) Adelante, estrechando distancias desde el mar hacia tierra venía destacado el "Cochrane". El comandante Grau, fuerza la máquina y trata de rebasar la punta de Angamos, pero el blindado chileno que traía ahora, como lo sabemos, buena velocidad, le cierra el paso al Norte.

El Combate de Angamos en su primera fase es un combate entre un buque de más de 3,500 toneladas y 6 cañones de 250 libras, en solitario duelo con otro, el "Huáscar" y sus 1,100 toneladas y 2 cañones de 300 libras sin munición perforante.

La "Unión", buque ya conocido por nosotros, navega con el "Huáscar", tiene casco de madera y su tonelaje es semejante al del monitor, pero puede andar muy rápido, por eso su comandante Nicolás Del Portal logra evadir el imperfecto cerco de Angamos y burlar al "O'Higgins" y "Loa" que infructuosamente persiguen a la corbeta.

En algún momento, tal vez aquél en que la corbeta "Unión" cruzó la proa del "Huáscar", de babor a estribor, para salir del cerco de Angamos, Grau dedicaría algún instante evocador a la gallarda nave que él había recibido en aquella comisión temprana en Francia y había conducido al Callao en 1865 para llevarla después a la gloria de Abtao.

Con el rojo y blanco de la Patria batiendo furiosamente sobre el azul del cielo, Grau se prepara para morir.

Maniobra el "Huáscar" hacia tierra y llega la hora de los cañones. Los proyectiles del Monitor rebotan en la coraza del "Cochrane" y el comandante Latorre no dispara, continúa acercándose y afina la puntería. Es impune su buque frente al "Huáscar".

A 0950 horas, de aquel 8 de octubre, un proyectil del blindado chileno vuela

la torre de comando del "Huáscar" y mata al comandante Grau y al Tte. 1º Diego Ferré. Asume el comando Elías Aguirre. Uno a uno se suceden los capitanes del "Huáscar". El monitor cae, finalmente, sin bandera de rendición, ante la superioridad material del adversario.

VIII

Hoy el Perú vive tiempos de adversidad y de prueba.

Hoy el Perú vive tiempos de sacrificio y de carencias. Hoy que enfrentamos el inmenso compromiso de emprender la reconstrucción nacional, nos alienta la presencia espiritual de Miguel Grau. Un peruano que dio la vida misma para que nosotros sepamos que somos fuertes. Para que nosotros hoy libremos también la guerra, contra tantos enemigos que dentro del Perú se han alzado de pronto, casi concertados, para tratar de destruir la Patria, detener la historia y reemplazar nuestros símbolos más sagrados. Anima entonces al alma nacional, saber que en medio de la adversidad el sacrificio y la carencia, Grau; Miguel Grau, acude otra vez en el tiempo, se acerca a nosotros, y nos estimula en la evocación de tantas cosas reconfortantes.

Se acerca y estrechamos su mano, aquella mano dura y callosa que transmitía calor humano porque en ella la sangre venía de un corazón noble y generoso.

Se acerca y nos estrecha en un abrazo para recordarnos que si fuimos capaces de elevarnos por sobre la hora más negra de la república y dar a la historia universal hombres como él, como Bolognesi, como Cáceres, como García Calderón, como la juventud inmolada en Chorrillos y Miraflores; entonces tenemos la capacidad y los dones.

La capacidad y los dones de afrontar hoy los tiempos difíciles que vive nuestro querido Perú, vencer la adversidad y superar la prueba.

Alegrémonos con Grau y los hombres del "Huáscar", hoy.

Alegrémonos por ser peruanos.

Proclamamos con orgullo la nacionalidad de Miguel Grau y reclamamos el honor que al mismo tiempo es exigencia para el mejor cumplimiento del deber.

Después de Angamos, veinte días después del 8 de octubre se inició la invasión del Perú; habíamos perdido el mar y perdimos la guerra. "Pelean los hombres y no los buques" dice el aforismo, buenos son los ideales, pero me permito corregir el aforismo: pelean los hombres en sus buques; pelean los soldados con las armas que les da la república.

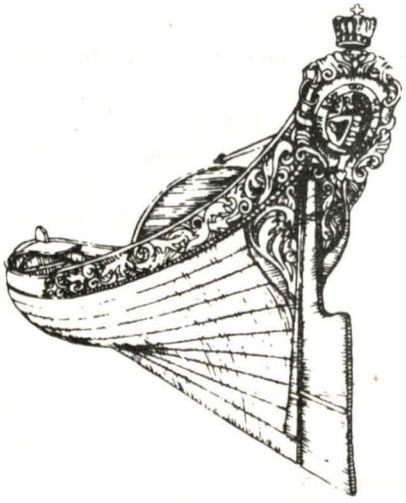
Gracias Almirante por el ejemplo.

Gracias por superar la prueba y ascender a la gloria.

A la gloria, a la admiración, al respeto nacional, al bronce y a la memoria.

MUCHAS GRACIAS

La Perla, 01 octubre 1990



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.



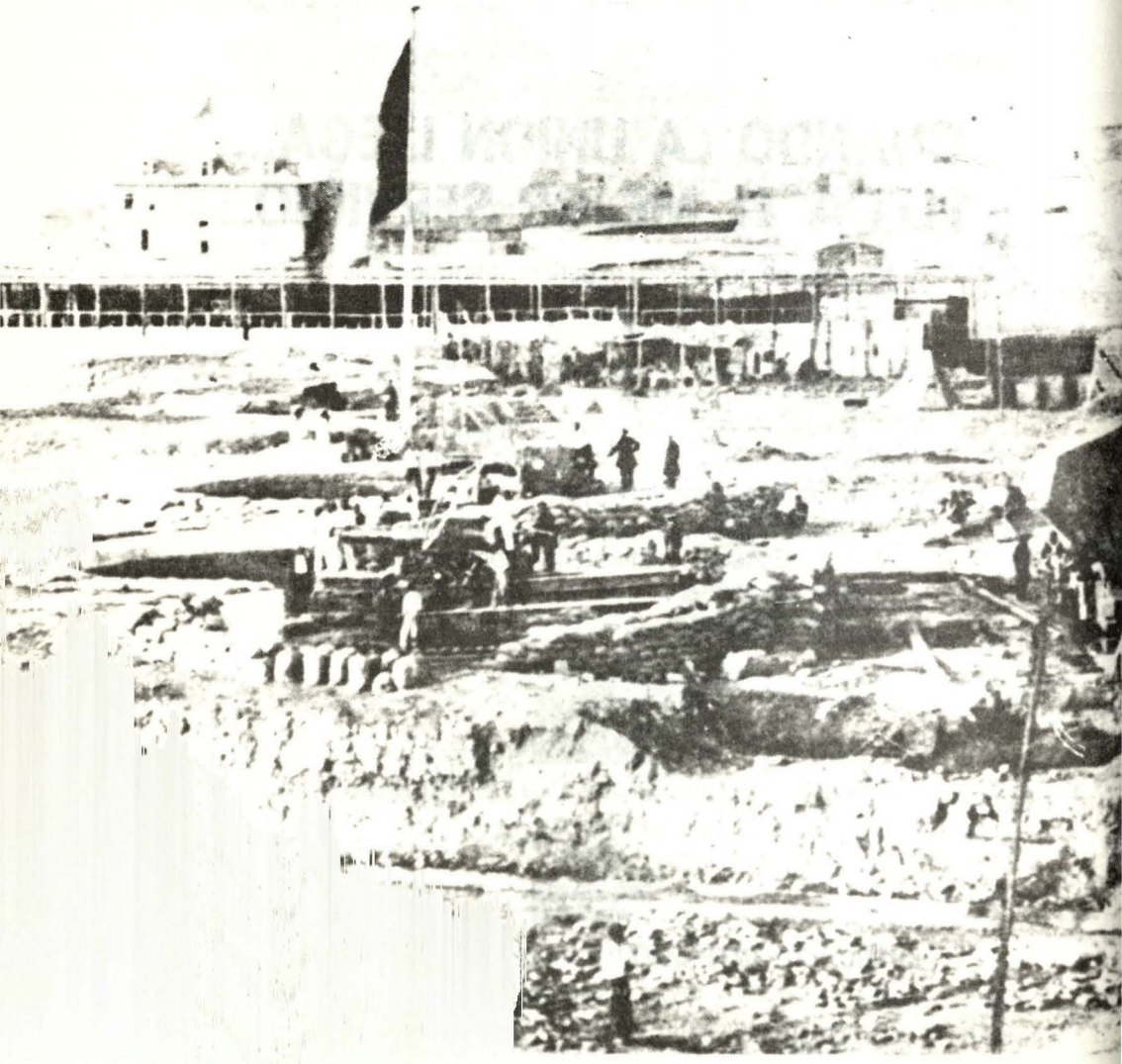
CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.



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



Las minas y los torpedos peruanos como medios complementarios de las defensas del Callao el 2 de Mayo de 1,866

José Ramón GARCIA Martínez

Acogiéndome a la generosa invitación que esta Revista de Marina incluye en sus páginas, me he decidido a hacer uso de la misma para intentar, modesta y humildemente, añadir alguna luz más al todavía hoy oscuro problema de las defensas estáticas emplazadas en la bahía del Callao en los alrededores de la fecha en el título mencionado. Asimismo desearía hacer una breve incursión sobre las dos principales acciones de torpedeamiento realizadas en contra de la división naval atacante, la Escuadra del Pacífico, al mando del Brigadier D. Casto Méndez Núñez.

Los preliminares de esta historia, a pesar de los 125 años transcurridos, todavía permanecen excesivamente lastrados de inexplicables errores, interesadas omisiones, lógicas dudas y apasionamientos desvirtuadores del verdadero alcance y propósito de esta expedición de prestigio y saber, fatal y finalmente mutada en militar, en razón a infelices decisiones de orden personal, totalmente contrarias al espíritu, instrucciones y fines perseguidos por el gobierno español. Con motivo de lo anteriormente descrito he optado por obviar toda introducción histórica, dando principio a esta recopilación documental en

la mañana del 2 de Mayo de 1866, olvidándome ex profeso de todos los acontecimientos que la precedieron.

Sobradamente conocida es la disposición de las fuerzas atacantes y defensoras, el número y clase de sus buques, el poder de sus respectivas piezas artilleras y, por supuesto, también la calidad del material más fundamental e irremplazable de todos, el humano, aquel que lucha y se sacrifica por el triunfo de su causa. ¿Pero y las otras armas en liza? ¿Torpedos? Algunos historiadores los cuestionan, otros dudan de su existencia ...

Detengámonos tan sólo en la versión ofrecida por los principales protagonistas de esta jornada, por aquellos que la vivieron y sufrieron en puestos de total y absoluta responsabilidad.

Antes de entrar directamente en materia considero imprescindible exponer qué es lo que se entendía en la época estudiada por un "torpedo". Indudablemente no lo por todos hoy conocidos. Se denominaba como "torpedo" a toda clase de máquina, ingenio o invención que, cargada o rellena de explosivos, fuese capaz de detonar por alguno de los sistemas de ignición conocidos (percusión, fuego directo, electricidad, corrimiento de pesos, etc.) Como se observa la descripción ofrecida no corresponde en nada con la actual. En suma, estos primitivos artefactos (mayoritariamente barriles calafateados o cajas embreadas), serían hoy nominados con más propiedad como "minas" o "petardos". La técnica existente en la época permitía su empleo táctico como armas pasivas o activas, es decir, defensivas u ofensivas, según fuesen emplazados fijos o instalados a bordo de algún buque impulsado a vapor, el cual, previamente dirigido a su objetivo tras bloqueársele el timón en posición determinada, debería de permitir el impacto del "torpedo" contra el buque o fortificación enemiga, destruyéndola. Las minas inmóviles deberían sujetarse a los fondos marinos mediante cables, maromas o pilotes de madera o metal, pudiendo quedar sobre el agua, entre aguas o totalmente sumergidas, en solitario o por grupos, generalmente formando líneas de defensa en forma de barreras o parrillas, siendo todas ellas suceptibles de ser izadas a la superficie mediante cuerdas accionadas desde tierra o desde un bote próximo a ellas, antes o después del paso de la nave enemiga. La explosión, tal y como antes hemos indicado, debería de producirse por percusión o inflamación eléctrica.

Este arma, imprescindible es decirlo, fue considerada como un recurso cobarde e innoble, ya que se apartaba por completo de las imperantes y respetadas "reglas de la guerra". Estas normas exigían que el combate se desarrollase "cara a cara", tal y como en un duelo medieval, sin emplear subterfugios o argucias que, enmascarando el "noble arte de la guerra", coadyuvasen a la victoria de uno de los contendientes. Tácticamente estas armas, "minas", "torpedos", no eran más que medios accesorios de las defensas tradicionales de

una plaza y, por supuesto, constituían el recurso empleado por el bando considerando como el más débil. Por ello, las grandes potencias marítimas, temerosas de la estrategia pérdida de preponderancia de sus grandes buques, recusaban su uso bélico. Los testimonios al respecto de lo aquí aducido son legión por lo cual estimo pertinente prescindir de ellos.

Dando con lo anterior por finalizada toda digresión sobre la materia, pasaré inmediatamente a recoger algunas de las principales manifestaciones que avalan el empleo de estos ingenios en el combate del 2 de Mayo de 1866.

Una última prevención al lector. No pretendo hilvanar exhaustivamente los acontecimientos y desarrollo de la acción defensiva u ofensiva realizada por estas máquinas, sino sólo transcribir fehacientemente un número no desdeñable de testimonios que, espero, certificarán su empleo en el día y campo escogido.

"Parece indudable que el enemigo tiene preparados torpedos que seguramente tratará de lanzar cuando nuestros buques procedan al ataque o cuando ya estén empeñados; por consiguiente es necesario que los Sres. Comandantes den a determinadas personas el encargo especial de vigilar si efectivamente se dirigen a los respectivos buques a fin de que, avisados maniobren convenientemente para evitarlos. Si bien saben perfectamente de antemano los Sres. Comandantes lo que deben ejecutar y por lo tanto que no les son necesarias para ello las señales, esto no obstante, téngase presente que, caso de hacerse preciso hacerlas estando al frente del enemigo, todos los buques deben repetirlas" (1).

"La primera división rompe la marcha con la "Numancia" a la cabeza que, tangenteando una línea de boyarines encarnados, que suponemos sean torpedos, dispara el primer cañonazo a las 11 3/4". (2).

"Concentramos entonces el ataque sobre las baterías de Santa Rosa y nuestro Jefe, queriendo aproximarse más a tierra, salva la línea de los boyarines encarnados por uno de sus extremos y sitúa la fragata entre los boyarines y las baterías". (3).

"Caro nos pudo costar el salvar los boyarines, pues la fragata tocó en cinco brazas de fondo que es su calado justo. Acto continuo se trató de salvar tan crítica situación y se mandó ciar a toda fuerza. Más de diez minutos estuvo la potente máquina de este buque funcionando a toda fuerza para conseguir arrancar la fragata; las piezas se recalentaron y el aparato en general sufrió con tan extraordinario trabajo". (4).

"Una extensión circular como de dos cables terminada por boyas encarnadas,

por fuera de las cuales se sondaba seis brazas largas, nos mantenía a más de seis cables distante de las obras enemigas; pero habiendo intentado según las órdenes de V.S. colocarnos entre ellas y la costa, caímos en el fondo justo al calado de este buque, y V.S. mismo resolvió ciar todo y volver a ocupar la posición primitiva, desde donde cubríamos con nuestros fuegos la torre y batería de Santa Rosa, la más fuerte sin duda de todas las obras enemigas". (5).

"La lancha de vapor había recibido orden mía para reconocer el espacio ocupado por las boyas, para si no había allí torpedos o calabrote para inutilizar los movimientos de la hélice, atracar un cable más las baterías; pero un casco de granada que le rompió el eje e hizo algunos heridos no le permitió cumplir su comisión y permanecimos tangenteando las citadas boyas por su parte exterior". (6).

"Reconcentrábamos ya nuestros fuegos sobre la batería de Santa Rosa y los dos monitores, cuyo blindaje, aunque en mi concepto débil, resistía nuestras balas a la distancia de seis cables a que nos obligaba a permanecer la red de boyas citadas, cuando a las dos, la Almansa, incendiada, se veía obligada a abandonar el fuego". (7).

"Próximos a nosotros se veían infinidad de boyas, boyarines, barriles y otros objetos, al parecer dispuestos como máquinas infernales; pero aunque con exposición intenté colocarnos entre ellos y la costa con el objeto de batir a la menor distancia posible, única manera de nivelar en algo el calibre de nuestros proyectiles con los del enemigo, pero estando en el justo calado del buque y notando la dificultad en funcionar de la hélice al remover el fango, decidí ocupar nuestra primitiva posición". (8).

"Debo mencionar a U.S. la circunstancia de que el enemigo había colocado, a unos ocho cables de las baterías, gran número de barriles pequeños pintados de color rojo, amarrados todos a un cabo delgado, que indudablemente debían ser, al propio tiempo que marca para saber cuándo llegaban al mejor punto de mira las fragatas, otros tantos torpedos, que podrían ser disparados por medio del alambre eléctrico". (9).

"... un círculo como de cable y medio de diámetro formado por 13 barriles pintados de rojo al parecer boyarines ...". (10).

"... pasamos entre dichas baterías y la red de torpedos antes mencionada y con objeto de batir con más ventaja dichas fortalezas y al efectuarlo y batirlas apagando los fuegos a algunos de los cañones caímos en 5 brazas de agua lo que nos obligó a retiramos de dicha posición y desistir de volver a ocuparla ...". (11).

"Avancé yo también, así como la Resolución. El espacio ya por sí ciertamente bien corto para tres fragatas lo era un mucho más por las redes, boyarines y, al parecer, máquinas infernales con que el enemigo nos había sembrado el paso. Yo, que observaba el fango que levanta la Numancia, temí mucho una varada, pero al ver que U.S. se colocaba en su preciso calado de cinco brazas creí de mi deber buscar las cuatro, que era el indispensable para la flotación de la Blanca". (12).

"A 12–30 se retiró del fuego la Berenguela; continuando nosotros batiendo las baterías del N. Monitores i población; i en especial estos a los buques, como objeto principal de nuestro ataque, durante este tiempo se mantuvo la proa al SO, ayudados del foc, cangreja i máquina conveniente, por entre 5 i 6 brazas de fondo i a distancia de 1 milla a la población i baterías i a 8 cables precisamente de los Monitores i buques Peruanos; no pudiendo ir más cerca de estos a causa de varias boyas rojas unidas al parecer con cadenas que se cree parecen torpedos". (13).

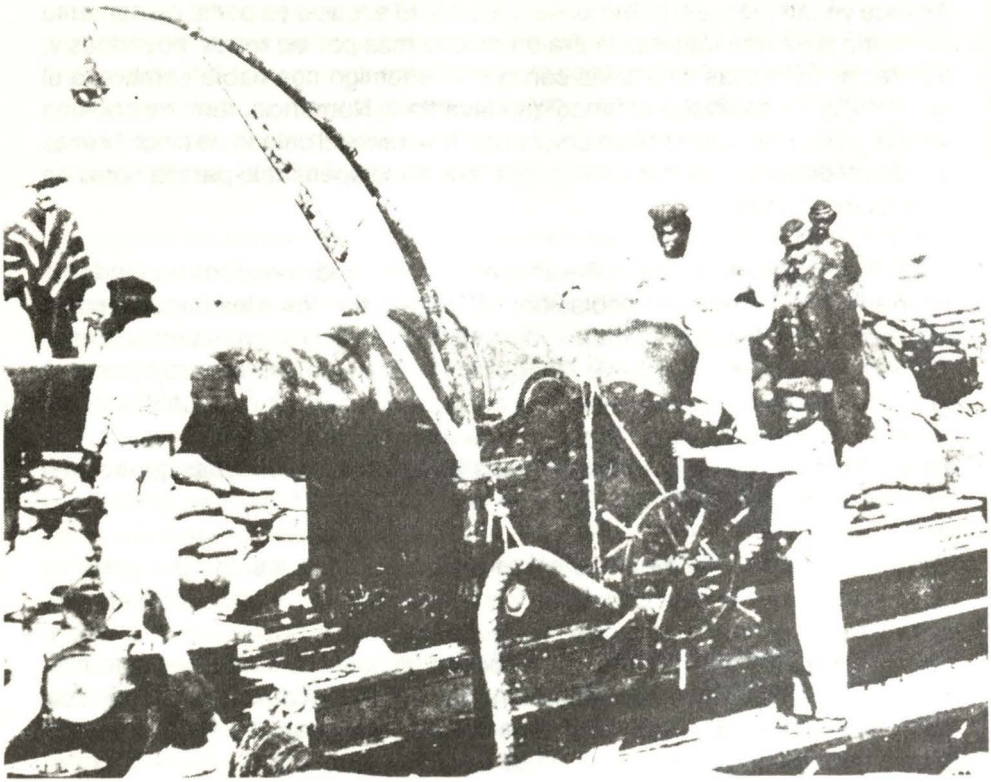
"Después de un fuego de cinco horas bizarramente sostenido por parte de todos los buques de esta Escuadra, contra baterías formidables que reunían cerca de cien cañones de grueso y algunos de monstruoso calibre, y todo lo que la ciencia tiene inventado y perfeccionado hasta la fecha como de más preciso al enemigo, se retiró la Escuadra a su antiguo fondeadero, cuando solo quedaban en actividad tres cañones en una de las baterías y resultaban con graves averías tres de nuestras fragatas de madera". (14).

"Después de un fuego de cinco horas, vivamente sostenido contra noventa cañones de grueso calibre y todo lo que la ciencia tiene inventado y perfeccionado hasta la fecha, como de más nocivo al enemigo, se retiró la Escuadra a su fondeadero, cuando solo quedaban en actividad algunos fuegos de la batería principal". (15).

"Los españoles, pensábamos nosotros, no se acercaban mucho a las baterías, puesto que muchos de sus tiros caían en el agua. La presencia de petardos pudiera haber motivado esa precaución. Cuando venía de su visita de despedida, el Almirante Pearson sacó una que flotaba suelto cerca de nuestros barcos. Era un cuñete rojo que contenía como cincuenta libras de pólvora húmeda con algunas yardas de alambre sujeto a la parte interior a fin de hacer explosión por medio de una batería galvánica". (16).

"... si bien se atribuye a precaución contra los torpedos. El almirante Pearson recogió uno cerca de sus buques en forma de cuba conteniendo 50 lb de pólvora con algunas pulgadas de alambre galvanizado". (17).

"... habían sumergido en los puntos de la bahía, hasta donde debían razona-



blemente avanzar los buques, varios torpedos que comunicaban con tierra por medio de alambres eléctricos, para incendiarlos en momento oportuno; además tenían perfectamente medidas las distancias y marcadas con boyas, seguro medio de arreglar sin tanteo las alzas de los cañones". (18).

"Los buques habíanse aproximado tanto a las fortificaciones, que los sumergidos torpedos resultaron inofensivos, porque aquellos traspasaron la zona en que se hallaban". (19).

Con estos testimonios que, salvo los dos últimos, pertenecen a personas que directa o indirectamente participaron en los hechos descritos, doy por finalizado este apartado, pasando a tratar los comprobados intentos peruanos de torpedeamiento de los buques de la Escuadra del Pacífico en los días 2 y 5 de mayo.

Haré uso del mismo método de trabajo empleado hasta ahora, es decir, la transcripción literal de algunas citas relacionadas con el asunto y que considero de especial interés, relegando mis opiniones a las notas a pie de página.

"La 2da. división marcha a ocupar su puesto y la "Berenguela" que va a la cabeza algo lejos de su compañera, al estar próxima a él, ve un vaporcito pequeño con un torpedo en la proa que se le dirige. Se atraviesa y la presenta su batería a cuyo movimiento el vapor vira de bordo y se dirige hacia la costa. La vetusta "Berenguela" dirige entonces sus cañones a los fuertes que tiene que batir y rompe sobre ellos un fuego tan certero como vivo. La "Villa" sigue a la "Berenguela" y la 3ra división a la "Villa" hasta situarse en su puesto que rompe el fuego. Entonces se hizo el fuego general: eran las doce de la mañana". (20).

"Varias embarcaciones, al parecer torpedos, se movían muy próximos a la costa, y el vapor Tumbes, con uno lanzado a la punta de un botalón por su proa, que se dirigía hacia fuera, recibió varios balazos que le obligaron a retirarse". (21).

" Recordará U.S. que al acercarse a las fortificaciones enemigas para batirlas se hallaba el vapor Tumbes sobre la máquina, próximo a los monitores, con un mastelero pequeño o botalón colgado de su bauprés, y en cuyos extremos se veía el mixto de un torpedo. Ese vapor, en el cual aparecía una insignia de jefe, aparentaba estar preparado para atracarse a uno de nuestros buques y hacer estallar el torpedo contra sus costados; pero seguramente aconsejado su jefe por pensamiento inverso, al que es menester para llevar a cabo semejante empresa, luego de comenzado el fuego puso la proa para adentro y se separó a sitio más apartado. Después aparentó querer otra vez acercarse, pero los disparos de la Almansa le hicieron arrepentirse de nuevo, y esta vez para irse adentro, cerca del muelle y de una fragata mercante, cargada, según creo, con carbón del enemigo y que luego fue echada a pique por algunos tiros de la Numancia, que también dirigió y metió algunos en el Tumbes, lo cual hizo que éste tomase el definitivo partido de permanecer cerca del muelle". (22)

"... hacia el N vimos también unos 6 torpedos de vapor al parecer fondeados y al Vapor de guerra Tumbes que se dirigía a la 2ª división con un largo mastelero en la proa colgado del bauprés y en cuyo estremo llevaba un torpedo o granada de grandes dimensiones por lo que se le disparó con el cañón de proa un tiro y con tal acierto que le dio en su proa y le obligó a retirarse para adentro del muelle alcanzándole en esta retirada 2 disparos más de los 3 ó 4 que se le hicieron". (23).

Concluyo aquí esta reseña documental referida al Tumbes, principiando la acción intentada en el fondeadero de la Escuadra del Pacífico, la Isla de San Lorenzo, días más tarde.

"En la noche del 5 de mayo se promovió una alarma extraordinaria entre los buques, cuyo desorden, atolondramiento y falta de serenidad sólo puede hallar disculpa en lo grave del motivo que lo produjo. Es el caso que uno de los botes de ronda vio acercarse a un vaporcito, del que se destacaba y huía un pequeño bote tripulado por un hombre. Imaginando que el vaporcito condujera un torpedo le disparó un cañonazo, que no interrumpió su marcha; el bote de ronda encendió una luz de bengala, como señal convenida. La Berenguela le envió una bala y luego otra y otra, a riesgo de herir a la Resolución y transporte Mataura, que estaban por su través. El vaporcito tocó en el costado del Mataura y luego siguió marchando, deteniéndose al fin en unos tablones que flotaban cerca de la Berenguela; inmediatamente se arrojaron a él alférez de navío D. Manuel Alemán, el guardia marina Rodríguez, un maquinista y varios marineros, para apagar sus hornos. Era en efecto un torpedo, cuyo aparato había quedado inutilizado por un proyectil de la fragata que chocando en el tubo del percutor lo separó del recipiente; éste contenía dos quintales de fulminato. Una vez desprendido de aquel recipiente fue el vaporcito remolcado a la fragata Numancia, y en lo sucesivo prestó servicios a la Escuadra como una nueva lancha de vapor". (24).

"La alarma fue producida por un Torpedo que se dirigía hacia la Berenguela remolcado por un bote de vapor que salió de dicha isla, al cual lo apagó un bote de la citada Fragata, y comunicado que fue hizo señal la capitana de arribar al puerto de la salida por lo que embarcó un bote con un oficial para buscar la boya de nuestra ancla y ocupar nuestro sitio y estando en esta operación se vio al bote de vapor que conducía el Torpedo el cual reconocido por un oficial de la Vencedora dijo hayarse sin gente y al garete y seguimos con la operación de recoger nuestra ancla". (25).

"El aparato del torpedo consistía en un recipiente de cobre de figura elipsoidal, conteniendo hasta dos quintales de un fulminato, cuya mezcla y proporciones desconocemos. El elipsoide presentaba en el extremo de uno de los ejes un pequeño tubo cerrado por un plano, en que iban implantadas multitud de chimeneas, poco más grandes que las de carabina, y en cada chimenea un fulminante. El percutor era un pesado cilindro de hierro, que deslizaba dentro de un largo tubo atornillado al del recipiente, de manera que colocado en el extremo más distante de dicho tubo, si se daba cierta inclinación al aparato descendía rápidamente en virtud de su peso, y golpeando con fuerza los pistones inflamaba el fulminato.

Este aparato iba sujeto con abrazaderas a una gran pieza o botalón de madera, colocado en la cubierta de un lanchón de hierro, movido por una máquina de vapor de alta presión. El botalón salía de la proa como un tercio de su longitud y, además, tenía la inclinación suficiente para que el percutor, abandonado a sí mismo, cayera contra el depósito del fulminato. Dos barras de hierro, gira-

torias, una en la roda y otra en la cubierta del vapor, sujetaban el botalón, formando un cuadrilátero articulado, de modo que si sufría un choque por su extremo, el botalón retrocedía girando sobre las barras, y este movimiento ponía en acción el disparador del cilindro percutor, pues ya se comprende que éste necesitaba estar retenido hasta el momento de obrar, porque no podía permanecer libre con la inclinación del aparato. El disparador se componía de una palanca horizontal, de hierro, girando en su punto medio sobre un marco vertical colocado en el extremo de popa del botalón de madera; la palanca, en dirección de la longitud del aparato, tenía en su extremo de proa articulado un perno, que se introducía en el tubo del percutor por un agujero practicado al efecto; de modo que era el obstáculo contra el cual quedaba aplicado el cilindro percutor, sin poder deslizar hasta tanto que el perno fuera levantado. Al extremo de popa de la palanca se aseguraba una piola, cuyo otro chicote se retenía en la cubierta del vapor, cerca de la roda". (26).

"Nº 140.
S. Palma
Que hizo el torpedo anoche?
1.8 pm.
Espinoza". (27).

"Nº 154.
S.E.
El vapor "Sofía" está en poder de los Españoles, una bala cortó el botalón a donde estaba prendido el torpedo y éste cayó al mar.

La persona que da esta noticia ha estado hoy al costado del "Sofía" y habló con Méndez–Núñez quien se halla bastante enfermo.
S.S.
Sartori.
10.5 pm". (28).

"El Torpedo rondará entre la Numancia y la isla, pero por supuesto más cerca que la Vencedora.- El Torpedo llevará una luz a proa y otra a popa.

(.....)

..... se puso la señal de Unión y también la de gobernar al O.S.O. del mundo; siguiendo a este rumbo con poca máquina para dar lugar a que la Vencedora se nos uniese, pues se había quedado a regular distancia, por la popa, entretenida en la faena de echar a pique el Vaporcillo Torpedo". (29).

Con este último e incruento hundimiento considero por finalizado este artículo ya excesivamente extenso y, en detrimento mío, he de reconocerlo, no im-

buido de una gran amenidad. Si este trabajo aporta algún dato desconocido, el autor con ello se dará por suficientemente recompensado.

Notas:

(1). "Orden de Escuadra del 1º de Mayo/66". Diario de Navegación del Teniente de Navío D. Miguel Liaño y Fernández Cosío, de la dotación de la Fragata Blindada "Numancia".
Copia literal. Página 3.
Museo Naval, Madrid.

(2). "Dos de Mayo".
Ibídem. Pág. 7.

(3). Ib. Pág. 9.

(4). Ib. Pág. 9.

(5). El Comandante de la Fragata Blindada "Numancia", D. Juan Bautista Antequera, a D. Casto Méndez Núñez. 3 de Mayo de 1866. Fondeadero de San Lorenzo.

En: "Documentos relativos a la Campaña del Pacífico. (1863-1867)". Tomo II. Museo Naval, Madrid 1966.
Pág. 78, documento número 360.

(6). Ib. Pág. 78–79, doc. 360.

(7). Ib. Pág. 79, doc. 360.

(8). Méndez Núñez al Ministro de Marina. 9 de Mayo de 1866. Bahía del Callao

En: Documentos ..... Tomo II. Pág. 84, doc. 362.

(9). Ib. Pág. 86, doc. 362.

(10). Fragata Blindada "Numancia". Cuaderno de Bitácora Número 1. "Día 2 al 3 de Mayo de 1866".
Marina de Guerra. Archivo–Museo"Don Alvaro de Bazán". El Viso del Marqués. Ciudad Real.

(11). Ib.

(12). El Comandante de la Fragata "Blanca", D. Juan Bautista Topete, a Méndez Núñez. 3 de Mayo de 1866. Fondeadero de San Lorenzo.
En: Documentos ..... Tomo II. Pág. 72, doc. 357.

(13). Fragata "Almansa". Cuaderno de Bitácora. "Día 2 al 3 de Mayo de 1866. Combate del Callao". Pág. 92.
Marina de Guerra. Archivo–Museo "Don Alvaro de Bazán". El Viso del Marqués. Ciudad Real.

La anotación de este día, firmada: "Abordo: 2 Mayo/866" corrió a cargo de D. Patricio Montojo, el cual, años después, comandaría la Escuadra que se enfrentó en Filipinas contra la fuerza naval norteamericana. También el de igual cargo y responsabilidad, el Almirante Cervera (Comandante de la Escuadra de Operaciones de las Antillas), sirvió bajo las órdenes de Méndez Núñez. El primero, tal y como hemos relatado, en la Campaña del Pacífico, el segundo, con anterioridad a ésta, en Filipinas. Amarga obligación la contraída por estos dos marinos al tener que combatir, por honor y disciplina, con la potente fuerza naval estadounidense que, tras hundirles sus respectivas y débiles escuadras, se posesionó del ansiado botín de guerra: Cuba, Puerto Rico, Filipinas ... En Cavite y en Santiago de Cuba, en 1898, una vez más triunfó la famosa máxima: "Primero honra sin Marina que Marina sin honra".

(14). Comandancia General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico. Mayor General de la Escuadra del Pacífico, D. Miguel Lobo, a Ministro de Estado. 8 de Mayo de 1866. Fondeadero de San Lorenzo. Despacho número 46.
Archivo del Ministerio de asuntos Exteriores. Madrid.

(15). El encargado de Negocios de S.M. a Ministro de Estado. Carlos de Sanquírico. Callao 10 de Mayo de 1866. Despacho número 14.
Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid.

Obsérvese la curiosa similitud literaria existente entre el oficio firmado por Lobo (nota 14) en la Isla de San Lorenzo el 8 de Mayo y el de Sanquírico (nota 15) expedido en El Callao dos días después. Indudablemente Lobo tuvo que hacerle llegar copia del suyo al agente diplomático hispano el cual la remitió a su destino en Madrid. Curiosamente Sanquírico viajó a Madrid antes que su oficio (recibido en la Dirección de Asuntos Políticos del Ministerio de Estado el día 11 de julio de 1866). Aún no siendo objeto de este

trabajo he de hacer constar que la red de informadores y de aprovisionamiento establecida por la Escuadra del Pacífico en el territorio peruano se reveló como extraordinariamente eficaz.

(16). Comodoro Rodgers al secretario de Marina de los Estados Unidos. 10 de mayo de 1866. "Parte del Combate del Callao". Traducción publicada en el "Diario de la Marina", San Fernando (Cádiz). En: Documentos ..... Tomo II. Pág. 118–119, doc. 372.

(17). Legación de España en Washington. El Ministerio Plenipotenciario de S.M., D. Gabriel García de Tassara, al Primer Secretario de Estado. Washington 24 Mayo 1866. Despacho número 227.

Al igual que en las anteriores notas 14 y 15, en ésta y en la anterior (16) se advierte un parecido sorprendente. Tassara recoge su información de la traida por "el vapor"Aspinwall" llegado el 21 del corriente a Nueva York". De todas formas el agente diplomático indica que "La noticia del bombardeo se supo en Panamá por la llegada del Comodoro Rodgers, el cual había salido del Callao el día 3 por la mañana. Todo lo que se ha publicado en los periódicos de este país no tiene pues más origen que el relato de los Oficiales Americanos que con su Escuadra habían seguido nuestras fuerzas desde Valparaíso al Callao". En Panamá, es de interés reseñarlo, radicaba el Sr. de Zeltner, agente diplomático de Imperio francés, el cual mantenía información a la Escuadra del Pacífico de todo aquello que estimaba pertinente, facilitando enormemente todos los aprestos de buques, provisiones y toda clase de útiles precisos para el normal funcionamiento de la fuerza naval. Aparte de ello, qué duda cabe, la Escuadra se proveía de cargamentos remitidos desde Cuba, la Estación Naval del Río de la Plata, los Estados Unidos y, por supuesto, de la Península.

(18). Historia de la Guerra de España en el Pacífico. Pedro de Novo y Colson. Madrid 1882. Pág. 443.

He traido este testimonio aún a sabiendas de conocerlo como proveniente de una persona no participante en el combate, pero considerándolo de especial interés he decidido obviar la rígida norma impuesta en virtud de la alta calidad de la obra citada. En mi personal opinión, ésta y el Tomo VIII, Volumen 2, de la Historia Marítima del Perú (Lima 1984), de Fernando Romero Pintado, suponen y conforman las dos obras fundamentales que cualquiera que desee acceder al tema tendrá obligatoriamente que consultar con detenimiento. Estos dos libros, español el uno, peruano el otro, manifiestan un rigor científico alejado de todo partidismo

alienante. Cien años separan a un título del otro, pero la meta perseguida por sus respectivos autores ha sido la misma: la imparcialidad y la seriedad en el estudio de esta desafortunada contienda.

(19). Ib. Pág. 451.
Igualmente ver: Fernando Romero Pintado. Op. cit. Pág. 679, nota 416 y ss.
El autor minuciosamente rastrea la paternidad de aquellos que construyeron e instalaron estas máquinas "infernales". Sus conclusiones, sumamente interesantes, ofrecen una mayor claridad a este problemático asunto.
Asimismo: Novo y Colson. Op. cit. Pág. 482.

La obra de este marino aporta el dato comprobado material y documentalmente hasta la saciedad de los más de 300 metros de hilo eléctrico que se encontraron enrrollados en el eje de la hélice de la "Numancia", cuando en Tahití (Otaiti como se la conocía en la época) procedieron los buzos de esta fragata y los naturales del país a limpiar a rasqueta los fondos de este blindado.

(20). Vid notas 1 y 2. Pág. 8.

(21). Vid nota 5.

(22). Vid nota 8 y 9. Pág. 87.

(23). Vid nota 10.

(24). Novo y Colson. Op. cit. Pág. 466 y 467.

(25). Cuaderno de Bitácora de la Fragata "Almansa". "Día 5, al 6 de Mayo, de 1866. De 8 a 12". Firmado J. Montes de Oca. Pág. 93. Marina de Guerra. Archivo–Museo "Don Alvaro de Bazán". El Viso del Marqués. Ciudad Real.

(26). Impresiones del viaje de circunnavegación de la Fragata Blindada "Numancia". Eduardo Iriondo. Teniente de Navío. Madrid 1867. Pág. 248, 249 y 250.

La figura de este Teniente de Navío de Ingenieros en la Escuadra del Pacífico supone uno de los mayores aciertos, no solamente técnicos y logísticos de esta división naval, sino una verdadera fuente de datos mecánicos para todos los historiadores que hemos decidido adentrarnos en los pormenores de esta campaña.

Sus responsabilidades y capacitación profesional demostraron estar a la mayor altura.

(27). Registro de los Despachos transmitidos de Palacio, a la Comandancia General de Marina desde el 27 de Febrero de 1866. Callao Mayo 5 de 1866. Apunte número 140. Pág. 144.
Biblioteca Nacional del Perú. Lima.

(28). Ib. Callao Mayo 6 de 1866. Apunte número 154. Pág. 148.

(29). "Salida de la Bahía del Callao; parte de la Escuadra para Río Janeiro; la otra para Manila, con escala en Otaiti y otros puntos, el 10 de Mayo de 1866.

Buques que van al primero de los expresados destinos.
Fragatas. Villa de Madrid (Con la insignia del Sor. Comandante General)

Blanca.
Resolución.
Almansa
Transporte de vela. María (hamburgués).

Buques que van al segundo de los mencionados destinos.
Fragatas. Berenguela.
Numancia.
Corbeta. Vencedora.
Vapores transportes. Marqués de la Victoria.
Número 3.
Transporte de vela. Mataura (Inglés)".
"Singlatura 1ª. Día 9 al 10 de Mayo de 1866. Orden de la Escuadra el día 9. de Mayo de 1866".

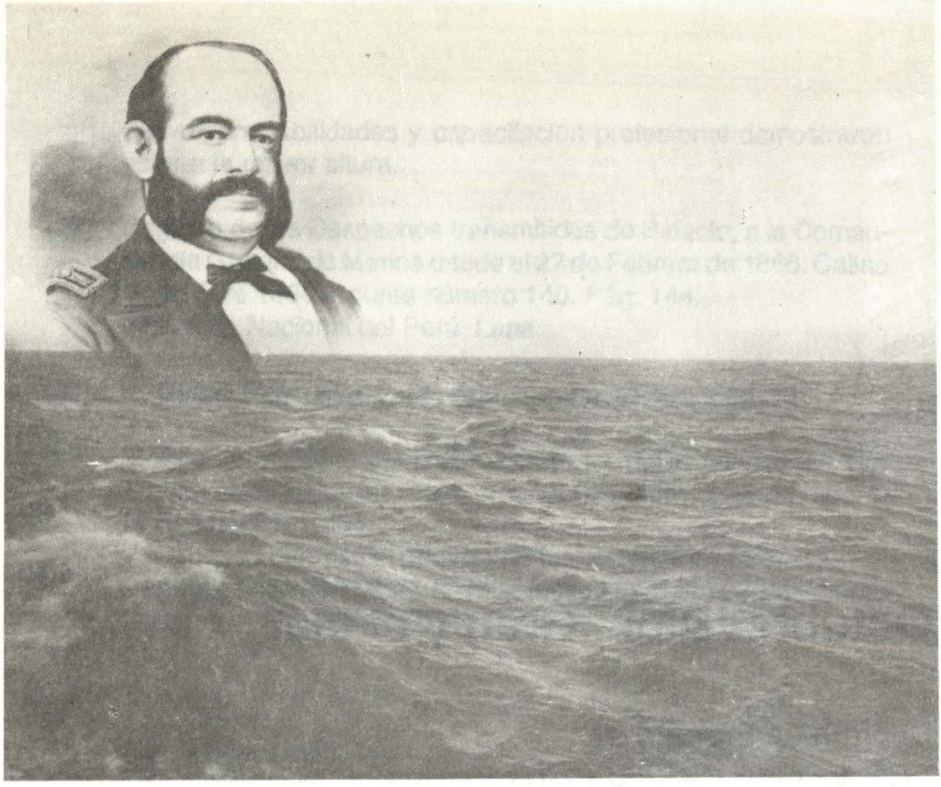
Marina de Guerra. Archivo–Museo "Don Alvaro de Bazán". El Viso del Marqués. Ciudad Real.

Octubre: Dios, Grau y el mar

Capitán de Fragata (r)
LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

Según ciertas hipótesis científicas, del mar nació la vida. Ocurre que hasta la sangre que circula en el organismo humano es salada. Y aunque resulta ocioso reiterarlo, del medio ambiente marino surge la mayor parte del oxígeno que continúa dándole a todo ser viviente y vegetal en el orbe.

Un bello pasaje bíblico se refiere al mar cuando Dios crea el mundo. Posteriormente el Diluvio convierte la superficie del globo terráqueo en un solo mar y Noé resulta ser, notablemente, el primer capitán de nave en la historia de la humanidad. San Pedro, primer Papa, fue pescador y la red es el símbolo más elocuente de la pesca de hombres hacia la unificación de la cristiandad. El mar ha jugado, juega y jugará un rol esencial en el desarrollo de las naciones, cultural y económicamente. A pesar de que gran parte de los científicos y tecnólogos están comprometidos, y con razón, en explorar el espacio celeste, poseen plena conciencia de que el mar, a pesar de tenerlo ahí no más, no ha podido todavía desplegar plenamente su enorme capacidad de fuente energética y alimenticia. Además, las entrañas de nuestro planeta se hacen más evidentes mediante las enormes y prolongadas fracturas que, cual enormes heridas del globo, se extienden de norte a sur en medio de las cuencas del Pacífico y del Atlántico, por los cuales fluye constantemente el magma que, a través de tsunamis, terremotos y otros siniestros fenómenos naturales, va modificando las características de mares y continentes.



Pues bien, pareciera que nada mejor que la figura de una nave para referirse al devenir histórico de una nación o de una comunidad.

Y el Perú posee razones de sobra para hacerlo: centro de milenarias migraciones marítimas; vía de llegada a nuestras costas de la Cruz y el Evangelio; origen de muy importantes descubrimientos allende los mares.

Y de Miguel Grau.

Uno puede imaginarse una nave llamada PERU navegando siempre entre temporales y arrecifes, pero a modo de ejemplo, aunque ciertamente bastante distante, comparable a la barca de San Pedro, que jamás zozobrará. Aquella embarcación cruza ahora quizás la más grave tempestad de su vida, pero los hombres de su dotación, conscientes de los descuidos y de las veleidades que los llevaron a desatender un rumbo verdaderamente seguro, están dispuestos a vencer los perjudiciales efectos de esos elementos naturales que azotan seriamente su casco y desmantelan sus cubiertas.

Y cuando llega Octubre, el mes del mar, del Mar Peruano, se aferra más aún a esa fe no solo porque se imaginan a nuestro macizo Almirante Grau empuñando férreamente, y con la fuerza que caracterizó la energía de sus recias manos, la caña del timón, con la misma decisión que lo condujo a un anunciado

y consciente sacrificio, en Angamos, imponente escenario de una trágica cita entre la gloria y la adversidad; sino porque, en ese mismo mes de Octubre, a finales de mes, detrás de él, de su memorable 8 de octubre de 1879 (un 8 de octubre que también resulta ser aniversario de la fundación de nuestra Marina de Guerra) "navega" las calles de Lima, y de otros lugares del Perú, otro sagrado, espiritual y no sólo humano Capitán: el Señor de los Milagros. Cual balsa que cadenciosamente se mece en un mar morado, una multitud de flores blancas a su paso simula la espuma de apacible oleaje; y, a veces, la aparición de conjuntos de pétalos mayores sugiere, toninas que presurosas se acercan a las bandas y a la misma proa de la balsa. Es una almadía que, a viajar en este mar morado de hábitos y de lágrimas de dolor, de agradecimientos y de peticiones, pareciera que arrastra consigo un enorme conjunto de náufragos como si estuvieran protegidos cual salvavidas marino, con sus morados hábitos, y confiadamente asidos a los contornos de la embarcación, mientras que la enhiesta imágen de la Cruz del Crucificado, pintada hace siglos por un negro angolés, pareciera que, con las oscilaciones del andar en la marejada, tocase a esa multitud con las puntas de los dedos del lacerado Salvador. ¿No es que acaso se mueve la Cruz de esa sagrada imagen como el mástil de una nave que no posee más velamen que el "viento" de las oraciones y el impulso de su Santisima Madre en la misma popa de la nao? ¿No es que pareciera que el Señor de los Milagros y Miguel Grau, en octubre "navegan en convoy", aquel para anunciar que siempre estará con nosotros para salvar a toda la humanidad y Grau para hacer recordar a los peruanos que no pudo haber sido inútil su sacrificio en su búsqueda de un Perú más comprometido con sus elevados destinos?

Sea, el mes de octubre, para toda la nación, mes de tan felices coincidencias, la columna vertebral del proceso del Perú, y que la nave PERU, dejando hacia popa cielos y mar teñidos con la sangre y los laureles que tan bellamente menciona José Gálvez en su oda pindárica a Grau en Angamos, avizore, por fin, en todo el dominio de la proa, los ilimitados sectores de diáfanos y pacíficos contornos de un nuevo escenario marcado con la impronta de nuestra bella historia nacional, y principalmente marítima, y enmarcado por la figura de Grau al nivel de las límpidas cubiertas de esta nave y, hacia el cielo, en toda su inmensidad, con la misma diafanidad, la mucho más hermosa balsa del Señor de los Milagros presidiendo los promisores futuros del Perú. Mientras que, ante el sagrado recogimiento del maravilloso ambiente, nuestra flota de la Marina de Guerra rinde instantes de homenaje al Salvador embicando las recámaras vacías de sus cañones poderosos.

¡Gloria por siempre a Miguel Grau, ejemplo de religiosidad y heroicidad, y bendito sea para siempre nuestro otro Gran Capitán, el Señor de los Milagros!

RESTAURANT



PARRILLADAS

KING S.A.

"ORGULLO DE LA FAMILIA CHALACA"

POLLOS A LA BRASA
MARUCHAS ANTICUCHOS CONEJOS
OFRECE SUS SERVICIOS A NIVEL DE EMPRESAS
ATENCION ESMERADA

OFRECE SUS SERVICIOS A NIVEL DE EMPRESAS

Av. Sáenz Peña 699 Callao Teléfono 650852

Prevalencia de antígeno de superficie en donantes de sangre en Lima comparado con otros países de Latinoamérica. Análisis de los marcadores de hepatitis B en donantes de sangre.

C. de N. SN (MC)
Robert M. PALOMINO de la Gala (*)

La mayoría de las muertes causadas por la transfusión de sangre son debido a la transmisión de virus, bacterias o protozoarios, que se pueden apreciar en la Figura 1.

	Hepatitis virales
	Hepatitis viral B
	Hepatitis debido al agente Delta
	Hepatitis no–A no–B
Virus	Hepatitis viral A (casos especiales)

(*) Médico Internista, Profesor Asociado Permanente de la U.N.M.S.M. Jefe del Departamento de Medicina Preventiva y de la Clínica de Familiares del Centro Médico Naval.

	Virus de la Inmunodeficiencia Humana HTLV–1 CMV Otros virus: Herpez, Parvovirus
Bacterias	Treponema Pallidum Otras bacterias: brucella abortus, Salmonella Micobacterium leprae, Ricketsia
Parásitos	Malaria Tripanosoma Cruzi Otros parásitos: toxoplasma Gondii, Babesia Microti microfilarias

Figura 1. Agentes causantes de infección a través de la transfusión de sangre.

Los agentes responsables deben reunir las siguientes características: persistencia prolongada en el torrente sanguíneo, promoviendo un estado latente o de portador; períodos de incubación prolongados; habilidad de causar infecciones asintomáticas; estabilidad en la sangre almacenada, en muchos casos en componentes del plasma. Idealmente la sangre para transfusiones debería ser analizada en busca de la presencia en ella de todos estos agentes, para evitar serias enfermedades si son transmitidos por la transfusión a un recipiente humano. En la práctica los tests apropiados para una selección en masa están disponibles sólo para algunos de estos agentes señalados. El chance de convertirse en portador de un agente en particular varía ampliamente en diferentes poblaciones, así por ejemplo el riesgo de transmitir malaria en áreas no endémicas puede ser minimizado por la exclusión de donantes que provengan de áreas en las que la malaria es endémica; así también el riesgo de la transmisión del agente que causa el SIDA puede ser grandemente reducida excluyendo a las personas sexualmente promíscuas para actos de donar sangre (auto – exclusión). Los agentes infecciosos que se encuentran solamente presentes en las células como por ejemplo el parásito de la malaria, pueden ser transmitidos por componentes de sangre total, excepto el plasma libre de células. Por otro lado aquellos virus que se encuentran presentes en el plasma, como el VHB (virus de la hepatitis B) pueden ser transmitidos por plasma libre de células. El HIV puede ser transmitido por el plasma libre de células así como por la transfusión de células sanguíneas.

Introducción

La hepatitis viral adquirida desde un donante permanece como la forma más seria y común y desafortunadamente en muchos casos letal de complicación de una transfusión sanguínea. El descubrimiento en 1968 de la hepatitis viral

sérica, ahora conocida como hepatitis B (podría ser reconocida serológicamente) alentó las esperanzas que todos los donantes podrían ser detectados, si ellos portaban el agente viral causante de la hepatitis B y de este modo la hepatitis post transfusional sería así eliminada. La verdad es que aunque la transmisión de la hepatitis producida por el VHB es por ahora al menos completamente prevenible, otros virus todavía no bien caracterizados también pueden causar Hepatitis Post Transfusional (HPT) y no será posible lograr una significante reducción en la frecuencia de HPT hasta que se dispongan tests para esos virus.

Transmisión del VHB

En el contexto de la transfusión sanguínea, el VHB es mayormente diseminado por la transfusión de sangre, plasma o concentrados de factores de coagulación. Pero en un sentido más amplio el virus HB puede ser transmitido por muchas otras vías además de la transfusión, como ser: contacto sexual, punción accidental de la piel con agujas infectadas (pinchazos), por el uso de jeringas usadas previamente por adictos a drogas EV, por contaminación de agujas usadas en acupuntura, por dentistas o al hacer tatuajes, por el uso de máquinas de afeitar o cepillo de dientes, por contacto cercano entre niños que portan la infección, presumiblemente por contacto con su sangre (mordidas) observadas especialmente en áreas endémicas con alta incidencia de portadores HBsAg y finalmente por la transmisión de la madre al infante.

Con la introducción de tests sensitivos para HVB, la transmisión de éste virus por medio de las transfusiones de sangre es un acontecimiento cada vez más raro. En relación al periodo de incubación promedio según Gocke es entre 30 y 150 días (promedio 63) y según Prince entre 39 y 107 días (promedio 73) calculados cuando había el antecedente de transfusión sea de sangre total, células rojas o plasma.

Células rojas lavadas: ha sido investigado que cuando la sangre esta sólo ligeramente contaminada con VHB y es lavada o enfriada con glicerol y lavada, pequeños volúmenes de suspensión de células rojas lavadas aunque aparentemente sea HBsAg negativo, puede aún transmitir el VHB en chimpancés (1) o en humanos (24).

Fracciones del plasma: a despecho de los tests rutinarios efectuados en los donantes de sangre como el HBsAg, la transmisión del VHB y especialmente otros virus (no–A no–B y agente delta) son capaces de producir HPT cuando se utilizan fracciones del plasma obtenidos de grandes pools de plasma, siendo ésta la mayor complicación de la transfusión. Los procesos de fraccionamiento con etanol frío para obtener fracciones de plasma en los tiempos iniciales (fibrinógeno, factor VIII, factor IX) en los cuales virions completos (así como

partículas Dane) son rápidamente demostradas, llevando a un alto riesgo de transmisión la hepatitis. Recientemente el fraccionamiento por ejemplo de las inmunoglobulinas y albúmina están ahora libres de partículas virales intactas o partículas infecciosas de VHB. En efecto la transmisión de VHB por la administración de albúmina o inmunoglobulinas virtualmente desconocido. Para el caso de la albúmina se ha añadido otro factor de seguridad que consiste en el procedimiento de calentamiento al cual es sometido (60°C en estado líquido por 10 horas). Desafortunadamente los concentrados de factores de coagulación no pueden ser tratados con calor en el estado líquido sin reducir su actividad biológica. Otros métodos de tratamiento de los concentrados para librarlos de la infectividad del VHB incluyen: (a) remisión del virus, por ejemplo métodos complejos cromatográficos que evidenciaron que los concentrados tratados con uno de estos métodos al ser administrados a los pacientes, no produjo ningún tipo de HPT el cual se siguió por espacio de un año (19); (b) la adición de anti–HBs para neutralizar al VHB (8) procedimiento usado rutinariamente en la fabricación de concentrados de factores de coagulación por Laboratory of the Netherlands Red Cross Blood Transfusion Service; (c) inactivación del virus por varios agentes físicos o químicos, como por ejemplo el uso combinado de propiolactone y radiación ultravioleta (22) aunque la seguridad de los productos de sangre tratados en esta via son inciertos.

La mayoría de los métodos de tratamiento por el calor de los concentrados liofilizados de coagulación no parecen ser efectivos en la prevención del riesgo de transmitir el VHB, agente delta o virus de la hepatitis no–A no–B en humanos (9,23), por otro lado el tratamiento combinado de concentrados de factor VIII con detergentes y solventes orgánicos ha probado ser exitoso en la remoción del riesgo de transmisión de la hepatitis adquirida por HBV, NAAB mientras retiene el 80% de la actividad del factor VIII (22). Por el contrario prolongados tratamientos por calor de los concentrados en solución (72 horas) parece inactivar al virus de la hepatitis así como también a los concentrados por lo cual esos métodos de esterilización en el momento actual se encuentran bajo ensayo.

Quizás la vía más efectiva de prevenir el desarrollo de infección VHB en hemofílicos que reciben factores concentrados de coagulación es inmunizar a ellos con vacuna VHB, aunque ésta no le dé protección contra la hepatitis no–A no–B.

Las preparaciones de Ig por fraccionamiento con etanol–frío no transmite el VHB, debido a que su uso es EV y al contener agregados no lo hace práctico su uso. En cambio Ig purificado por procesos cromatográficos especiales, hace posible su uso EV, incluso cuando para su preparación se usó plasma contaminado con HBsAg, no mostrando poder de transmitir el VHB en chimpancés (36).

Material y métodos

Debido que la prestación de salud es muy diversificada en relación a las entidades encargadas de proporcionarla para el presente trabajo se tomaron en consideración cuatro centros hospitalarios dentro del contexto global.

Aisladamente en el Perú algunos centros hospitalarios tienen un sistema de donación voluntaria, así en los hospitales castrenses los donantes lo constituyen los grupos de tropa, con programación de acuerdo a las necesidades del instituto; fuera de este ámbito en relación a las transfusiones de sangre es oportuno mencionar que no existe un sistema único de aprovisionamiento de sangre, como si lo hay en otros países, razón por la cual cada centro hospitalario, clínica particular, laboratorio o aún consultorio privado, vienen realizando los procedimientos de transfusión sanguínea fundamentalmente a base de donantes familiares y en menor proporción de donantes "profesionales" así llamados a las donaciones pagadas.

Como referencia nacional en el Perú en la década del 70 se efectuaron tres estudios en relación a la prevalencia de HBsAg en donantes de sangre en tres hospitales grandes de la ciudad de Lima, utilizando métodos de primera generación, arrojó una prevalencia para HBsAg de 0.5 a 1.33%.

En la Legislación Sanitaria del Perú existe un dispositivo legal que obliga a analizar la sangre empleada para las transfusiones para prevenir enfermedades transmisibles entre ellas las producidas por el VHB, sin embargo situaciones especiales de orden económico impiden que esta detección se realice en forma permanente en los hospitales pertenecientes al Ministerio de Salud; en otros centros hospitalarios como los del Instituto Peruano de Seguridad Social, hospitales militares y algunas clínicas se realizan en forma rutinaria los tests HBsAg en las sangres donadas, empleando en su mayoría técnicas de Enzima Inmuno Ensayo (EIE) y en otros técnicas de hemaglutinación.

Resultados

El presente trabajo fue realizado durante el curso del año de 1988 tomándose como representativos de cada área hospitalaria un hospital, así fueron el Hospital Loayza (Ministerio de Salud) Rebagliati (Seguridad Social) Centro Médico Naval (Ministerio de Defensa) y la Clínica San Borja (actividad privada).

Se emplearon para la investigación del HBsAg la técnica de EIE en tres de ellos y en uno restante se usó el método de hemaglutinación. De un total 22,054 donantes se encontró HBsAg positivo en 191 que representa 0.86%, según datos proporcionados por la Sociedad Peruana de Hemoterapia y Bancos de Sangre.

Cuando se analizaron los métodos empleados por separado se encontró que la técnica de EIE fue empleada en 18,905 donantes, con HBSAG positivo en 153 (0.8%); mientras que con hemaglutinación de los 3,149 donantes, 38 fueron HBsAg positivos (1.2%).

Del grupo observado 1,687 donantes correspondieron al grupo llamado "donantes profesionales o pagados" encontrándose HBsAg positivo en 6 de ellos (0.35%).

Discusión y comentarios

Si solamente consideramos la técnica EIE para la determinación de HBsAg tenemos una prevalencia de 0.80%, para comparación con otros datos de países que emplean similar técnica. Esta cifra es cercanamente parecida a lo encontrado en otros países latino americanos, mostrados en la tabla 1, que fueran presentados en la XX Jornada Latino Americana de Hematología y Hemoterapia, realizado en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil en diciembre de 1989.

País	Grupo donantes de sangre	HBsAg (EIE)		Anti–HBc	
		Nro.	%	Nro.	%
Brasil	39,054	1120	2.87	5956	15.27
Argentina	16,700	125	0.75	--	--
	5'500,000	4400	0.80	--	--
Venezuela	23,430	210	0.90	--	--
Perú	18,905	153	0.80	--	--

Tabla 1. Prevalencia de HBsAg en donantes de sangre en algunos países de Latino América

La prevalencia mayor en el Brasil (2.87%) comparada con los otros países latino americanos denota una problemática diferente, por razones propias imposible de analizar en este trabajo. Si merece un comentario los resultados de anti–HBc que de 2.85% para HBsAg sube hacia 15.27% para Anti–HBc, hecho muy importante cuyo enjuiciamiento indica que las técnicas de screening con anti–HBc son más sensitivas que la detección de HBsAg, puede estar presente aún en la ausencia de HBsAg, y el corolario de este punto nos permite aseverar que es factible la transmisión de VHB por donantes de sangre HBsAg negativos, siendo la razón que las técnicas tanto de hemaglutinación como de radio inmuno ensayo o ELISA detectan niveles si bien muy pequeños como 0.5 mg de HBsAg/ml de sangre; sin embargo los portadores con niveles más bajos que el señalado pueden transmitir VHB por medio de la transfusión de sangre.

Todo lo señalado tiene una explicación que nos obliga a analizar la historia natural de la infección por VHB: así tenemos que en la infección aguda hay dos períodos en los cuales el HBsAg puede ser indetectable aunque el sujeto pueda transmitir el VHB, (a) durante las etapas precoces del período de incubación cuando ni el HBsAg ni el anti HBc puedan ser detectables; y (b) durante las etapas tardías cuando el HBsAg ya no puede ser detectado y aunque el anti–HBs todavía no es detectable ("ventana diagnóstica"), en esta fase anti-HBc y anti–HBe pueden ser detectados (31). Aunque algunos autores como Hoohnagle (14) y Lander (17) han sugerido que analizando todas las sangres de los donantes para anti–HBc así como para HBsAg puede en adelante decrecer la incidencia de infección por VHB; otros sostienen que puede ser más conveniente incrementar la sensitividad de los tests de selección para HBsAg así como empleando el radio inmuno ensayo con potentes anticuerpos monoclonales se ha observado que incrementa la sensitividad para la detección de HBsAg de 55 a 60% (5).

La diferencia en los resultados obtenidos en los donantes HBsAg positivos empleando los métodos de EIE contra el de hemaglutinación, nos da una prevalencia de 1.2% para éste último contra 0.80% del primero, que resalta las reacciones falsas positivas observadas con el método de hemaglutinación en comparación con el EIE, esto está de acuerdo con la experiencia encontrada en la literatura que señala más sensitividad al método de EIE, que permite detectar niveles tan pequeños como 0.5 mg de HBsAg/ml de suero.

En el presente estudio no se observó mayor incidencia de HBsAg en el grupo de los donantes profesionales comparado con los no profesionales, como si había sido demostrado en otras series, en las cuales se señala hasta 10 veces mayor la prevalencia de HBsAg en el grupo de los donantes profesionales comparado con no profesionales.

¿Cuál sería el mejor método de selección en los donantes de sangre, para detectar portadores de VHB?

En relación al virus de la Hepatitis B una de las HPT, un paso transcendental en el campo de la medicina fue el descubrimiento en el suero del antígeno asociado, aunque inicialmente su interrelación con la Hepatitis viral no fue apreciada y el antígeno por primera vez reconocido en 1965 en el suero de un aborigen australiano (de ahí su nombre provisional de "antígeno australiano") fue asociado a la Leucemia Aguda (6), sin embargo no tardó mucho en establecerse su relación con la hepatitis (21,7) en 1968. El antígeno australiano ahora conocido como cubierta viral desarticulada o antígeno de superficie (HBsAg). La microscopia electrónica del suero concentrado que contenga HBsAg revela las llamadas partículas Dane de 42 mm de diámetro, las cuales ahora se conoce ser el mismo virus de la hepatitis B completo, el cual como

se puede apreciar en la figura 1 de un núcleo central denominado core interno (HBc) que está constituido parcialmente por cordones dobles de DNA y polimerasa DNA, rodeado de una cubierta externa de HBsAg.

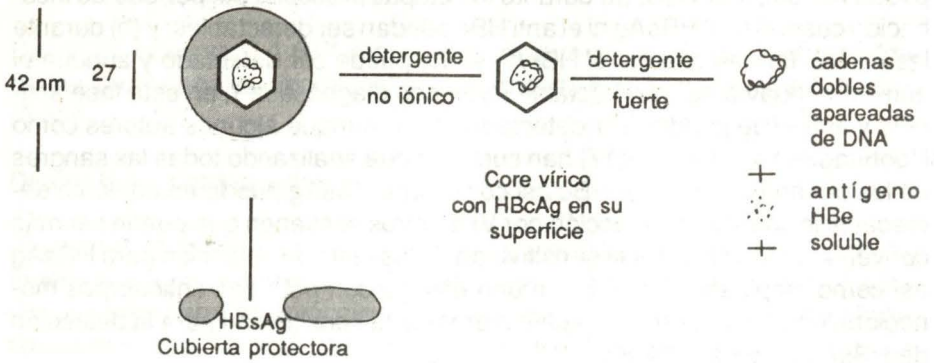


Fig. 1 El Virus (partículas Dane) de la hepatitis B y sus constituyentes.

El HBsAg es arrojado dentro del plasma en grandes cantidades en forma de esferas o bastones de 18 y 22 mm de diámetro y puede ser detectado por inmuno ensayo con anti–HBs. Los anticuerpos al antígeno de superficie y al antígeno core son conocidos respectivamente como anti–HBs y anti–HBc. El HBsAg es un antígeno soluble encontrado solamente en el suero que contenga HBsAg, siendo el polipéptido P19 el polipéptido mayor del core del VHB, es portador de los determinantes antigénicos de HBcAg y HBeAg (28). La secuencia de DNA del VHB se conoce hoy en día y parte de ella aparea estructuras de aminoácidos de HBsAg (31).

Portadores de HBsAg: la prevalencia de HBsAg varia considerablemente en diferentes partes del mundo y excede a un 15% en algunas poblaciones. Los donantes con Tests positivo son por supuesto descartados para futuras donaciones. Rápidamente después de la introducción de los test para HBsAg, la frecuencia HBsAg positivos en donantes voluntarios al inicio fue de 0.1% tanto en los Estados Unidos como en el Reino Unido (11,34). Cuando los donantes profesionales o pagantes fueron investigados la frecuencia de HBsAg positivos fue de alrededor de 10 veces mayor que en los donantes voluntarios. Ahora es bien conocido que los donantes pueden transmitir la HVB después de haber tenido un test positivo para HBsAg aún por un tiempo tan largo como 19 años (25). Se ha estimado que los portadores limpian su HBsAg a un ritmo de 1.7% por año (25,3) cuando los portadores eventualmente pierden su HBsAg él es reemplazado por anti–HBs. Más de un 70% de los Británicos aparentemente sanos quienes habían sido encontrados ser HBsAg positivos, tenían función hepática normal, como era juzgado por niveles séricos de transaminasa asparata sérica y alanina transaminasa (2). La inmunosupresión puede

causar una recrudescencia de una latente HVB en pacientes en quienes anti-HBc fue el único marcador antes de la inmunodepresión; HBsAg se demostró que aparece después de la terapia (20). La activación de una latente HVB puede ser encubierta por una Hepatitis post transfusional, en pacientes con leucemia y que reciben plaquetas y células rojas.

Anti–HBs el desarrollo de anti–HBs en la mayoría de las personas quienes se recuperan de una Hepatitis Infecciosa B y su presencia en el plasma previene de futuras infecciones con VHB. La frecuencia de anti–HBs en donantes de sangre en North London fue encontrada alrededor de 2% (29). La frecuencia de anti–HBs en pacientes con múltiples transfusiones, tal como sucede en los hemofílicos es muy alta.

Anti–HBc son encontrados en todas las personas quienes han sido encontradas durante el período de incubación, después de la aparición de HBsAg y persiste mucho tiempo después. En la infección aguda altos niveles de IgM anti–HBc han sido encontrados, los cuales persisten por 3 a 4 meses y son reemplazados por IgG anti–HBc. Altos títulos de IgG anti–HBc pueden ser encontrados en portadores. Durante la fase de recuperación de la HVB, anti–HBc puede estar presente en la ausencia de HBsAg y anti–HBs. Las donaciones hechas en este tiempo pueden causar HPT (14). En pequeña proporción de portadores solamente anti–HBc puede ser detectado en el plasma, tales sujetos pueden transmitir la HVB por transfusión.

HBeAg y anti–HBe: HBeAg es un marcador de infectividad asociado con la presencia de grandes cantidades de partículas Dane encontrados durante el período de incubación de la HVB; anti–HBe se desarrolla durante la recuperación. Los portadores de HBsAg inicialmente tienen HBeAg en su suero junto con altos niveles de HBsAg. Aproximadamente el 20% de los donantes de sangre HBsAg positivos en el Reino Unido tienen HBeAg (12,13) comparado con el 50% en los países mediterráneos (18). La fase HBeAg positiva es seguida por una fase segunda en la cual el anti–HBe reemplaza a HBeAg, con caída a menudo a niveles bajos de HBsAg. Aunque la fusión sanguínea puede aún transmitir VHB.

DNA polimerasa: éste es otro marcador de infectividad. Los ensayos bioquímicos de DNA polimerasa han sido desarrollados pero no son apropiados para una selección en masa de donantes de sangre.

DNA = HVB sérico: la detección de DNA–VHB en el suero por técnicas de hibridación molecular ha sido sostenido ser el método más sensible para la detección de partículas VHB (35), sin embargo otros autores han sugerido que los portadores de HBsAg, IgM anti–HBc es el marcador más sensitivo de infectividad (29), aunque en general hay una buena correlación entre la pre-

sencia de HBeAg y DNA–VHB en el suero (14), el HBeAg puede estar presente en la ausencia de DNA–VHB (15) y viceversa (32).

Hallazgos serológicos en relación a un ataque de HVB: en personas expuestas al VHB, HBsAg aparece primero en el periodo de incubación seguido por anti-HBc. DNA polimerasa y HBeAg también ambos aparecen durante el periodo de incubación. En la hepatitis aguda clínica de tipo B, HBsAg alcanza su pico al inicio de los síntomas y entonces declina durante la enfermedad y convalecencia, desapareciendo de la sangre en la mayoría de los sujetos después de un periodo el cual varía desde una semana a varios meses. En el estado de portador más comúnmente se desarrolla después de una infección asintomática (31). En el Reino Unido donde la infección por VHB aguda ocurre principalmente en adultos jóvenes, alrededor del 5% de esos casos infectados se convierten en portadores (3). En los países donde la infección es común en la infancia y niñez, la proporción de individuos infectados, quienes serán portadores es alta (27), como también es alta la proporción de estos portadores que como adultos desarrollarán carcinoma hepatocelular primario. Parte del genoma del VHB es incorporado en el DNA de la célula del hepatoma (16).

El hecho significativo que grandes cantidades de HBsAg son esparcidas dentro del plasma por el VHB ha facilitado inventar técnicas de inmuno ensayo ahora disponibles para la selección en masa de donantes de sangre en el screening de HBsAg. El primer test usado en la selección de donantes de sangre fue realizado por técnicas de inmunodifusión, el cual fue después superado por otros basado en contra inmunoelectroforesis o endimuno–osmoforesis (EIOP). La hemoglutinación pasiva reversa (RPHA) es un método rápido y más sensitivo que los anteriores, por lo cual fue rápidamente desarrollado, consiste en tomar células rojas de carnero, humanas o de aves recubiertas con anti–HBs y que al ser aglutinadas por sueros que contengan HBsAg dan la reacción positiva. Sin embargo ensayos inmunoradiométricos (RIA) y ELISA han probado ser más sensibles que RPHA ya que no puede éste último detectar pequeñas cantidades de HBsAg como de 0.5 mg/ml de suero.

Inmunoensayos conteniendo marcadores fluorescentes y ensayos de amplificación enzimática son potencialmente más sensitivos que RIA y ELISA y pueden eventualmente reemplazarlos. Sin embargo es improbable alcanzar un éxito absoluto en la prevención de la HPT debido al virus de la hepatitis B considerando el pequeño tamaño de las muestras examinadas comparados con el volumen del plasma trasfundido.

En el Reino Unido todas las donaciones de sangre normalmente son examinadas para HBsAg con un test de sensitividad mínima de 2 unidades standarizadas británicas/ml (aproximadamente 2–3 Ng de HBsAg/ml). Cuando los resultados del test son requeridos con urgencia como por ej. un concentrado

de plaquetas, RPHA puede ser usado aún cuando su sensibilidad sea baja. Toda sangre no debería ser dada hasta que no sea sometida a un test para HBsAg, cuando esto no sea posible, antes de la donación el clínico debería comunicar que la donación no ha sido examinada para la presencia de HBsAg y la bolsa deberá ser marcada en tal sentido.

En algún tiempo se había sugerido que el examen anti–HBc debería reemplazar a cualquier otro examen de rutina en la determinación de HBsAg (26) sin embargo hay amplias evidencias que demuestran que sólo el test para anti–HBc no es capaz de detectar altas infecciones en donantes HBsAg positivos en las etapas agudas de la infección (4) (10) por lo cual la tendencia hoy en dia es usar ambos HBsAg y anti–HBc que da mayor seguridad en la selección de los donantes de sangre.

Conclusiones

1. La prevalencia de HBsAg en los cuatro hospitales de Lima fue 0.86%
2. El mejor método para la determinación de HBsAg es por EIE si se le compara con la hemaglutinación.
3. Se recomienda establecer de rutina en las donaciones de sangre la selección de HBsAg y anti–HBc.
4. Hacer los esfuerzos necesarios para lograr establecer un programa único de donaciones de sangre.

BIBLIOGRAFIA

1. Alter H.J., Tabor E., Meryman H.T., Hoofnagle J.H., Kahn R.A., Holland P.V., Gerety R.J. and Barker L.F. Transmission of hepatitis B virus infection by transfusion of frozen deglycerolized red blood cells. New Engl. J. Med. 298:617, 1978.

2. Barbara J.A.J., Mijovic Valerie Gleghorn T.E., Tedder R.S. and Briggs Moya Liver enzyme concentrations as a measure of posible infectivity in chronic asymptomatic carriers of hepatitis B. Brit. Med. J., 2:1600–1602, 1978.

3. Barbara J.A.J. Microbiology in Blood Transfusion. John Wright Bristol, 1983.

4. Barbara J.A.J. and Tedder R.S. Viral infections transmitted by blood and its products, Clinics in Haemat. 13: 693–707, 1984.

5. Ben–Porath E., Wands J.R., Bar–Shany S. Huggins C. and Isselbacher K., Improved detection of hepatitis B surface antigen (HBsAg) in blood

donors by monoclonal radioimmunoassay. Transfusion, 25: 10–14, 1985.

6. Blumberg B.S., Alter H.J. and Visnich S., Anew antigen in leukemia sera. J. Amer. Med. Assoc., 191:541, 1965.

7. Blumberg B.S., Sutnick A.I. London W.T. Hepatitis and Leukemia their relation to Australia antigen. Bull. N.Y. Acad., 44: 1566, 1968.

8. Brummelhuis H.G.J., Over J., Duivis–Vorst C.C., Wilson De Sturler L.A., Ates G., Hoek P.J. and Reerink–Brongers E.E. Contributions to the optimal use of human blood. IX Elimination of hepatitis B transmission by (potentially) infectious plasma derivatives. Vox Sang, 45: 205–216, 1983.

9. Colombo M., Mannucci P.M., Varnell V., Savidge G.F. Gazenger C. and Schimpf K., Transmission of non–A, non–B hepatitis by heat treated factor VIII concentrate. Lancet ii: 1–4, 1980.

10. Couroucé Anne–Marie Drouet A. and Souler J.P., Blood donors positive for HBsAg and negative for anti–HBc antibody. Vox Sang, 49: 26–33, 1985.

11. Cherubin C.E. and Prince A.M., Serum hepatitis specific antigen (SH) commercial and volunter sources of blood. Transfusion, 11:25 1971.

12. Dow B.C., MacVarish I., Barr A., Crawford R.J. and Mitchell R., Significance of tests for HBeAg and anti–HBe in HBsAg positive blood donors, J. clin. Path., 33: 1106–1109, 1980.

13. Harrison T.J. , Bal V., Wheeler E.G., Meacock T.J., Harrison J.F. and Zueckerman A.J., Hepatitis B virus DNA e antigen in serum from blood donors in the United Kingdom positive for hepatitis B surface antigen. Brit. med. J. 290: 663–664, 1985.

14. Karayiannis P., Fowler M.J.K., Lok anna S.F., Greenfield C., Monjardino J. and Thomas H.C., Detection of serum HBV–DNA by molecular hybridisation. Correlation with HBeAg/anti–HBe status, racial origen, liver histology and hepatocellular carcinoma. J. Hepatol. 1:99/106, 1985.

15. Krogsgaard K., Kryger P., Aldershvile J., Anderson P., Brechot C. and the Copenhagen Hepatitis Acute Programme, Hepatitis B virus DNA in serum from patients with acute hepatitis B. Hepatology 5: Nº 1:10–13, 1985.

16. Koshy R., Maupas P., Müller R. and Hofscheneider P.H., Detection of hepatitis B virus–specific DNA in the genomes of human hepatocellular carcinoma and liver cirrhosis tissues. J. gen. Virol. 57: 95–102, 1981.

17. Lander J.J., Gitnick G.L., Gelb L.H. and Aach R.D., Anticore antibody screenning of transfused blood. Vox Sang, 34: 77–80, 1978.

18. Lieberman H.M., La Brecque D.R., Kew M.C., Hadziyannis S.J. and Shafritz D.A., Detection of hepatitis B virus DNA directly in human serum by a simplified molecular hybridisation test: comparasion to HBeAg/anti–HBe status in HBsAg carriers. Hepatology 3: 285–291, 1983.

19. Mannucci P.M., Morfini M., Gatti L., Colombo M., Gerold D., Einarsson M. and Zenetti A.R., No hepatitis after treatment with a modified factor IX concentrate in previously untreated hemophiliacs Ann. intern med. 103: 226–227, 1985a.

20. Nagington J., Cossart Y.E. and Cohen B.J., Reactivation of hepatitis B after transplantation operations. Lancet i: 558–560, 1977.

21. Prince A.M. An antigen detected in the blood during the incubation period of serum hepatitis. Proc. nat. Acad. Sci. USA. 60: 814, 1968.

22. Prince A.M., Horowitz B. and Brotman Betsy. Sterilisation of hepatitis and HTLV–III viruses by exposure to tri (n–butylphosphate and sodium cholate. Lancet i: 706–710, 1986a.

23. Preston F.E., Hay C.R.M., Dewar M.S., Greaves M. and Triger D.R. Non–A non–B hepatitis and heat–treated Factor VIII concentrates (letter) Lancet ii: 213, 1985.

24. Rinker Judy and Galambos J.T. Prospective study of hepatitis B in thirty–two inadvertently infection people. Gastroenterology 81: 686–691, 1981.

25. Sampliner R.E., Halmiton F.A., Iseri O.A., Tabor E. and Bottnot J., The Liver histology and frequency of clearance of the hepatitis B surface antigen (HBsAg) in chronic carriers. Amer. J. Med. Sci. 277: 17–22, 1979.

26. Smilovici W., Ducos J. and Mariniere A. Anti–HBc testing is reliable for blood donor screening. Lancet i: 1024, 1984.

27. Sobeslavsky O. HBV as a global problem in Viral Hepatitis. Proceedings

of 2nd Symposium on Viral Hepatitis. San Francisco, March 1978.

28. Takahashi K., Imai M., Nomura M., Oinuma A., Machida A., Funatsu G., Miyakawa Y and Mayumi M Demonstration of the inmunogenicity of hepatitis B core antigen in a hepatitis B e antigen polypeptide (P19) J. gen Virol. 57: 325–330, 1981.

29. Tassopoulos N.C., Papaevangelot G.J. and Roumeliotou–Karayannis Anastasia. Heterosexual transmission of hepatitis B virus from symptomless HBsAg carriers positive for anti–HBc. Lancet, ii, 972, 1986.

30. Tedder R.S., Cameron C.H., Wilson–Croome Ruth Howell D.R., Colgrove Anne and Barbara J.A.J., Contrastingopatterns and frequency of antibodies to the surface, core, and e antigens of Hepatitis B virus in blood donors and homosexual patients. J. med. Virol. 6: 323–332, 1980a.

31. Tedder R.S., Cameron C.H., Barbara J.A.J. and Howell D., Viral hepatitis markers in blood donors with history of jaundice (letter) Lancet i, 595–596, 1980b.

32. Tiollais P., Charnay P., and Vyas G.N., Biology of hepatitis B virus. Science 213: 406–411, 1981.

33. Tur–Kaspa R., Keshet E., Eliarkim M. and Shouval D. Detection and characterization of hepatitis B virus DNA in serum of HBe antigen negative HBsAg carriers. J. med. Virol. 14: 17–26, 1984.

34. Walsh J.H., Purcell R.H., Morrow A.G., Chanock R.H. and Schmidt P.J., Post–transfusion hepatitis after open–heart operation. J. Amer. med. Assoc. 211: 261, 1970.

35. Weller I.V.D., Fowler M.J.F., monjardino J. and Thomas H.C., The detection of HBV–DNA in serum by molecular hybridization: a more sensitive method for the detection of complete HBV particles. J. med. Virol. 9: 273–280, 1982.

36. Zolton R.P., Padvelskis J.V. and Kaplan P.M. Removal of hepatitis B virus infection from human gamma–globulin prepared by oin–exchange chromatography. Vox Sang 49: 381–389, 1985.

——— oOo ———

8 de Octubre

Yo canto al héroe y la muerte del héroe.
Loados sean en él los que caen del lado de la vida
en los combates,
los que escuchan a las sirenas de la sangre
murmurar en sus oídos,
los que ven a la derrota con la misma sonrisa viril
que a la victoria,

.....

Yo canto a Grau, cara al futuro en su apoteósica derrota,
Almirante del Perú por los siglos sucesivos;

.....

Yo saludo y canto a la perpetua tripulación del "Huáscar",
a los inconcebibles hijos del fuego
que el agua verde enamoraba,
a los sucesivos oficiales que la muerte
fue nombrando capitanes,
a los furiosos hombres del cañón y de las jarcias,
a los insomnes vigías ateridos, y a los tostados,
profundos, sinfónicos esclavos del infierno,
los membrudos fogoneros que soñaba el viento libre.

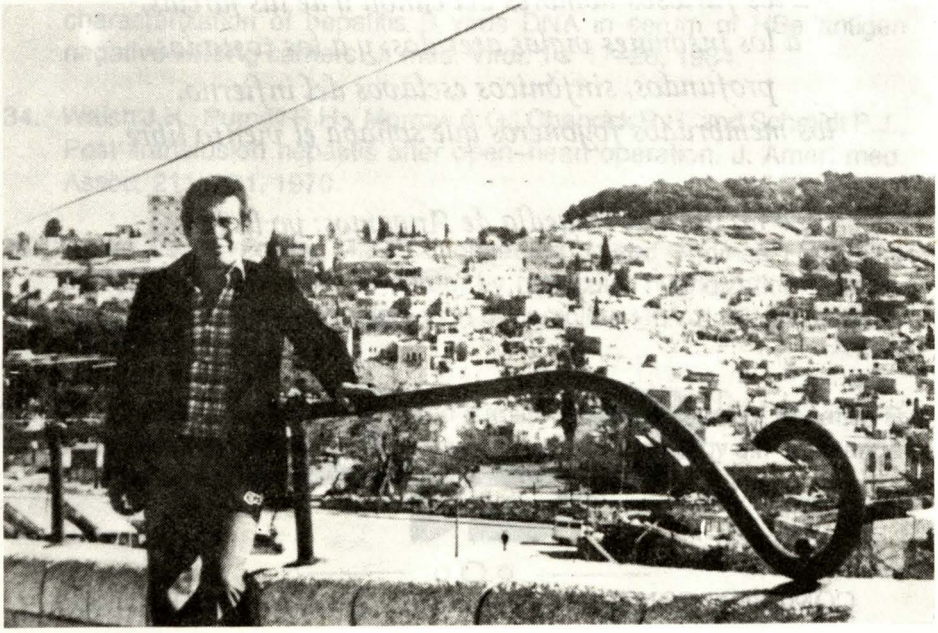
Yo no lloro la tragedia de Angamos; yo la canto:

Juan Ríos, 1946 (fragmento)

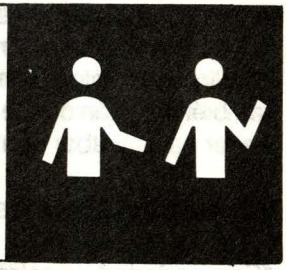
COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO



Juan Paredes Castro, en los últimos doce años, como enviado especial de "El Comercio" ha vivido de cerca el conflicto del Medio Oriente.



INVITADOS



El corresponsal en el fuego cruzado

Sana Fernández La Madrid

El rol del periodista, corresponsal o enviado especial a zonas de conflicto es un tema viejo en la historia de la profesión. No ha existido enfrentamiento bélico en este siglo que no haya tenido cobertura periodística y en su difusión como protagonistas a los periodistas. ¿A qué riesgos se expone el hombre de prensa? ¿Su misión termina sólo en la descripción del fuego cruzado? Juan Paredes Castro, analista de asuntos internacionales del diario "El Comercio" y enviado especial al Medio Oriente y Centro América, cuenta en esta entrevista, las tribulaciones vividas en esas zonas de conflicto.

¿Cual es el teatro de operaciones del corresponsal de guerra?

"Un corresponsal de zona de conflicto elige su punto de residencia, que puede ser la capital del país o la ciudad más cercana a la zona de conflicto, como su centro de operaciones y de transmisiones. Pero aquí debemos despejar un mito. El periodista que cubre conflicto en el mundo no está como suele pensarse, permanentemente en el campo de batalla, no es uno más que corre entre balas y cañonazos, a excepción de los camarógrafos de la televisión. Más de las veces está detrás del campo de batalla y muchas veces desde allí se puede informar mejor con más veracidad de lo que puede estarpasando. Por ejemplo se puede saber más del Golfo en la Casa Blanca o en el Palacio de Hussein, que movilizándose en un jeep a lo largo de la frontera entre Irak y Kuwait. Debemos descartar la falsa idea de que el corresponsal es una especie de boy scout, que tiene que ponerse gorrita y casaca de campaña. Yo

creo que el corresponsal se mueve en distintas direcciones, en la dirección política, en la dirección de defensa, en la dirección diplomática, porque los conflictos no sólo están examinados desde el punto de vista del conflicto, sino también lo están desde el punto de vista de los arreglos pacíficos, qué hay que hacer para acabar con él".

¿El pueblo decide las guerras?

"Esta variedad de estrategias periodísticas son al mismo tiempo equilibradas unas con otras con lo que se puede llamar encuestas de opinión, porque también hay que saber traducir y reflejar los pensamientos y sentimientos de los pueblos que viven las guerras, porque no nos olvidemos que la mayor parte de las guerras no han sido decididas por los pueblos, pero luego, ellos si asumen sus consecuencias, asumen sus golpes y todos sus efectos. De repente el pueblo respalda un bando y no al otro y no hablemos sólo de que las guerras son entre un país y otro. También hay guerras internas, la mayor parte de conflictos regionales son luchas internas. Así pues, despejamos el mito de que el corresponsal de guerra es un boy scout. Es un hombre atento a todas las percepciones necesarias que tienen que ver con el conflicto".

En el fuego cruzado

En los últimos doce años, Juan Paredes Castro como enviado de "El Comercio" ha visto de cerca el conflicto del Medio Oriente. Entre 1985-1986, estuvo centralizado en la cuestión de América Central. Y desde 1986 los conflictos de Afganistán, Vietnam y Camboya.

¿Qué impresiones tiene al respecto?

"Yo recorrí la frontera de Siria con Israel y también la frontera entre Israel y Beirut en jeeps militares y yo creo que mientras hacía eso, hubiera podido volar junto con el jeep y con los soldados, pero no volé, corrí el riesgo de estar en la frontera en un momento en que pudiera haber pasado cualquier cosa.

Desde el momento que uno va a cubrir información en una zona de conflicto, arriesga la vida. No sólo se arriesga la vida allí donde está la cowboyada de balas, sino allí en el hotel donde se está alojado se puede producir un atentado. Cuando estuve en El Salvador me alojaba en un hotel que estaba al pie de una montaña en la cual se desarrollaba incluso algunos combates entre la guerrilla y el Ejército. ¿Qué hubiera pasado si esos combates hubieran bajado un poco más, hubieran comprometido el hotel? El gran riesgo del periodista que cubre una zona de conflicto es que nunca sabe lo que va a pasar. En El Salvador fui testigo de la muerte de dos periodistas extranjeros en el día de las elecciones generales, donde el Ejército tomó control de la ciudad. Estos señores murieron

abaleados pese a que sus vehículos tenían los carteles de prensa, pero es que en una zona de conflicto nadie realmente se pone a pensar si son periodistas o no. Un determinado bando ve por ejemplo incursionar una camioneta a gran velocidad con carteles de prensa; puede pensarse que se trata de una treta; entonces, sencillamente disparan; después ni siquiera lo lamentan.

¿Cuál es la moral y sicología de un corresponsal al asumir este tipo de responsabilidad?

"Yo creo que el periodista va preparado a eso y en parte nace de la vocación misma por preocuparse de estas cosas.

En mí, la vocación por las cuestiones internacionales nació por curiosidad y el afán de conocer qué había detrás de los conflictos internacionales, qué los originaban. Por esta razón me he ligado más al examen y los estudios de los conflictos internacionales. Esta misma vocación me lleva a asumir cierto tipo de riesgo a la hora de enfrentarme en el conflicto de manera muy cercana".

¿Cómo definiría los sentimientos de un soldado?

"Sentí cierto temor cuando me llevaron a ver la frontera entre Israel y Siria y veía los carteles de los alambrados electrificados y tras ellos veía a los soldados sirios apuntándonos, era la frontera la que dividía un odio del otro, o si no hablamos de odio, por lo menos de las rivalidades de un lado del otro en El Golán.

Yo creo que si uno fuera soldado y tuviera que mirarle la cara del otro soldado, teniendo de por medio una frontera de alambre, el uno y al otro vigilando sus territorios como gatos frente a sus presas sin poder saltar por el momento, yo creo que esas situaciones de tensión militar a veces pueden ser más dolorosas, más dramáticas que la propia muerte. Esa gente vive en tensión permanente, probablemente renuncian a casi todo mientras pasan meses de meses en una vigilancia de frontera.

En los militares hay un denominador común, lo que se ve reflejado en ellos es el deber, y lo que nunca te terminan de explicar es lo que hay detrás de ese deber. Ellos dicen que tienen el deber y la obligación de estar allí y que no van a ceder y que están preparados para morir, pero nunca dicen qué hay detrás de ese deber, hay poco o mucho patriotismo, hay acuerdo o desacuerdo, a veces se quejan de las condiciones en que viven, que tienen pocas armas, que no les llega suficientemente comida o medicinas, o que quisieran que esto ya acabara, pero se mantienen en el deber, y creo nunca termina el deber, incluso en la locura más grande está el deber, han perdido la razón, pero tienen conciencia del deber".

¿Cómo percibe usted la situación actual?

A pesar que continúa la amenaza de un conflagración bélica en la frontera entre Irak y Kuwait, el mundo se está calmando un poco, es preciso imaginar cuáles han sido las tareas de los enviados especiales en momentos en que ha habido conflictos multiplicados en el mundo, como lo ocurrido en Camboya, Vietnam, América Central y Medio Oriente.

El papel del corresponsal en un teatro de guerra, además de describir el fuego cruzado, debe ir más allá, vale decir, analizar los orígenes de los conflictos y tratar de fomentar un clima de paz, contribuyendo a la búsqueda de una solución pacífica. Existe el riesgo de vida, pero si este riesgo contribuye a acabar con las guerras, entonces sí valdrá la pena vivir de cerca un conflicto bélico.





Discurso pronunciado por el Sr. Alcalde del Callao, en ocasión del 111 aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos: 8 de octubre de 1990

Kurt Woll Müller

Como hace 111 años, los peruanos, los de este momento, mezclando con no poco esfuerzo el orgullo y dolor de ser peruanos, nos rendimos ante el episodio magistral del sacrificio de ese auténtico padre de la patria que fue el almirante don Miguel Grau Seminario.

La Marina de Guerra del Perú, en particular, y todos los peruanos de modo general, sentimos cada 8 de octubre que se renueva esa gran comunión, ese acto de fe que nos señala inequívocamente que nada, absolutamente nada, podrá destruirnos en nuestra nacionalidad.

Nuestros marinos tienen, pues, en ese océano inquieto e inquietante que es el compromiso con el presente y futuro de nuestro país, a Miguel Grau convertido en su mejor y más luminoso faro.

Con Grau como ejemplo y como lo ha sido históricamente hasta hoy, no existirán brumas insondables para sus dignos herederos.

Y para los peruanos que no vestimos uniformes marinero o militar, recibimos vivificado el mensaje de Grau que nos alerta que la desaprensión y abulia, por un lado, o las miopías de cualquier jaez u origen, esas que en cambio cobran agudeza cuando se trata de apreciar mezquinos intereses particulares opuestos al bien común, pueden convertir en infructuosa la epopeya en las aguas de Punta Angamos.

Como alcalde del heroico pueblo del Callao, como parte que soy de una generación dirigencial joven y esperanzada, estoy convencido que este 8 de octubre nos reactualiza como tal vez nunca antes de nuestra historia, la necesidad de que los peruanos nos reencontremos en ese camino ancho, límpido, glorioso y sacrificado que es la empresa para salvar la patria.

En el Perú de hoy casi nada ha cambiado en relación a las circunstancias generales de la vida de hace 111 años.

La patria, esa madre nuestra de cada día, sigue vapuleada hasta la deshonra como hacen 111 años.

Se ha emprendido una empresa dura y honesta en su concepción para impedir el descalabro material de la patria, pero no hemos emprendido nada aún por salvarla del descalabro moral.

Todavía no nos animamos a hacer algo transcendente que reeduque a sus hijos en el amor a ella, en ese amor que diáfano y constante hizo de Grau un héroe de todos los días en su existencia, un héroe ora de la civilidad, ora de su vida como marino.

Siento una enorme angustia cuando percibo que el mensaje de la vida toda de Grau, y no solamente del momento cimero a bordo del frágil "Huáscar", y en momentos en que la moral nacional más lo requiere, llega débil, como temerosa, apenas a los oídos de nuestros jóvenes que, así, sienten una falsa precariedad de valores auténticos que encaminen su existencia como peruanos conscientes.

Es urgente que los peruanos de hoy y de mañana, perciban conscientemente que Grau, con su ejemplo de majestuosa grandeza, con su enormidad espiritual y moral, convirtió a la patria en un altar para que todos los peruanos se reconcilien, por encima del lastre de la ignominia o de los arrebatos desbocados que inútilmente nos desembocan en el fratricidio.

La negrura del túnel en el que aún transitamos, requiere que como nunca antes, resplandezca el ejemplo de Grau para que los peruanos podamos ver la luz al otro lado en señal de esperanza por una vida digna.

Me resisto a entender a aquellos peruanos que, solo Dios sabe con que propósitos, quieren convertir el ejemplo vivo, dinámico y eterno de Miguel Grau en una pieza simplemente hermosa, pero estática de un imaginario museo de acciones heroicas.

Miguel Grau Seminario, aquel peruano que salvó el honor de la nación hace 111 años, que escribió una de las páginas más asombrosas que recuerda la historia naval universal, que demostró para la posteridad que las virtudes militares no son etimológicamente distintas a las de los civiles, porque ambas emergen del amor a la patria, es el más valioso espejo en el que debemos mirarnos para salvar al Perú de hoy.

Ese aspirar primero al bien común, ese comprender que cuando están primero los intereses y necesidades del pueblo, no hay fueros ni líneas imaginarias o legales que nos separen, nos ha llevado en el Callao a su Municipalidad Provincial, que tengo a honra presidir y a la Marina de Guerra del Perú, a juntarnos para proteger la salud pública de los chalacos.

La Marina de Guerra ha asumido con sabiduría que cuando hay quietud en las fronteras y ausencia del enemigo externo, el verdadero enemigo es el subdesarrollo, la limitación de recursos, la insatisfacción de las necesidades populares y las amenazas a su salud o su vida, cualquiera sea la forma.

En este ejemplo modesto, tal vez intranscendente para los peruanos, menos para los chalacos, deberíamos reflexionar todos para entender de una vez y para siempre que solo la unidad que emerge de la buena intención y la impostergable necesidad de que la norma, cualquiera sea su categoría, esté al servicio de los peruanos y no los peruanos en servidumbre alrededor de ella, nos llevarán al progreso y desarrollo.

Los camiones de la Marina adquiridos para la Logística de la Guerra, por ahora y mientras los cañones duermen, son vehículos que apoyan el desarrollo y servicio a la comunidad del Callao. En este punto, mi agradecimiento al alto mando naval en nombre de ese pueblo chalaco que tuvo en momentos aciagos participación viril y valor por el sacrificio expresado en el comportamiento de los batallones "Guardia Chalaca" y "Guardia Marina" en la batalla de San Juan y Miraflores.

Esto que ahora ocurre en beneficio del pueblo del Callao, ¿acaso no es la lección aprendida del Grau político y del Grau marino a la vez?

Creo justo señalar que el valiente piurano es la simbiosis perfecta de lo que debe ser todo peruano: Honrado y sacrificado en la vida civil, como que nos enseñó con patetismo que la vida del hombre político, del político de partido como él lo fue, no tiene que estar reñido con el comportamiento honesto, con el respeto al erario público, con comprender que ejercer el poder es para hombres grandes, jamás pequeños o empequeñecidos por la concupicencia y la ambición.

Con el mismo o mayor patetismo también nos enseñó que el peruano que viste uniforme jamás opone su respeto a la constitución con su espíritu belígero al extremo del sacrificio sin esperar nada más que la felicidad del deber cumplido.

También nos indica el gran almirante que el pueblo que no se defiende, que no rechaza la agresión, cualquiera sea su origen o estilo de hacer la guerra, que no está dispuesto a derramar su sangre por el honor de la patria, es un pueblo que renuncia a su razón de ser.

En 1857, cuando frizaba apenas 23 años de edad, Miguel Grau se subleva en la fragata "Apurímac" para adherirse a la revolución de Manuel Ignacio de Vivanco en compañía de Lizardo Montero.

Ocho años más tarde asume la misma actitud cuando comprende que el gobierno de Pezet era sospechosamente magnánimo con España, al comando de la " Unión" se une a Mariano Ignacio Prado.

Es en 1872, cuando los hermanos Gutiérrez tratan de desconocer la voluntad popular que eligió presidente de la república a don Manuel Pardo, pasando por el asesinato del presidente actuante don José Balta, Miguel Grau, beligerante, se hace a la mar proclamando que "las leyes han sido ensartadas en la bayoneta del soldado..."

Ya era comandante del Huáscar.

Desde su monitor frente a Islay, exhorta a las autoridades del sur para salvar a la patria de la temeridad de 4 soldados sin prestigio, innobles y temerarios, según los llamó.

Esa es la gran lección de Grau para los peruanos de todos los tiempos, pero especialmente para aquellos peruanos que reciben las armas para defender la democracia.

Cuatro años más tarde 1876, Grau llega a ser diputado por Paita y cuando dos años más tarde asesinan a su amigo y jefe de su partido civilista, don Manuel Pardo, en un lacónico discurso apoya resueltamente la resolución que declara

el estado de sitio y la patria en emergencia.

El 28 de marzo de 1879 reasume el comando del Huáscar hasta el 5 de abril en que la ambicia desorbitada del enemigo nos obliga a enfrentar la guerra.

Seis meses más tarde, en un 8 de octubre como hoy, en medio de un país moralmente desestabilizado, Grau culmina su preparación de toda la vida para el sacrificio.

Ni las manos peritas del cirujano mayor, Santiago Távara, fueron suficientes para separarlo de la gloria y con él Diego Ferré, Elías Aguirre, Melitón Rodríguez, Melitón Carbajal, Enrique Palacios entre otros peruanos ilustres.

Muchas lecciones se pueden extraer del magnífico comportamiento del gran almirante. Su humildad absoluta, esa virtud que por ahora tanto escasea en el Perú y que tanto dolor nos ha generado.

Al escribirle a su amigo personal don Carlos Elías, Grau le dice: "...quiero pedirte le digas a nuestros amigos que si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo..."

Sin embargo creo que si hay una lección más y especial que puede extraerse en los difíciles momentos que vive el país, es el reto dirigida a la clase política de nuestra patria, aquella que hizo que el maestro Jorge Basadre la sentenciara diciendo que apenas había sido clase gobernante, pero jamás dirigente.

Miguel Grau nos está diciendo a los políticos de hoy que será decisivo actuar a la altura de las circunstancias sociales, políticas, económicas, culturales, tecnológicas, educativas, jurídicas, entre otros aspectos más.

No puede ser que los peruanos, estando teóricamente convencidos que la única forma de sacar al Perú del atraso y la miseria será trabajando a brazo partido, figurativamente con el mameluco puesto, tengamos aún tentaciones de pegarnos a la chistera y frac de teoricismo momificados para la era más dinámica que le ha tocado vivir al hombre peruano.

Es cierto que los hombres estamos obligados a modificar primero nuestras mentes. En ese propósito también modifiquemos los marcos teóricos y doctrinarios de nuestras disciplinas porque es obligación de la hora presente, vivir de acuerdo al signo de los tiempos.

Por favor no nos encerremos en una garrulería infructuosa, parapetados cómodamente tras los linderos de la norma jurídica, desfasada, pero norma al fin.

Si la sociedad peruana ha experimentado varios giros de 360 grados, la ley está obligada igualmente a girar y con mayor prisa, porque debe estar inspirada en la realidad que pretende normar y no en realidades ideales y obsoletas que condenan al irrespeto por ella, o que, viviendo, en la praxis, esté muerta.

La ley no es ni debe ser un frío santuario a la que hay que contemplar cual deidad, la ciencia jurídica está entre las más dinámicas y dialécticas de la humanidad y más valor tendría que los peruanos responsables de que así sea en el país, agoten sus esfuerzos por modernizarla, alejándose del protagonismo lírico en el que aprecio cierta tentación por la petulancia inmovilista.

No podemos, no debemos, caer víctimas de la ley. El estado de derecho reposa en el respeto a la ley, por eso modernizarla, actualizarla es fundamento de una dinámica responsable para que ese estado de derecho sea una obligación sin remilgos.

Esa es la modernización que yo aprecio que esta mañana don Miguel Grau Seminario nos exige desde su cima de gloria. Modernización y honestidad con la cosa pública para que nunca jamás vuelva a cobrar vigencia aquella expresión de Manuel González Prada de que necesitamos el sacrificio de los buenos y los humildes para borrar el oprobio de los malos y soberbios..."

Cuando como ahora, nuestros gobernantes centrales han resuelto sacrificar el efectismo y el malsano caudillaje en aras de la verdad por dura que esta sean es decir el canje del gobernante incendiario en el verbo por el de la eficiencia en la gestión, el pueblo va a comprobar que ha llegado la hora de dejar de ser individuos dispersos motivados por sus intereses personales, que se rechazan entre sí por sentimientos de capilla.

El Perú nació para ser una nación y los militares y civiles tendremos la necesidad de no olvidar que el futuro nos debe una victoria, como lo anotó el mismo González Prada.

No basta una curul como homenaje al legislador Miguel Grau en el Congreso Nacional, como no es suficiente que solo los 8 de octubre recordemos la grandeza de nuestro ínclito almirante.

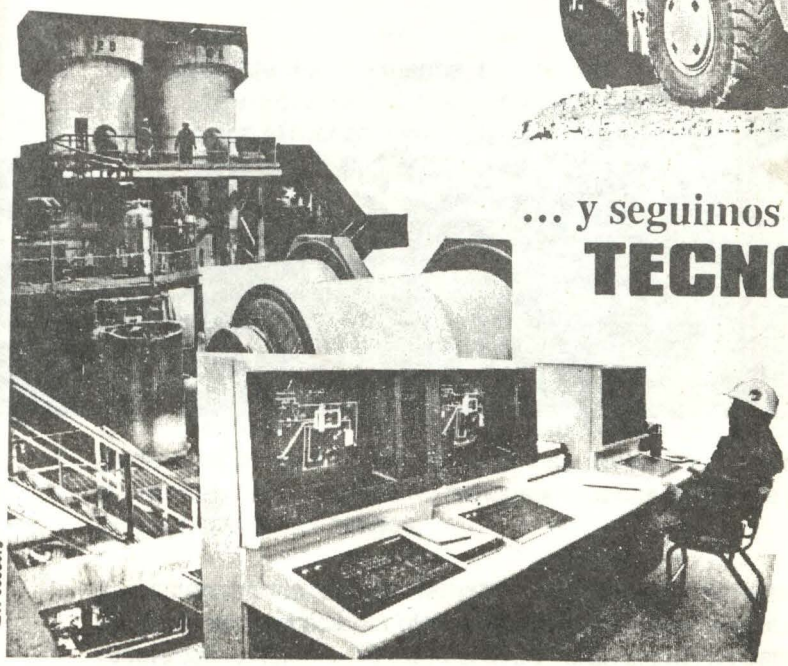
Es imprescindible mirarnos diariamente en el ejemplo que a diario él nos dió.

——— ooo ———

Importamos FUTURO...

La eficacia de un trabajo se mide, siempre, por los diversos beneficios que produce y genera. En Southern Perú estamos satisfechos con el resultado de nuestro trabajo. Hacemos un verdadero aporte al desarrollo, demostrado en inversión permanente y en innovación tecnológica, que nos coloca en lugar destacado entre los países productores de cobre a nivel mundial.





... y seguimos invirtiendo en TECNOLOGIA

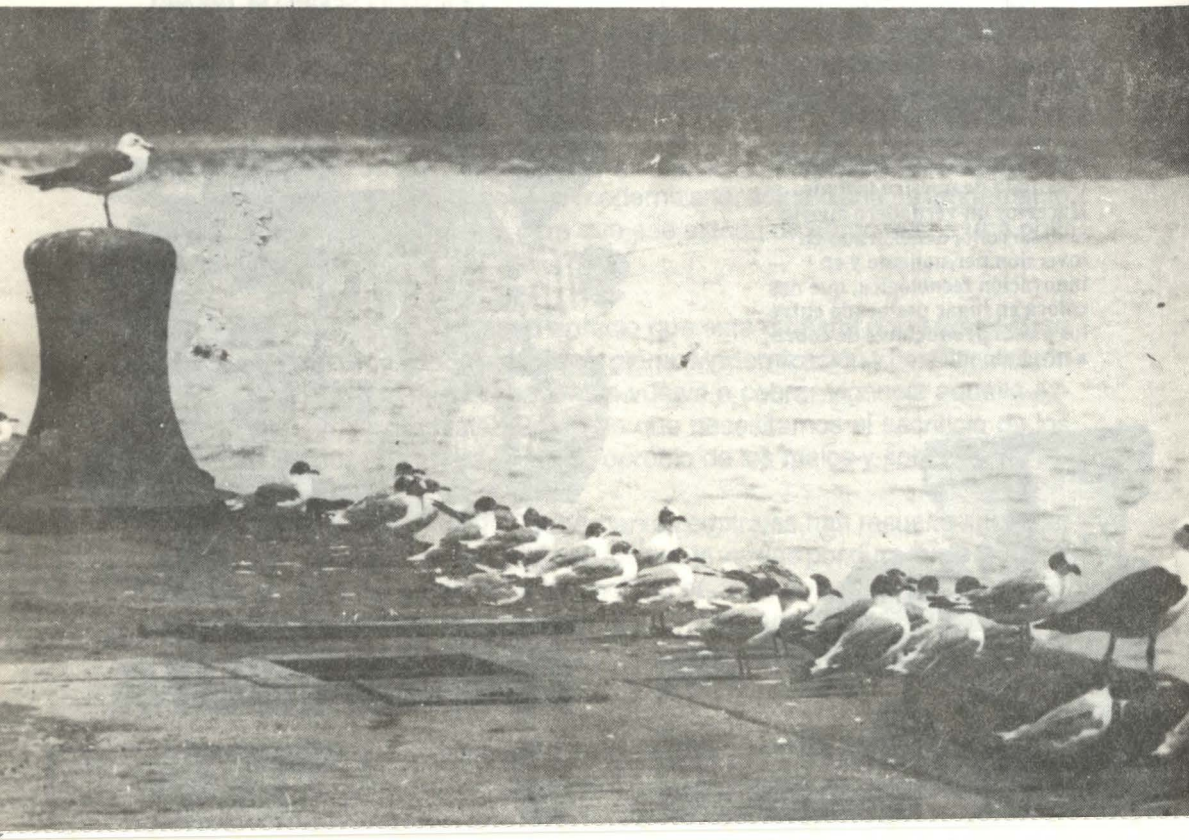
INVERSION EN BIENES DE CAPITAL (EN US DOLARES)	
AÑO	MONTO
1985	5'330,000
1986	4'173,000
1987	5'083,000
1988	21'520,000
1989	20'645,000
Total	56'751,000

La inversión en bienes de capital, efectuada por Southern Peru entre los años 85-89 superó los 56 millones de dólares. El cuadro muestra ese detalle.

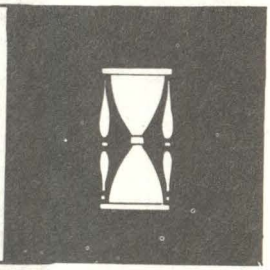
L.T. 9006419

SOUTHERN PERU

PORQUE CREEMOS EN EL PAIS



MISCELANEAS



Los pescadores alados

Milagros Aguilar Rojas

La exuberante riqueza marina, no sólo satisface la alimentación del hombre, además la extiende a una gran variedad de animales alados, que en su íntimo contacto con el mar sólo viven de ella. Nos referimos a las aves marinas, que evitando el fatigoso riesgo que demanda la pesca utilizan sus alas como embarcaciones o remos, y sus picos como mayor garantía que las redes u otros apoyos humanos para el recojo de peces.

Las aves, al recorrer las pedregosas playas, satisfacen su paladar con crustáceos y crías de pequeños peces, que la marea deja al descubierto. Otras, valiéndose de sus largos picos, extraen de la arena gusanos que habitan en sus húmedas profundidades. En tanto, las gaviotas, amigas del litoral, perfectamente conocen las horas en que usualmente regresan los barcos de sus expediciones pesqueras, así, entre gritos y revoloteos ensordecedores las bandadas celebran su cotidiano banquete muchas veces, de las mismas manos de los pescadores amigos.

Las estercorarias, de gran tamaño y de voracidad impetuosa, se aprovechan de la presa escogida por otros pájaros pescadores y se le arrojan encima, en reiteradas ocasiones se traga el ave y luego el pez, de esta manera no pierde un bocado; asimismo otras especies en cambio, cernidas entre las inmensidades del cielo y del mar únicamente se nutren de cadáveres de peces utilizando la vivacidad de sus ojos, pues la escudriñadora vista de éstos pájaros les per-



mite descubrir a distancias la tenue mancha que forman los cadáveres en el mar.

Entre los pájaros que viven en el mar y los que la atraviesan periódicamente se halla el ***albatros***, cuya estatura es similar a la del hombre (1.70) mantiene un vuelo grácil y vigoroso que contribuyen a sus portentosas facultades aéreas denominándolo el "buitre del mar". El naturalista Benet, afirma del albatros que es un pájaro lleno de energía y de gracia cernido en los aires; en efecto el movimiento de sus alas apenas se nota, al seguir con la vista sus evoluciones, su ascenso y descenso continuos es imposible darse cuenta que obedecen a un impulso muscular, antes más bien, parecen como si una fuerza invisible que las mueve a surcar el aire. La caza del albatros se efectúa mediante un anzuelo

cebado por un pedazo de carne cruda, el mismo procedimiento con que se pesca. La gran voracidad de esta especie frecuentemente le hace caer en la trampa.

En las silenciosas regiones árticas habitan otros tipos de aves que a lo lejos dan la apariencia de hombres enanos, ventrudos y ceremoniosos vestidos de frac, con la pechera descotada a quien solo le falta un sombrero de copa para asistir a una función de gala. Se trata de los pingüinos conocidos también como pájaros bobos, no vuelan debido a sus atrofiadas alas que se lo impiden, pero admirablemente nadan y se zambullen en el agua, para buscar el sustento propio y el de sus pequeñuelos. Estos paternales habitantes del hielo, con especial esmero cuidan a sus críos, pues las madres sólo ponen un huevo. Son muy sociables, se acercan al hombre sin dificultad vagando en torno de los campamentos, pero lo más atrayente en los visitantes es observar la innumerable asamblea de sus congéneres entre profundas reverencias de unos a otros.

En las costas de América, Europa y Siberia los ***cormoranes*** han determinado su lugar favorito, especialmente donde existen corrientes de agua poco profundas como la desembocadura de los ríos. Estas aves consideradas nocivas para el hombre porque desabastecen de toda población submarina los lugares que frecuentan. Su carácter astuto e inteligente, soporta la cautividad, lo que facilita que sean amaestrados por su dueños, con el propósito de servirse de sus incomparables facultades pesqueras. En Asia, el pescador navega en una especie de balsa construida con troncos de bambú y en compañía de 3 ó 4 cormoranes amaestrados los va soltando unos a otros y a medida que pescan le quita la presa y los vuelve a soltar.

Riendo y jugando por encima del ajetreo humano la gran variedad de ***gaviotas*** son mansas y amigas del hombre. Estas aves nunca se sumergen por completo en el agua, aunque posan sobre ella para descansar.

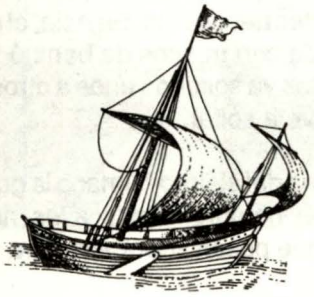
Las gaviotas no construyen nidos, ponen los huevos donde saldrían sus crías, entre las rocas de la costa o en la arena de las playas, su carne es comestible, desagradablemente sabe a pescado crudo y su dureza es molesta.

La golondrina de mar llamada Esterna fabrica sus nidos cerca del polo norte en el verano y pasa el invierno cerca del polo sur. Su vuelo rápido y elegante lo desarrolla casi siempre al ras del agua para recoger al paso los pececillos e insectos con que esta ave se alimenta. En tanto el ***chorlito del Pacífico***, desde que se remonta en la costa de Alaska hasta que vuelve a posarse en Hawai, se ve forzado a mantenerse en el aire y volar sin descanso. Así, pues, las bandadas no tienen más remedio que atravesar de un sólo vuelo los 3,900 kilómetros de mar que separan Alaska de Hawai. Este tipo de aves no pueden po-

sarse en el agua por temor a morir a causa de un temporal o de alguna desorientación sufrida por las guías de una caravana alada.

La variedad de las aves marinas, frecuentemente obran como silenciosas brigadas policiales que toman a su cargo la higiene pública. Estos seres minúsculos, que nos alejan las horas de la estación veraniega, al llegar el otoño sucumben ante el maravilloso viaje que les impone su instinto.

En nuestras costas los pescadores alados se solazan con las sirenas de nuestras naves, hurgan sus alimentos en nuestro enriquecido mar y sus vidas corren paralelas a las olas.



08 de octubre no es un dia cualquiera

T2 Rodolfo Tafur Zevallos

Mirad aquel marino que avanza solo. Ved que sonrisa serena vaga en sus labios. El buque que lo lleva navega con las banderas de la patria desplegadas al viento, y a todo vapor avanza el Monitor rompiendo las turbias aguas del Pacífico Sur, aguas que pronto van a verse tinto en sangre de héroes. Sobre la cubierta del buque se agrupan los marinos peruanos al mando del Almirante Grau. Se agrupan ansiosos de ver al enemigo y principiar el combate.

Nada se divisa en el horizonte; los minutos transcurren, un silencio profundo reina en el océano y solamente confundidas con las nieblas de mañana, se ven las columnas de humo de los vapores enemigos.

A su vista el entusiasmo peruano se exalta y un viva a la amada patria brota de todos los labios repercutiendo en las inmensas soledades de aquellas aguas. Apenas los primeros buques chilenos ponen la proa al frente del Huáscar, la artillería enemiga dispara sobre el Monitor. Este responde a su vez dirigiendo sus fuegos sobre el enemigo. Entonces comienza el combate.

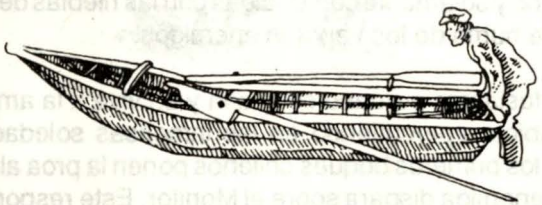
¡Allí van! Ved aquel grupo, lo comanda Grau con una sencilla chaqueta naval y la espada en la mano, impasible, sereno, a la cabeza de su dotación avanza bajo aquella nube de fuego.

Ya el combate empieza a decidirse. La lucha varía de aspecto. En medio de esos torbellinos de humo que ofuscan la vista y oscurecen el espacio, véanse

hombres de uno y otro bando que se arrastran por las cubiertas: desesperados, moribundos, sobre miembros ensangrentados y palpitantes, buscando en vano una gota de agua para aplacar a sus sedientos labios. ¡Ay! solo ven fuego encima, sangre debajo, fuego por todos lados y sólo se escuchan gritos, voces de muerte, oraciones de agonizantes y súplicas y gemidos mezclados al ruido de los cañones con las órdenes del Comandante. De súbito, el Jefe se detiene, una mano al pecho, se reclina en su puesto de mando, extendiendo aún su otra mano vacilante, dice a sus hombres que lo contemplar: ¡Adelante! Una explosión sucede al momento. Es aviso de la gloria que recibe a uno de sus hijos: Grau.

¡Descubríos admiradores del valor, que un héroe está naciendo! Héroes de Platea y Maratón, no sintáis celos, ese hombre más que vuestro rival es vuestro hermano. ¡Valientes todos, alzáos para abrazarlo! Rodrigo de Vivar, Horacio, Nelson, Cayo Graco, Escipión, de pie para recibirlo, que es el Almirante Grau!

Todo ésto sucedió un 8 de octubre.



Voluntario

Desde Aguila... hasta Kiwi: integrantes del Destacamento Tiburón III. A todos ellos.

¿Qué vale condenar en el fuero interno y externo a los terroristas; si a la luz de los hechos no hacemos nada para combatirlos? ¿Qué bien reportan al país los sabios y estrategas que solo disertan sobre los derechos de uno u otro lado, si no saltan al campo de batalla?

Cuando se abriga una convicción, no se la guarda religiosamente como una joya de familia ni se le envasa herméticamente como un perfume demasiado sutil: se le expone al aire y al sol, se la deja al libre alcance de todas las inteligencias. Mi convicción es que mi patria y el futuro de ella peligra. Por ende el futuro de mi familia también peligra; por ello quiero poner mi grano de arena ante el peligro del Perú y en compañía de muchos otros acabar esta lacra que quiere destruir nuestra Patria. Y aquí séame permitido confesar ingenuamente una cosa: cuando rendido por las duras fatigas de esta lucha, solo en mi litera, frente a frente con mi propia conciencia que serena y satisfecha me impulsa siempre adelante, pienso en los peligros a que generosamente me he de exponer, en los odios que afrontaré y tal vez en las heridas del combate, entonces es preciso decirlo, nada me aterra ni el odio de mis enemigos, ni la

aversión de los defensores de éstos, tampoco me inquietan las fúnebres maquinaciones de algunos de mis amigos. Pero cuando pienso en la indiferencia de muchos peruanos (o de los que se creen peruanos), cuando veo que ellos no solo son impasibles ante este dolor, sino que hacen manifestaciones en contra nuestra, la más profunda decepción se apodera de mi alma y no sé de que sorprenderme más: si la ceguedad de aquellos o del desamor a la patria a que han llegado algunos peruanos.

Un grupo de peruanos (si se les puede llamar así) que quieren destruir a la patria, y además asesinar a indefensos y humildes compatriotas, atentando contra los bienes públicos y privados ¡Es verdaderamente inconcebible!

Es por ello mis queridos amigos que soy voluntario, què he tomado conciencia de lo que nos está pasando. Ahora te toca a ti.

RODOLFO TAFUR ZEVALLOS

SOVINCA S.A.



LA EXPERIENCIA ES LA DIFERENCIA

Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima.

Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.

Presentes en el sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte. . . además poseemos un gran almacén de víveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.

Somos representantes de la flota pesquera y de la flota mercante de la URSS con naves tipo trampa.

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

Telefax : (51-14) 652569
Télex : 25196 PECADIS
26083 PE-CADISS
P.O. BOX : 366

CALLAO – PERU

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

10

AÑOS

INNOVANDO LA BANCA

Hace 10 años iniciamos nuestras actividades con el propósito de contribuir al desarrollo del país.
La tarea no ha sido fácil; sin embargo hoy, al hacer un recuento de todo lo actuado, con legítimo orgullo podemos reconocer que hemos cumplido.

Fuimos los primeros en introducir la **Banca Electrónica,** con sus novedosos servicios Banca por Teléfono, Banca por P.C.- Empresarial y Familiar, Banca por Télex y Cajeros Automáticos, que le permiten realizar sus operaciones, ordenándolas directamente a nuestro Computador Central.

Y desde hoy, este será el símbolo de la nueva era en Banca.

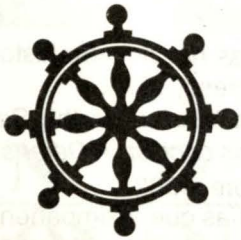
Bandesco

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gersjkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial),* Whitten Press Limited, Iton, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintácticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuentas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales: I/. 15'000,000; Traducción: I/. 9'000,000 y transcripción: I/. 6'000,000 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, Setiembre – Octubre de 1990

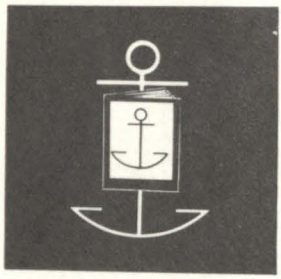
REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA

ABRIL S.A.


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 Luis Pro Monteverde. SUB–DIRECTOR: Capitán de Fragata César Iglesias Caminatti. EDICION: Capitán de Corbeta Roberto Balarezo Cerdeña. COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura. DIAGRAMACION: T2. Gra. Elmer Córdova P. FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. DIBUJO: Carmen Soto D.T.U. PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra.

Revista de Marina

Año 83 – Nº 6

Noviembre – Diciembre 1990

ISSN 1012 – 8287

Contenido

Editorial 217

ARTICULOS

El nombre de la Corriente del Perú
Manuel Vegas Vélez 219

El Perú y el desarrollo y la productividad del tráfico marítimo internacional
Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 225

El Perú y su tráfico marítimo con Europa
Alfred Schultz Llosa 233

Nuevos logros del Centro de Fabricación de Armas Sima–Cefar
Capitán de Navío César Martinelli Freundt 247

Transporte Marítimo Internacional y desarrollo económico en el Perú
José Luis Guerola 253

Alto grado de preparación evidencia maniobras a Nivel Avanzado en el Litoral Norte
Carlos Zúñiga Segura 271

CRONICAS

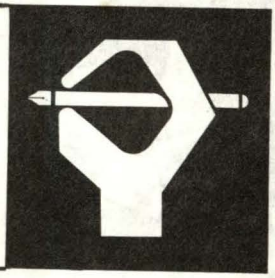
Sesión solemne en homenaje al 169º aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú y al 111º aniversario del Combate Naval de Angamos
Contralmirante Enrique Salmón Navea 277

CIENCIAS
Seropositividad para HIV en donadores de sangre (1987–1990)
Dr. Robert M. Palomino de la Gala 291

MISCELANEA

Neptuno en la línea
Jesús Torres Chavera 297

EDITORIAL



PALABRAS AL FINAL DE NUESTRA GESTION

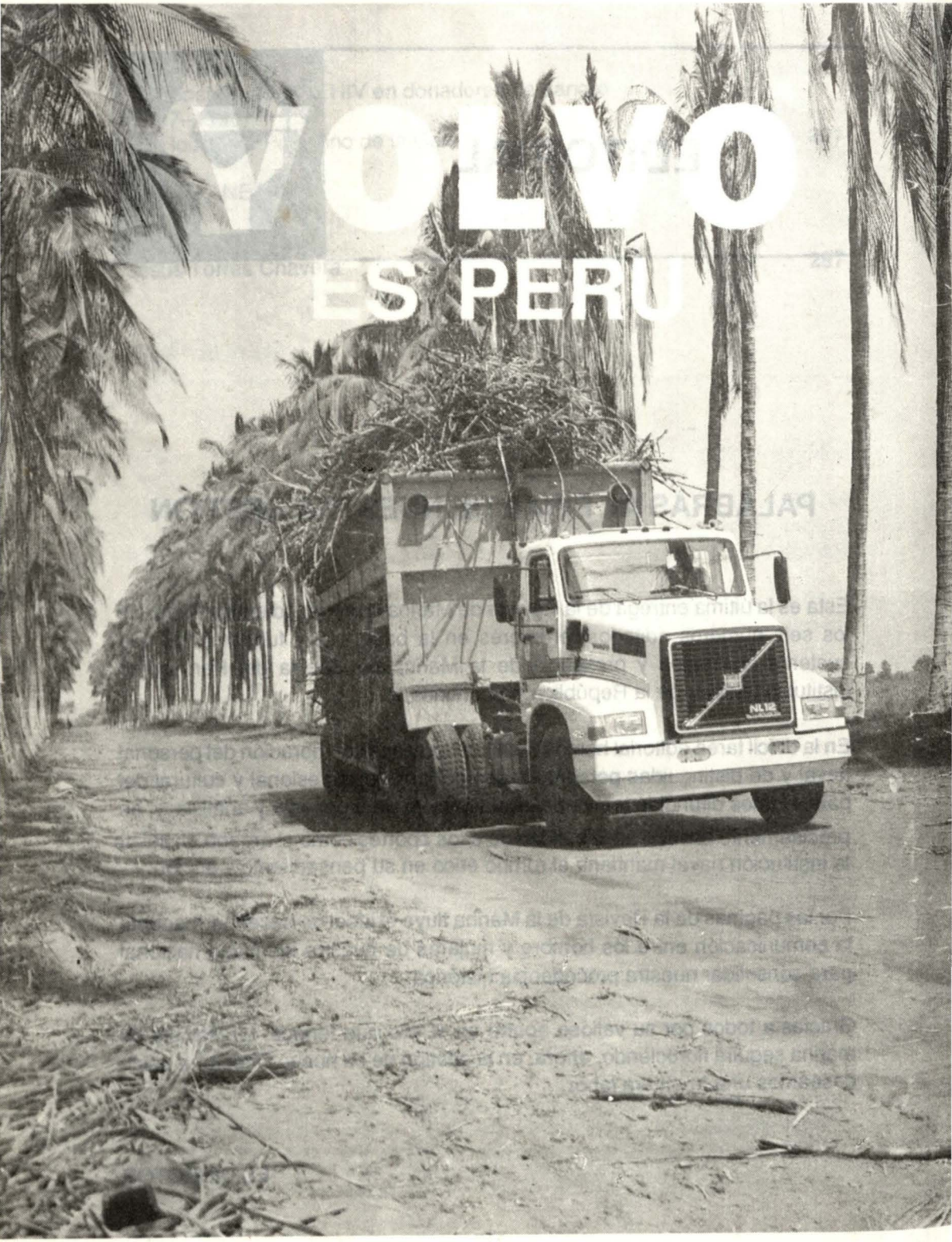
Esta es la última entrega de la Revista de Marina correspondiente a 1990. En los seis números editados, el interés en la base real y fundamental que sustenta la imagen y presencia de la Marina de Guerra del Perú como institución tutelar de la República, ha continuado.

En la difícil tarea editorial hemos recibido la valiosa colaboración del personal naval y de distinguidas personalidades del ámbito profesional y cultural del país. Hemos difundido temas de investigación, de propuesta y análisis; y, es precisamente basado en la calidad de esos aportes como el órgano oficial de la institución naval mantiene el rumbo ético en su pensamiento y acción.

Por las páginas de la Revista de la Marina fluye el ideal de hacer permanente la comunicación entre los hombre y mujeres de nuestra identidad nacional para consolidar nuestra procedencia histórica.

Gracias a todos por su valioso aporte en el año que fenece. La Revista de marina seguirá floreciendo, ahora, en la gestión de su nuevo Director a quien deseamos una fructífera labor.

EL DIRECTOR


VOLVO
ES PERU

ARTICULOS



El nombre de la Corriente del Perú

Manuel Vegas Vélez (*)

Como todos sabemos, fue Alejandro de Humboldt, en 1802, con ocasión de su visita al Perú y luego de diversas observaciones en el mar y en la costa, quien dio la primera explicación sobre la existencia de una corriente de aguas frías en el océano, pegada a la costa. Desde entonces, se comenzó a hablar de la Corriente de Humboldt, pero luego se pasó a denominarla como Corriente del Perú o Corriente Peruana, de acuerdo con recomendaciones de los congresos oceanográficos para que todas las corrientes lleven nombres geográficos y no de personas (Corriente del Golfo, Corriente de las Canarias, Corriente de Benguela). Algunas personas, sin embargo, todavía mantienen la idea de continuar llamándola Corriente de Humboldt. Esta discusión se inicia, en verdad, en vida del sabio, por lo cual nos ha parecido interesante relatar cuáles han sido los momentos más importantes de esta controversia.

Se puede señalar que el primero que utilizó el nombre de Corriente Peruana fue Humboldt, pues en 1833 preparó un manuscrito titulado *"Sobre las corrientes marinas en general; y sobre la* ***corriente fría peruana del Mar del Sur,*** *en contraposición con la corriente cálida del golfo o Corriente de Florida"*. Esta obra, incluida entre los escritos breves de Humboldt, no ha sido publicada totalmente, pero las explicaciones que hace respecto a nuestra corriente, las

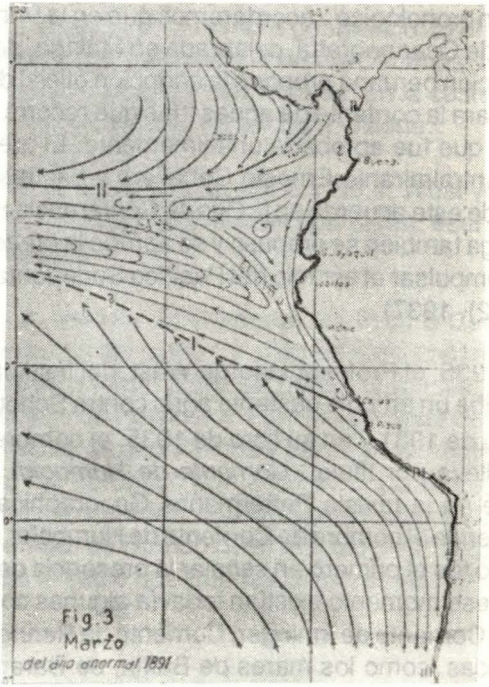
(*) Ex–Profesor de Ictiología y Ecología Marina y ex–Decano de la Facultad de Pesquería de la Universidad Nacional Agraria La Molina. Coordinador del Comité Asesor de Asuntos del Mar del CONCYTEC.

reprodujo en buena parte el Profesor de Geografía de la Universidad de Berlín Heinrich Berghaus en 1837, con permiso de Humboldt, de quien era un gran admirador y luego gran amigo, en una obra muy importante de la época, su Geografía de los Países y los Pueblos (**Allgemeine Länder und Völkerkunde**). En otra ocasión analizaremos este trabajo.

Pero entre las numerosas obras de Berghaus se encuentra también un Atlas Marítimo Real Prusiano (**Royal Prussian Maritime Atlas**, 1840), en el cual deseaba incluir los nuevos conocimientos sobre las corrientes oceánicas e incluyó la Corriente de Humboldt. Antes de imprimir esta obra, que dedicaba a Humboldt, le mostró la dedicatoria al sabio, así como el mapa de la costa peruana y recibió una carta con las siguientes frases (ver Schott, 1937 y Núñez y Petersen, 1971): "Haré las gestiones con la condición muy especial que la dedicatoria que he visto, y que me es muy dañina (lo que me incumbe juzgar) no se publique. Asimismo protesto (y también lo haré públicamente, en caso necesario), contra toda expresión "Corriente de Humboldt", que se haya copiado de la de "Rennel" acogida con sorna por los marinos ingleses. La corriente se conoce hace 300 años antes de mi, por todos los jóvenes pescadores desde Chile hasta Payta. Yo sólo he tenido el mérito por primera vez las temperaturas del agua de la corriente".

En 1865, el famoso geógrafo Pettermann, creador de la publicación **Pettermanns Geographical Mitteilungen** (Comunicaciones Geográficas de Pettermanns), que continúa apareciendo hasta nuestros días publica varios mapas, en los cuales indefectiblemente aparece la Corriente Peruana (Peruanischer Strom), nombre que se va difundiendo paulatinamente.

En los medios científicos alemanes se considera como una consagración del nombre Corriente Peruana, su inclusión en una importante obra de 1887, el Manual de Oceanografía (**Handbuch der Ozeanographie**) en dos volúmenes, del Profesor doctor Otto Krümmel. En efecto, Krümmel (1854–1912) era un reconocido profesor titular de geografía en la Universidad de Kiel, profesor de la Academia Naval de la misma ciudad, había participado en varios cruceros de investigación y formaba parte de la Comisión Nacional de investigación Marina. Sus diversas publicaciones habían permitido una mejor comprensión de la ciencia de los océanos y la segunda edición de la obra citada, hecha en 1911, ampliada e impresa con mejor calidad y en un número mayor de ejemplares, fue difundida en su país y en el mundo entero, dando un impulso particular a la oceanografía. En la página 710 del segundo volumen cita la Corriente del Perú (Perustrom) y en la página 714 se ocupa de la Corriente Peruana, también *denominada Corriente de Humboldt* (Der Peruanische, auch wohl Humboldstrom gennant) y explica sus características. A partir de allí, se generaliza el nombre de Corriente Peruana o Corriente del Perú.



En 1931, el Profesor de la Universidad de Hamburgo e investigador del Observatorio Marítimo Alemán de la misma ciudad, Dr. Gerhard Schott, publica un artículo en la conocida revista **Annalen der Hydrographie** intitulado *La Corriente del Perú y sus límites norteños en condiciones normales y anormales*, traducido en 1933 al castellano para el Boletín de la Compañía Administradora del Guano (vol. 9, No.3–4:65–110). En dicho artículo se hace por primera vez una presentación científica de todo lo conocido hasta la fecha sobre el sistema de corrientes del Pacífico Sudoriental y, con relación al nombre de la corriente fría que baña nuestras costas, el autor escribe la siguiente nota: *Los autores norteamericanos y también sudamericanos casi siempre llaman a esta corriente como "Corriente de Humboldt" por haber sido Alejandro de Humboldt el primero en proporcionar datos científicos sobre dicha corriente. A nosotros, dicha designación nos halaga mucho, por ser Humboldt alemán; pero en vista de los acuerdos internacionales, que recomiendan referirse a las corrientes marítimas y en general a toda la geografía marítima por su situación geográfica o por alguna otra designación natural, y no por nombres propios, hemos decidido adoptar en este artículo la designación "Corriente del Perú", ideada por O. Krümmel. Además, y aunque la corriente existe frente a la costa norte de Chile, su desarrollo principal es a lo largo de la costa peruana.* Con este mismo criterio, Schott se ocupa de la Corriente del Perú en su importante obra de 1935: Geografía de los Océanos Indico y Pacífico (**Geographie des Indischen und Stillen Ozeans**, 437 páginas + mapas y gráficos).

Siguiendo un orden cronológico, recordaremos que en la Primera Conferencia Ibero–Americana de Oceanografía, celebrada en Málaga, del 23 al 28 de abril de 1935, la delegación peruana propone la adopción oficial del nombre de **Corriente Peruana** para la corriente de aguas frías que recorre casi toda la costa del Perú, posición que fue aprobada unánimemente. El presidente de la delegación era el Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres quien, dos años después, informó de este acuerdo en la Cuarta Conferencia Hidrográfica Internacional. En Málaga también se propuso y se aprobó la creación de un Comité Permanente para impulsar el estudio del Pacífico Sudoriental (ver Hydrographical Review, 14 (2), 1937).

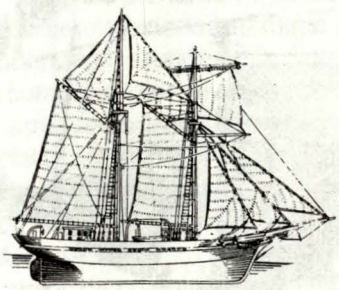
El mismo año de 1935, el Profesor George Wüst, del Instituto de Ciencias del Mar de Berlín escribe un artículo bastante agrio contra Schott, por haber adoptado en su artículo de 1931 y en su libro de 1935, el nombre de Corriente del Perú. El artículo lleva por título *–Corriente de Humboldt, no Corriente del Perú!–* y aparece en la revista Pettermanns Geographical Mitteilungen de 1935. En él se defiende el nombre de Corriente de Humboldt, por los siguientes motivos: a) el sabio fue el primero en señalar la presencia de esta corriente de aguas frías; b) en ese momento existían todavía algunas corrientes con nombres de personas (Corriente de Irminger, Corriente de Rennell) y también algunas zonas oceánicas, como los mares de Baffin, de Barents, de Ross o de Weddell; c) porque la corriente también es notada en aguas chilenas y podría llevar el nombre de peruano–chilena.

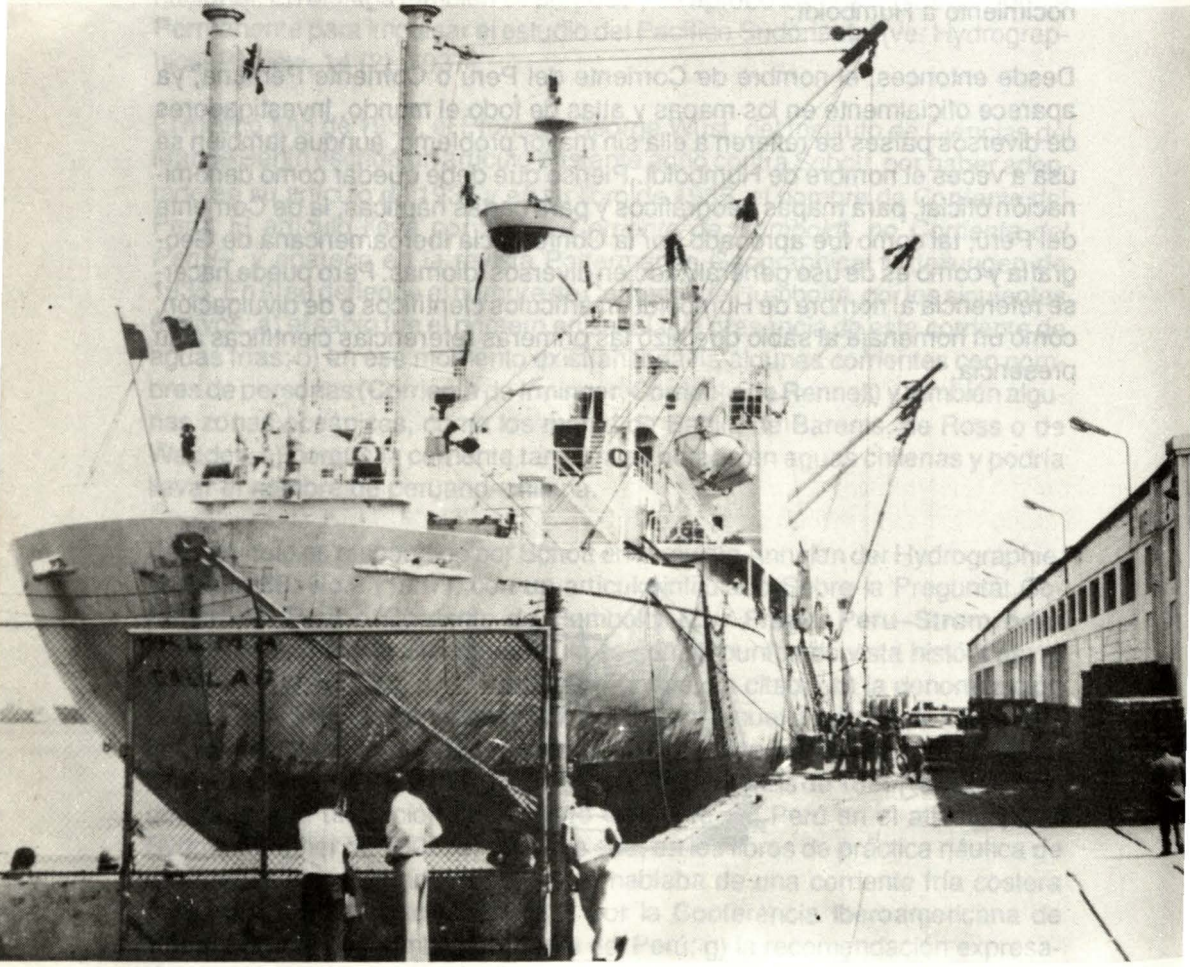
Este artículo es respondido por Schott en la revista Annalen der Hydrographie, volumen 65, No.2 (1937), con un artículo intitulado Sobre la Pregunta: Corriente del Perú o Corriente de Humboldt (**Zur Frage: Peru–Strom oder Humboldt–Strom?**) En este artículo se señala puntos de vista históricos: a) la protesta de Humboldt en carta a Berghaus, ya citada; b) la denominación puesta por Berghaus en su Atlas de 1837 y en la nueva edición de 1891, editada por su sobrino, siguiendo en ambos casos los deseos de Humboldt, de llamarla Corriente Peruana; c) el mapa de Pettermanns de 1865, también citado aquí; d) la utilización del nombre Corriente del Perú en el atlas escolar Sydow–Wagner de 1902; e) el hecho que, en los libros de práctica náutica de Linschoten (Amsterdam, 1596) ya se hablaba de una corriente fría costera peruana; f) la aprobación en 1935 por la Conferencia Iberoamericana de Oceanografía, del nombre Corriente del Perú; g) la recomendación expresada por el investigador inglés E.R. Günther, luego de la expedición al Pacífico Sudoriental, con el barco *William Scoresby* en la que participó como oceanógrafo, en 1931, de que se utilice la denominación Corriente Peruana. Luego se señala los puntos de vista geográficos: a) la aprobación, en el Congreso Internacional de Geografía realizado en Berlín, en 1899, de utilizar nombres geográficos para las denominaciones terrestres y marinas; b) el hecho que la Corriente de Benguela, muy similar a la Peruana, también recorre la costa de

varios países, pero lleva un solo nombre geográfico; c) el hecho que otras corrientes frías, como la de California o la de las Canarias, también llevan nombres geográficos; d) la presencia muy notable, en la costa peruana, de la Corriente del Perú y menos visible, en la costa chilena.

Poco después, en la misma revista, vol. 65, No.4, Wüst vuelve a defender su punto de vista, con diversas alegaciones que piden, esencialmente, un reconocimiento a Humboldt.

Desde entonces, el nombre de Corriente del Perú o Corriente Peruana, ya aparece oficialmente en los mapas y atlas de todo el mundo. Investigadores de diversos países se refieren a ella sin mayor problema, aunque también se usa a veces el nombre de Humboldt. Pienso que debe quedar como denominación oficial, para mapas geográficos y para cartas náuticas, la de Corriente del Perú, tal como fue aprobado por la Conferencia Iberoamericana de Geografía y como es de uso generalizado en diversos idiomas. Pero puede hacerse referencia al nombre de Humboldt en artículos científicos o de divulgación, como un homenaje al sabio que hizo las primeras referencias científicas a su presencia.





El Perú y el desarrollo y la productividad del tráfico marítimo internacional

Capitán de Fragata (r) Luis Felipe VILLENA Gutiérrez

La presente narración la hacemos plenamente conscientes de que la pequeñez de la gravitación del comercio exterior marítimo peruano podría ser más significativo cuando se concreten los esfuerzos para la creación de una auténtica conciencia marítima comercial que, al aprovechar nuestras potencialidades para desarrollar plenamente nuestros intereses marítimos, dentro de los cuales juega un rol esencial el progreso de nuestra marina mercante impulsada por un alto nivel de industrialización nacional dentro de un activo intercambio exportador-importador, haga de este país el útil instrumento de desarrollo y de bienestar al que está llamado el Perú desde sus más antiguas civilizaciones, transitando por tres siglos de coloniaje, y que continúa en larga espera a pesar de los casi 170 años de vida republicana. A este respecto no debemos desconocer que nuestras metas más inmediatas residen en la inserción del Perú en la Cuenca del Pacífico y en la explotación de nuestra bioceanidad Pacífico-Atlántico.

Es de dominio institucional en el seno de nuestra Marina de Guerra, y aún de gran parte de la población del país, la labor que para la consolidación de esa conciencia marítima nacional, desde hace más de 27 años viene realizando el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el área de la historia y de la ciencia marítimas y, desde hace 7 años, a través de la Comisión de Estu-

dios Estratégico-Marítimos la cual depende de la presidencia del Instituto. Se trata, pues de una loable labor que efectúa una entidad que, como el Instituto, es una entidad de personería jurídica privada, sin propósitos de lucro, auspiciada por la Comandancia General de la Marina.

Con estas preliminares entramos al tema, el cual tendrá como límite lo acontecido hasta mediados del año 1988 pues las estadísticas internacionales no permiten, por su complejidad, publicar, al día de hoy, mayor información que la que vamos a presentar ahora en este tema específico del tráfico marítimo internacional.

Principales acontecimientos

El crecimiento de la economía internacional y la disminución de los precios del petróleo en 1988 (ahora en incremento por la crisis del Golfo Pérsico a raíz de la invasión de Kuwait por Irak) contribuyeron, en gran parte, a la mejora del tráfico marítimo internacional y del transporte marítimo.

La tendencia descendente del tonelaje de la flota mercante mundial persistió en 1988. A mediados de ese año, el tonelaje total de la flota mercante mundial era 627.9 millones de toneladas de peso (TPM) y de 397.1 de toneladas de registro bruto (TRB) (debemos decir que no existe una relación matemática entre ambas unidades de medida, pues, mientras que el TPM es una medida de "tonelada de peso" lo que, aproximadamente en términos navales denominaríamos "desplazamiento", en TRB trata de toneladas de volumen, término que no se utiliza en naves de guerra pues estas no poseen espacios de volúmen para cargas comerciales).

Dentro de esas 627.9 TPM (TDW en inglés) la propiedad de esas naves está concentrada en 67.8% en manos de países desarrollados de economía de mercado y en los de libre matrícula ("banderas de conveniencia", que consiste en que los armadores de una nación, por conveniencias económicas, matriculan sus naves bajo la bandera de otro país). La participación de esa propiedad para las naciones en vías de desarrollo fue de 20.9% y la de los países socialistas de Europa Oriental y de Asia 10.2%. El 1.1% restante se pierde en las estadísticas pues hay pequeñas naciones que no suministran datos.

Es muy interesante anotar que los 5 principales países de libre matrícula (Liberia, Panamá, Chipre, las Bahamas y las Bermudas) poseían, siempre a mediados de 1988 220.2 millones TPM, o sea, el 35% de la flota mercante mundial.

Aunque al día de hoy existe ya un nivel de recuperación con respecto al desequilibrio que fuertemente ocurría a mediados de 1988 entre la oferta y la

demanda de bodega, esto es, de fletes, el promedio del exceso de oferta era de 113.6 millones TPM, o sea 18.1% del total de la flota mercante mundial en relación a las cargas secas y fue de 26.7% con respecto a las cargas líquidas. Siempre es un dato interesante conocer la relación entre el valor CIF (costo, seguro y flete) de las mercancías y el valor del flete, pues una cosa es el valor del intercambio comercial de un país (exportaciones más importaciones) y otro asunto es el mercado de fletes que es el valor que cada nave cobra por transportar cierto tipo de mercaderías. Pues bien, a mediados del año 1988, la relación entre el costo de fletes y el CIF de las importaciones de los países en desarrollo siguió superando en más del doble la de los países desarrollados de economía de mercado, y fue de 8.9% en comparación con un 4.34%. El valor flete varía, en términos generales, entre el 10% al 20% del costo de la mercadería. Si, por ejemplo, el Perú obtuvo un comercio exterior de 5 mil millones de dólares (exportaciones más importaciones) el total de fletes pagados durante ese año, podría ser entre 500 y 1,000 millones de dólares, quedándose en el país los cobrados por la marina mercante nacional y saliendo afuera los cobrados por naves de bandera extranjera no charteados por empresas navieras peruanas. Con relación a este punto recordemos que cuando se trata de estadísticas de carga no interesa tanto el tonelaje movilizado por parte de la marina mercante de un país determinado sino que lo más importante es el valor del flete percibido por esas naves, de manera que a una mejor calidad de mercadería transportada ocurrirá una mejor contribución a la balanza de fletes de esa nación.

Distribución de la flota mundial

Si bien la flota mundial creció hasta el año 1983, desde ese año hasta mediados de 1988, por las razones de crisis mundial que todos conocemos, decreció. Esta disminución se expresó en reducción de entregas de naves nuevas por los astilleros y a los desguaces de tonelaje antieconómico (14.8 millones TPM incluyendo naufragios).

Con respecto a la distribución de naves por principales países de libre matrícula, a mediados del año 1988, esta era así:

PAIS	TRB (millones)	% del mundial	TPM (millones)	% del mundial
Liberia	49.7	39.6	94.0	42.7
Panamá	44.6	35.5	71.5	32.5
Chipre	18.4	14.7	32.8	14.9
Bahamas	9.0	7.2	15.0	6.8
Bermudas	3.8	3.0	6.9	3.1

Como dato interesante debemos decir que el Perú no tiene naves registradas bajo bandera de conveniencia. Chile sí

Estas naves, comúnmente conocidas como"de bandera de conveniencia" aparecen en las estadísticas bajo el rubro de "registros internacionales". Como lo expresamos anteriormente, estas grandes concentraciones de naves buscan ventajas económicas en países que no son de su propia bandera, sea por asuntos de tributación, derechos de matrícula, derechos anuales de arqueo de naves y por poder dotarlos con tripulantes que no sean los de su propia bandera, en búsqueda también de pagos de sueldos más cómodos, todo lo cual no necesariamente significa operaciones ilícitas o deshumanizantes, pero que sí han presentado problemas y reclamaciones. Es por eso que las Naciones Unidas, a través de la UNCTAD, y de la OMI, diseñó el Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, aprobado por una conferencia de plenipotenciarios el 7 de febrero de 1986, el cual establece un conjunto de condiciones mínimas que los Estados deben aplicar y observar al aceptar buques en sus registros.

El Convenio define los elementos del vínculo genuino que debería existir entre un buque y el Estado cuyo pabellón enarbola y, en consecuencia, contiene disposiciones para la participación, por los nacionales del Estado de pabellón en la propiedad, las dotaciones y la gestión de las naves. Estipula también que los Estados de pabellón han de ejercer su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera y dispone el establecimiento por un Estado de pabellón de una administración marítima nacional competente y adecuada a la que incumben varias tareas específicas, como asegurar que una nave que enarbola su pabellón cumpla las leyes y los reglamentos del Estado en materia de registro de buques, así como las normas y las reglas internacionales aplicables en relación, en especial, con la seguridad de los buques y de las personas a bordo de estos y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

La distribución por tipos de naves

Hasta mediados del año 1988 las naves petroleras, los graneleros (incluidos los cargueros mixtos), los de carga general y los unitarizados (conteinerizados) constituían el 94.2% de la flota mundial.

Los países desarrollados de economía de mercado, hasta mediados del año 1988, siguieron poseyendo la mayor proporción de tipos de buques como los contenedorizados, incluidos los portagabarras y los de carga general con porcentajes de 51.6% y el 24.2% de la flota mundial, respectivamente, y también poseían el 37% de la flota mundial de naves cisternas y el 28.3% de los mineraleros y los graneleros (incluidos los cargueros mixtos).



Pero debemos poner especial atención a lo atingente a la flota de naves conteinerizadas, ya que los grandes avances de la tecnología en el comercio y en el transporte multimodal, basada fundamentalmente en el tráfico marítimo, se expresa en el contenedor, medio de almacenamiento de carga y transporte dentro de las mejores condiciones de economía, seguridad y rapidez, y que es "hija del mar", y como no podía ser de otra manera, cuando más del 90% del comercio en el mundo se mueve a través del tráfico marítimo, fluvial y lacustre. A este respecto, debemos expresar primeramente que la capacidad de las cargas conteinerizadas (que ahora constituyen un 45% en todo el mundo y con permanente tendencia a crecer porque cada día es más claro que es difícil encontrar una mercancía que no sea suceptible de ser conteinerizada) se miden en TEU (twenty-foot equivalent unit y forty-foot equivalent unit), es decir, la unidad de medida son contenedores de 20 pies o de 40 pies. Pues bien, la flota mundial de portacontenedores hasta mediados del año 1988, estaba en manos de los países desarrollados de economía de mercado, en el 42.3% de cantidad de naves y en el 50.4% de capacidad en TEU, mientras que a los países de libre matrícula les correspondió el 22% de número de buques y 21.2% de la capacidad mundial en TEU. En lo que respecta a los países en vías de desarrollo el 85% de la capacidad total de TEU estaba concentrada en el Asia, es decir, en las naciones del sudeste asiático que, aunque hace apenas menos

de 30 años el Perú los superaba ampliamente en PBI (Taiwan, Corea del Sur, Singapur, Hong-Kong) hoy nos superan con mayor ventaja y se mueven en pleno proceso de "despegue"

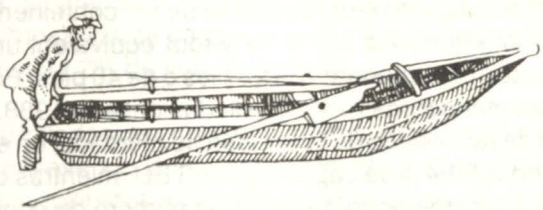
Como fuese, tal como lo hemos señalado, que la conteinerización es el tráfico más valioso del comercio marítimo, las estadísticas mundiales, en lo relativo solamente a las naciones en vías de desarrollo, muestran que Hong-Kong, en el año 1987, movió 3.5 millones TEU, Brasil hizo 658,000, Argentina 189,000, Venezuela y México 151,000, Chile 144,000, Colombia 111,000, Ecuador 81,000, Perú 66,000. Definitivamente pues, tenemos que progresar urgentemente.

Para concluir, digamos algo que es también importante: la edad de las flotas. Y es así que encontramos que los países desarrollados registran un promedio de 11.71 años, seguidos por los países en vías de desarrollo con 11.99, los de libre matrícula con 12.53 y los socialistas con 13.75. A este respecto, a pesar de esos aceptables promedios nosotros, como peruanos, sabemos que el promedio de nuestra flota es bastante más alto gravitando en ese nivel, muy negativamente, el mal manejo gerencial y la obsolescencia de la flota de la CPV, pues la flota privada nacional tiene un promedio más aceptable.

BIBLIOGRAFIA

El Transporte Marítimo en 1988.- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Lima, 3 de setiembre de 1990



COMISION CONTROLADORA DE TRABAJO MARITIMO

ACCIONES PARA 407

Objetivo

Reconocer nuestras responsabilidades como institución de servicio, alentar el progreso, y promover el bienestar general de nuestro personal.

Nota: Tenerlo presente en todo momento

OK



El Perú y su tráfico marítimo con Europa

Alfred Schultz Llosa

El tema de mi charla originalmente fue "El desarrollo de las marinas mercantes en Europa", pero veo que en las invitaciones cursadas se cambió a "El Perú y su tráfico marítimo con Europa".

He decidido sin embargo, mantenerme en el tema original, ampliando sí la parte que corresponde al tráfico marítimo Perú-Europa.

El desarrollo de las marinas mercantes en Europa

El desarrollo de las marinas mercantes europeas es consecuencia directa del expansionismo colonial en el siglo XVIII y XIX. Las corrientes migratorias que siguen al descubrimiento del Nuevo Mundo, españoles y portugueses hacia Sudamérica y británicas, francesas y noreuropeas hacia Norte América, exigen facilidades de transporte marítimo, sobre todo para inmigrantes.

Las conquistas coloniales del imperio británico, Francia, Holanda, España y Alemania requieren facilidades de transporte marítimo, para el intercambio comercial con dichas colonias. Es así que incursionan en la actividad de líneas navieras regulares, sobre todo empresas británicas y también francesas, holandesas, alemanas, etc. Es curioso observar que las que fueron en un tiempo

potencias marítimas, como España y Portugal, disminuyen notablemente actividades en éste ramo; posiblemente como consecuencia de las derrotas que sufren sus marinas frente a las del Imperio Británico. Hasta la primera Guerra Mundial 1914 a 1918- juega un rol muy importante el transporte de pasajeros y/o combinado pasajeros/carga. Durante esa conflagración se destruye y hunde gran parte de la flota mercante mundial, como consecuencia sobre todo de la guerra submarina.

Terminado el conflicto, comienza la reconstrucción y a la vez modernización de las marinas mercantes.

Es conocida la competencia que se desata ya a comienzos del siglo XX entre las principales potencias sobre todo el Imperio Británico, Francia y Alemania, con naves cada vez más grandes y veloces, compitiendo por la preciada "Cinta Azul" por la travesía más veloz a través del Atlántico entre Europa y EE.UU.

Quedan en el recuerdo nombres de los lujosos transatlánticos como el fatídico "Titanic" el "Queen Mary", "Queen Elisabeth", "Imperator", "Bremen", "Europa", "Normandie", "France", entre otros.

La época entre las 2 guerras mundiales, 1918-1939 marca el renacimiento de las marinas mercantes, con la instalación de líneas marítimas regulares que proveen servicios de transporte entre todos los puertos del mundo.

La Segunda Guerra Mundial, 1939-1945, nuevamente cobra un alto tributo a las marinas mercantes, no sólo de las potencias beligerantes, sino también de las naciones, que hasta casi el final de la Guerra mantienen su neutralidad. Alemania, Japón e Italia, pierden casi la totalidad de sus flotas mercantes.

Recién en los años 50 comienza la reconstrucción de dichas marinas mercantes. Mientras tanto el vacío es aprovechado por armadores escandinavos, griegos y holandeses, que incrementan enormemente su capacidad e incursionan en los servicios tradicionales de línea.

La destrucción casi total de las marinas mercantes es compensada en parte por un programa de construcción acelerada de naves mercantes en EE.UU., se puede decir casi en el sistema de "ensamblaje en línea" de naves tipo standard, como las "Liberty" y posteriormente "Freedom".

Es la época del surgimiento de los grandes armadores griegos, sobre todo en el campo de los buques tanques, de los que nos vienen a la mente los nombres de: Onassis, Livanos y Niarchos. Resurjen los grandes astilleros europeos, especialmente en Alemania y Suecia, les siguen y superan muy pronto los astilleros japoneses y recientemente de Corea del Sur.

También es la época de la modernización de las flotas y de su especialización. La automatización comienza con la instalación de las coberturas de bodegas tipo "McGregor". Grúas para carga pesada como las famosas "Stuelcken". El transporte de carga a granel en lugar de saquería, la faja transportadora en vez de la grúa, el transporte de cargas líquidas, en vez de envasada en barriles, etc.

Con la reconstrucción de las marinas mercantes, sobre todo japonesa, italiana y alemana; y por supuesto no quedándose atrás el Reino Unido, Francia, EE.UU., los Países escandinavos, Grecia, etc., se ofrece una sobre-oferta de bodega que se refleja en una fuerte competencia y considerable baja en los niveles de fletes. Muchas empresas navieras quedan en el camino. La crisis en el Medio Oriente y el cierre del Canal de Suez contrarresta en parte esa tendencia de super-oferta, pero conduce a la vez a una carrera de construcciones navales, sobre todo en el campo petrolero, donde aparecen los primeros buques-tanques de más de 100,000 tons., a los que se les denomina VLCC (Very Large Crude Carriers) y luego los supertanques de más de 300 hasta 400,000 Tons., los ULCC (Ultra Large Crude Carriers).

Paralelamente a comienzos de los años '60 en el campo del transporte de línea y fundamentalmente debido a la absoluta necesidad de racionalización, es introducido el contenedor estandarizado. Las naves de la llamada"primera generación" con una capacidad hasta aprox. 700 TEU (20' Equivalent Unit) ingresan a los tráficos de Europa/EE.UU., seguidos muy prontamente por las de la segunda generación, con capacidad hasta 1,200/1,300 TEU, en el tráfico Europa/Lejano Oriente.

El transporte contenerizado ya no es cuestionado y muy pronto comienza la construcción de las naves porta - contenedores, de la tercera generación, que alcanzan capacidades de hasta 4,000 TEU. Esta tendencia es inicialmente aprovechada por los grandes astilleros del Japón, muy pronto seguida por los de Corea del Sur.

Al hablar del contenedor tenemos que señalar no solamente los lados positivos, sino también sus problemas.

Primeramente la inversión original es cuantiosa, pues no solamente se tiene que pagar la construcción de la nave, sino paralelamente la adquisición de un gran número de contenedores. Igualmente requiere una infraestructura en el interior de los países para recepcionar, entregar, almacenar, contenedores y monitorizarlos. Los mayores problemas sin embargo, resultan que en las diferentes rutas no existe un balance del movimiento de importación y exportación; de manera que en determinados puertos queda un exceso de contenedores vacíos y en otros éstos faltan, lo que obliga a posicionar contenedores

vacíos; y ésto significa que las naves deban transportar contenedores vacíos, que ocupan espacio pero que no generan flete. En las naves convencionales si un armador no consigue llenar la nave con carga, ésta también viaja con espacio o peso libre, pero por lo menos no produce gastos de estiba/desestiba, lo que con el contenedor sí ocurre.

Muchos armadores optan por ofrecer fletes sumamente bajos en determinadas rutas para sólo cubrir gastos en lugar de posicionar contenedores vacíos. Esto al final tiene una grave incidencia en la estructura de fletes en general y que han llevado a situaciones que en tráficos importantes, aunque exista un considerable movimiento de carga, las naves porta-contenedores operen sin ganancia ó a pérdida. No debemos olvidar tampoco los altos costos de mantenimiento y reparación de los contenedores por daños o deterioros que sufren con el manipuleo y transporte.

Las ventajas del contenedor son obviamente:

- mayor seguridad para la carga,
- rapidez en las operaciones de descarga y/o embarque,
- facilidades en el transporte intermodal
- y desde luego, menor costo de descarga y/o embarque.

El empleo de naves de tanta capacidad tienen un efecto racionalizador y obliga a la formación de consorcios, ya que un solo armador difícilmente podrá sostener un servicio regular con salidas frecuentes, con estas enormes naves.

Para brindar al comercio internacional un servicio adecuado con salidas frecuentes, las compañías navieras deciden operar conjuntamente sus naves en servicios conjuntos.

Estos servicios conjuntos ó consorcios se forman casi siempre con la participación de las empresas navieras de ambos extremos, es decir de los países vendedores y compradores respectivamente, con lo cual se logra un adecuado equilibrio.

No se producen fusiones, pues las navieras desean mantener hasta cierto grado su independencia e identidad.

Las grandes empresas navieras, como las del Reino Unido "Ben Line" y "P & O", con Hapag Lloyd de la RFA y la Nippon Yusen Kaisha y Mitsui OSK Line del Japón, forman el llamado Consorcio "Trio", ofreciendo cierta estabilidad en las tarifas.

Este sistema de consorcios resultó bastante positivo y se va extendiendo a

otras áreas, como: el Caribe, Centro América y a partir de 1984 también en el servicio Europa- Sudamérica/Pacífico, con el Consorcio EUROSAL.

El tráfico marítimo Perú - Europa tiene una larga tradición con algunas de las líneas sirviendo éste tráfico hace ya más de 100 años. Antes de apertura del Canal de Panamá y en la época de los veleros, éstos viajaban generalmente por la ruta de Cabo de Hornos y también por el Estrecho de Magallanes.

Los principales productos de exportación fueron el salitre, primero de procedencia peruana, cuando las hoy provincias norteñas de Chile aún pertenecían al Perú. Otro producto era el guano de las islas, algodón en rama, apareciendo más adelante las exportaciones de minerales y metales.

El tráfico se realizaba en buques convencionales, recalando éstos gran cantidad de puertos en el litoral peruano.

Se puede decir que la formación de Conferencias Navieras, contribuyó mucho a un tráfico regular y a la estabilización de fletes. Hasta fines de los años '70 respectivamente comienzo de los '80, las compañías navieras afiliadas a la Conferencia "European South Pacific and Maggellan Conference", conservaban su total independencia e identidad. Pese a las reglas más ó menos estrictas de la Conferencia que abarcaba el tráfico nor-europeo incluyendo Escandinavia y Reino Unido, así como los puertos de Mediterráneo de España, Francia e Italia, existía gran competencia entre las mismas líneas conferenciadas.

En 1980 se forma el primer pequeño consorcio para operar un servicio conjunto en que forman parte 2 líneas europeas: Hapag Lloyd, de Alemania Federal y Nedlloyd de Holanda, y 3 líneas latinoamericanas: "Cía. Sudamericana de Vapores" de Chile, "Transnave" de Ecuador y "Linabol" de Bolivia, en un servicio semi-contenerizado, llamado "INES = Integrated Express Service". Este servicio lo podemos considerar el precursor del servicio EUROSAL, que se forma en 1984 con la participación inicial de 9 líneas navieras.

Seguramente extraña a los aquí presentes, la ausencia de navieras peruanas en dichos consorcios y por eso debo aclarar, que al formarse el Grupo INES, se invitó por ejemplo a la CPV para formar parte del Grupo, pero por falta de determinación gerencial, la CPV no se decidió.

Creo necesario referirme un poco más detalladamente a éste tráfico, pues es el que más nos interesa a los aquí presentes.

La Conferencia Naviera ESPM encarga un estudio exhaustivo de las necesidades del transporte marítimo entre Europa y la Costa Occidental de Sudamérica y para determinar el tipo de nave requerido.

Este estudio llamado "Andes" fue llevado a cabo por expertos de las líneas navieras pertenecientes a la Conferencia Europea, entre los cuales por parte del Perú tuvo parte destacada el Comdte. (r) Miguel Flores.

Se trataba no sólo de examinar el transporte marítimo, sino también las infraestructuras portuarias, rutas de penetración al interior de los países, situación de las carreteras, puentes, ferrocarriles, etc. Culminado el estudio no se llega a determinar un criterio único, ya que subsisten 2 conceptos.

a) El servicio EUROSAL

Con un servicio expreso con naves porta - contenedores, de una capacidad aprox. de 1,800 TEU, que sirve los puertos principales y un servicio complementario con naves convencionales y/o semi-contenerizadas, que sirven los puertos de provincias y se dedican sobre todo al transporte de carga convencional no-contenerizada y cargas a granel.

Al sistema EUROSAL, se adhirieron en un principio 9 de las líneas navieras en el tráfico Nordeuropa, incluido el Reino Unido y Escandinavia.

Inicialmente se pensaba operar el servicio contenerizado de EUROSAL con 8 naves porta-contenedores, pero la crisis generalizada de nuestros países tuvo como consecuencia una disminución, sobre todo en las importaciones respectivamente no se produjo un aumento proyectado en el estudio original. En consecuencia EUROSAL decidió iniciar el servicio con sólo 5 de dichas naves, que fueron específicamente construidas para éste servicio, de acuerdo al estudio "Andes".

Han pasado 6 años y puedo informar que el servicio EUROSAL ha sido un éxito. Se consiguió el propósito de racionalización y de un servicio frecuente y expreso, con el apoyo del servicio suplementario para cargas a granel y convencionales.

b) El servicio EUROANDINO

Que siguió manteniendo un servicio regular con naves semi-contenerizadas o convencionales, al que se adhirieron en un principio 4 líneas, entre las cuales figuraban las 2 empresas nacionales: CPV y CNP.

El año pasado la compañía francesa "Companie Generale Maritime" CGM, originalmente adherente al grupo EUROANDINO, decidió incorporarse al servicio EUROSAL. Ya anteriormente la CPV se había retirado del grupo EUROANDINO y firmado un "acuerdo de alquiler de espacio" con EUROSAL. Con ésto prácticamente se produce la disolución del grupo EUROANDINO y las 2

compañías navieras que quedaban en ese grupo, CNP y Empremar de Chile, deciden no incorporarse como miembros plenos de EUROSAL, pero sí firmar acuerdos de cooperación y alquiler de espacio.

Hoy día EUROSAL integra a 9 líneas, más 3 asociadas con contrato de cooperación, respectivamente alquiler de espacio. EUROSAL recientemente ha decidido introducir a su servicio, una sexta nave porta-contenedores de las mismas características que las otras 5 naves, que ya se encuentran en servicio.

Servicio MEDISCAP

Cabe mencionar también el Consorcio MEDISPAC de reciente formación en el tráfico Europa-Mediterráneo-Costa Sudamérica Pacífico, con la participación de 2 empresas navieras italianas: "Italia di Navigazione SPA", Génova y "Achille Lauro Lines SRL", Nápoles; 1 empresa española: "Transatlántica, 2 chilenas: "Cía. Sudamericana de Vapores" y "Empremar", 1 ecuatoriana "Transnave, 1 boliviana "Linabol" y 2 peruanas: CNP y CPV.

Al hablar del desarrollo de las marinas mercantes europeas, debo referirme muy en especial a la tendencia de la formación de grupos integrales de transporte, que no sólo abarcan el transporte marítimo, sino el transporte integral del productor al consumidor, es decir toda la cadena del transporte ya sea terrestre, fluvial, en el país de origen y también en el país de destino hasta los almacenes del consignatario, mediante el sistema multi-modal. Las grandes empresas navieras en éste sentido han desarrollado las infra-estructuras necesarias con sistemas de transportes terrestres propios o por contrato, destacando en éste campo el grupo "Nedlloyd" y también Hapag Lloyd.

Se requiere para ésta actividad de enorme infra-estructura, camiones especializados, equipos de manejo de contenedores, terminales de almacenamiento y sobre todo un control computarizado que permita detectar a los cntrs. en cualquier parte del mundo, evitándose estadías prolongadas y almacenamiento excesivo, ya que solo el cntr. que se mueve con carga, es el que rinde.

La tendencia de las grandes empresas navieras, es la diversificación de servicios, formando corporaciones de transporte que no sólo abarcan el transporte marítimo, sino se extienden a la prestación de servicios conexos, como transporte terrestre via carretera o ferrocarril. En éste sentido quiero mencionar los trenes porta-contenedores de doble altura, que cruzan el continente norteamericano del Pacífico al Atlántico y viceversa, y en los que participan no sólo empresas navieras norteamericanas, sino también japonesas. El Expreso Trans-Siberiano, etc., pero también incursionan en el transporte aéreo, en el que por ejemplo la Nippon Yusen Kaisha del Japón tiene servicio de carga

aérea y Hapag Lloyd una línea aérea para transporte de pasajeros, especialmente en el sector turismo.

Asimismo, también forman parte de la actividad, la operación de terminales marítimos y terminales de almacenamiento interiores, llamados "Container Freight Stations" (CFS).

Otro aspecto al que debo referirme es el llamado "servicios alrededor del mundo". Las naves porta-contenedores de la 3ra. generación inducen a las grandes compañías navieras a establecer servicios que van circulando alrededor del mundo, ya sea en una o en ambas direcciones, sirviendo puertos claves desde y hacia los cuales se canaliza el transporte de carga, mediante servicios, de "alimentación" desde y hacia otros puertos que no están en la ruta directa de éstos servicios alrededor del mundo.

No son muchas las empresas europeas que se han dedicado a ésta clase de servicio, sino más bien empresas norteamericanas y sobre todo de Taiwan, donde destaca la "Evergreen Line".

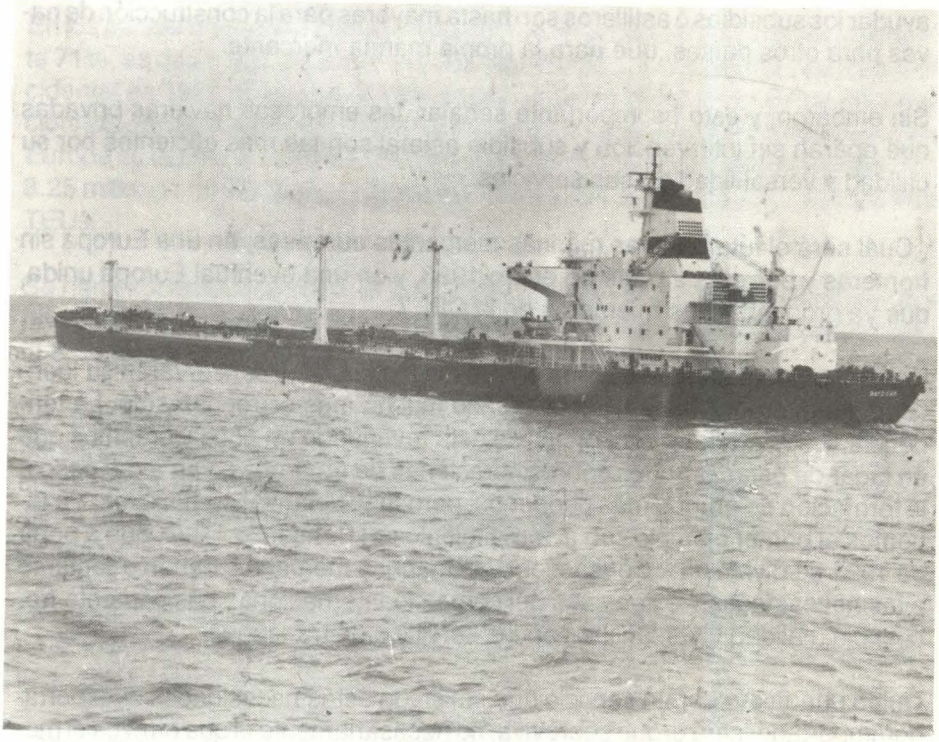
El sistema alrededor del mundo tiene sus pros y contras, pero creo que aún no se ha llegado a un concenso si éste es el transporte marítimo o si prevalecerá el transporte directo con tráficos establecidos en las principales rutas.

Finalmente tengo que referirme a las marinas mercantes de los países llamados hasta recientemente"bloque socialista". Mientras que la mayoría de las marinas mercantes de los países de Europa Occidental se componen de empresas particulares y orientadas a las economías del mercado, las marinas mercantes de la URSS y de sus hasta recientemente satélites, tenían una función totalmente distinta.

Se trataba principalmente de asegurar el abastecimiento del propio país y de servir como fuente captadora de divisas.

La rentabilidad quedaba relegada a un segundo o tercer plano en las economías dirigidas por el Estado, poco o nada importaba la rentabilidad comercial de una empresa naviera. Es por eso que estas flotas resultaron una competencia desleal y de "dumping" abierto en el transporte internacional. Podían incursionar casi sin limitaciones en las principales rutas, que tradicionalmente cubrían las empresas navieras europeas, debido justamente a la política de "mar y puertos abiertos" practicada casi por todos los países europeo-occidentales.

Con esa política las marinas mercantes de la URSS, R.D.A., y naturalmente también de la China continental, tienen un crecimiento espectacular. Yugos-



lavia, un país si bien perteneciente al área socialista, observa una conducta menos dirigista y compite en los tráficos marítimos.

El interrogante es: ¿cuál será el comportamiento de dichas flotas en el futuro cercano y mediano siguiendo las tendencias hacia la liberalización, democracia y economía de mercado? ¿se adaptarán a las leyes de competencia y podrán sobrevivir?

Acá naturalmente debemos tocar el tema de la intervención gubernamental, subsidios, etc. En Europa sin duda también hay participación/intervención gubernamental, en el transporte marítimo. Francia e Italia son países que aún mantienen marinas mercantes estatales. También en España existen compañías navieras gubernamentales. Sin embargo, todas ellas deben ser manejadas con criterio comercial, orientadas a producir utilidades, aunque sólo pocas lo logren.

En el resto de los países europeos prevalece la iniciativa privada y el apoyo gubernamental o subsidios (si queremos llamarlo así), se produce mayormente en el apoyo o programas de promoción que se da a los astilleros, más para

ayudar los subsidios o astilleros son hasta mayores para la construcción de naves para otros países, que para la propia marina mercante.

Sin embargo, y esto es importante señalar, las empresas navieras privadas que operan sin intervención y subsidio estatal son las más eficientes por su calidad y versatilidad de sus servicios.

¿Cuál será el futuro de las marinas mercantes europeas, en una Europa sin fronteras y barreras a partir de enero 1993, y en una eventual Europa unida, que ya propugnan los miembros de la CEE?

Por el momento se cree que las empresas individuales conservarán su identidad aunque posiblemente cooperando mucho más estrechamente. La tendencia de los grandes consorcios se está revirtiendo un poco y creemos que en lugar de éstas grandes conglomeraciones de empresas, van a dar paso a la formación de grupos más pequeños, pero más dinámicos y flexibles. Ya tenemos el primer ejemplo con el rompimiento del Consorcio TRIO, que a partir de 1991 se divide en 2 Consorcios. Las marinas mercantes deben orientarse a las necesidades y exigencias del comercio internacional, básicamente frecuencia, calidad y versatilidad en los servicios de transporte.

Quien pueda ofrecer un servicio que satisfaga éstas necesidades al exportador/importador será el que sobreviva, no necesariamente el que ofrezca el menor flete; ya que la calidad, rapidez y sobre todo confiabilidad en el transporte marítimo son a veces más importantes que algunos dólares menor en el costo del flete.

El tema de ésta charla no sería completo si no hago referencia al desarrollo futuro muy cercano de la Comunidad Economía Europea (CEE), que se pondrá en práctica al iniciarse el año 1993.

Básicamente muchas de las barreras que hoy todavía existen entre los países de la CEE quedarán eliminadas. Será un hecho la libre circulación o libre tránsito de personas y mercadería, entre todos los países de la CEE.

Caerán las barreras aduaneras, habrá también libre circulación de trabajadores y libertad de establecimiento y libre prestación de servicios así como también libre circulación de capitales y pagos. Sin duda, algunas de éstas medidas traerán problemas en algunos de éstos países, pero sin duda darán un impulso considerable a la economía global de la CEE.

Es interesante resaltar, que un 70% de las importaciones y el 73% de las exportaciones de Norte Europa, se realizan entre los países europeos, es decir entre ellos mismos y sólo un 3% con ultramar, ó sea de y hacia otros continentes.

En los países de Europa del Sur, éstas cifras alcanzan el 65%, respectivamente 71%, es decir casi similares a las de Nor-Europa. Sin embargo, Europa Occidental en 1989 abarcaba el 35% del movimiento contenerizado de importación/exportación a nivel mundial. El crecimiento anual de éste movimiento en Europa se estima en un 4 a 4.3% de 1991 hasta 1994. Este año se movilizaron 8.25 millones de TEUs y se estima que para 1994 se llegará a 9.7 millones de TEUs.

Se han expresado temores de que la CEE daría la espalda a otras regiones y particularmente a América Latina, ya que desviará importantes recursos hacia el Este europeo y al Africa.

La CEE y sus países individualmente, han desmentido ésta posibilidad y yo personalmente creo que una CEE más fuerte, dispondrá también de más recursos para un intercambio comercial, también con América Latina y necesitará de los recursos materiales y materias primas que nuestro continente produce.

Lo que sí creo queda fuera de duda, es que la CEE apoyará el libre comercio, no sólo dentro de sus fronteras sino desde y hacia otras regiones y con ésto llego de la "reserva de fletes".

Especialmente los países en desarrollo, hace muchísimos años han implementado leyes de reserva de fletes a favor de sus marinas mercantes, con el propósito de fomentar el crecimiento de éstas. Estas leyes que acá se llaman de "reserva de fletes" allá se denominan "leyes de discriminación de bandera".

Analicemos los resultados: ¿Se ha logrado mediante las leyes de reserva de fletes, el desarrollo de nuestra marina mercante?

Si observamos el estado de nuestra naviera estatal –la CPV-- la respuesta definitivamente tendría que ser no.

Pero pasemos al resto de las compañías navieras internaciones vemos un evidente crecimiento y desarrollo de algunas de ellas, como por ejemplo "Empresa Naviera Santa", pero la mayoría han quedado estancadas y no hay crecimiento.

En Chile, uno de los primeros países latinoamericanos que optó por derogar las leyes de reserva de carga - salvo contra las bandera de tales países que siguen manteniendo restricciones que afectaban al libre transporte de cargas para las navieras chilenas - observamos que las empresas navieras de ese país se han desarrollado más, desde que se suprimió la reserva de fletes.

Debemos entender, que el comercio internacional es un comercio de 2 vías y que no se puede legislar unilateralmente sobre el transporte internacional. El no tan lejano caso de los problemas que tuvo el Perú, tanto en el transporte aéreo como en el marítimo con los EE.UU., nos demuestra que se debe actuar con cautela y que a nada conduce una política de enfrentamiento y protección unilateral.

La "Federal Maritime Commission" en Washington actuó con energía y rapidez y obligó al Perú a derogar el famoso D.S. No. 009, implementado a la ligera y sin estudio de sus consecuencias; obligando la apertura de nuestro tráfico marítimo a las compañías chilenas, principales competidores para nuestra marina mercante.

La CEE en éste sentido es más lenta, pero está determinada a defender la liberación del mercado del transporte marítimo, para poner coto al proteccionismo y garantizar en él una libre competencia.

Creo que en este sentido debe basarse una solución pragmática, que garantice la participación en el transporte marítimo de nuestra marina mercante nacional, y de las empresas navieras de la CEE; ya que una total liberalización afectaría al igual a las navieras nacionales, como a las de la CEE y daría paso libre a las naves de las llamadas "banderas de conveniencia".



Deposite su confianza en buenas manos.



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

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

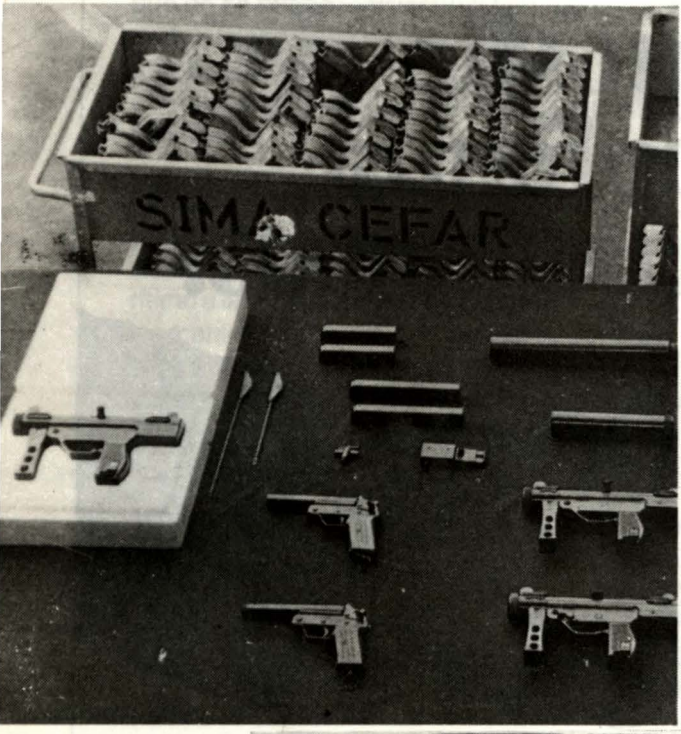
Y sobre todo, la seguridad que sólo le da su Gente de Confianza.



(*) Sólo para personas naturales con saldos acreedores.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO


SIMA CEFAR


SIMA CEFAR

Nuevos logros del Centro de Fabricación de Armas SIMA–CEFAR

Capitán de Navío César MARTINELLI Freundt

Conscientes de su misión de producir armas de fuego de mano, para cubrir la demanda nacional y contrarrestar la salida de dólares del país, el SIMA–CEFAR, acaba de concluir la implementación de su línea de Fabricación de Escopetas de cartuchos Cal. 12.

Este proyecto, fue iniciado por el SIMA–CEFAR, en abril de 1989; encargándosele a la Jefatura de la División de Investigación y Desarrollo, llevar a cabo la investigación y desarrollo del proyecto, trabajo que fue realizado gracias al esfuerzo y dedicación del Jefe de dicha División, contando con el aporte de los Jefes de los Talleres del Centro de Operaciones Nro. 4 SIMA–CEFAR, asimismo, se contó con la participación del personal técnico civil y militar.

El poner el nuevo producto a la venta ha demorado cerca de 2 años a través de varias etapas, entre las cuales la más significativas son: la investigación, el diseño, la fabricación de prototipos, la pruebas del prototipo y aprobación del proyecto, la construcción de la línea de fabricación y el lanzamiento de la preserie. Todo lo cual ha requerido una inversión del orden de los 350,000 dólares USA.

La finalización del proyecto ha sido posible gracias al empuje y dinamismo del personal del SIMA–CEFAR, quienes visualizando la importancia del proyecto promovieron su implementación. Las características más importantes de la MGP-1, se numeran a continuación:

ESCOPETA DE CARTUCHO CAL. 12
MGP–10

La ESCOPETA DE CARTUCHO CAL. 12 diseñada y fabricada por su centro de fabricación de armas SIMA CEFAR tiene las siguientes características:

CARACTERISTICAS GENERALES	
Con cañón normal	1182 mm.
Con cañón recortado	897 mm.
Con cañón recortado y empuñadura tipo pistola	660 mm.
ALTO	
Con culata	176 mm.
Con empuñadura tipo pistola	130 mm.
Ancho	38 mm.
PESO	
Con cañón normal	2950 grs.
Con cañón recortado y culata normal	2700 grs.
Con cañón recortado y empuñadura tipo pistola	2.259.5 grs.
Cañón normal	1330 grs.
Cañón recortado	1080 grs.
Culata con cantonera y accesorios	564.5 grs.
Empuñadura tipo pistola y accesorios	124 grs.
Cantonera	17.3 grs.
Acabado	Partes de metal pavonado negro semi mate–partes guardamano y culata de madera caoba seca laqueado transparente.
CAÑON FULL CHOKE	
Calibre	12
Recámara	020.3 mm. x 62 mm.
Choke	019.05 mm. x 18.45 mm. x 40 mm.
Longitud cañón normal	760 mm. con Choque.
Longitud cañón recortado	475 mm. recto
MECANISMO SIMPLE–ACCION	
Percusión	Por percutor flotante
Seguro	Para evitar la percusión por caida
Seguro	Impide abrir el cañón al estar amartillado
Material	Acero cementado templado y revenido, pines de precisión de acero plata rectificados, pulidos, templados y revenidos.
CARACTERISTICAS DE LA CULATA EN EL ARMA	
Culata normal	Tipo montecarlo con cantonera plástica.
Largo con cantonera	388.4 mm.
Caída en el lomo	36.5 mm.
Caída al final del lomo	49.0 mm.
Caída en la cantonera	58.0 mm.
Material culata	Caoba seca
Material cantonera	Polipropileno de baja densidad.

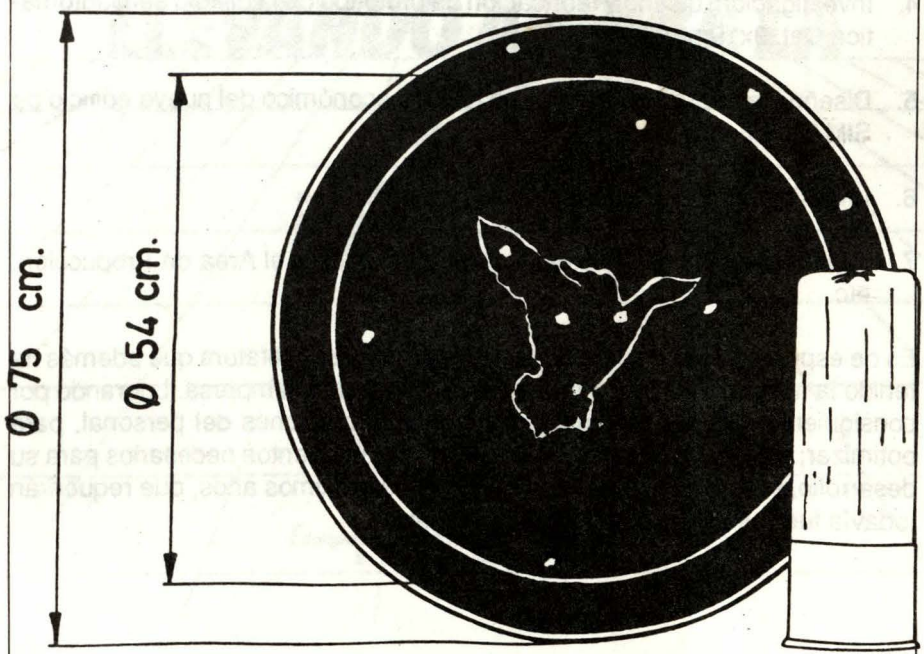
CARACTERISTICAS DE FUNCIONAMIENTO

Cañón normal 760 mm. FULL CHOKE:

Alcance efectivo	50 mts.
Dispersión a 36 mts.	En blanco de 54 cms. de diámetro 1.5/2.0 concentración
Velocidad de salida	340–360 mts/seg.
Energía en boca	211 Kgm.
Presión en recámara	400–450 Bar.

VENTAJAS

- Producto de primera calidad
- Venta directa de fábrica
- Entrega inmediata
- Servicio de mantenimiento y repuestos de por vida.



Asimismo, durante el año 1990 se promovió acciones tendientes a diversificar nuestros productos y mejorar la calidad de los ya existentes.

Así por ejemplo se ejecuta el convenio con la firma Hidrodinámica Aplicada S.A., para la fabricación de Minas Antipersonales, diseñadas por el Ing. Fernando VARHEN Guzmán. Fabricándose en el Taller de Matricería del SIMA-

CEFAR, las matrices correspondientes, las cuales se encuentran en etapa de preserie.

Otro impulso importante de la actual Jefatura, ha sido los Proyectos que por falta de espacio sin restar su enorme importancia sólo citaremos:

1. Construcción de Matricería, para la fabricación nacional de cacerinas, para Fusil Cal. 5.56 x 45mm. tipo GALIL de 35 disparos.

2. Construcción de Matricería, para la fabricación nacional de cacerinas, para pistola Cal. 9x19mm. tipo BERETTA de 230 disparos.

3. Modificación y mejora de las Sub–ametralladoras MGP–84 "MINI" y de la pistola MGP–84C.

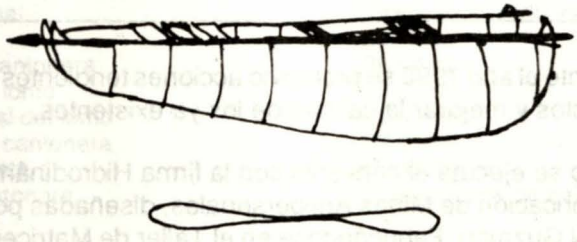
4. Investigación, diseño y fabricación de prototipo de la pistola semiautomática Cal. 9x19mm. MGP–20.

5. Diseño y elaboración de informe técnico económico del nuevo edificio de SIMA–CEFAR.

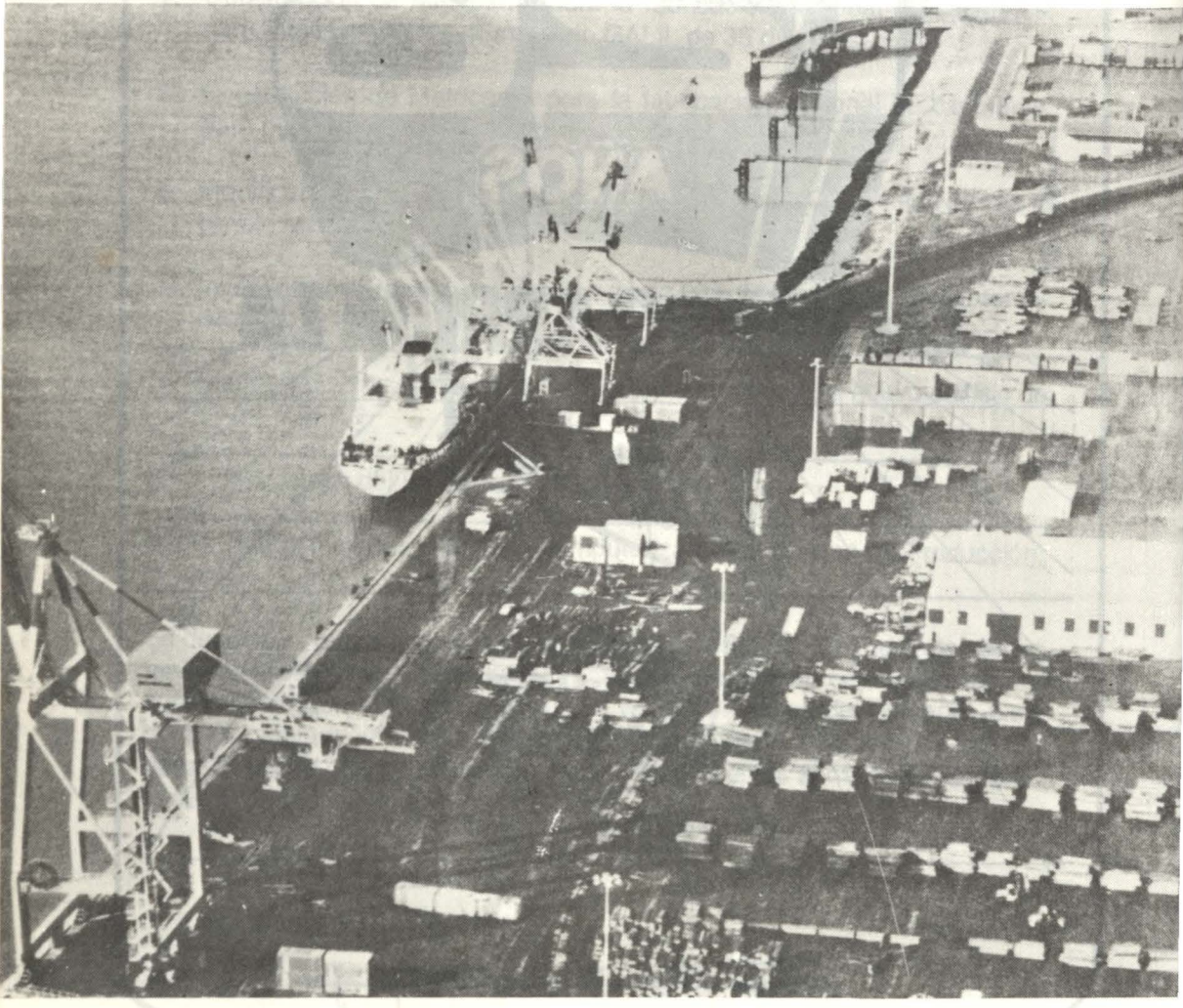
6. Investigación del Proceso de Micro fusión.

7. Implementación de sistemas computarizados en el Area de Producción, etc.

Es de esperar que el empuje adquirido, durante esta Jefatura que además ha tenido la misión de reorganizar el Organigrama de la empresa. Logrando por consiguiente que la Empresa redistribuya las funciones del personal, para optimizar; dotándola poco a poco de todos los elementos necesarios para su desarrollo, sea continuado y sostenido en los próximos años, que requerirán todavía fuertes inversiones y mucho trabajo.




126
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecería del Perú



Transporte Marítimo Internacional y desarrollo económico en el Perú

José Luis Guerola*

Las opiniones expresadas en este documento no constituyen ni representan necesariamente la opinión de la OMI o de las Naciones Unidas.

Introducción

El Perú es una nación marítima heredera de una gloriosa tradición naval con muchos hechos heroicos, el flujo principal de cuyo comercio exterior se canaliza por la vía marítima. Tiene su mar una importante riqueza pesquera y posee un servicio de guardacostas relativamente bien organizado. El Perú cuenta con reservas petroleras en su zócalo marítimo y todavía tiene la capacidad de construcción naval más importante de la costa oeste de Sudamérica. No obstante, como ha ocurrido con muchas otras actividades económicas, en los últimos años el crecimiento de su marina mercante ha declinado sensiblemente, su flota pesquera se ha reducido, sus astilleros –tanto el estatal como los privados– encaran crecientes problemas de orden económico, y lo que indudablemente es el hecho más grave, las tasas de fletes de su transporte marítimo son relativamente muy altas.

(*) El autor, Capitán de Navío (r) es desde 1979, funcionario de la Organización Marítima Internacional, una Agencia Especializada de las Naciones Unidas.

Este actual escenario marítimo nacional se configura cuando el nivel mundial y con el objetivo fundamental de reducir los costos del transporte marítimo y alentar el desarrollo del comercio internacional, se operan profundos y radicales cambios institucionales, operacionales, comerciales y de otro orden en el negocio naviero. Tal escenario nacional se desarrolla también, cuando para aumentar la productividad del transporte marítimo se evidencia en los tres principales bloques comerciales del mundo desarrollado: los Estados Unidos de Norteamérica, la Comunidad Económica Europea y el Japón, acentuada tendencia hacia un más creciente empleo de tecnologías modernas vinculadas con el diseño y la operación de los buques. En esta coyuntura, es dramático el hecho de que sin duda alguna, del sustancial incremento de las exportaciones del Perú puede depender, o –si se quiere decirlo sin eufemismos– habrá de depender en gran parte el éxito de cualquier programa económico del gobierno que rija el destino del Perú.

Pocos dudan que la crisis que en todo orden de cosas asfixia en la actualidad a la nación peruana tiene, en gran medida, raíces de origen económico, más que un justificado o discutible fundamento político o ideológico. Son muchas las causas de tal crisis económica, que en los últimos años se han acentuado con graves caracteres. Y es sumamente sensible que, en relación con el desarrollo económico, la década del 80 haya sido para el Perú, y también para muchos otros países de la América Latina, lo que se ha dado en llamar en el ámbito político internacional: "la década perdida". En el último decenio se han agudizado en el país los índices de la pobreza, y junto a la pauperización de importantes sectores de la población, se ha producido un general desmejoramiento del nivel de vida de todos los peruanos.

Aunque sea en teoría, se tiene que coincidir en que de la solución del problema económico del Perú dependerá, en gran medida, la solución de sus principales problemas tanto políticos como sociales. En estas circunstancias, es razonable aceptar que si a nivel nacional se lograra combatir y derrotar la pobreza, probablemente se reduciría en mucho el fermento que alienta la subversión y propicia el caos.

Entre otros factores, para contribuir a la solución de los problemas económicos del Perú es necesario alentar prioritariamente el desarrollo de la producción nacional e incrementar sustancialmente las exportaciones. Pero sin una política promocional del comercio exterior basada, *inter alia,* en la reducción de los costos del transporte marítimo, es poco probable que se logre incrementar las exportaciones en la magnitud que lo requiere el desarrollo económico nacional. De allí la importancia de todo esfuerzo y actividad, general o específica, que contribuya a examinar y solucionar los problemas del transporte marítimo. De allí también la importancia de utilizar todos los instrumentos disponibles que propendan al estudio de esta problemática y propicien soluciones adecua-

das. Esto es esencial desde que, como ha sido señalado en muchos estudios, por la vía marítima tiene lugar el intercambio internacional de más del 90% de los productos del Perú.

Uno de los instrumentos mencionados en el párrafo anterior es la cooperación técnica internacional, que aunque limitada por los factores que se indicarán en un siguiente documento, puede contribuir en algo a la solución de estos problemas. Sin duda, la reducción de los costos del transporte marítimo debería ser uno de los objetivos principales de todo política naviera en el Perú por ser éste un asunto de interés nacional.

El transporte marítimo, el desarrollo económico y la producción

Se ha dicho en un párrafo anterior que para contribuir al desarrollo económico es necesario alentar la producción nacional. En general es conocido el papel del transporte en el proceso de producción. La producción es el resultado de actividades económicas para la ejecución de las cuales se requiere de una apropiada combinación de recursos naturales y humanos con el fin de producir un producto o servicio comercializable deseado por la sociedad. Como se sabe, cualquier actividad económica resulta de una combinación equilibrada de los tres factores de producción: tierra, mano de obra y capital. La tierra la constituyen todos los recursos naturales no humanos; mano de obra son los recursos humanos, y capital es el conjunto acumulado de equipos, herramientas y técnicas de producción. Sin pretender disminuir el valor de los otros dos factores, en el proceso de producción son esenciales equipos, herramientas y técnicas desarrolladas en períodos previos. Estos esenciales e indispensables bienes de capital determinan, aceleran y hacen eficiente la producción y acrecientan los resultados de las actividades económicas.

Toda actividad económica apunta hacia la satisfacción de ciertas necesidades del hombre; el transporte lo hace cambiando la posición geográfica de las mercancías y las personas. El transporte es una formidable fuerza liberadora; crea lo que se ha dado en denominar "el servicio del espacio". El transporte moviliza recursos humanos y recursos producidos por el hombre desde escenarios donde ellos producen pequeña satisfacción hacia sitios donde prestan un servicio total.

Si bien el desarrollo del transporte es esencial para el desarrollo económico y el aumento de la producción, un servicio de transporte marítimo eficiente es indispensable para un país como el Perú, cuyo comercio exterior depende de la vía marítima y que necesita mejorar urgentemente sus niveles de producción y consumo, a través de la apertura de nuevos mercados internacionales para sus productos de exportación y del establecimiento de fuentes de suministros más apropiadas para sus flujos de importación. Aunque en el transporte

marítimo los tres recursos de la producción son fundamentales, es necesario señalar la importancia esencial del factor capital constituido por lo buques y la tecnología para su construcción y operación, y la necesidad de la formación de adecuados recursos humanos.

Nuevo orden económico internacional

Es interesante examinar la vinculación del desarrollo económico, el comercio internacional y el transporte. Es un hecho indiscutible que en el casi medio siglo transcurrido desde que la Organización de las Naciones Unidas fue creada después de la finalización de la II Guerra Mundial se han producido en el mundo un número de cambios que es superior al número de cambios ocurridos en cualquier otro período similar de la historia. En particular, los cambios más notables se han producido en la ciencia y la tecnología. De otro lado, en diversas partes del globo han emergido nuevas naciones independientes. No obstante tales cambios, muchas situaciones han permanecido casi igual. Por ejemplo, especialmente en muchos países en desarrollo –el Perú incluido– el desarrollo económico continúa siendo un problema gigantesco. En la última década las perspectivas económicas de los países de América Latina y particularmente las perspectivas económicas del Perú han sufrido grave deterioro.

Ha sido enfatizado por el Banco Mundial que al comenzar la década del 90 los países en desarrollo se enfrentan a dos tareas gigantescas; en primer lugar, tendrán que esforzarse para que continúe su progreso económico y social en un entorno internacional que es aún menos favorable que en el decenio anterior; en segundo lugar, deberán abordar el problema de cerca de 1 000 millones de personas que viven en la absoluta pobreza y que se han beneficiado muy poco de los logros alcanzados por el desarrollo a nivel mundial. Trasladada esa situación al ámbito nacional, será necesario que en la década del 90 el Perú resuelva el problema de una población en aumento que está cada vez más sumida en la pobreza.

Probablemente debido a la temprana comprobación de la dramática situación señalada anteriormente, la Asamblea General de las Naciones Unidas se vio motivada a demandar, desde 1974, la creación de un nuevo orden económico internacional. En las propias palabras de la Declaración formulada a ese respecto, ese nuevo orden debería estar basado en "la equidad, la igualdad de los Estados soberanos, la interdependencia, el interés común y la cooperación entre los Estados sin consideración de sus sistemas económico-sociales, a fin de corregir las desigualdades y las injusticias existentes y posibilitar la eliminación de la creciente brecha entre países desarrollados y países en desarrollo y asegurar un creciente desarrollo acelerado económico y social y paz y justicia para las generaciones presentes y futuras".

Transferencia de tecnología a través de la cooperación internacional

Sin embargo para contribuir a hacer efectiva esa Declaración, se requiere de la efectiva transferencia de modernas tecnologías desde los países desarrollados a los países en desarrollo, en áreas vitales para el desarrollo económico que incluyen el transporte. Esto último, debido al hecho de que una nación con un sistema de transporte inadecuado no podrá desarrollar plenamente su potencial económico, y también en razón de que una nación cuyo sistema de transporte esté demasiado controlado por intereses extranjeros, tampoco podrá controlar plenamente su propio destino.

El caso del transporte marítimo es todavía de mayor importancia porque gran parte del comercio internacional sigue siendo transportado esencialmente por buques. En consecuencia, es necesario mejorar el sistema de transporte marítimo de muchas naciones en desarrollo, ansiosas de mejorar y expandir la explotación de sus recursos.

Esta necesidad se manifiesta en circunstancias en las que los analistas económicos señalan que el crecimiento económico mundial en los próximos años será lento; y que –según los informes del Banco Mundial– la función que el financiamiento internacional habrá de desempeñar será de importancia crucial. Por lo tanto, a menos que los países en desarrollo puedan financiar los graves déficits de sus balanzas de pagos las repercusiones de dichos déficits sobre su producción y crecimiento serán sumamente graves.

Evaluación de necesidades de transporte marítimo en un país.

No es necesario enfatizar sobre la importancia de evaluar las necesidades de transporte marítimo de cualquier país. Se ha señalado que las necesidades de transporte marítimo de un país en desarrollo, como el Perú, pueden ser evaluadas de dos maneras. Primero ellas pueden ser examinadas desde el punto de vista del país como un usuario de dicho transporte, sea que estos servicios sean proporcionados por flotas mercantes nacionales o por flotas mercantes de otros países. Alternativamente, las necesidades pueden ser analizadas en términos del tonelaje o número de buques que el país necesita poseer, teniendo en consideración sus necesidades de desarrollo económico. En este último caso se trata de determinar cuál debe ser el tamaño de la Marina Mercante propia. Ha sido enfatizado que en la práctica, estos dos métodos de evaluar las necesidades no son mutuamente exclusivos. Con frecuencia se necesita de un análisis de ambos aspectos.

(i) Las necesidades de transporte marítimo de un país como usuario

Como usuario, todo país tiene necesidad de un servicio de transporte marítimo

económico y confiable, adecuado a las necesidades de su comercio, en buques diseñados para transportar cargas de manera segura y eficiente, incluyendo en el concepto de seguridad el asunto de la aptitud de la flota para el transporte de diferentes tipos de carga, además de la cuestión de alistamiento marítimo apropiado.

Respecto a las necesidades de transporte marítimo de los países en desarrollo en su condición de usuario, es aparente que en lo fundamental existe coincidencia entre estas necesidades y las necesidades de los países desarrollados. Sin embargo, puede ser que en lo que respecta al detalle se presenten algunas diferencias, que son resultado de las distintas estructuras económicas, diferentes grados de desarrollo económico, organización de los respectivos comercios internacionales y de los variados acuerdos que resultan de distintas necesidades de los usuarios en diferentes países.

Cuando menos en lo que respecta al tráfico de línea, esas diferencias han sido resueltas históricamente adoptando decisiones de tráfico en función de las necesidades de los usuarios de los países desarrollados, más que en consideración a las necesidades de los usuarios de los países en desarrollo. Por lo tanto este parece haber sido un punto importante en favor del establecimiento de una marina mercante nacional para atender el tráfico de línea.

Diferencia de intereses también se hicieron evidentes en la selección de buques para los tráficos de línea regular cuando recién comenzó la unitarización de la carga. La relación costo de la mano de obra/costo de capital en la mayor parte de los países desarrollados era tal, que resultaba más económico el empleo de buques que usan con más intensidad capital. De allí que rápidamente fue adoptado el buque porta contenedores celular, apropiado para los países exportadores de productos manufacturados, no obstante que los exportadores de materias primas consideraron inicialmente tales buques como inapropiados para sus requerimientos específicos.

De otro lado, cualquiera que sea la propiedad –nacional o extranjera– de los medios de transporte –los buques– en los que se realiza el comercio marítimo, desde la perspectiva de un país en desarrollo como exportador es pertinente prestar atención al serio efecto del creciente costo del negocio naviero en tráfico de líneas regulares. Aunque se han producido aumentos, importantes en el costo de muchos incisos, como el costo de tripulaciones, seguros marítimos, combustibles, etc., ninguno quizás es tan importante como el aumento en los costos de manipulación de la carga en muchos puertos. Este asunto ha sido resuelto con el creciente empleo de contenedores. Pero no obstante ello y a pesar del más reciente empleo intensivo de capital, en muchos puertos de los países en desarrollo dichos costos de manipulación siguen siendo altos. El hecho es sumamente grave, particularmente para países como el Perú que

requieren conquistar mercados rentables para sus productos de exportación, en un mundo en el cual el precio de las materias primas es significativamente inferior al precio de los productos manufacturados. Tales altos costos portuarios constituyen para muchos países, y especialmente para el Perú, poco menos que un desastre y distorsionan totalmente los positivos efectos que podría tener una política de incentivos al desarrollo del comercio de exportación. Por lo tanto, en la determinación de una política marítima será necesario estudiar este aspecto con carácter prioritario.

(ii) Necesidades de una Marina Mercante Nacional

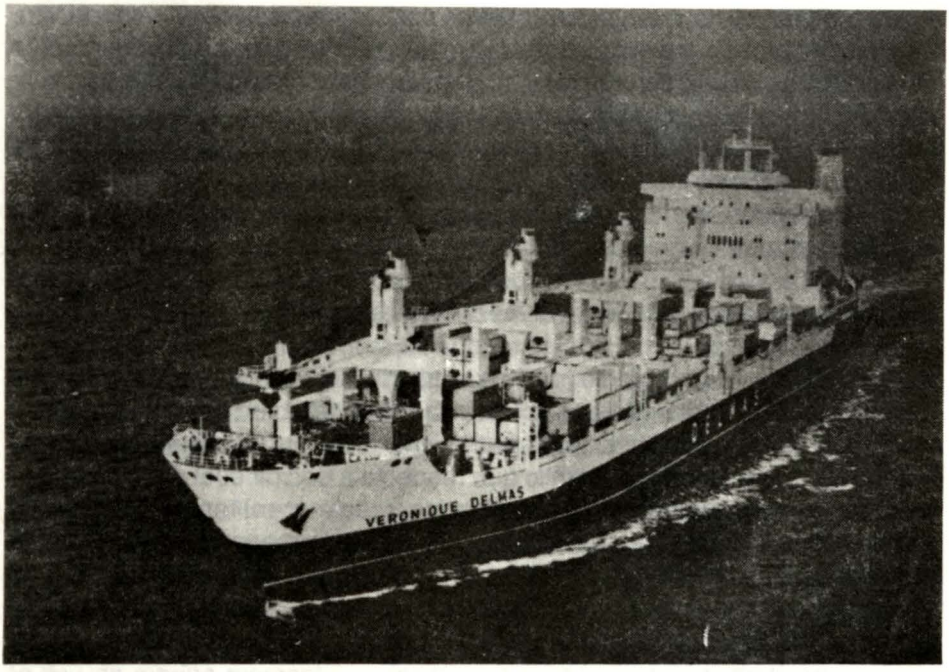
Por lo dicho anteriormente se justifica, en parte, la necesidad de que un país cuente con una Marina Mercante Nacional. Pero también hay otras razones más importantes que deben ser tomadas en cuenta para el desarrollo de una Marina Mercante propia. Así, en lo que respecta a decidir cual debe ser el número de buques que un país necesita poseer, esto es, el tamaño mínimo de dicha Marina Mercante, se debe considerar cuando menos tres aspectos: el papel del transporte marítimo como parte del proceso de industrialización de una nación, el transporte marítimo como importante elemento de la balanza de pagos y el transporte marítimo como vital instrumento del comercio marítimo.

(a) Participación del transporte marítimo en el proceso de industrialización

Para asegurar el desarrollo económico del Perú es esencial promover el creciente desarrollo de actividades que sean más productivas que la simple explotación de sus recursos minerales y el suministro de productos agrícolas. Es decir, es necesario alentar actividades económicas que produzcan beneficios económicos a fin de aliviar, *inter alia,* el creciente desempleo de la mano de obra, lo que es en general una característica común en prácticamente todos los países en desarrollo y no solamente en el Perú.

Sin duda, el transporte marítimo es un importante elemento del proceso de industrialización de un país. Pero aunque en el siglo pasado algunos países europeos sin una base material para la industrialización encontraron que el negocio naviero era un medio de aumentar el empleo y asegurar su desarrollo económico, ahora esas condiciones han cambiado.

En la actualidad y cada vez más, el negocio naviero es una industria de alta complejidad caracterizada por el uso intensivo de capital, cuyos efectos de creación de empleo directo son, en el mejor de los casos, relativamente modestos. Esto es particularmente cierto en la operación de buques porta contenedores y buques graneleros grandes, y si no existen importantes enlaces económicos con otros sectores de la economía, el número de empleos crea-



dos indirectamente por una flota mercante nacional, también puede ser muy indirectamente por una flota mercante nacional, también puede ser muy limitado. Obviamente, es posible reducir los requisitos de inversión de capital concentrando la atención en algunos subsectores de la industria marítima que relativamente emplean mano de obra con más intensidad, o también usando buques de segunda mano, fletando o alquilando buques, o mediante "empresas de riesgo compartido (joint ventures)" con líneas navieras establecidas. Esta última alternativa también ofrece la ventaja de facilitar la adquisición de experiencia profesional y establecimiento de buenos contactos de mercado.

(b) Contribución positiva o negativa a la balanza de pagos

De otro lado, a no ser que un país desee convertirse en una autarquía, situación realmente improbable en un mundo que cada vez más está signado por la interdependencia, tendrá que importar y exportar bienes y servicios. Esto es necesario y saludable y para asegurar el desarrollo económico hay necesidad de un creciente aumento del comercio internacional del país, tanto en el rubro de visibles como en el de invisibles.

Pero obviamente, debe existir apropiado equilibrio de los flujos monetarios hacia el país, representados por el valor de las exportaciones, los préstamos recibidos y la ayuda que se pueda obtener, y los flujos monetarios hacia el

exterior representados por la importación de visibles e invisibles, el pago de intereses sobre préstamos anteriores, la repatriación hacia el exterior de utilidades, y los préstamos y ayuda que a su vez el país pueda proporcionar.

En gran número de países en desarrollo el equilibrio de estos dos flujos monetarios se mantienen únicamente por la recepción de cuantiosos préstamos y ayuda externa. Por supuesto, la ayuda es buena y los préstamos son necesarios, pero se debe considerar que estos últimos tienen que ser pagados junto con altos intereses asociados. Por esta razón, aún para un país en desarrollo que no tenga dificultades de balanza de pagos, la perspectiva de tener que afrontar tales dificultades debe ser siempre tomado en cuenta, desde que a nivel mundial el precio de las materias primas no guardan armonía con el precio de los productos manufacturados y la carga de los intereses sobre los préstamos es alta. De allí la necesidad de considerar cualquier actividad que signifique ganancia o ahorro de divisas.

El negocio naviero es un inciso claro e identificable de la balanza de pagos de los países en desarrollo. Es un flujo monetario hacia el exterior, el volumen del cual aparentemente puede ser reducido por la expansión de la flota mercante nacional. En el futuro se requiere, por lo tanto, poner más atención al potencial del negocio naviero como generador de divisas hacia el país. Esto puede lograrse más aún, mediante el ingreso a mercados de buques tanque y de graneles, mercados que los países en desarrollo han tenido a ignorar en el pasado.

Conceptualmente la inversión en buques destinados a rutas comerciales hacia y desde el país que efectúa la inversión en tráficos que estaban siendo atendidos por buques graneleros o de tráfico regular del exterior, puede ser considerada como una sustitución de importaciones. De otro lado, la inversión en buques graneleros para el tráfico entre terceros países, puede considerarse como una industria de exportación. Similarmente la inversión en buques de tráfico regular para aperturar nuevos servicios en rutas donde previamente no existe servicio puede ser considerada como una actividad de exportación.

De la revisión de la información disponible se evidencia que si las inversiones en el negocio naviero son apropiadas, probablemente pueden dar como resultado un ahorro neto de divisas. Este ahorro será mayor cuando las empresas nacionales operen rentablemente y cuando, después del período inicial del establecimiento de dichas empresas, el país puede utilizar recursos nacionales y no extranjeros; por ejemplo, tripulaciones nacionales, gastos de administración y gestión naviera nacional, seguros marítimos, comunicaciones marítimas nacionales, servicios de reparación de buques nacionales, suministro de partes de repuesto producidas en el país y posiblemente también construcción naval nacional.

Sin embargo, es necesario enfatizar que pueden existir circunstancias particulares en las cuales con la inversión naviera se puede producir efectos negativos. Este es el caso particular del Perú, si se considera aisladamente el resultado de las operaciones de la CPV, un asunto bastante estudiado y sobre el cual no es pertinente hacer mayor mención en este documento. Baste decir que la participación de esta ineficiente empresa naviera estatal ha distorsionado seriamente los efectos que, de otro modo, deberían haber sido positivos de la participación de una flota mercante nacional en el comercio exterior del Perú. Son muchos los males que aquejan a esta empresa y ciertamente de su análisis se podría formular un catálogo de lo que no se debe hacer en el negocio naviero.

Otro potencial beneficio de poseer una flota mercante nacional es el positivo efecto sobre la balanza de comercio exterior, alcanzable a través de la reducción de las tasas de fletes de las exportaciones/importaciones existentes y el efecto de generación de servicios más apropiados, por ejemplo, en el tráfico entre países en desarrollo. Estos beneficios dependerán de la habilidad de las líneas nacionales para operar eficientemente con tasas de fletes competitivas y de la extensión en que estos servicios sean integrados a un programa de expansión del comercio general coordinado o a un proyecto nacional orientado específicamente a la promoción del comercio exterior

Aún cuando la participación en el negocio naviero está en muchos casos motivada por la expectativa de una operación rentable, la rentabilidad no es necesariamente el factor principal que, en algunos casos, determina las decisiones de invertir en esta industria, puesto que más peso tienen razones de gran importancia estratégica. Aún así, información públicamente disponible en los países en desarrollo sugiere que algunas compañías de propiedad nacional son rentables, como se desprende de la rápida expansión de algunas compañías en años recientes. No obstante, hay evidencia también de clamorosos casos de compañías navieras de países en desarrollo que han estado perdiendo grandes sumas de dinero o que perciben solamente retornos marginales.

El beneficio económico y la más amplia influencia en el desarrollo, obtenibles a través de apropiadas inversiones en el negocio naviero, dependen significativamente de la forma en que el negocio naviero se integre al desarrollo económico nacional y del grado de su contribución a tal desarrollo. Los enlaces económicos dependen de la forma en que se distribuyan los recursos de un país y/o de la extensión en la cual la flota nacional depende de las industrias nacionales tales como reparación de buques, seguros marítimos, organización financiera para la adquisición de buques, sociedades de clasificación, servicios de telecomunicaciones marítimas, institutos marítimos, institutos de investigación marítima, etc.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que el negocio naviero es un negocio de muy alto riesgo, que está sujeto a considerables fluctuaciones de la demanda y, en el caso de graneles, a la volatilidad de las tasas de fletes. La industria está influida fuertemente también por los cambios tecnológicos en los buques, rápido cambio o movimiento de las tasas de cambio, reglamentaciones nacionales o internacionales de diverso orden y gran número de otros factores. Es verdad que el grado de riesgo varía significativamente con el tipo de negocio naviero y el esquema operacional usado; por ejemplo, en el tráfico de graneles, parte de un proyecto integrado o fletamento por plazo largo, los riesgos son relativamente menores. También el negocio naviero en tráfico de línea regular como parte de arreglos bilaterales es también menos riesgoso que el tráfico entre terceros países en el comercio de línea regular o de graneles.

Finalmente, se debe considerar que en el transporte marítimo se presentan alternativas de inversión de menos costo que la inversión en el negocio naviero, como es el caso del desarrollo de una industria nacional de transitorios para asegurar menores costos de transporte mediante el control de los fletes internacionales puerta a puerta, del movimiento de la carga entre los puntos anteriores, fortalecimiento de las organizaciones de usuarios para equilibrar el poder de las conferencias navieras y establecimiento de mecanismos de consultas comerciales.

(iii) Marina Mercante y promoción del comercio exterior

La demanda del transporte marítimo es una demanda derivada, el volumen de la cual depende del comercio marítimo. Existe, por lo tanto, una estrecha vinculación del transporte marítimo y el comercio y no podrá existir comercio marítimo si no existen apropiados servicios de transporte marítimo. El transporte marítimo facilita el establecimiento de condiciones previas para el desarrollo del comercio.

De otro lado, se ha dicho que la posesión de una flota mercante nacional tiende a mejorar el control sobre el transporte del comercio exterior de un país y, además, facilita dicho comercio hacia regiones que no son atendidas normalmente por los intereses navieros extranjeros, más preocupados en participar en tráficos que les sean realmente rentables, que en atender postergados requerimientos nacionales para la incentivación del comercio a mercados que, inicialmente, desde el punto de vista del beneficio económico, no son grandemente atractivos.

En este sentido, por lo tanto, es importante contar con una flota mercante nacional, que responda a los requerimientos nacionales del comercio, que no han sido atendidos por los servicios de transporte internacional, particularmente para establecer nuevos vínculos de comercio internacional con potenciales

mercados que deben ser desarrollados para la expansión del comercio nacional.

Opciones de política marítima

¿Cuáles son las opciones de política marítima que tiene un país en desarrollo?

En relación con el transporte marítimo de su comercio exterior hay un rango de opciones de política marítima disponibles. En un extremo, es posible efectuar todas las importaciones sobre una base CIF y todas las exportaciones sobre una base FOB. En teoría, entonces, se puede dejar todos los arreglos internacionales de transporte marítimo al socio comercial de ultramar, renunciando completamente a todo control o influencia sobre los arreglos del transporte –asociados con un contrato de compra/venta internacional– y con sus costos. En el otro extremo, un país puede promover la construcción de una flota mercante de bandera nacional con capacidad no sólo para transportar gran parte de su comercio exterior sino también con capacidad para participar en el tráfico entre terceros países. Entre estas dos políticas navieras extremas hay lógicamente una variedad de políticas navieras intermedias alternativas.

Por lo tanto, al establecer una política naviera se debe definir con claridad cuál es el papel que ha de jugar una marina mercante nacional.

En principio, en el auspicio de una flota mercante propia para transportar parte del comercio exterior hay muchos factores que pueden resultar positivos o negativos. Teóricamente y en muchos casos prácticamente, el contar con una flota mercante nacional puede permitir a un país aumentar y controlar su comercio exterior marítimo sin tener que depender de empresas extranjeras, particularmente en situaciones de emergencia; y si la flota opera con eficiencia puede reducir también el flujo hacia el exterior de importantes divisas necesarias para su desarrollo.

Pero para fomentar apropiadamente el desarrollo del comercio se requiere de un transporte marítimo eficiente. Y en consecuencia, asegurar que la flota mercante nacional sea eficiente es un requisito fundamental.

Desafortunadamente, el desarrollo de una marina mercante nacional eficiente no es tarea fácil; en la actualidad por diversos factores más que nunca. Inicialmente, parte de los buques deben ser adquiridos en países extranjeros y los costos aparejados con tales adquisiciones son en la actualidad sumamente elevados. Ahora es más difícil obtener financiamiento internacional, cuando menos en comparación con períodos anteriores. Pero aún de mayor significación es el problema de contar con personal, a bordo y en tierra, con la expe-



riencia y los conocimientos necesarios. Para competir con éxito en la década del 90 es necesaria la adquisición de una compleja tecnología para la operación de la cual se demanda impartir educación y formación marítimas especializadas. Flotas mercantes nacionales ineficientes no tendrán cabida en la década del 90, excepto cuando un país decida postergar su desarrollo económico, por la necesidad política de desarrollar una flota mercante nacional por factores vinculados, tal vez, a una probable amenaza externa.

Sin duda, una adecuada marina mercante nacional puede desempeñar un papel muy importante en el establecimiento y el mantenimiento de un eficiente servicio de transporte marítimo. Es necesario subrayar, sin embargo, que para que tal enunciado sea válido, es preciso prestar atención a sus factores condicionantes: una *adecuada* marina mercante nacional *puede* jugar un papel muy importante en el establecimiento del transporte marítimo eficiente, requerido para el desarrollo nacional. El adjetivo"adecuado" y el verbo "poder" adquieren en este contexto una característica muy singular. Por consiguiente, resulta esencial considerar cuándo y bajo qué circunstancias el Perú, como un todo, podrá beneficiarse mejor de las fuertes inversiones de capital que en la actualidad se necesita realizar en el transporte marítimo. Y también resulta esencial examinar como se podrá desarrollar los recursos humanos y cuáles son en la actualidad los requisitos vinculados con tal desarrollo.

En la actualidad parecería conveniente mantener en el Perú, bajo permanente examen el asunto de su transporte marítimo internacional por diversos motivos. En primer lugar, obviamente por los importantes cambios que a nivel mundial se están produciendo en muchos aspectos significativos del negocio naviero y particularmente en su tecnología, cambios que necesariamente tendrán efectos y proyecciones en el entorno nacional vinculado con este sector. También, por el papel positivo o también negativo que puede jugar una marina mercante nacional *vis–à–vis* la necesidad de reducir el costo del transporte marítimo. Asimismo, por la angustiosa presión a la que evidentemente está sometida la balanza de pagos y la creciente preocupación que todos los peruanos tienen en el futuro de su comercio exterior. Y por último, debido a la creciente demanda de los países en desarrollo en los últimos años por la intensificación de la cooperación internacional, particularmente en relación con indispensable y necesarios aportes de capital por parte de instituciones financieras internacionales para el desarrollo del sector naviero.

Para desarrollar y capacitar los recursos humanos necesarios para la operación de esta compleja industria la cooperación técnica internacional puede jugar un importante papel. Este aspecto de la cooperación técnica será visto en un siguiente documento.

Marina Mercante y los países en desarrollo

No obstante que en el pasado ha sido la regla general que en algunos países en desarrollo no se haya prestado suficiente atención al extraordinario papel multiplicador que tiene el sector naviero en el desarrollo económico, en las últimas décadas se ha comenzado a evidenciar un saludable interés por este sector, tan frecuentemente olvidado en los planes de desarrollo nacionales.

Esto se ha reflejado no solamente en varias resoluciones de los organismos internacionales sino también en la activa participación de los países en desarrollo durante la discusión y adopción de un Código de Conducta para Conferencias Marítimas en el seno de la UNCTAD en 1974, y en el surgimiento de empresas de propiedad estatal en algunos países de economía centralizada y de propiedad privada en varios países en desarrollo. Ha habido en el Perú ciertamente algún interés para promover el sector pero éste interés no parece haberse centrado suficientemente en la importancia de la reducción de los costos de transporte marítimo.

Aliento a la participación

En los últimos años algunos países en desarrollo en particular y casi todos los países en desarrollo como grupo en general, han prestado más atención a la formulación y puesta en práctica de políticas navieras. En la formulación de

tales políticas se ha alentado el desarrollo de marinas mercantes nacionales. Como resultado de tal interés y con muy variada suerte algunos países han efectuado importantes inversiones en buques, particularmente en los dedicados al tráfico de línea regular, para servir un gran número de objetivos económicos, políticos y estratégicos, cuya importancia y valor relativos han sido diferentes, caso por caso. Estas decisiones de los países en desarrollo han sido corolario de la creciente preocupación por la dependencia de flotas mercantes extranjeras, en el convencimiento cada vez mayor, de que mediante el transporte marítimo de una parte significativa de su comercio en buques de bandera nacional se podría ahorrar divisas, reducir costos de fletes marítimos, obtener nuevos mercados para los productos de exportación y en general, facilitar el comercio exterior.

Probablemente debido a tal interés la participación de los países en desarrollo en el negocio naviero ciertamente continúa aumentando. En términos de tonelaje de peso muerto, a mediados de 1978 tal participación era de solamente 8% frente a una participación de los países tradicionalmente marítimos de 53%, de los países con registro abierto de 31.5%, de los países con economía centralizada de 7% y de los países exportadores de petróleo con 1%. En términos de tonelaje naviero dicha participación era proporcionalmente menor que el comercio marítimo internacional generado. Sin embargo esta situación ha comenzado a cambiar y hacia fines del decenio del 80 tal participación supera el 20% establecido como meta por las Naciones Unidas para la década que ha terminado.

Pero a pesar del creciente mayor número de países en desarrollo que han constituido flotas mercantes nacionales en años recientes, esos porcentajes disfrazan el hecho de que el grueso de la flota mercante de los países en desarrollo sigue todavía concentrado en un limitado número de países, como la India, Brasil u Corea del Sur. De otro lado, los buques de propiedad u operadores por los países en desarrollo son generalmente más pequeños y de mayor edad que el promedio mundial.

Aún cuando el Perú tiene en la práctica reservada para la flota mercante nacional el transporte internacional de 50% de su carga, la capacidad de bodega nacional no es suficiente para satisfacer este requisito. Se ha señalado, que no es que los armadores hayan mostrado lentitud para aprovechar esta circunstancia, sino que las propias autoridades han desalentado más que incentivado el posible desarrollo de mayor capacidad de bodega nacional, mediante la obstaculización burocrática de todo intento de expansión.

Indudablemente hay que reconocer el mérito de los empresarios navieros en los progresivos mayores niveles de participación de las flotas mercantes nacionales, particularmente en muchos años en que la operación y posesión de

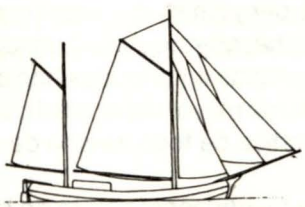
flotas mercantes ha constituido una actividad de alto riesgo por la depresión de los fletes de transporte marítimo.

Conclusión

De todo lo anterior se desprende, primero, la importancia de alentar eficientes servicios de transporte marítimo y, segundo, la necesidad de desarrollar una Marina Mercante nacional *eficiente*. Sin tratar de desalentar en forma alguna la inversión estatal en el sector naviero, se debe señalar que es preferible alentar al sector privado a efectuar tal inversión. Esto, debido a que ciertamente el capital que pueda estar disponible en el sector estatal para inversiones no debería ser canalizado hacia una industria como la naviera que tiene altos riesgos, relativamente baja rentabilidad y que aporta relativamente poco a la creación de empleos, si bien es una industria estratégica esencial para el desarrollo económico.

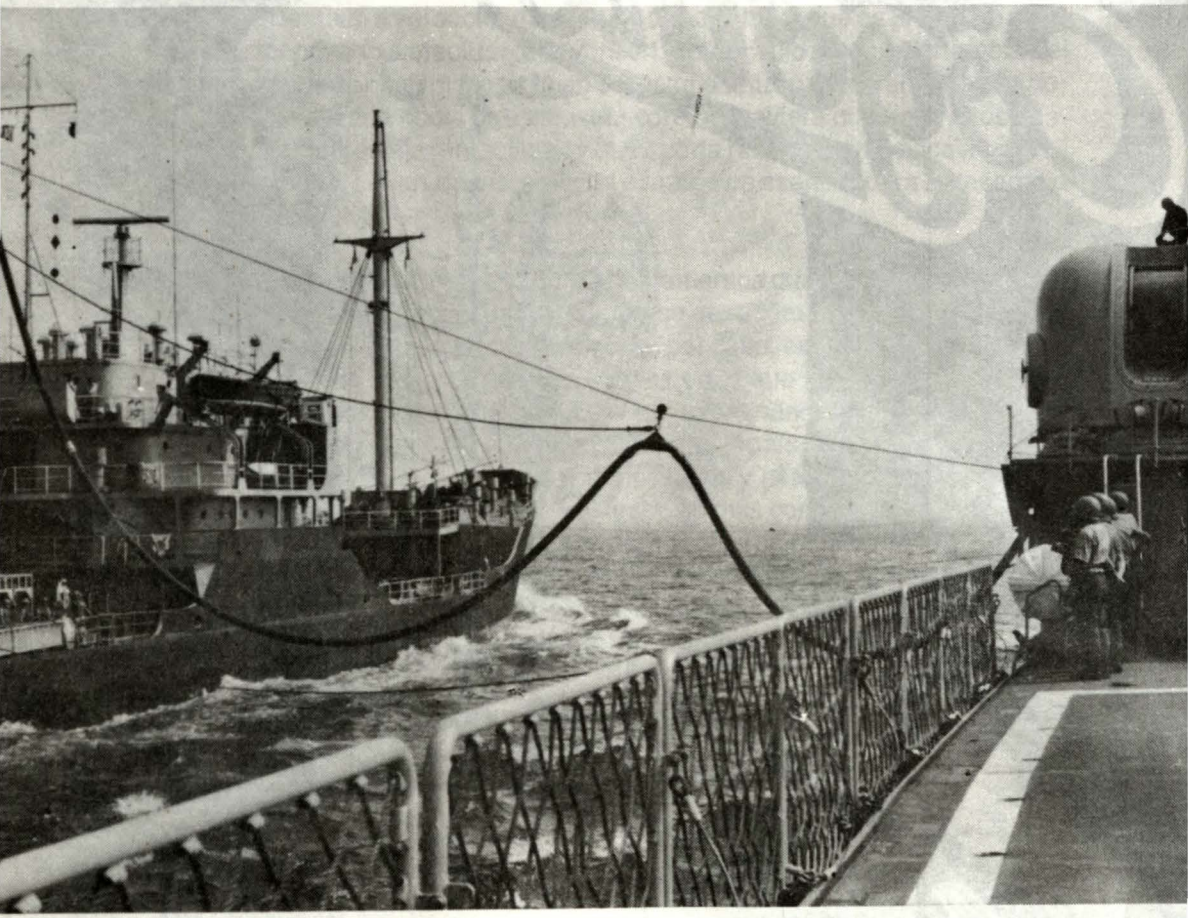
Sin embargo, si se diera el caso que los estamentos que dirigen la política nacional decidan invertir en este sector, parece ser aconsejable que tales perspectivas de inversión sean analizadas caso por caso, examinando la contribución real que la inversión habrá de producir en lo que se consideran son los aspectos positivos de tal decisión. Esto es, examinando cuál será el ahorro neto de divisas; la ayuda al comercio exterior del país y su economía, generadas por la fijación de tasas de fletes más bajas y examinando la relevancia de servicios de transporte nuevos, mejorados o más confiables. En dicho análisis es necesario examinar si se producirán mejores resultados de la exportación principalmente de productos a granel; efectos de generación de enlaces con el resto de la economía para una mayor diversificación y desarrollo de ésta y cuáles serán las ganancias netas de las operaciones navieras.

En la segunda parte de este trabajo se tratará el asunto de la cooperación técnica internacional y especialmente la que brinda la Organización Marítima Internacional.





EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
Harinas para la Industria y el Hogar



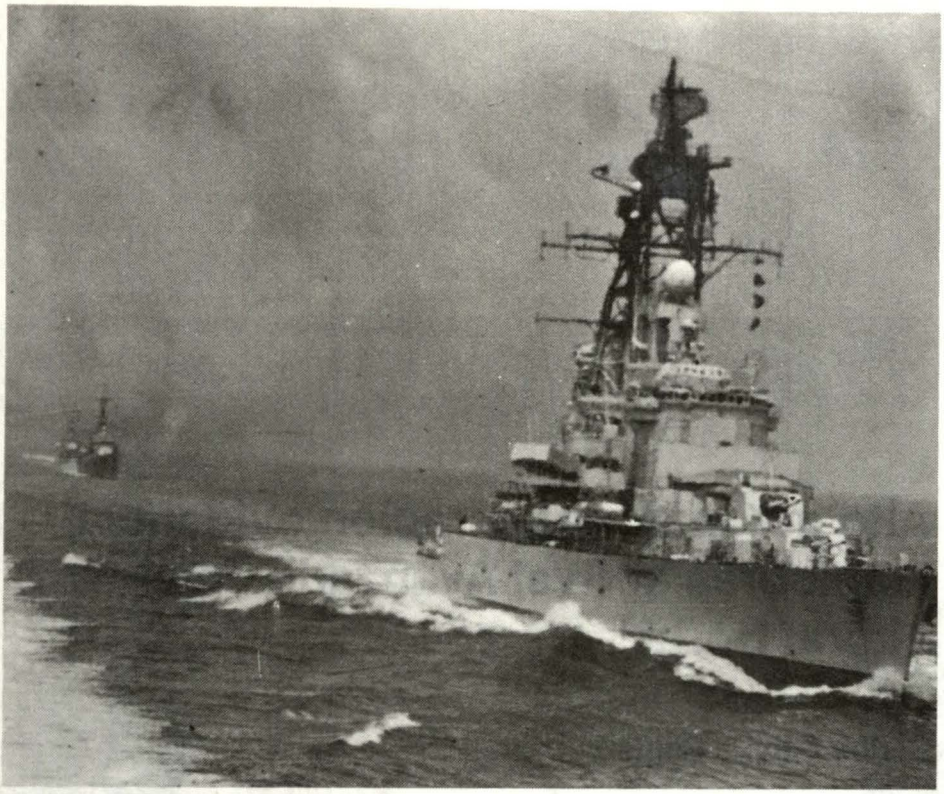
Alto grado de preparación evidencia maniobras a Nivel Avanzado en el Litoral Norte

Carlos Zúñiga Segura

El estricto cumplimiento de las maniobras navales señaladas en la programación anual, entraña importancia vital en tanto y en cuanto refleja las condiciones de operatividad de nuestras unidades y el índice moral del personal, concepto integral que en su esencia trasmite a la ciudadanía la certeza que la Marina de Guerra del Perú se encuentra en la plenitud de sus capacidades para asumir permanentemente el rol protagónico que le asigna la Constitución del Estado, en la garantía de la independencia, soberanía e integridad territorial de la República.

En efecto, nuestras unidades y personal se encuentran siempre listos y alertas, así lo evidencia, el último entrenamiento anual a nivel avanzado cumplido por nuestras unidades en el litoral norte del 17 al 29 de noviembre.

Fragatas contra Cruceros, Submarinos versus Corbetas, con participación de los B.A.P. "Dos de Mayo", "Arica", "Velarde", "Santillana", "Herrera", "Larrea" y "Sánchez Carrión" configuraron estas intensas jornadas estratégicamente diseñadas que reafirmaron, las óptimas condiciones de operatividad y adaptación a la aplicación de modernos sistemas computarizados de detección y ataque, modernos sistemas de comunicación a larga distancia y utilización de torpedos antisubmarinos.



Cumplido los operativos en la zona norte, el programa culminó el jueves 29 frente al litoral del Callao con la maniobra denominada"Entrada a puerto con oposición submarina", reñido 'combate' sostenido por las Fuerzas de Superficie que venían de Paita acompañando a un convoy compuesto por cruceros, siendo impedidos en su avance por los submarinos.

Las maniobras navales se iniciaron al detectarse tras intensa búsqueda al grupo de tarea de superficie en su marcha hacia el Callao. Los sumergibles rodearon al 'enemigo' que desarrollaban toda su capacidad para burlar la acción obligando a los submarinos a utilizar torpedos de superficie para hundir a los cruceros, tras dos horas de intenso desarrollo de maniobras estratégicas.

Las fragatas misileras "Villavicencio", "Mariátegui" y "Montero" formaban el equipo de protección de los cruceros "Grau" y "Aguirre" que se enfrentaron a los submarinos "Pisagua" e "Iquique", en la misión fundamental de desembarcar tropas y armas.

De la programación y ejecución de estas maniobras navales se colige que la Marina de Guerra del Perú analiza, planifica y ejecuta programas que contemplan la operatividad de las unidades, e implican, asimismo, una paralela capacitación académica y práctica del personal, en la seguridad que esa conjunción

hará posible mantener viva la prestancia de la Marina en su esencia de heredera viva del ejemplo de héroes y mártires presentes en la memoria colectiva del pueblo.

Esta constante preparación que la Institución Naval lleva a efecto, se proyecta asimismo propendiendo mayor incremento de luz en la conciencia marítima de nuestro pueblo, una cabal valoración e identificación con los hombres de mar; y, de modo prioritario articulando en el pensamiento y sentimiento de los jóvenes en los límites de su busca futura humana y profesional.

Para ellós –los jóvenes– el accionar de la Marina de Guerra del Perú responde claramente a una ética fundamental, a una mística tradicional. No podía ser de otro modo en una institución heredera de héroes ejemplares como el Gran Almirante Miguel Grau Seminario. No lo podrá ser nunca de otro modo, si cada mañana en el 'mar de Grau' a bordo de nuestras unidades, en dependencias de tierra, el personal Naval renueva el testimonio de fidelidad a los símbolos de la Patria y su convencimiento del rol patriótico que cumple y cumplirá siempre la Marina.

Existe pues, en la ejecución de estos operativos navales un renglón importante –que funciona paralelo con los logros estratégicos– y es como hemos señalado su efecto positivo y germinal en el pensamiento ciudadano.



FAUCETT AL SERVICIO DEL PERU

Ahora con dos nuevos aviones y más frecuencias



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

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

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

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

Faucett

Primera Linea Aérea del Perú

L.T. # 9090789

INTERCOMM / DDB NEEDHAM

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

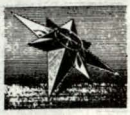
La suma de nuestra experiencia hará posible que ahora usted tenga el mejor servicio en todos los puertos del Perú:

- 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.



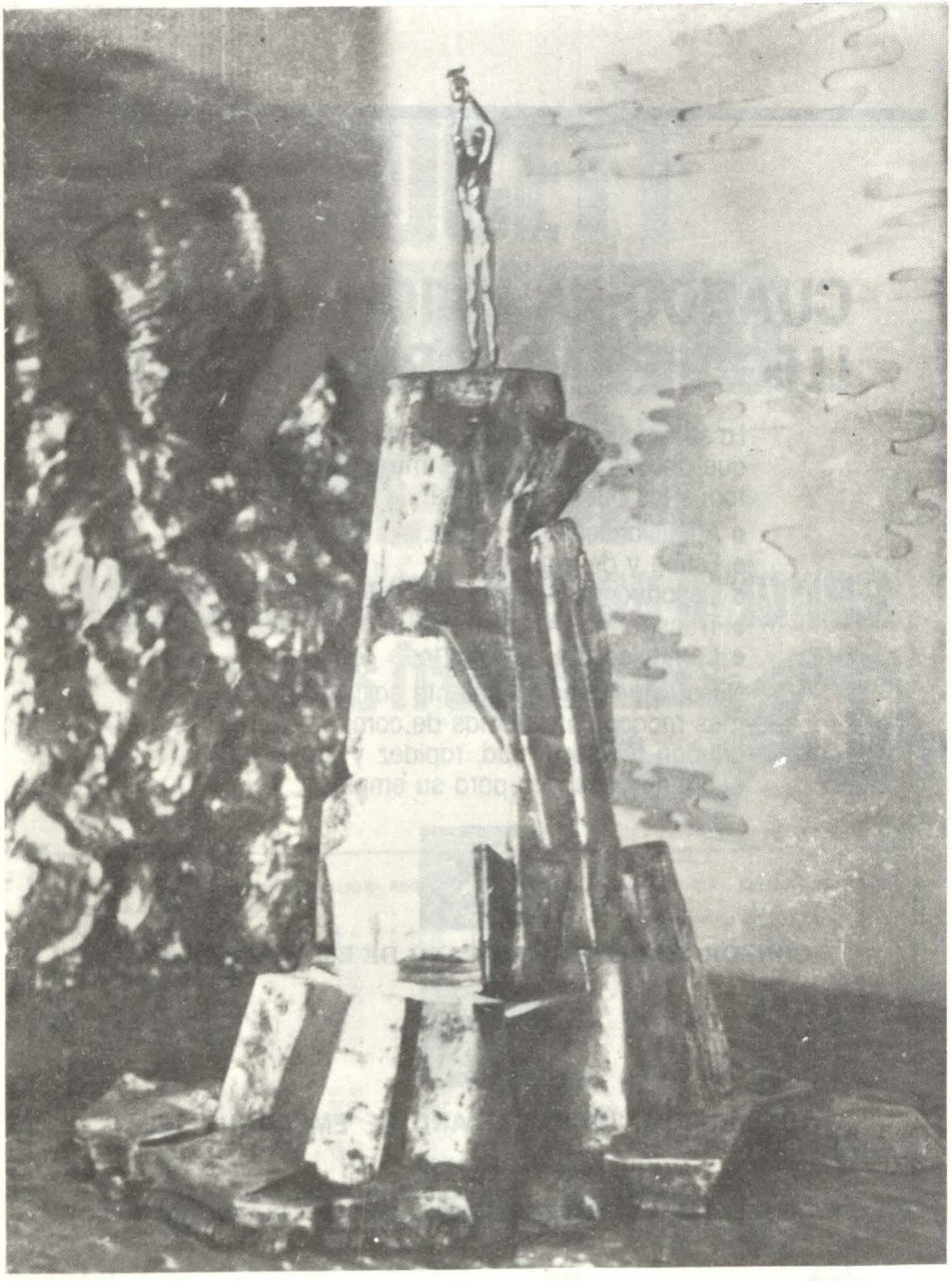
CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.



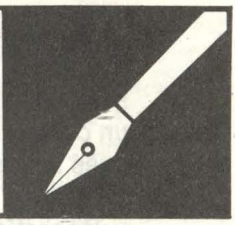
CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

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



CRONICAS



Sesión solemne en homenaje al 169º aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú y al 111º aniversario del Combate Naval de Angamos

Contralmirante Enrique Salmón Navea

AL HONOR DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

EL 8 DE OCTUBRE EN PUNTA ANGAMOS O CRONICA DE UN "HEROISMO ANUNCIADO":

"Salve Ud. su Buque: yo me quedo aquí cumpliendo mi deber".
Orden de Grau al Comandante de la "Unión,
8 de Octubre en "Punta Angamos".

"GRAU: Un heroísmo que acusa"
"... el "Huáscar" cumplirá con su deber aún cuando tenga
la seguridad de su sacrificio"

Divisa de Miguel Grau

"Valientes del "Huáscar",...
no importa que sus fuerzas
sean superiores, porque tenéis
un corazón aún mucho más fuerte,
pues se halla blindado por
el ardiente fuego del patriotismo;
y venceréis, porque nuestra
causa es santa".

Arenga de Grau

Frente al "Cochrane" y la "Magallanes"
en Huanillos y Punta de Lobos.

"El Perú no se rinde"

Oficial de Huáscar

"Seamos verdaderos, aunque la verdad cause
nuestra desgracia".

González Prada

DISCURSO DE ORDEN: MARIO SOTILLO Humire
Ex–Director del Programa Académico de Historia y Ciencias Sociales.
Ex–Rector a.i. de la Universidad Nacional de San Agustín.

Señor Contralmirante Don:
Alberto CABANILLAS Campos,
Comandante de la III Zona Naval.

Señor Don:
Javier Pardo Belaúnde
Presidente de la Asociación Pro–Marina

Señor Doctor Don:
Juan Manuel Guillén Benavides
Rector de la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa

ALMIRANTE MIGUEL GRAU: Al acercarme a ti después de ciento once años sólo brota en mi espíritu una oración reverente, porque Almirante, sólo reverentes y en oración podemos y debemos los peruanos acercarnos a ti, Señor del Mar, a ti Almirante de la Mar Oceáno, a ti Héroe Mayor del Pacífico, a ti cuya hazaña la seguirá cantando el mar por mucho tiempo; ese mismo mar que con la saliva de su espuma escribe todos los días tu nombre en las playas de Chile como un reproche y un desafío. Para ti Caballero del Mar, te traigo la palabra estremecida de tus hijos, a través del último de ellos, que como tú también ha nacido a las orillas del mar, en ARICA: la más peruana de las peruanas tierras del PERU, y que fuera tu pequeña base naval desde la que como catapulta saliste un día hasta Punta Angamos, convirtiendo esas aguas en las MAS PERUANAS DE TODAS LAS AGUAS MARINAS DEL PERU.

Para ti Contralmirante de quién sólo se puede hablar con la palabra embravecida, transida de peruanidad y que el acecido de mi voz tiene que ir a sacarla no del diccionario añoso y seco de alguna raquítica edición, sino del árbol marino de todas las bitácoras de los barcos de guerra de la historia; porque tu nombre está anclado para siempre en aquella bitácora mayor que son todas la Marinas de Guerra del mundo, ahí estás grabado por el espolón del "Huáscar", que desde la herrumbre de sus noches insomnes de fierros retorcidos, volverá un día, como el viejo clavo enmohecido del poema, a ser nuevamente el "Huáscar", con la bandera peruana al tope, y esta vez sí, con tu insignia de Almirante; porque a mí, en su vuelo me han contado las gaviotas del Sur, que allá en su cautiverio austral, todos los días a las 9.50 en punto de cada mañana, se siente una añoranza de órdenes de mando y tiros de cañón y diz que el "Huáscar", a la manera de un pájaro marino, se sacude el plumaje de la pintura chilena y te recibe como su viejo Capitán de Navío que vuelve a ocupar su Puente, tu Puente de Mando hecho de heroísmo y de deber.

Miguel Grau: tú no necesitas historiadores, porque tú, mas bien fuiste capaz de escribir "una nueva epopeya en la historia del Continente" (Jacinto López).

GRAU era sus tripulantes y sus tripulantes eran GRAU.– Y ahora, hablemos de tus marinos y de tu "Huáscar". Hablemos de tus hermanos en el heroísmo anunciado, resuelto y consciente, colectivo, heroísmo probado por la respuesta que todos los Comandantes de los "blindados y monitores" dieron al Presidente de la República en Lima, asegurándole premonitoriamente: "que marcharían sin trepidar a donde se les ordenara, y que saldrían, aunque no volvieran" (Cit. Mariano Felipe Paz Soldán).

Así los valientes marinos de guerra del Perú echaron la suerte de antemano: honor a ellos. Fue heroísmo colectivo, emanado de las rompientes salobres e incorruptibles del mar que era su ejemplo; por eso a la hora del hombre no estuviste sólo, todos estuvieron contigo; todo el Perú estuvo en el "Huáscar":

"Mandingas crecidos en el Callao, oscuros sechuranos, esbeltos mangaches criados en las playas del Paita, cholos macizos del Batallón Ayacucho" (Thorndike). Por eso, porque estaba representado todo el Perú, ese día de grumete a comandante todos fueron héroes, y también lo fue el "Huáscar", tu "Huáscar" Miguel Grau al que supiste unir la sangre, los huesos y el alma de tu tripulación, tanto que al final hombres y barco conformaban una sola fraternidad de acero y de cañones.

EL "HUASCAR" ERA "GRAU": o la leyenda de valor de un hombre y su barco.

Pero hubo otro héroe, hubo un marinero más: El "Huáscar" que en palabras de Jacinto López fue la maravilla de esta guerra, porque el "Huáscar" era Grau; y yo añado: Grau y el "Huáscar" éramos en ese momento todos los peruanos que decíamos presente en Punta Angamos.

Jorge Basadre refiriéndose a esta consustanción entre el hombre y el acero de su monitor ha dicho: Grau acabó por hacer el "Huáscar" no sólo el mejor barco de la marina peruana sino la espada única y el solo escudo del Perú que detuvo la invasión durante seis meses largos". Por eso dijo el Almirante: si el "Huáscar" no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré; y cumplió la palabra empeñada salvando el honor del Perú y consagrándolo en el eterno altar del heroísmo, por eso ha escrito Gustavo Pons Muzzo: en un momento la guerra no era propiamente entre Chile y Perú, sino entre Chile y el "Huáscar", o más propiamente entre Chile y Miguel Grau.

Tan cierta y formidable es su hazaña que los propios historiadores chilenos se han visto obligados a reconocerla:

> "La actividad del "Huáscar", dice Bulnes, "Sus audacias... le creaban un ambiente de simpatía universal, y el mundo se sentía inclinado en favor de esa pequeña nave que a pesar de su debilidad mantenía en jaque a las poblaciones marítimas de Chile".
>
> "El "Huáscar" había llegado a ser considerado por todos como invisible, dice Vicuña Mackenna. "Había pasado", dice, "a la categoría de mito, y su adalid a la de un verdadero semidiós. Llevado su nombre en alas de la fama... el Contralmirante Grau había ascendido a la condición de los inmortales antes de sucumbir, y cuando un trozo de fierro disipó su vida... consagráronse votos públicos a sus manes en las catedrales de casi toda la América". (Cit. J. López).

Por eso, parodiando al poeta podemos decir que ese día cañones de sangre sonaron cerca de Punta Angamos y que en la lucha el "Huáscar" daba saltos

jabonados de delfín, clavando en los chilenos mordiscos de tiburón, colocando para siempre en la corbata enemiga la escarapela peruana de puro rojo carmesí. Por esto nunca más ciertas las palabras proféticas de don Juan de los Heros, que en carta escrita a su hijo Carlos, oficial del "Huáscar" le dijo:

"Ser del "Huáscar" es un título que no se compra sino con sangre".

Aquí es importante recordar la esperanza que Grau y el "Huáscar" despertaban en todo el Perú, nunca un barco infundió tanta fe en la victoria, en la misma carta don Juan de los Heros arrebatado escribe: "Los corazones peruanos servirán de adoquines en las calles por donde ustedes pasen en Lima el día que nos traigan la última victoria envuelta en nuestro pabellón nacional". Pero si no trajeron la victoria material, trajeron la victoria más digna del cumplimiento del deber envuelta en un pabellón rojo de sangre, que nunca fue arriado. Por eso, de tu hazaña Miguel Grau todos salimos más limpios, más peruanos.

"Autorretrato de Grau o las 4 razones de la grandeza de un hombre sencillo. Ningún biógrafo necesita penetrar en las vertientes documentales ni afinar sus dotes de psicólogo para presentar el perfil del héroe, pues toda la majestad del hombre está expresada en una carta–autorretrato al diputado Carlos Elías en la que justifica el por qué renuncia al uso de la insignia de Contralmirante. En esa carta Grau está íntegro, cual era: sencillez, modestia, orgullo sin vanidad, dignidad, franqueza, todo en vano. "Tú no ignoras querido Carlos que soy hombre de pocas palabras, pero las que sencillamente expreso son naturales y nacidas del corazón... Creo que no debes darle tanta importancia al Combate del 28 librado en Antofagasta porque puedo hacerse más.

Si algo pueden halagar en este mundo los honores militares, ciertamente yo debía estar muy satisfecho, como en efecto lo estoy... y sin embargo de esto me he visto obligado a renunciar, no al Contralmirantazgo, que no se puede, pero sí a los goces y uso de la insignia, por muchas razones que reservadamente te voy a referir".

Primera razón.– Aquí salta el orgullo del marino que con toda una vida de esfuerzo logra un grado: el de Contralmirante, que sólo puede y debe ejercerlo con dignidad sin la vergüenza de la huida, oigamos de su propio puño esta primera razón de un hombre ejemplar: "Mientras el "Huáscar" tremola un simple gallardete de comandante nada de particular tenía que yo huyera (conforme a órdenes) a la vista de un blindado, pero ya con insignia de Contralmirante, sería para mí muy vergonzoso tener que correr con ella izada".

Segunda razón.– En ella Grau expresa el cariño, el dominio y la confianza que tenía en su buque, demuestra en esta segunda razón esa unidad entre él y su barco; a la manera de la vieja caballería andante en que caballo y caballero eran inseparables; para este Quijote del mar peruano el "Huáscar" era su rocín. Por única vez su responsabilidad se transforma en vanidad, pero vanidad que no "la cobarde intrepidez del pavo, que al primer viento amaina su colaje; no, era, la vanidad viril de un hombre que sabe y cumple lo que dice, y escribe seguro de si mismo: "Yo abrigo la vanidad de creer que ninguno maneja el "Huáscar" como yo, y en este concepto no encuentro otro que me reemplace".

Tan cierto era esto que cuando el "Huáscar" estuvo prisionero bajo comando chileno, no obedecía, dejó su capacidad marinera, claro le faltaba su Comandante Grau.

Tercera razón.– Toda la disciplina y el orgullo profesional de quién desde los nueve años ha vivido en el mar y ha aprendido a ser marino en el mar, está expresada en esta tercera razón: "Prado con su vanidad cree saber ya más de marina que cualquiera de nuestros jefes y dá órdenes y discute asuntos profesionales con un aplomo asombroso. Aparte del sistema que tiene ya arraigado de entenderse con los inferiores sin consultar a los superiores, dando esto lugar a ponerlos en ridículo".

Cuarta razón.– Nunca la obstinada modestia de un hombre íntegro, seguro de su oficio pero sin alardes, se halla expresada tan bien en su cuarta razón en que insiste en no desprenderse del comando de su "Huáscar" aún a costa de renunciar al uso de la insignia de Contralmirante: "Se me quiere imponer un comandante que a mí no me conviene porque no lo creo competente".

"Todos estos fundamentos han obrado en mi ánimo (y otros muchos que el apuro no me permite consignar) para decidirme a solicitar que se me deje como simple comandante del "Huáscar" y se me excuse del uso de la insignia. Como tú comprenderás también he renunciado al sueldo para ser lógico... Francamente te lo digo: yo no deseo el mando de la escuadra (que entre paréntesis está reducida a este buque) pero lo natural hubiera sido que al man-

darme mis despachos, el Gobierno ha debido mandarme también mi nombramiento de Comandante General de la Escuadra, en lugar de dejarme de Jefe de División como antes. Esas palabras no son de vanidad, son de dignidad que es diferente, son el reproche de un hombre digno.

Una post–data de eximia modestia.– Toda la modestia y sencillez de Grau están encerradas en la post–data de la carta glosada: "Dales memorias a nuestros amigos de Hoja Redonda y diles que si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo".

He aquí señores, el hombre que hace 111 años añadió un timbre más a la gloria de ser peruanos.

Conclusión: Grau el Caballero del Mar.– Todas las virtudes personales del Almirante: Sencillez, modestia, orgullo sin vanidad, franqueza, valor heroico, fortaleza para acusar, cumplimiento del deber, todas se unen para justificar el título que la posteridad le ha dado: Caballero del Mar. Si las aguas de Punta Angamos testimonian hasta hoy al Grau heroico, indudablemente las de Iquique son las aguas bautismales del Caballero del Mar. Dos son los hechos que consagran este título:

a. El salvamento de los náufragos de la "Esmeralda" el 21 de mayo de 1879 en Iquique. Grau nunca se envaneció de su caballeresco gesto, nunca, tanto que en el parte del Combate de Iquique se lee con sencillez espartana: "Terminada la acción del "Huáscar" con la sumersión de la "Esmeralda" y después de haber salvado a los náufragos de este último buque y recibídolos a mi bordo, me dirigí en demanda de la "Independencia" que tenía a la vista en Punta Gruesa". Nada más, sin petulancia, sin autoalabanza, nada más , porque la nobleza en las acciones es rutina en los caballeros del espíritu. No quiero para mancillar en este instante la memoria del Almirante Grau, recordar lo que casi en ese mismo instante estaba pasando con los náufragos de la "Independencia" en Punta Gruesa. Desde el punto de vista militar Carlos Dellepiane en su Historia Militar del Perú, ha señalado los errores de Grau, pero errores derivados solamente por la magnanimidad y el espíritu humanitario de nuestro Almirante, errores que "privaron el Perú, de legítimos triunfos que se hubieran conquistado en este período de la lucha si el célebre marino, cumpliendo el precepto de "actuar en la guerra como en la guerra", hubiera explotado con dureza las magníficas oportunidades que se le presentaron... que despreció el caballeroso héroe.

   En el combate de Iquique, procediendo con menos contemplaciones pudo terminar con la corbeta "Esmeralda" y apoyar luego a la "Independencia"

en la operación contra la "Covadonga", que se hubiera rendido al verse perseguida por los dos blindados peruanos; para esto era necesario espolonear desde el comienzo a la corbeta y no perder tiempo en salvar a los náufragos... pero el héroe, bravo como ninguno, osado y temerario, no comprendía otra guerra que la que puede hacerse noblemente a pecho descubierto. Las presas ligeras eran para él desdeñables, las justas represalias no eran a su juicio sino la reedición de la barbarie de que hacía gala el enemigo, que él evitaba con esmero para no merecer el título que se daba a los que no rehusaban medio alguno para hacer daño". Entonces, si algún error tuvo el Almirante, fue como ya he consignado el "error" de un hombre magnánimo y humanitario. En este aspecto Grau representa posiblemente la última gesta caballeresca, tanto que enfrentaba francamente al enemigo, y en su puente de mando, siguiendo la tradición de Nelson, peleaba emergiendo a pecho descubierto.

b. He dicho que dos son los hechos que consagran el título de caballeros de los mares, pues bien, el segundo es la histórica carta, que al ancla, desde Pisagua, dirigiera el 2 de junio de 1879 a la viuda del comandante de la "Esmeralda" don Arturo Prat. No vamos a repetir aquí todo el contenido de ésta, pero sí, vamos, a resaltar los tres gestos que en ella expresan al caballero, ellos son: primero, afirma que: "Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a conmemorar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. Segundo: el caballero heroico reconoce el valor del adversario, ensalza al rival: "En el Combate Naval del 21 próximo pasado que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo... Don Arturo Prat... fue como Ud. no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo".

El tercer lugar el caballero expresa su condolencia y le devuelve las prendas: "acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso y triste deber de enviarle para Ud. inestimables prendas que se encontraron en su poder". Así el Caballero de los Mares. Pero es la respuesta de la viuda doña Carmela Carbajal de Prat, la que lo arma caballero; y en efecto dice: "... con la hidalguía del caballero antiguo se digna Ud. acompañarme en mi dolor deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo". El efecto de la carta de Grau, es tan grande que la viuda de Prat no lo culpa de su muerte; "Al proferir la palabra martirio no crea Ud. señor, que sea mi intento inculpar al Jefe del "Huáscar", la muerte de mi esposo. Por el contrario,... un jefe semejante, un corazón tan noble se habría, estoy cierta, interpuesto, de haberlo podido, entre el matador y su víctima... A este propósito no puedo menos de ... presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos... que hacen revivir en esta América las

escenas y los hombres de la epopeya antigua"; y termina armándolo caballero al reconocer "la caballerosidad de su procedimiento". Por todo esto; compatriotas, *el almirante Grau es el único Caballero de los Mares que ha producido América.*

Las etapas de un 8 de Octubre épico.– Hasta que llegó el día pero no el día aciago, llegó el día de la gloria, todo estaba preparado, el mar ese día como escenario descorrió un tanto el telón de sus nubes y extendió como una alfombra el piso terso de sus olas, aquietándolas: la naturaleza no quería estropear el paso a la inmortalidad. El enemigo también a su modo preparó el escenario, y "maquilló" a los personajes, y comenzó cambiando el 12 de agosto a Willian Rebolledo por el capitán de navío Galvarino Riveros; los barcos chilenos la mayoría en Valparaíso y otro, el "Blanco Encalada" en Antofagasta, limpiaron sus fondos, arreglaron sus máquinas, mejoraron su armamento y tripulación, reorganizaron su escuadra partiéndola en dos divisiones prácticamente iguales en poderío, encabezada una por el "Cochrane" y la otra por el "Blanco Encalada", ambas sumamente más fuertes que el "Huáscar". Lista la nueva escuadra, el 27 de setiembre de 1879, los jefes chilenos celebran una Junta de Guerra: decisión, acabar con el "Huáscar", es decir acabar con Miguel Grau y sus hombres que burlaban todo el poder naval de Chile; por qué hacían esto, por qué prepararon de nuevo a los personajes y "maquillaron" sus barcos. Había una razón: El "Huáscar" significaba la vergüenza de la escuadra chilena. Por eso antes de romper fuegos recordatorios del 8 de Octubre, cumplamos con la orden de Raúl Porras Barrenechea de repetir las frases del historiador venezolano Jacinto López, "frases que han quedado esculpidas en la memoria peruana y que no pueden dejar de reproducirse". Dicen así: "Mientras éste solo buque peruano, el "Huáscar", subsistiese, mientras el "Huáscar" estuviese en el mar, mientras Grau estuviera en el "Huáscar", Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta, en la larga espera del desenlace de la guerra del "Huáscar" contra la escuadra chilena. Es un hecho sin precedentes en la historia de las guerras navales del mundo entero. El "Huáscar" prestó al Perú servicios incomparables. El solo hizo la guerra naval. El solo protegió al Perú contra la invasión. El solo hizo la obra de una escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Esta es una epopeya como la de la Independencia. Este es el pedestal de Grau y la gloria del Perú. Este es el milagro de la guerra naval del Pacífico".

En cambio la unidad "Huáscar–Grau", no necesitaba maquillarse, era un actor nato para la escena del heroísmo y se presentó impávido y cual fino gallo de pelea hizo un postrero, un último y elegante movimiento: viró a estribor–sur y se le cuadró al "Cochrane", estaba solo en la escena contra seis y con decisión y arrojo abrió el acto a las nueve y veinte de la mañana del 8 de Octubre.

Según el corresponsal chileno fue el "Huáscar" el primero en romper el fuego con sus dos cañones de 300 libras contra el "Cochrane".

A las 09.27, a quinientos metros el "Cochrane" disparó sus dos cañones de proa. A las 09.30, el "Cochrane" disparó un nuevo cañonazo que cayó en la proa del "Huáscar". A las 09.32 gallardo, el "Huáscar" disparó de nuevo, y el cañonazo tocó el lado de estribor del "Cochrane", "moviendo toda esa plancha de blindaje y dejando en ella estampada su forma y sus cascos al estallar. Por fortuna no perforó la plancha ni causó ninguna desgracia personal" relata el corresponsal chileno. Le contestamos: claro qué iba a perforar la plancha del "Cochrane", que justamente estaba hecho para no ser perforado por la artillería del "Huáscar".

La muerte del Almirante Grau.– "Esta avería fue inmediatamente vengada" y qué venganza, dos cañonazos del "Cochrane" dieron en el "Huáscar" uno dejó inútil el cañon de la derecha; el otro dió de lleno en el lado de estribor de la torre de combate atravesándola, al explotar condujo a la eternidad de la gloria al Almirante Grau, eran las 09.35 minutos según unas versiones o las 09.50, según otras, la diferencia no importa, lo que sí importa es que ese día los restos de Grau sembraron de peruanidad las aguas de Angamos, desde ese día y permítanme que lo repita: las aguas de Angamos son las más peruanas aguas marinas del Perú, y para siempre, porque ahí está el ataúd del Caballero de los mares y dicen los viejos lobos de mar que cada mañana del 8 de Octubre las rompientes de Punta Angamos repiten como un rugido la última orden del león peruano: Entrar al espolón, y esa orden debe ser cumplida puntualmente por el Perú así como fue trágicamente puntual el cañonazo que en humos de pólvora lo condujo a la morada eterna de la gloria del mar, que a la manera de un ciclópeo notario certifica con la voz de sus tormentas: aquí hay una torre marina desde la que el Almirante Grau sigue dando órdenes de dignidad, de valor y de cumplimiento del deber. Así que peruanos entremos al espolón que la historia todavía nos guarda una de sus más brillantes páginas. Guillermo Thorndike ha revivido ese instante: "De la roda al codaste sufrió el "Huáscar". Escapes de vapor gemían en la chimenea. Dueñas miró desconcertado en derredor suyo. El monitor se quejaba; aquella voz entre gruesa y lastimada, llama al Almirante. Deshechos los guardines, el buque navega sin gobierno. Regresó sobre sus aguas, describiendo siempre círculos más cerrados, como si el espolón husmeara el rastro del señor Grau... exactamente 7 años y 11 meses ha sido su jefe. Balazos chilenos perforaron chimenea y tubos modificando el gemido del vapor que exhalan las calderas, como una tráquea... Qué ha sucedido? Por qué se lamenta el "Huáscar" ? ha muerto el Almirante.

Muerto el Jefe, salió a relucir su obra, todos se volvieron Grau, se cumplió con dignidad la fatídica tradición de las armas: el comando nunca muere y en

sucesiva cadena hecha por guirnaldas de valor se sucedieron en el mando: Elías Aguirre, José Melitón Rodríguez, Enrique S. Palacios, Pedro Gárezon, todos siguieron al ataque, siguieron cañoneando y embistiendo, entrando al espolón: la maniobra favorita de Grau con su monitor. Prueba de esta combatividad nunca menguada durante el encuentro la tenemos en el testimonio de un tal Ekdahl, historiador al servicio de Chile, según cita nuestro maestro Jorge Basadre: "Luchando en condiciones que en repetidas ocasiones llegaron a ser desesperantes, a causa de que la artillería chilena llegó a destruir dos veces los aparatos de gobierno del blindado peruano y del defecto del espolón del "Huáscar", el buque no sólo supo librarse de los repetidos ataques al espolón de los dos blindados chilenos sino que tomó resueltamente la ofensiva tratando en el momento oportuno de espolonear al "Blanco Encalada". Durante todo el tiempo usó el "Huáscar" su artillería con bastante provecho y persistió, a la vez, con energía incansable en buscar camino libre hacia el N. O.".

En esos momentos en que arreciaba el combate, atacados por dos blindados enormes al lado de él, y por los otros buques chilenos, hay que imaginarse el espectáculo dantesco de destrucción que había en la superficie del "Huáscar", que probaba segundo a segundo, minuto a minuto el heroísmo invencible de los peruanos. Esta es la lección que nunca debemos olvidar: Desde el 8 de Octubre de 1879 ser peruano es sinónimo de heroísmo. Creo que nadie mejor que un testigo presencial de lo que ocurría en el "Huáscar", quién debe recordarnos en esta noche en que la Universidad Nacional de San Agustín rinde su homenaje académico y patriótico a la memoria de los héroes de Angamos, homenaje que, señor Rector, sea en mis palabras un tanto más patriótico que académico.

Recordemos, decía, cómo era la situación en el monitor peruano. Cedo la palabra al aspirante Federico Sotomayor, que en carta escrita a su padre desde su prisión en Chile le cuenta el 15 de Octubre de 1879 lo que ocurrió: "En esta situación la disyuntiva era terrible, si corríamos hacia el Sur indudablemente nos faltaba el carbón y éramos perdidos, así pues nos resolvimos el combate, con la seguridad de sucumbir antes que rendirnos y contando únicamente con la Providencia y el heroísmo de los valientes jefes y tripulantes del "Huáscar". La lucha era inmensamente desigual. A pesar de que nuestro elemento eran infinitamente pequeños comparados con los del enemigo, sin embargo todos, serenos y en sus puestos, ansiaban el momento de sacrificarse por su patria. Al "Cochrane" lo teníamos ya a tiro de cañón, tocaron zafarrancho y todos llenos de entusiasmo fueron a sus puestos. Mientras alistamos el timón de combate... Al fin el "Huáscar" rompe los fuegos disparando los dos primeros cañonazos sobre el "Cochrane", el cual nos contestó, y sólo cuando estuvo a mil yardas, más o menos, nos hizo tres disparos, uno de los cuales entró por nuestra proa en el blindaje, en la sección de la torre matando a tres hombres e hiriendo a cinco, las astillas se introdujeron entre las ruedas de la

torre entorpeciendo sus movimientos y perdimos un tiempo precioso en aclararla. Un momento después entró una granada por la popa... después entró otra por la popa rompió el timón dejando a nuestro buque sin dirección merced a las aguas, despedazado y con un solo cañón continuamos haciendo fuego desesperado sin la menor esperanza de salvación, pero todos en medio de este hacinamiento de cuerpos humanos y de charcos de sangre, llenos de valor y de entusiasmo preferíamos sucumbir antes que rendirnos. La tercera bomba fue la que penetró por la torre del comandante, matando instantáneamente a nuestro valiente, digno y querido Contralmirante, esta misma mató al Teniente Ferré. La driza de nuestro pabellón fue rota dos veces y otras tantas vuelta a izar. La torre quedó inutilizada... un cañón de cubierta fue partido por mitad, el buque no tenía dirección, no teníamos cañones para defenderlo, nuestros principales jefes muertos heroicamente o fuera de combate, la tripulación diezmada, no teníamos rifles ni cápsulas, pues las granadas que había penetrado por la popa habían destrozado la mesa y armeros destruyendo todo... en este estado el combate casi fue cuerpo a cuerpo, sólo distábamos 10 a 15 metros, teniendo a nuestra popa a estribor al "Cochrane" el cual viendo que no hacíamos fuego ni podíamos movernos, nos creyó rendidos y arriando sus botes se dirigieron a nuestro monitor. Al instante el Teniente Gárezon, comandante en este momento de nuestro destrozado "Huáscar", mandó defender el abordaje; pero ya todo era inútil, no teníamos ni hombres ni armas; entonces mandó abrir las válvulas, cuya orden se ejecutó inmediatamente y cuando nuestro buque tenía ya como tres pies de agua, varios maquinistas enemigos saltaron a la máquina y obligaron al fogonero inglés que se hallaba abajo a cerrarlas, lo que consiguieron desgraciadamente... tres minutos más y hubiéramos evitado la triste desgracia de que nuestro heroico "Huáscar" cayera en manos de nuestros enemigos. ¡Qué hemos de hacer, todos hemos cumplido dignamente nuestro deber, y hemos combatido hasta no poder más, en una lucha tan desigual, sucumbiendo heroicamente, uno tras otro nuestros valientes jefes y compañeros!... Momentos después fuimos embarcados en sus botes. ¡Qué trance tan terrible...! Yo salí herido en la cabeza y en las piernas, son heridas gloriosas... No te alarmes por mí, pues quién se ha batido en el "Huáscar" puede impunemente soportar los rigores del cautiverio. Aunque joven he aprendido a ser hombre! y quién no aprovecha de las lecciones y del ejemplo que nos ha legado nuestro lamentado jefe".

Así, señores, el testimonio de un joven marino de aquél Glorioso 8 de Octubre, que certifica que en ese día todos serenos y valientes fueron a sus puestos de combate y prefirieron sucumbir antes que rendirse en cumplimiento de su deber de peruanidad.

Los peruanos no se rinden.– Al final de este solemne acto, quiero recordar que los marinos peruanos del "Huáscar" nunca se rindieron, hay dos pruebas irrefutables:

1. En primer lugar la Junta de Guerra que convocó el Teniente 1º Pedro Gárezon, en la que todos decidieron "hundir el monitor antes que rendirlo", por eso abrieron la válvulas. "No tenemos cómo continuar el combate –resumió–... así que hay dos posibilidades: rendirnos o hundir el buque. Quiero escuchar sus opiniones. Yo no me rindo rabió el Alférez. Mandémoslo al fondo dijo Santillana. También es mi decisión". Así ha hecho revivir este episodio Thorndike, y el "Huáscar" comenzó a hundirse.

2. En segundo lugar, la prueba fehaciente de la terca voluntad de no rendirse, nos la da el propio corresponsal chileno del "Mercurio" de Valparaíso y que acertadamente cita don Mariano Felipe Paz Soldán: "Al abordar al "Huáscar" el primer bote chileno, estaban todos los oficiales peruanos sobre la cubierta, pero ninguno de ellos entregó su espada, porque momentos antes las habían arrojado al agua. Algunos de ellos, entre los cuales se cuenta el Oficial de la Guarnición, gritaban: **¡Los peruanos no se rinden!**" Era el prenuncio de Arica.

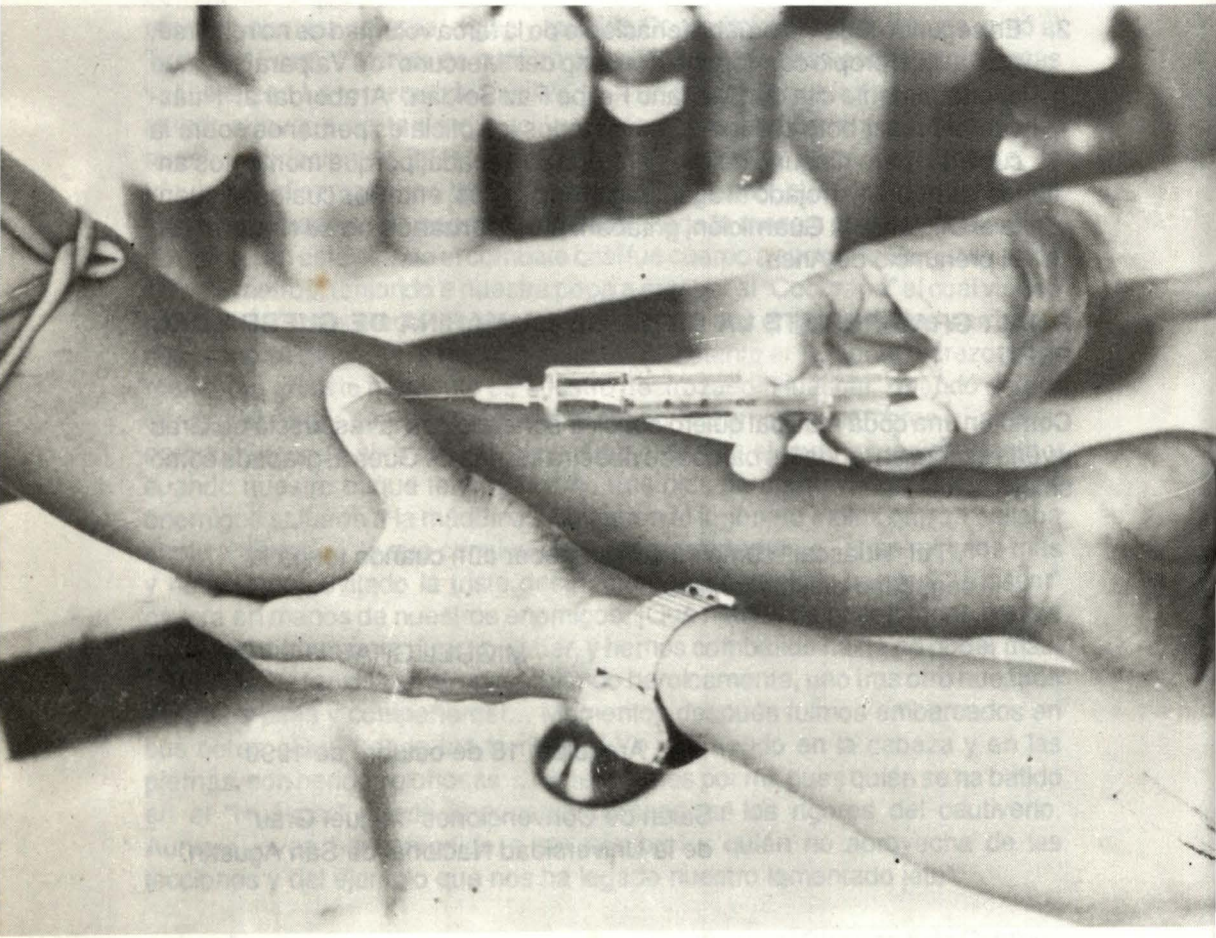
FINAL: GRAU PUSISTE LA DIVISA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

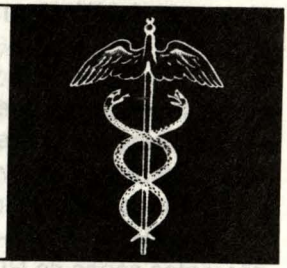
Como en una coda musical quiero concluir soñando con la respuesta de Grau y verla escrita en todos los barcos de nuestra Marina de Guerra, grabada como su divisa:

> "... el "Huáscar" cumplirá con su deber aún cuando tenga la seguridad de su sacrificio".
>
> MIGUEL GRAU

Arequipa, 18 de octubre de 1990

Salón de Convenciones "Miguel Grau"
de la Universidad Nacional de San Agustín.





Seropositividad para HIV en donadores de sangre (1987–1990)

Dr. Robert M. Palomino de la Gala

Introducción

Conocido es el hecho que el virusde la inmunodeficiencia humana (HIV) es el agente responsable del Síndorme de Inmunodeficiencia Adquirida (SIDA). Cuando los anticuerpos a éste virus están presentes en la sangre humana, hay evidencias que indican que ésta sangre tiene potencialidad de transmitir la enfermedad a las personas receptoras de la transfusión sanguinea.

Desde 1985 hasta 1987 todos los tests de selección disponibles empleaban en método de ELISA para detectar la presencia de anticuerpos contra una o varias de las proteínas del HIV. El antígeno usado para recubrir la fase sólida, fueron lisados crudos de células linfocíticas infectadas. Se ha denominado a estos tests de primera generación, para poder diferenciarlos de posteriores tests empleados y denominados de segunda generación, que se encuentran disponibles comercialmente, en los cuales en lugar de los lisados crudos, se emplean proteínas HIV recombinadas, para recubrir la fase sólida. Todavía no hay extensos estudios disponibles pero es de esperar que estos tests sean más específicos que los de primera generación. Además se añade otra ventaja de estos tests de segunda generación: su selectividad, la fase sólida puede ser recubierta con una proteína simple y definida y poder detectar sólo anticuerpos para esta proteína, por lo cual estos tests potencialmente pueden reemplazar

al ensayo del Western blot el cual como es sabido demanda más tiempo y técnica (1,5).

Los tests de tercera generación hoy en día en pleno desarrollo usa péptido sintéticos los cuales vienen a ser parte de las secuencias de las proteínas del HIV. No tenemos todavía ninguno de ellos en el mercado mundial. Estos tests pueden inequívocamente diferenciar entre anticuerpos directamente contra proteínas HIV–1 y HIV–2, e incluso distinguir anticuerpos directamente contra diferentes cepas de HIV–1, que hace del método más exacto (3).

La inquietud científica en la búsqueda de nuevos tests ha sido estimulada no sólo para encontrar una mayor exactitud sino también poder abaratar el método a la par que poder realizarlo con rapidez y en el menor tiempo posible. Estos aspectos señalados tienen importancia para países como aquellos del Africa Central donde la prevalencia de seropositividad de anticuerpos HIV perteneciente a los grupos de donantes de sangre es tan alta como el 9%, y en donde los tests para la detección de los anticuerpos HIV son muy caros para ser empleados en la selección de rutina en las transfusiones de sangre, además sumado al equipamiento sofisticado necesario para su ejecución da problemas formidables y en cualquier caso toma varias horas. Por estas razones los ensayos de aglutinación del látex empleando proteínas recombinadas permite algunas ventajas: uso de pequeño equipo, es simple de realizar y toma sólo dos minutos, pudiendo realizarlo "mientras Ud. espera". Se le atribuye una especificidad de 99.4% y una sensitividad de 99.1 % lo cual lo favorece si se le compara con los tests corrientemente usados.

Material y métodos

El estudio ha sido conducido por U.S. Naval Research Institute Detachment, Lima, Perú. La sangre fue recolectada desde abril de 1987 a setiembre de 1990 de 72,134 personas, procedente de clínicas privadas, hospitales y bancos de sangre principalmente de Lima, pero además de otras ciudades importantes del Perú como Arequipa, Trujillo, Cusco e Iquitos (2). Definiendo como donante como a la persona que cede su sangre en el tiempo del estudio. Para cada participante de preparó un cuestionario que fue llenado en forma anónima y en donde se detallaba datos sobre la edad, sexo, raza, estado marital, historia clínica de enfermedades, historias de viajes, conducta sexual. En la selección de laboratorio se usó el test de ELISA (Genetic Systems) y en la confirmación los kits de Western blot (Dupont).

Resultados

De los 72,134 donantes de sangre, se observó una tendencia similar al trabajo previo (4) de 93% de sexo masculino, con promedio de edad de 30.7 años, la

gran mayoría fueron mestizos (82.8%) y solteros (49.0%). Del total de donantes se encontró una seropositividad de 0.091% (66/72,134) como se aprecia en el Cuadro Nro. 1 en donde se ha establecido por prioridad de los grupos de riesgo se anota al grupo de homosexuales 1.66%, bisexuales 0.74%, contacto sexual con homosexual 0.78%, contacto sexual con prostituta 0.10%, sin riesgo señalado 0.07%, antecedentes de enfermedad trasmitida sexualmente y drogadicto via EV 0.0%.

Discusión y comentarios

En el estudio previo de abril 87 a enero 88 (4) reportado previamente de 24,437 donantes se encontró seropositividad HIV de 0.2% (49/24,437), trabajo realizado prioritariamente en la ciudad de Lima y Puerto Marítimo del Callao, comparado con el hallazgo del presente trabajo apreciamos una notable disminución explicable por qué en el universo actual se ha incluido donantes de ciudades fuera de Lima y Callao donde si podemos decirlo todavía no están inmiscuidas con los grupos de riesgo existentes en la Capital de la República.

SEROPOSITIVIDAD PARA HIV EN DONANTES DE SANGRE 1987–1990

Grupo de riesgo+	Total grupo	Positivos No.	(%)
Homosexuales	181	3	(1.66)
Bisexuales	270	2	(0.74)
Cont. sexual con homosexual	1,021	8	(0.78)
Cont. sexual con prostituta	19,466	19	(0.10)
Sin riesgo señalado	50,451	34	(0.07)
Antecedentes de ETS	496	0	(0.00)
Drogadic. Vía Intravenosa	249	0	(0.00)
Totales	72,134	66	(0.091)

(+) Cada persona en una sola categoría (por prioridad)

La seropositividad HIV estuvo positivamente asociada con el incrementado número de conductas de alto riesgo, así como el número promedio de diferentes compañeros sexuales en los 30 días previos a la respuesta del cuestionario.

Una apreciación de los procedimientos de donación de sangre en el Perú nos demuestra que este procedimiento antes de la aparición del SIDA ha sido indiscriminada, pues en la práctica médica sobre todo en provincias siempre era más accesible indicar una trasfusión de sangre para corregir una anemia, antes que el estudio de la misma. Desde que el SIDA es una realidad reconocida en el Perú, los métodos de selección para anticuerpos HIV en la sangre donada ha sido una exigencia cada vez más requerida, constituyendo ahora una rutina en la mayoría de los centros hospitalarios de la Capital así como en las grandes ciudades de la República. Pero existe otros lugares en donde todavía no existen las facilidades de poder utilizar los tests de selección para los anticuerpos HIV y es en donde debería implantarse unos principios básicos para la ejecución de una trasfusión de sangre, se señalan los principales:

1. En casos de emergencia no espectadas, la transfusión de sangre raramente es requerida salvo casos de hemorragia masiva; trauma severo, emergencias ginecológicas y obstétricas o sangrado gastro intestinal.

2. En muchos casos los procedimientos de resucitación pueden ser alcanzados con el uso de expansores del plasma sean coloides o cristaloides, en lugar de sangre.

3. Debe descartarse como donantes a quellos sujetos que pertenecen a grupos de riesgo, a los cuales también se debería de incluir a los donantes profesionales.

4. La transfusión en operaciones selectivas debería tender cada vez con más entusiasmo a la denominada "auto transfusión".

Conclusiones

1. En los tres últimos años se ha encontrado una seropositividad de 0.091% en el grupo de donantes de sangre.

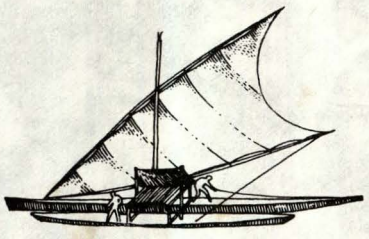
2. Se ha confirmado lo señalado que los donantes pertenecientes a los grupos de riesgo tienen el mayor índice de seropositividad para anticuerpos HIV.

3. Cuando la resucitación urgente es necesaria, el uso de expansores del plasma más que la administración de sangre debería ser siempre considerada.

4. Cuando la transfusión de sangre no puede ser evitada, debería hacerse todos los esfuerzos para asegurar que la sangre sea seleccionada para evitar enfermedades transmisibles incluyendo la infección por HIV.

Bibliografía

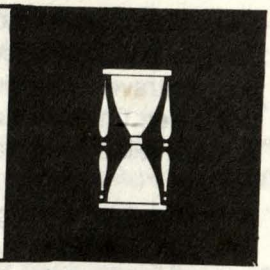
1. Burke D.S., Brandt B.L., Redfield R.R. et al.: Diagnosis of human inmunodeficiency virus infection by inmunoassay using a molecular cloned and expressed virus envelope polypeptide. Ann. Int. Med. :106 : 671–676, 1987.
2. Comunicación personal Dr. Philipps NANRID –Lima Perú, 1990
3. Montaigner L.: The human inmunoodeficiency virus: Third International Conference on AIDS. Washington DC, June 1987.
4. Palomino R.M. Sida y trasfusión sanguínea en el Perú. Rio de Janeiro 1989.
5. Petricciani J,C.: Licensed tests for antibody to human T lymphotropic virus type III: sensitividy and specificity. Ann. Intenr. Med, 103: 726–729, 1985.





"Hawaianas" rodeadas de admiradores y "Moros"/En el B.A.P. "Paita" Nov. 1960

MISCELANEAS



Neptuno en la Línea

Jesús Torres Chavera

Corría octubre de 1960 y un grupo de grumetes nos hacíamos por primera vez a la mar, en una travesía hasta la costa Atlántica de Norteamérica, conformando la primera dotación del B.A.P. "Villar" (Destructor de Línea clase "Flecher", segundo buque con ese nombre en nuestra escuadra), cuyo 1er. Comandante sería el C. de F. Manuel Amat y León.

Tras el zarpe y petróleo en Talara, la proa del B.A.P. "Paita" que nos transportaba enrumbó mar afuera y hacia el norte, lo comandaba el C. de C. Noriega La Hoz.

Cruzar la línea Ecuatorial por mar como bisoño grumete es cumplir con una de las más antiguas tradiciones de los hombres de mar en todo el mundo. Existen narraciones muy antiguas que comentan estos hechos y que se mantienen a través del tiempo hasta nuestros días.

El inicio de esta antigua costumbre marinera debió darse en las tripulaciones de los primeros navegantes que se aventuraban a zonas del mar desconocidas, principalmente las de los pueblos cristianos que confesaban y comulgaban, bautizando a los profanos que se encontraban a bordo como acción de gracias o por temor a lo desconocido.

Asimismo se tiene la certeza que ésta actividad de los hombres de mar era celebrada animosamente abordo de los navíos que terminaban sin contratiempos una travesía considerada riesgosa, transformándose con el transcurso del tiempo en una constunbre en toda embarcación cuyos tripulantes optaban como una labor cotidiana a su relación con el mar, a bordo de una nave.

A nuestra América llegó seguramente con las tripulaciones de los descubridores, continuando con las que trajeron a los conquistadores pasando posteriormente a la emancipación donde se mantienen hasta hoy concretándose específicamente al pasar por mar al hemisferio norte o cruce de la línea ecuatorial.

El rumbo que hacíamos nos hizo conocer de los repentinos chubascos que parecían inundar nuestro buque, veíamos al horizonte, el cielo oscuro y encapotado, y a continuación la lluvia volcándose desaforada cual gigantesca ducha; repentinamente pasados algunos minutos cesaba ésta y el sol volvía a lucir a todo brillo.

Días después estos aguaceros ya no importunaban, al contrario los esperábamos, más si nos tocaba hacer de rancheros ya que el calor era sofocante, se transpiraba a cántaros y la rutina de agua a bordo se cumplía estrictamente. Así que salir a cubierta un ratito... 'era la gloria'.

En estas singladuras conocimos también a esos viejos compañeros de los marinos: los delfines, que aparecían raudos a lo lejos, de pronto ya los podíamos ver desde la borda, cruzando la quilla del buque de una banda a otra, otros nadaban velozmente junto al bigote de agua que hacía la roda, al rasgar la superficie del mar, allí nos acompañaban milla tras milla.

Otro usual compañero de los que alcanzan estas llanuras líquidas lo conforman los peces voladores: peces de grandes aletas laterales tan desarrolladas que parecen alas, sirviéndose de ellas para desplazarse a grandes trechos en la superficie, salen como torpedos del agua, planean largo para luego zambullirse. Mas de una vez los encontrábamos agonizantes en la cubierta, caídos en ella durante la noche.

A estos compañeros de ruta se sumaban desde el aire y sobre muestra estela: golondrinas de mar, cormoranes y gaviotas, siempre listas a embuchar los restos que arrojaban desde el "chute" los encargados de las camaretas (yimis) y los ayudantes de cocina (kukis).

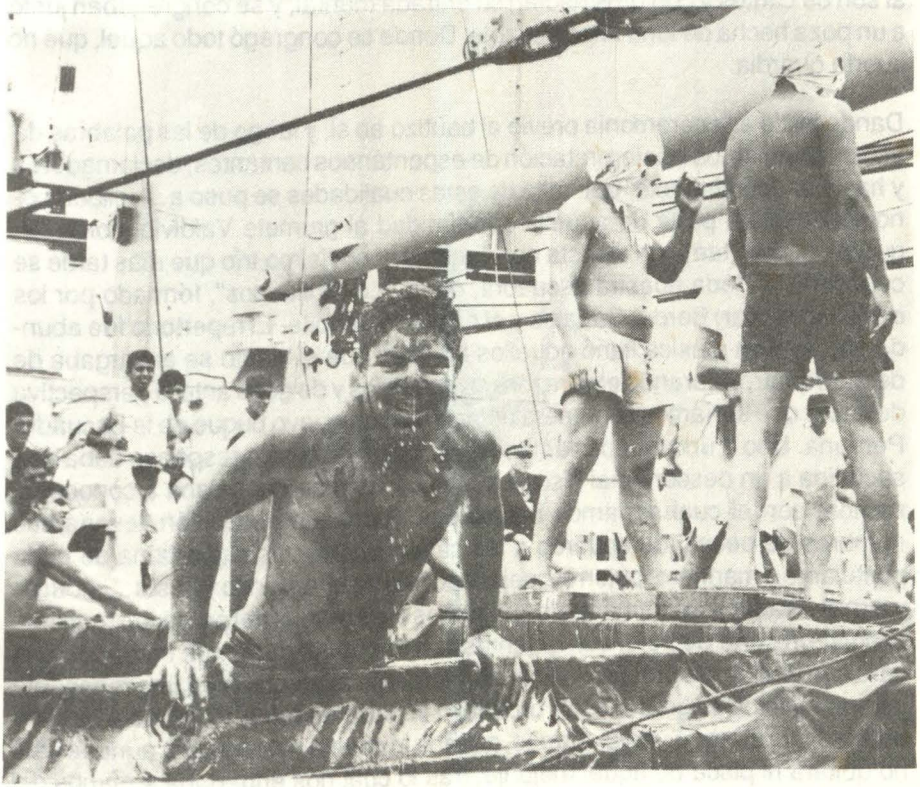
Volviendo al tema medular de esta narración diremos que la cubierta principal del viejo B.A.P. "Paita" fue el escenario donde los "moros" deberíamos recibir este singular bautizo. La noche anterior habíamos sido informados por un bando leído por el secretario del mismísimo Neptuno donde se nos comunica-

ba a todos aquellos que por primera vez nos atrevíamos a invadir la vastedad de sus dominios marinos, a comparecer ante su real persona y demás séquito.

A más de un "canchero" escuché preguntar "¿y cómo es el cruce de la línea?, los mas antiguos de la tripulación nos daban las mas variadas respuestas: "Es una raya blanca en la superficie del mar que todo buque debe "rasgar". Decían algunos.

"Para ver el cruce de la línea debes estar despierto desde las cero horas en crujía, a proa", decían otros.

El día indicado del cruce de la línea, comunicado oportunamente por el oficial de navegación, un sol esplendoroso lentamente subía al zenit, el cielo sin nube alguna era de un límpido celeste y el mar de azul cobalto, típico de estas latitudes.



Chapuzón después del sófero "pescadazo".

Observando desde el puente alto no veíamos nada al rededor, parecía que nuestros compañeros de travesía y el buque que tripulabamos eran el centro del universo, solo la estela que se dibujaba en popa nos recordaba de dónde veníamos. De pronto aparecieron como por encanto, un espurio capitán acompañado de fieros piratas, un cura, un peluquero con descomunales herramientas y misteriosos ungüentos, un verdugo blandiendo un enorme pez confeccionado de lona (rellenado de filástica) entre el tumulto de estos rudos personajes pudimos apreciar un manojo de lindas "chicas" hawaianas, como aquellas de las paradisíacas islas de los mares del sur. Finalmente completando este pintoresco corso venía Neptuno... ¡el rey del mar!

Para representarlo se había elegido a un corpulento oficial de mar de rubicundo rostro que escondía tras una desgreñada barba y medio perdida en su enmarañada cabellera, se adivinaba la corona de áureos destellos, con que ceñía su cabeza (barba y cabellera, confeccionadas de filástica). Vestía larga, túnica y su mano derecha empuñaba un enorme tridente. Lo acompañaba su consorte Selacea (Anfitrite) con una corte de nereidas, odaliscas y tritones que al son de cantos y conjuros hacían su entrada triunfal, y se congregaban junto a un poza hecha de lona impermeable. Donde se congregó todo aquel, que no cubría guardia.

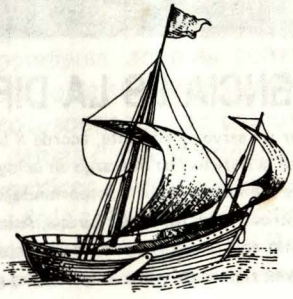
Dando inicio a la ceremonia previo al bautizo en si, y luego de las palabras de estilo, apreciamos la interpretación de espontáneos cantantes, declamadores y hasta un "contingente" que falto de estas cualidades se puso a... ¡silbar! conociéndosele a partir de aquella oportunidad al grumete Valdivia, como ¡jilguero!, debutó también en esta oportunidad el novísimo trío que más tarde se conocería en toda nuestra escuadra, como "Los Villarinos", formado por los oficiales de mar: Borda, Canales y el cabo Mozombite. El repertorio fue abundante, nuestra música llenó aquellos ámbitos que el viento se encargaba de desparramar, saturando el corazón de recuerdos y de gozo ante la perspectiva de saber que seríamos la primera dotación de un nuevo buque de la Escuadra Peruana. Uno a uno fuimos llamados, el cura tras un raro responso daba una sacudida a un descomunal hisopo con agua de mar y nos daba a conocer el nombre con el cual seríamos bautizados, todos sin excepción llevaríamos nombres de peces, de acuerdo a las características físicas o fama de cada postulante a marinero: pejerrey, pejesapo, ojo de uva, bonito y hasta... ¡tiburón y lorna! oleados y sacramentados pasamos a las manos del peluquero que tras simular un corte de pelo, con gigantesca tijera de madera, nos embadurnó la cara con una gorda brocha que constantemente alimentaba en una rebosante lata de insípido engrudo, cada brochazo llegaba de nuca a barbilla y cuando no a la cintura, luego venía el afeite, pasaba la navaja velozmente, aunque ésta no quitara ni pisca de aquel mejunje, tras lo cual nos entregaba a manos del rechoncho verdugo que ñato de risa nos esperaba al filo de la pila bautismal repleta de agua de mar, enseguida descargaba un soferó "pescadazo" en las

posaderas del moro que caía en zambullida a la poza, quedando de esta manera ungido como nuevo miembro de la legión mundial de los hombres de mar.

Recordando a los testigos de aquel tradicional rito marinero tenemos al oficial encargado de la tripulación del B.A.P. "Villar", Teniente segundo Enrique Brain Valencia. Entre los compañeros de bautizo se encontraban los cabos de primera: Hilario Amado y Eugenio Candia y entre los grumetes, Max Arias, Carlos Ramos y el tacneño Luis Sosa, amigos entrañables que viven en un rincón de nuestro ser.

La velada terminó tarde ya, cuando el sol llenaba de ocres y rojos el horizonte. Después de una faena de limpieza todo quedó arranchado y en orden. Después del rancho, en nuestros sollados los comentarios de aquel día; entre risas y bromas se prolongaron hasta el toque de silencio.

Fue un dia inolvidable, donde el compañerismo se vio reforzado por el orgullo de sabernos integrantes de una marina que guarda su tradición y que ahora llegaba a nosotros para luego proyectarse en los que vendrían después.



SOVINCA S.A.



LA EXPERIENCIA ES LA DIFERENCIA

Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima.

Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.

Presentes en el sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte. . . además poseemos un gran almacén de víveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.

Somos representantes de la flota pesquera y de la flota mercante de la URSS con naves tipo trampa.

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

Telefax : (51-14) 652569
Télex : 25196 PECADIS
26083 PE-CADISS
P.O. BOX : 366

CALLAO – PERU

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

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo: (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gersjkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente. Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Warfare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial),* Whitten Press Limited, Iton, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, número de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintácticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuantas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales: I/. 15'000,000; Traducción: I/. 9'000,000 y Trascripción: I/. 6'000,000 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. La REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, noviembre– diciembre de 1990

REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA

ABRIL SA