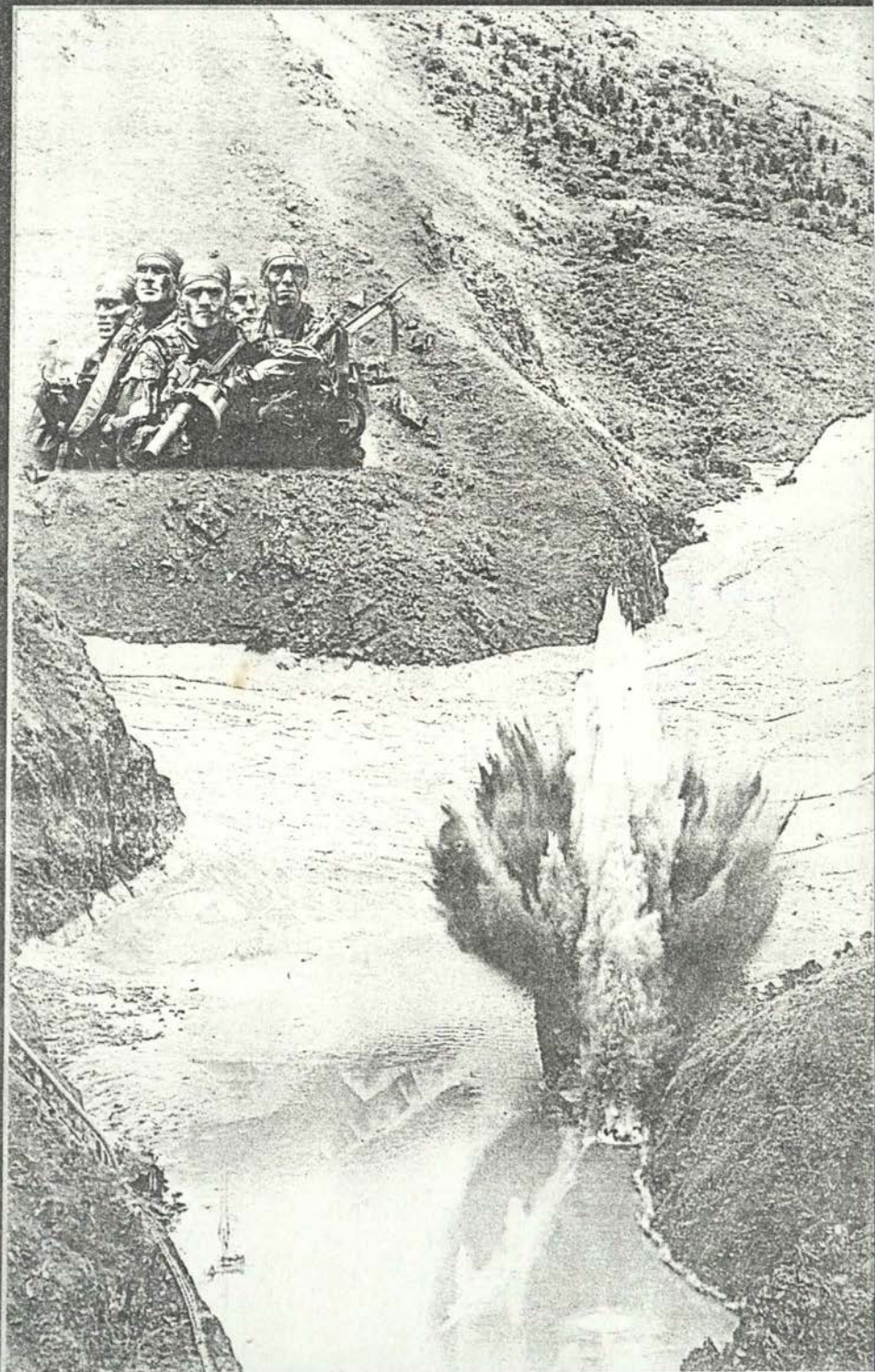
Revista de Marina






MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Francisco Calisto Giampietri

JEFE DE LA DIVISIÓN DE PRENSA
Capitán de Corbeta
Jaime Valdez Huamán

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sana Fernández La Madrid

PORTADA
Foto Principal: Cortesía del Diario EL COMERCIO

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte

Publicado por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Teléfono 463-0399

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA

ENERO- FEBRERO- MARZO 1998

SSN 1012-8287



Foto: Cortesía El Comercio

La Marina de Guerra del Perú no sólo se prepara para la guerra; también apoya como parte de Defensa Civil. Así, estuvo presente en las operaciones de desembalse del río Vilcanota en el Cusco.

La Marina de Guerra en la emergencia nacional y en las tareas de Acción Cívica

Con mayor gravedad que en otras manifestaciones análogas en nuestro pasado, la nación toda ha sido afectada desde los inicios del año por las consecuencias imprevisibles y lamentables del fenómeno El Niño.

De modo generalizado, el país -las poblaciones peruanas, por decirlo más exactamente- ha sido afligido por diversos y dolorosos embates en las formas de diversificación de temperatura en nuestras aguas oceánicas, las crecientes y los desbordes de los ríos, inundaciones, pérdidas en el agro, inutilización temporal de tramos viales, etc. Si bien las regiones norte y central del territorio nacional han sido las zonas más gravemente afectadas por su directa repercusión en nuestros diversos estamentos sociales, también en otros ámbitos del país el fenómeno natural ha dejado sentir sus efectos. Tal es el caso, en la Región Inca, del embalsamiento del río Vilcanota, hecho que ha sumergido bajo masas de agua y lodo la Central Hidroeléctrica de Machu Picchu, con las graves y onerosas derivaciones que la pérdida de energía acarrea para tan importante región.

Ante la manifestación de estos hechos, la Marina de Guerra del Perú, institución tutelar de la nación, no ha hecho esperar su respuesta y solidaridad; empeñándose, con espíritu de servicio y el sentido de la responsabilidad que la caracterizan, en prestar, de inmediato, las formas de apoyo y ayuda que le es posible proporcionar.

Así, ante los desastres en el Norte -ruptura de puentes, inutilización de tramos de la carretera costera, pérdidas y peligros de pérdidas en la producción agrícola- dispuso la Superioridad Naval que las unidades de desembarco B.A.P. Paita, *B.A.P.* Eten *y B.A.P.* Pisco *realicen, a modo de eventual servicio de cabotaje, el transporte de especies alimenticias de la región norte hacia la Capital, ayudando así a los productores, de un lado, y, de otro, procurando también el abastecimiento de los mercados que tánto necesitan de dichos productos.*

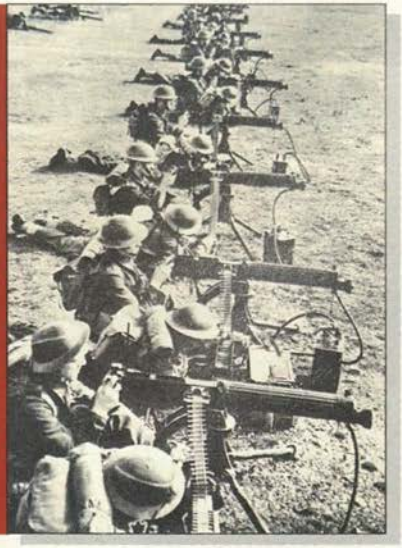
Y en cuanto al embalsamiento del Vilcanota, que ha sepultado la importantísima central hidroenergética de Machu Picchu, igualmente la Marina de Guerra envió, con la presteza que era requerible, un selecto equipo de demoledores subacuáticos integrantes del personal de FOEs, el que, con el concurso de expertos internacionales -encargados de monitorear vía satélite las informaciones referidas al embalse- debían ejecutar, de modo planificado y gradual, el desembalsamiento del río. Un posterior masivo desplazamiento que agravó las condiciones existentes en el lugar de las aguas represadas obligó a detener las acciones hasta entonces planificadas.

También, a mediados del mes en curso (marzo, 1998), el B.A.P. Morona, *buque hospital de la V Zona Naval (Amazonía peruana) partió de Iquitos con personal médico, medicamentos, 10 mil kilos de víveres y diversos plantones de especies frutales a bordo. Para el reparto de los víveres el buque lleva personeros del Programa Nacional de Apoyo Alimentario, PRONAA, y para la entrega y fijación de los plantones viajan igualmente ingenieros agrícolas. La nave tiene como destino llegar a 22 poblados peruanos en los ríos Yavarí y Putumayo y, además, en reciprocidad a análoga actividad desarrollada anteriormente por la Marina del Brasil, brindará también atención médica a 15 caseríos brasileños. Acción Cívica fluvial por la Marina Peruana y gestos de solidaridad y ayuda entre naciones vecinas.*

La Marina de Guerra del Perú desarrolla, pues, de este modo también, una labor que, además de la celosa custodia de nuestra soberanía e integridad, abarca igualmente otras áreas de realizaciones, beneficiando, con labores y tareas de hondo sentido solidario a la comunidad nacional. Una vocación de servicio que, como en los casos expuestos, encuentra real y concreta manifestación.

EL DIRECTOR

ESTRATEGIA



Los principios esenciales de la conducción de la guerra

7

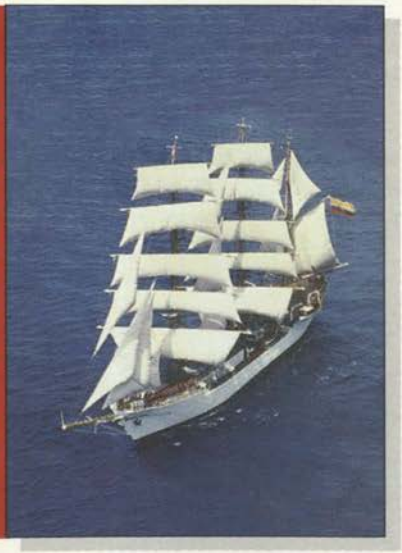
Tradición, Ética y otros Valores

16

FORMACIÓN NAVAL



INSTRUCCIÓN



Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela

24

HISTORIA



La Comisión del** Grau **y el** Bolognesi **a Venezuela y Colombia en 1945

51

INSTITUCIONALES

70

La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica



SUMARIO

EDITORIAL 3

ESTRATEGIA
Los principios esenciales de la conducción de la guerra 7
Carl von Clausewitz
(Traducción: Dr. Manuel Migone Peña)

FORMACIÓN NAVAL
Más reflexiones sobre Tradición, Etica y otros Valores 16
C. de N. Raúl Indacochea Nugent

Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela 24
C. de N. Jorge Luis Díaz Nieri

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO
Fragatas brasileñas antisubmarinas 45
Clase *Niteroi*
Tte. 1° Alessandro Mogni Novoa

HISTORIA
La Comisión de los B.A.P. 51
Almirante Grau y *Coronel Bolognesi*
a Venezuela y Colombia en 1945
Valm. (r) Javier Pinillos Cabada

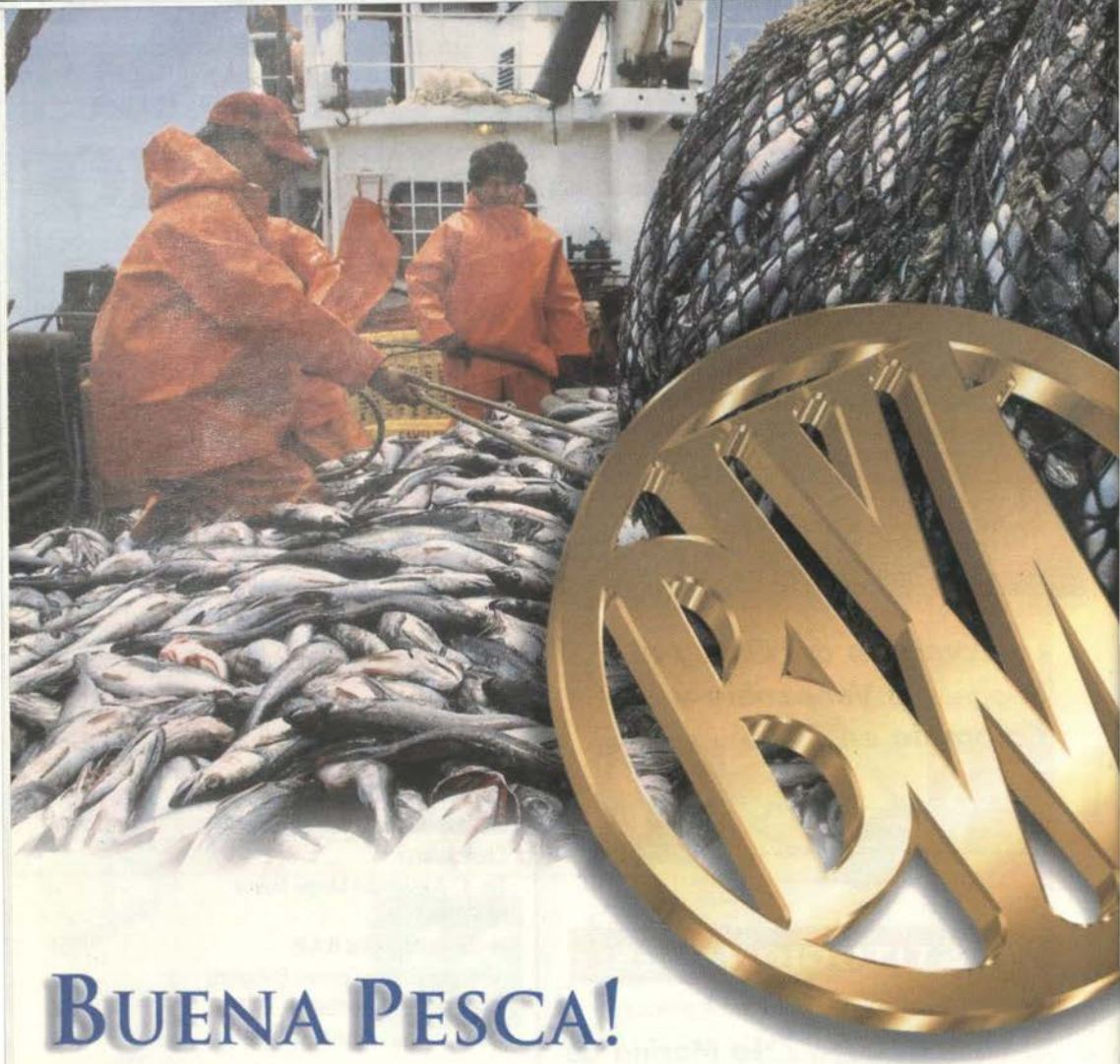
La Marina de Guerra del Perú 70
en la Región Amazónica
Tte. 1° Raymundo Villar Gálvez

"Un Mensaje a García" 83
Elbert Hubbard
(Textos y comentarios: Calm. (r) José García Valdivieso)

MISCELÁNEAS
El Candelabro 97
Calm. (r) José García Valdivieso

SECCIÓN ESPECIAL 101
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

SUMARIO



BUENA PESCA!

Ayer, sólo con el esfuerzo y la experiencia.
Hoy, además, con tecnología bancaria especializada.

Conociendo esa antigua e importante relación de los peruanos con el mar, desde un comienzo hemos participado en el desarrollo y en la modernización del Sector Pesquero.

Hoy en día, nuestro rol como institución financiera apunta a conservar el liderazgo del sector en el mundo; creando servicios más adecuados y competitivos para nuestros clientes; propiciando la explotación racional de nuestras reservas ictiológicas; apoyando a las empresas en el aprovechamiento de nuevos recursos marinos.

BANCO WIESE

El Banco que conoce al Perú

Los principios esenciales de la conducción de la guerra

explicados como complemento de mi enseñanza a su Alteza Real el Príncipe Heredero

Carl von Clausewitz
(Otoño, 1812)

El texto que aquí presenta la "Revista de Marina" constituye el único resumen y explicación preparado por el mismo Clausewitz de sus tesis principales. Corresponde al texto publicado por la Editorial Ullstein en 1916. En nuestra opinión representa por ello la piedra de toque para determinar el grado de validez que debe reconocerse a las diversas interpretaciones que se han hecho sobre el pensamiento de Clausewitz, a causa fundamentalmente del carácter inacabado de la obra maestra de nuestro autor "De la Guerra". Como se verá por la lectura del texto que ofrecemos el mismo aleja a Clausewitz de sus intérpretes más polarizados como son por ejemplo Marx, Lenin o Mao. Sin duda quienes mejor parecen haber comprendido el pensamiento de Clausewitz son Gerhard Ritter y Carl Schmitt entre los alemanes y Basil Liddel Hart, Robert Osgood y Raymond Aron entre quienes no lo son.

Razones de espacio han hecho imposible la reproducción íntegra de este texto tan importante, por ello hemos suprimido los trozos más afectados por el transcurrir del tiempo, tratando de conservar aquéllos que contienen el núcleo esencial del pensamiento de Clausewitz. Esperamos con la presente publicación realizar una pequeña contribución para acabar en este caso con la maldición que suele pesar sobre los clásicos del pensamiento, a saber ser siempre citados y nunca leídos.

Hasta qué punto las tesis de Clausewitz siguen siendo válidas y aplicables los mostrará a cualesquier lector atento y reflexivo una aplicación de las mismas al análisis de los hechos bélicos más recientes.

Dr. Manuel Migone Peña.

Estos principios aunque resultado de una larga reflexión, así como de un continuo estudio de la historia de la guerra, han sido escritos muy rápidamente y por ello no pueden soportar un análisis excesivamente crítico de su forma. Además no pretenden referirse a la totalidad de ellos; solamente hemos seleccionado los más resaltantes, porque la brevedad es indispensable dada la naturaleza de este escrito.

No pretendo, pues, con estos principios ofrecer una completa instrucción a vuestra Alteza Real, sino simplemente darle ocasión para que reflexione por sí mismo, ofreciéndole algunas líneas de orientación para ello.

I

Principios relativos a la Guerra en general

Aunque la Teoría de la Guerra se ocupa primariamente en cómo lograr en los puntos decisivos un predominio en lo que respecta a fuerza física y potencialidades en general, cuando no es posible alcanzar esto, la teoría nos enseña a tomar en cuenta también las fuerzas morales apostando a las posibles fallas del enemigo, a la impresión que un esfuerzo audaz puede causar, incluso a aprovechar nuestra propia desesperación. Todo esto no queda en absoluto al margen del arte de la guerra y su teoría, puesto que ésta no es una reflexión racional sobre todas las situaciones en las que se puede caer en la guerra. Sobre en lo que más frecuentemente hay que reflexionar es sobre las situaciones más peligrosas de modo que caídos en ellas no nos veamos sometidos a vacilación alguna. Esto conduce a obtener la capacidad de tomar decisiones heroicas, pero sustentadas y motivadas por una fundamentación racional, de modo tal que ningún frío calculador pueda nunca ponerlas en peligro con sus cuestionamientos.

Aquel que quiera presentar estos temas a vuestra Alteza Real de otro modo, no es sino un pedante cuyas opiniones pueden resultar perjudiciales.

1.- Llegará el momento en que vos, en uno de esos grandes momentos de la vida, esto es, en medio del fervor de la batalla, sentiréis que los principios que aquí os expongo son los únicos que pueden ayudar allí donde más ayuda se necesita, es decir, en las mismas ocasiones en las cuales la seca vanidad de los calculistas nos deja en la estacada.

2.- Naturalmente en la guerra se busca siempre poder contar con la probabilidad del éxito, sea esto a causa de una superioridad de fuerzas morales o de fuerzas físicas, pero esto no es siempre posible. Frecuentemente, en un conflicto se debe emprender algo teniendo aparentemente en contra la probabilidad del éxito, ello cuando no hay mejor alternativa. Puesto que si en esos casos caemos en la desesperación, la planificación racional no operaría justo cuando más la necesitemos, vale decir en aquellas ocasiones donde todo parece estar en nuestra contra.

Por tanto, incluso en aquellos casos en los cuales la probabilidad del éxito está en nuestra contra, no debemos pensar que nuestra causa está irremediablemente perdida y que continuar defendiéndola sería actuar irracionalmente; racional es todo plan para el

cual no hay una mejor alternativa y cuando en su ejecución los pocos medios de que se dispone se emplean del mejor modo posible.

Para que en tales situaciones no carezcamos de serenidad y firmeza, virtudes las cuales son las primeras en ser puestas a prueba en una guerra y que resultan tan difíciles de mantener en situaciones aparentemente desesperadas, y sin las cuales las más brillantes cualidades del espíritu no sirven de nada en batalla, debemos familiarizarnos con la idea de una caída gloriosa, hay que acostumbrarse plenamente a esa idea y tenerla siempre presente en el corazón.

Esté usted seguro, Alteza, que sin la firme decisión de, llegado el caso, caer con gloria antes que perder el honor, ni siquiera en las más ventajosas de una guerra se puede conseguir nada grande y mucho menos en una situación de desventaja.

Federico II se debe haber ocupado con mucha frecuencia en este pensamiento durante su primera campaña de Silesia. Porque estaba plenamente familiarizado con él es que emprendió, en aquel glorioso 5 de diciembre, la ofensiva contra los austríacos en Leuthen; fue por ello que se permitió atacar estando en tan desfavorable posición.

3.- En todas las operaciones entre las cuales tenga usted que optar en un determinado caso, entre todas las medidas entre las que tendrá usted que elegir siempre tendrá que optar entre medidas audaces y medidas precavidas. Alguna gente opina que la teoría de la guerra aconseja siempre ser precavido. Esto es falso. Si la doctrina de la guerra algo enseña, es que hay que preferir siempre, dada la naturaleza de la guerra, lo más audaz, lo que apunta a obtener ventajas decisivas.

Ahora bien, la teoría sin embargo enseña que el general debe elegir un estilo adecuado al grado de su valor, de su seguridad en sí mismo, de su espíritu de empresa. Elija usted por lo tanto, Alteza, un estilo de conducción de la guerra adecuado a su fuerza interior, pero no olvide que ningún general ha llegado a ser verdaderamente grande sin audacia.

II

Estrategia

Es el enlace de las batallas aisladas de una guerra para ponerlas al servicio de los objetivos de la campaña y de la guerra.

1. - Principios Generales

a) En la conducción de una guerra hay siempre tres objetivos principales: derrotar y aniquilar las fuerzas armadas del enemigo, apoderarse de sus armamentos y aprovisionamientos y ganar para sí la opinión pública.

b) Para obtener el primer objetivo hay que dirigir siempre las operaciones principales contra el núcleo del ejército enemigo o por lo menos contra un componente esencial de sus fuerzas, obtenido este objetivo se puede esperar alcanzar los otros dos.

c) Para apoderarse de los aprovisionamientos del enemigo hay que dirigir las operaciones contra los puntos donde estos suelen estar concentrados, como

son ciudades importantes y grandes fortalezas.

d) La opinión pública del enemigo se gana a través de grandes victorias y la ocupación de la Capital.

e) El primero y el más importante de los principios que ha de seguirse para obtener estos objetivos es el siguiente:

Emplear todas las fuerzas de que disponemos en el máximo de sus esfuerzos. Cualquier moderación que se ejerza está aquí fuera de lugar. Aun en los casos en los cuales el éxito es prácticamente seguro, resulta un error no hacer el máximo esfuerzo para estar totalmente cierto de la victoria. Tal esfuerzo no puede ser nunca perjudicial. Se dirá que con él se somete a gran presión al propio pueblo, pero esta presión culmina en la rápida obtención de un buen resultado, con el consiguiente cese de la misma.

Además es de un enorme valor moral que el pueblo perciba este esfuerzo, al verlo todos quedan convencidos de la seguridad de la victoria y éste es el mejor medio para conseguir que la nación se ponga en pie de lucha.

f) El segundo principio es concentrar lo más posible sus fuerzas donde debe ocurrir el combate decisivo. Si es preciso, hay que descuidar otros puntos con tal de obtener la ventaja en éste, puesto que el éxito aquí compensará inmediatamente todas las desventajas en otros lugares.

g) El tercer principio es no perder tiempo nunca, salvo en el caso en el cual se pueda sacar directo provecho de la inactividad momentánea. Es de capital importancia actuar lo más rápidamente posible. Por medio de la rapidez, posibles medidas del enemigo son ahogadas en germen y además se obtienen grandes ventajas en la conquista del apoyo de la opinión pública.

La sorpresa es en la estratégica aun más importante que en la táctica. Es el más eficaz principio para obtener la victoria. El Emperador Napoleón, Federico II, Gustavo Adolfo, César, Aníbal y Alejandro le deben a la rapidez y la sorpresa los más brillantes rayos de su gloria.

h) El cuarto y último principio es emplear la mayor energía en el aprovechamiento de nuestros éxitos.

Solo a través de la enérgica persecución y aniquilamiento del enemigo que huye se aseguran los frutos de la victoria.

i) El primero de los principios mencionados es el fundamento de los otros tres. En ellos se puede arriesgar lo máximo sin poner el éxito final en juego. Cuando se ha seguido con exactitud el primer principio, ello nos da los medios para formar nuevas fuerzas que nos apoyen y con nuevas fuerzas puede uno reparar cualquier error previo.

Esto nos muestra que la verdadera prudencia no consiste en avanzar tímidamente sino en hacerlo con pasos generosos.

j) En la época actual Estados pequeños no pueden costearse el realizar guerras de conquista. Pero para las guerras defensivas incluso las pequeñas fuerzas de un país pequeño, pueden tener efectos infinitamente grandes. Por esto, estoy completamente convencido que, en este tipo de guerra, cuando uno emplea la totalidad de sus fuerzas de manera que pueda hacer surgir siempre de nuevo nuevas masas de combatientes, el que ha tomado a tiempo todas las medidas precautorias, el que ha sabido acumular sus fuerzas en los puntos clave, y que además con firme determinación y gran energía apunta a una meta gloriosa, ha hecho todo lo que se pueda hacer para lograr una adecuada conducción de la guerra en esos casos. Por ello, si es que no es totalmente desafortunado

acabará alcanzando la victoria, si su adversario le es inferior en esfuerzo y energía.

k) Si se respetan estos principios importa realmente poco la forma específica en que se conducen las operaciones. Sin embargo, quiero tratar brevemente también esta problemática.

En la táctica se buscará siempre envolver al enemigo o, al menos, a aquélla de sus fuerzas contra las cuales se ha dirigido el ataque principal. Esto, porque el efecto de la acción concéntrica de las Fuerzas Armadas es más ventajoso que el efecto de fuerzas colocadas en líneas paralelas; además, envolviendo al enemigo se cortan sus líneas de retirada.

Pero hay que tener en cuenta desde el punto de vista de la estrategia algunas restricciones a esta tesis. Cuando se trata de grandes campos de batalla las fuerzas que participan en el movimiento envolvente no pueden participar, mientras dure este movimiento, al mismo tiempo en una batalla. El adversario que se encuentra concentrado en el centro del espacio en disputa podrá volverse como fuerza unida contras las fuerzas parciales del enemigo derrotándolas por separado, que es lo que hizo Federico II en sus campañas de 1757 y 1758.

Dado que el éxito en la batalla es lo decisivo, cuando el movimiento concéntrico no lo realiza una fuerza abrumadoramente mayor, resulta altamente peligroso si uno se enfrenta a un adversario competente. Es decir que desde el punto de vista de la estrategia el que se encuentra en el centro tiene ventaja sobre el enemigo que trata de envolverlo.

Por lo tanto el Coronel Jomini tiene razón mientras que von der Goltz se equivoca, porque asigna una importancia que no tiene al hecho de cortar el aprovisionamiento del enemigo.

Ciertamente, para cortar la línea de retirada del enemigo es muy eficaz un envolvimiento estratégico. Pero es más aconsejable obtener el mismo fin a través de un envolvimiento táctico. El envolvimiento estratégico es solamente preferible cuando se dispone de una enorme superioridad en fuerzas físicas y morales de manera tal que aun prescindiendo de las fuerzas que se destacan para obtener el envolvimiento estratégico se mantenga una ventaja significativa en el punto principal en conflicto. El Emperador de Francia nunca utilizó el envolvimiento estratégico y eso a pesar de que frecuentemente tenía una gran superioridad física y siempre la moral en el campo de batalla.

III

Sobre la aplicación de los mencionados principios de la Guerra

Los principios del arte de la guerra son en sí mismos sumamente sencillos. En realidad, provienen de la esfera del sentido común, aunque en el campo de la táctica suponen más conocimientos especializados; la cantidad necesaria de éstos es realmente muy pequeña e inferior a cualquiera que se emplee en las otras disciplinas científicas. Erudición y profundidad científica no son requisitos indispensables en este campo, incluso ni siquiera lo es una gran sutileza de la inteligencia. Si además de una facultad de juzgar entrenada se requiriese una forma de inteligencia, ésta sería la astucia. A lo largo de mucho tiempo se ha

sostenido lo contrario movidos por una falsa veneración por la materia y también por la vanidad de los autores que se ocupan del tema.

Si reflexionamos sobre el asunto sin dejarnos guiar por ningún prejuicio, tenemos que reconocer lo que la experiencia nos enseña con tanta claridad.

En las recientes guerras de la Revolución Francesas han actuado como generales sumamente competentes e incluso como generales de primera magnitud, personas, que no tenían ninguna erudición sobre temas estratégicos. Además, el si Conde, Wallenstein o Suworow tenían una gran cultura en este campo, es cosa sumamente dudosa.

Conducir la guerra es ciertamente cosa muy difícil. Sobre esto no cabe la menor duda, pero la dificultad no consiste en que se requiera una gran erudición o una inteligencia genial para con ellos entender los principios del arte de la guerra, esto es cosa que está al alcance de cualquier inteligencia bien organizada y actuando sin prejuicios. Incluso aplicar estos principios en el papel sobre un mapa no es cosa que revista especial dificultad, diseñar un buen plan de operaciones no implica haber realizado una obra maestra de la estrategia. Toda la dificultad reside en permanecer fiel durante la ejecución a los principios que uno ha aceptado.

Llamar vuestra atención sobre este obstáculo es el objetivo de este último parágrafo, y el que vuestra Alteza Imperial se forme un claro concepto sobre este punto lo considero como el objeto principal de esta carta.

La dirección general de una guerra es equivalente a la acción de un mecanismo complejo actuando con gran fricción, de modo que las combinaciones que son fáciles en el papel resultan realizables sólo por medio de los más grandes esfuerzos.

Es así que el libre arbitrio del general en una guerra se ve en cada momento restringido, de modo que se requiere de una gran fuerza para superar la resistencia. Aunque por otro lado hay que reconocer que esta fricción es también ocasión del surgimiento de buenas ideas, al forzarnos a operar siempre con la máxima sencillez y simplicidad para que nuestras combinaciones alcancen el máximo de eficacia a pesar de la resistencia.

Describir completamente las causas de esta fricción no es cosa que podamos hacer aquí, basta con mencionar las principales:

1.- Siempre se sabe mucho menos de la situación y medidas tomadas por el enemigo que de lo que se presume al respecto en los planes de batalla. En el momento en el cual tratamos de llevar adelante una decisión tomada, inmediatamente nos sobrecoge una multiplicidad de dudas relativas a los peligros que podrían amenazar a nuestras fuerzas si nos hubiésemos equivocados respecto a nuestras presuposiciones a propósito del enemigo. Un sentimiento de temerosidad, por cierto, se apodera muy fácilmente de los hombres que están a punto de emprender grandes cosas. Si esto ocurre, se cae muy fácilmente en la indecisión y ésta conduce a la toma de medidas vacilantes e inadecuadas.

2.- Frecuentemente ocurre que no sólo caemos en la duda sobre la verdadera fuerza del enemigo sino que también los rumores tienden a agigantar su número. Esto se debe a que la mayor parte de los hombres son por naturaleza temerosos. Esto los lleva regularmente a exagerar los peligros que enfrentan. Todas estas influencias actúan sobre el general tendiendo a provocarle una idea errónea sobre la verdadera

fuerza del enemigo, convirtiéndose así en una nueva fuente de indecisión.

No debe subestimarse nunca esta situación de incertidumbre. Es más, es preciso prepararse cuidadosamente para enfrentarla.

Si con la debida antelación se ha estudiado cuidadosamente la situación, determinando por medio de un análisis sin perjuicios cuál es el más probable de los escenarios estratégicos, no se debe estar dispuesto a cambiar fácilmente de opinión, sino más bien, se debe someter a crítica las noticias que se reciben del frente, comparándolas entre sí y, llegado el caso, buscando nuevas fuentes de información. Se descubrirá que con esto las noticias contradictorias frecuentemente se anularán entre ellas, confirmándose las primeras hipótesis; así, el general adquirirá la certeza fortaleciendo sus decisiones. Si falta la certeza, hay que recordar que en la guerra no se puede triunfar sin atreverse, y que lo probable sigue siendo probable, aunque las razones para sustentar nuestras hipótesis no resulten perceptibles por los sentidos. Finalmente debe tenerse en cuenta que una hipótesis sola y bien fundada no debe abandonarse en cuanto se percibe que implica un error de detalle.

3.- La incertidumbre sobre la situación general atañe no sólo a la fuerza del enemigo sino también a las propias. Éstas no pueden ser mantenidas permanentemente en tal cohesión que se tenga una información clara y precisa en todo momento sobre su situación. Si uno tiende a la temerosidad esta situación hará surgir inmediatamente dudas. La consecuencia de ello será caer en una inmovilidad momentánea lo que provocara la parálisis del esfuerzo general.

Se debe, pues, tener confianza en las propias decisiones y en que éstas tendrán el efecto previsto. En especial hay que tener confianza en los oficiales superiores subordinados. Esto, a su vez, implica que a la hora de nombrarlos no se debe tener en cuenta sino el que en batalla se pueda confiar plenamente en ellos, desechando cualesquier otra consideración. Si se han tomado las medidas adecuadas, si dentro del planeamiento se han tomado en cuenta las posibles contramedidas del enemigo de modo que si esas acontecen nos encuentren preparados, podemos avanzar con valor y seguridad a través de la noche de la incertidumbre.

4.- Si se quiere obtener el máximo de esfuerzo de las propias fuerzas durante la conducción de la guerra, frecuentemente los subalternos y en especial los conscriptos enfrentarán dificultades que en una primera impresión les parecerán insuperables. Encontrarán las marchas demasiado largas, los esfuerzos excesivos, los abastecimientos insuficientes... si se va prestar oído a todas estas dificultades, como las llamaba Federico II, pronto nos derrumbaremos moralmente y en lugar de actuar con fuerza y energía nos volveremos débiles y vacilantes en el obrar. Resistir estas presiones exige confianza en el propio juicio y pleno convencimiento de estar en lo correcto, ello hará que momentáneamente parezcamos tercos, pero no se trata aquí de terquedad, sino de aquella virtud de la inteligencia y del carácter que denominamos firmeza.

5.- Todos los efectos con los cuales se cuenta en la guerra nunca son tan precisos como los calculó aquel que ha observado la guerra con todo cuidado y está plenamente acostumbrado a ella.

Frecuentemente se equivoca uno sobre la ubicación precisa de una columna en muchas horas sin que pueda decirse dónde está ubicada ese preciso momento; frecuentemente también nos encon-

tramos con obstáculos con los cuales no se había contado; otras veces se cree que en determinado momento se habría alcanzado una cierta ubicación geográfica y en cambio se llega a ella sólo varias horas después; otras veces un pequeño punto que hemos establecido rinde mucho menos de lo que esperábamos, mientras que otro del enemigo rinde mucho más, etc. Vencer todas esas dificultades es algo que no se puede conseguir si no es por medio de los mayores esfuerzos de que son capaces nuestras fuerzas; ahora bien, alcanzar que se realicen estos esfuerzos exigen del general un rigor tal que linda con la dureza. Solamente cuando el general puede estar seguro que sus tropas rinden siempre su máximo posible le es permitido presumir que las mencionadas dificultades no ejercerán una influencia decisiva sobre las operaciones de modo tal que nunca quedará muy lejos de alcanzar el fin que se había propuesto.

6.- Es perfectamente lícito presuponer que en la realidad una Fuerza Armada nunca se encuentra en el estado en el cual presuponen que está quienes prepararon en sus gabinetes las operaciones militares.

Lo más probable es que estos cálculos en el papel nos atribuyen un tercio más de capacidad operativa de la que realmente disponemos. Por lo tanto aquello que en el momento de abrir las operaciones parece fácil, resulta en la ejecución sumamente difícil y a veces casi imposible. Ahora bien, si el general es un hombre movido por una elevada ambición, y está dotado de gran audacia y fuerza de voluntad, acabará alcanzando sus objetivos, mientras que un hombre vulgar utilizará los errores de cálculo y apreciación como excusas para abandonar la acción.

Massena en Génova y Portugal. Allí los ilimitados esfuerzos que por medio de su dureza y fuerza de carácter obtuvo de sus hombres resultaron coronados por el éxito. Incluso, en Portugal fue el último en retroceder y ceder campo.

Con mucha frecuencia el enemigo se encuentra en una situación muy similar al de las propias fuerzas propias. Ejemplo de esto son Wallenstein y Gustavo Adolfo en las cercanías de Nuremberg, y el Emperador Napoleón y Bennigsen después de la batalla de Eylau.

7.- El abastecimiento de las tropas tiene que ser a través de almacenes o de requisiciones, las dificultades que esto implica son grandes; por ello los equipos de planeamiento deben prestarle especial importancia a la hora de determinar las medidas a tomar. Jamás olvidar, sin embargo, que es completamente absurdo privilegiar la búsqueda de alimentos en lugar de las medidas decisivas que nos permitan alcanzar la victoria.

Un general capaz de obtener de sus tropas los más grandes esfuerzos, las más grandes renuncias, y un ejército que por medio de grandes guerras se ha acostumbrado a estos sacrificios, tienen una enorme ventaja sobre sus enemigos para un planeamiento más o menos igual. El valor de los resultados puede ser totalmente distinto.

8.- Para los casos arriba mencionados y todas las otras dificultades que pueden aparecer deben tenerse en cuenta lo que sigue:

Las representaciones intuitivas sensoriales que se reciben durante la ejecución de los planes son mucho más fuertes que aquéllas que nos a causado la meditación. Pero en realidad no son sino la primera apariencia de las cosas y ellas, como bien sabemos, rara vez coinciden con el ser de las mismas, por tanto se está en el peligro de sacrificar la

madura obra del entendimiento dejándose llevar por el brillo de la apariencia.

El que la primera impresión, por regla general, suscita temor, inclina a un exceso de prudencia.

Contra esto hay que precaverse y esto sólo se puede conseguir teniendo una ciega confianza en los resultados de la propia reflexión racional, fortaleciéndose, de este modo, contra los debilitantes influjos provenientes de las impresiones del momento. Si tal es la dificultad de la ejecución mucho depende de la seguridad y firmeza de las propias convicciones. Por esto es tan importante el estudio de la historia de la guerra, por que en ella se conoce la cosa misma en el propio transcurrir del acontecer. Los principios, cuyos conocimientos se alcanzó a través del aprendizaje de la teoría de la guerra, facilitan el estudio de la historia de la misma enseñándonos a concentrarnos en lo esencial.

Por tanto vuestra Alteza Imperial debe familiarizarse con los principios aquí expuestos y ponerlo a prueba en la lectura y estudio de la historia de la guerra para ver si son ratificados o rectificados.

A parte de experiencia propia de guerra sólo el estudio de la guerra puede darnos una idea clara de lo que he llamado fricción en la máquina.

Por cierto que en esta lectura no debe usted buscar los últimos resultados ni mucho menos el razonamiento de los historiadores, sino que tiene que ir al detalle. Porque los historiadores rara vez se proponen alcanzar la mayor verdad posible como meta de su obra, más bien tratan de enaltecer las acciones de sus ejércitos o de demostrar cómo los hechos concuerdan con las teorías que ellos defienden. En realidad, en lugar de escribir historia la inventan. Mucha historia no es indispensable para el fin que nos proponemos. El conocimiento detallado y minucioso de un par de batallas es más útil que un conocimiento en general de muchas campañas.

Por esto resulta de una mayor utilidad leer los partes oficiales y diarios de campaña que libros de historia. Una muestra insuperable de exactitud descriptiva es la narración de la defensa de Menin, ocurrida en el año 1794, hecha por el general Scharnhorst. Esa narración, en especial lo referido a la salida y ruptura del cerco, ofrecerá a Vuestra Alteza una adecuada medida de cómo se debería escribir siempre la historia de la guerra.

Ninguna otra batalla en el mundo ha fortalecido tanto en mí mi convencimiento de que hasta el último momento hay que mantener la esperanza de la victoria y que el efecto de los buenos principios, aun en aquellos desafortunados casos en los cuales su influjo parece ya totalmente perdido, inesperadamente vuelve a reaparecer.

Abra usted su corazón a tales sentimientos. Sea usted audaz y astuto en sus proyectos, firme y perseverante en la ejecución, y, ante todo, absolutamente decidido a, sí es necesario, caer con gloria antes que aceptar el deshonor.

Se hacéis todo esto, el destino colocará una corona luminosa sobre vuestra joven cabeza, cuya luz mantendrá iluminados vuestros rasgos en el corazón de vuestros más lejanos descendientes.

Cada vez que un oficial de Marina tiene la invalorable oportunidad de acceder a un curso de formación profesional, ocupa una posición privilegiada, ya que puede abstraerse de las múltiples actividades rutinarias y, por qué no, alejarse con cierta nostalgia del elemento básico que da sentido a nuestra profesión. Me refiero obviamente al mar y a los buques. Son muchas las reflexiones que surgen en nuestra mente como producto del continuo ejercicio de comparación de doctrinas, teorías, modelos matemáticos, enfoques "idealistas" y "realistas" contrastados con nuestra interesante y "particular" realidad.

Capitán de Navío
Raúl Indacochea Nugent

Más reflexiones sobre *Tradición, Ética y otros Valores*



"... el valor que induce al heroismo y la entrega total que conduce al martirio y eleva a la gloria, camino que nos enseñó el Gran Almirante Grau, son viables solamente a través de esa moral que nos permita cumplir nuestra misión, por inmensa que ésta sea, hasta el límite del sacrificio..."

Es una época hermosa en la que incrementamos nuestras bibliotecas personales, y, como consecuencia de este crecimiento, lógicamente debemos revisar y depurar sus existencias de material intelectual mediante un proceso en el que desechamos aquellos textos que debido a la brecha tecnológica han devenido en inaplicables, guardando tal vez algún tópico que creemos pueda tener un cierto valor histórico o sentimental. Observamos con gran asombro que la mayoría de publicaciones técnicas que contenían los conceptos que fueran nuestras "Biblias incuestionables", yacen en un paquete rumbo al desecho. Pero, ocurre esto con todos nuestros pequeños tesoros literarios? ¡Ciertamente no! Hay algunos conceptos que nunca pasarán de moda y que se mantienen incólumes a través

del tiempo, desde épocas tan remotas como la de Sun Tzu (500 años antes de Cristo) y de Clausewitz (siglos XVIII-XIX), por mencionar dos de nuestros estrategas clásicos favoritos. Conceptos cuyo olvido ha significado la debacle de otrora pujantes civilizaciones. Conceptos que han sobrevivido al implacable filtro de las nuevas técnicas de Innovación de la Administración, tales como son la reingeniería, la calidad total, el benchmarking, la cultura organizacional, y otros. Me refiero a la Tradición, la Ética y los Valores que las sustentan.

Luego de estas pocas líneas, esbozadas a manera de introducción, debo contarles que en este proceso de depuración no pude resistir la tentación de volver a hojear un folleto por todos conocido, especialmente por los que tenemos la suerte de haber pasado un buen tiempo embarcados y nos hemos visto reiteradamente en las cámaras de los buques y en las críticas de los ejercicios. Me refiero a **"Siguiendo la Estela de GRAU"**, folleto que a modo de "Bienvenida a Bordo" fuera editado por la Dirección de Información de la Marina de Guerra del Perú por segunda vez en 1988.

Al pasar las hojas, me sentí especialmente motivado cuando leí los subpárrafos que a continuación transcribo:

- (Tomado del contexto de la Misión de Nuestra Marina de Guerra) "Pero el coraje que lleva a la victoria, el arrojo que guía al triunfo, el valor que induce al heroísmo y la entrega total que conduce al martirio y eleva a la gloria, camino que nos enseñó el Gran Almirante GRAU, son viables solamente a través de esa moral superior que nos permita cumplir nuestra misión, por inmensa que ésta sea, hasta el límite del sacrificio..."

- (Tomado de el contexto de "La Marina de Guerra del Perú posee una Gloriosa Tradición") "Los Marinos peruanos, en el sobrecogedor silencio de las inmensidades oceánicas, (...) **siempre cumplen abnegadamente su deber sin medir sacrificios y sin esperar recompensas".**

- (Tomado de "Palabras Finales") "Por ello, **siguiendo la estela que dejara el Gran Almirante** embarcado en su glorioso monitor, se encuentran hoy los Marinos del Perú a bordo de los buques de guerra de nuestra patria ..."

Los párrafos seleccionados contienen términos que me son profundamente significativos, y, a mi modesto entender, constituyen una norma de conducta obligada para nosotros los marinos de guerra, y por lo tanto, un ineludible compromiso ético. Estos son: lograr una **"moral superior"** en nuestro personal, que promueva el **"cumplimiento abnegado y desinteresado"** de nuestras funciones y responsabilidades, y, de esta forma, continuar siguiendo la estela de nuestro Gran Almirante, que indudablemente significa **"tradición".**

Pero, sentimentalismos aparte, se preguntarán: ¿cuál es el sentido práctico de estas reflexiones, independientemente de las elucubraciones personales y los gratos recuerdos? Pretenderé, pues, explicarlo en pocas palabras. Indudablemente responde a una motivación que surge de la preocupación de observar el peligro que el suscrito percibe, puede existir en el caso de una mala interpretación de las "recetas" tendientes a incrementar la eficiencia en la administración de las organizaciones, que, debido a la semántica, podría hacer

pensar a un "bisoño prospecto", que "eliminar los paradigmas" y su efecto paralizante, signifique desechar esquemas antiguos y con ellos la "tradición, pilar fundamental de nuestra institución". Adicionalmente, no puedo negar que la motivación se ve reforzada en la profunda responsabilidad que sentimos los oficiales más antiguos, y tenemos para con nuestros subordinados, la cual nos obliga, a cada uno de los que tenemos el orgullo de conformar nuestra gloriosa institución, a cautelar y preservar todos aquellos aspectos que la engrandezcan y preserven su existencia.

Una vez aclarado el punto proseguiré con el análisis, desarrollando a continuación el concepto de "moral superior". Una pregunta que surge imnediatamente es ¿cómo se define esa "moral superior"?

El término **"moral"**, en la acepción que se aplica al medio naval, quiere decir "un estado anímico que se genera en los individuos pertenecientes a una institución y que se constituye en la fuerza motivacional que los impulsa a cumplir sus funciones con eficiencia, convicción y desinterés". En este contexto es indispensable destacar que el individuo no está impulsado por el interés personal, que en algunos casos puede ser mezquino, sino que trasciende esta humana tendencia y se dirige al interés de la institución.

Ahora, la siguiente interrogante es: ¿cómo lograr que este efectivo mecanismo espiritual se inicie en una época tan difícil como la actual, y, lo más importante, que se autosostenga en el tiempo?

Creo que sobre la base de la experiencia vivida, y sin ser sicólogos o sociólogos, podemos ensayar una hipótesis simple. Aquí vamos: El proceso de obtención de la moral se divide, en tres momentos,

- El primer momento es el de la **"formación"** del personal que se integra al instituto.
- El segundo momento es la **"cultura organizacional"** y
- El tercer momento es el del mantenimiento o modificación de la cultura organizacional mediante el **"liderazgo"**.

Con relación a la formación del personal que se integra al Instituto, debemos establecer claramente que se parte de la premisa básica de que **el personal es el recurso más valioso con que cuenta cualquier organización,** y, por lo tanto, resulta lógico considerar que es hacia este aspecto al que deben dirigirse los mayores esfuerzos. Sin temor a pecar de reiterativo, indicaré que "de nada sirve adquirir sistemas de última generación, si el personal que los operará no tiene el nivel requerido; asimismo, no basta disponer de abundantes presupuestos, si el personal que los administra no tiene el nivel adecuado para optimizar su empleo". Lamentablemente ninguna de las situaciones descritas es la nuestra; nosotros debemos enfrentarnos a escasos recursos y medios limitados, con la preparación del personal como nuestro mejor insumo.

A continuación debo acotar que se ha empleado el vocablo "formar", en vez de instruir, entrenar o capacitar, ya que su alcance es mayor, trasciende la mera transferencia de conocimientos técnicos y de destrezas en la operación de los sistemas, mediante el entrenamiento. ¡Va

más allá! Implica hacer consciente en cada individuo los fundamentos éticos y la escala de valores que constituyen el "modelo ideal" del marino de guerra peruano. Dicho modelo sintetiza las virtudes que tenían en vida los paradigmas de la institución, tales como el Gran Almirante Miguel Grau, el capitán de navío Juan Noel, el capitán de corbeta Elías Aguirre, por mencionar algunos, y todos aquellos grandes hombres que ofrendaron sus vidas por la patria, y que, mediante su calidad humana, espíritu de sacrificio y entrega desinteresada engrandecieron la Institución y establecieron normas de conducta a imitar y configuraron los valores que la sustentan. Se aprecia que la finalidad de este proceso es inculcar los valores personales, los cuales, al generalizarse en la mentalidad de todos los miembros, configuran los valores de la institución o lo que llamaremos la **"percepción idealizada de la institución".**

Entre los principales valores personales podemos mencionar la integridad, el honor, la justicia, el liderazgo, el coraje, la lealtad, la autoridad, la austeridad, el espíritu de sacrificio, la honestidad, la modestia, el tacto, el juicio, la camaradería, el entusiasmo, la convicción, etc.

Entre los valores de la Institución podemos mencionar la cohesión, el espíritu de cuerpo, la transparencia, la justicia, la consciencia del bien, la decencia, el orgullo institucional, el honor, la verdad, la solidaridad, el respeto, la meritocracia, la consideración, etc.

Todos estos valores enriquecerán la consciencia del bisoño oficial de guerra u oficial de mar que se integra a la institución y serán las armas con las que lidiará en su fuero interno contra la terrible influencia del mundo exterior, cada vez más crudo e insensible, y le permitirán desarrollar su estilo de vida y, a su vez, percibir cómo está evolucionando la institución en este contexto.

Una de las formas más efectivas de reforzar los valores personales e institucionales es recurrir a la tradición, que no es otra cosa que la transmisión de generación en generación de la narrativa de hechos gloriosos y pasajes ejemplares de la vida de nuestros héroes, resaltando las enseñanzas y los valores de los mismos. Este es un mecanismo muy efectivo y se realiza bajo la modalidad de "efemérides". Demás está decir que no bastan las ceremonias y las proclamas; se requiere una conducta consecuente con lo que se expresa, sustentada en el ejemplo en todos los niveles de la organización, y cuando esto no se dé, la imposición de sanciones ejemplarizadoras; pero cuando se cumpla a cabalidad, es indispensable implantar un sistema transparente y justo de incentivos, basados en la meritocracia y en requisitos convenientemente establecidos y religiosamente respetados.

Pasando al siguiente tema, la "cultura organizacional", la que definiremos como el resultado de las conductas de todos los miembros que interactúan en la institución; por lo tanto, representa el conjunto de valores y normas de conducta que han sido cultivadas por sus miembros y potenciados por sus dirigentes. Se constituye en la "imagen real" de lo que es la Institución, incluye lo que es considerado como bueno, malo o aceptable, o sea, las reglas del juego; también incluye los modelos del éxito y fracaso con los procedimientos normalmente aceptados

para conseguirlos, percepciones sobre el sistema de premios y castigos, y todo lo que configura las motivaciones de sus integrantes.

Resulta necesario completar las ideas. Para lograr esto recordaremos que en la consciencia de cada individuo que se ha integrado al instituto se han forjado los valores representativos del "individuo ideal", a la luz de los cuales se efectuará la comparación entre la **"imagen idealizada de la institución"** y la **"imagen real"** de la misma. Sobre la base de esta comparación se percibirá sensaciones de aceptación o rechazo, que a la larga se convertirán en las fuerzas motivacionales que configurarán la ansiada "moral superior". Está demás indicar que cuanto más cercanía exista entre la imagen real del modelo idealizado, estas fuerzas serán positivas e intensas y se realimentarán con el fruto de las conductas positivas que generen. Por el contrario, cuando mayor fuere la divergencia, mayor será el efecto negativo en la moral, ya que el individuo se sentirá decepcionado, engañado, traicionado, y percibirá que se está amenazando o comprometiendo el futuro de lo que ama: ¡su Institución!. En este caso se apreciará el descontento, la deserción, la ausencia de espíritu, la falta de apego y creatividad, la simple vegetación en los cargos y obviamente la desviación del esfuerzo de los miembros, cuyos valores no fueron hechos conscientes, propios, correctamente, hacia las rutas alternas, subterráneas, paralelas, que surgen como sustituto de la meritocracia y la transparencia.

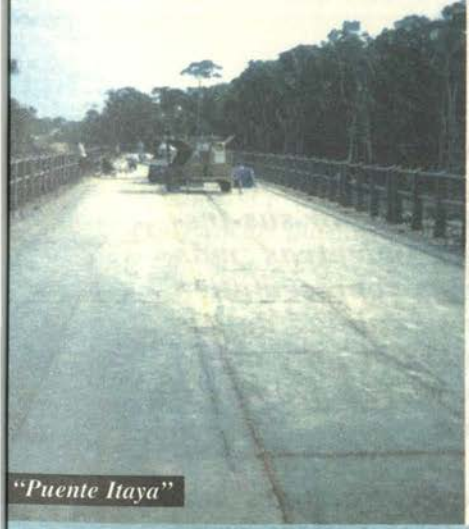
Finalmente, llegamos a los aspectos relativos al "liderazgo", concepto del que nadie puede escaparse con el pobre argumento de diluir la responsabilidad en el estamento directriz o superior, o empleando la abominable frase de "así es el sistema y hay que adaptarse", ya que todos en nuestro nivel debemos ser líderes. Iniciaremos la reflexión indicando que existen vocablos que no significan liderazgo pero que equivocadamente se asocian a este concepto, tales como antiguedad, jefatura, grupo de influencia, argolla, nepotismo, costumbre, etc.

El líder no sólo implica ser el más antiguo, o el que recibió "el mando" de una parte de la organización, ya que ése es simplemente el jefe; el líder es el que es reconocido como tal porque se ha ganado el estatus de ***"autoritas"*** o de la autoridad moral, y, por lo tanto, es reconocido por sus subordinados como representativo de la imagen idealizada del individuo que se asemeja a los paradigmas reconocidos por la institución. Es un individuo cuyos valores y ejemplo lo hacen merecedor del reconocimiento de sus subordinados, de su confianza y respeto. Como dijéramos, todos podemos ser líderes, en la medida en que nos comportemos a la altura de las circunstancias.

Pero, ¿cuáles son las responsabilidades del liderazgo? Para no citar definiciones convencionales del líder militar, resumiremos la principal responsabilidad del líder, la cual es descifrar la "visión actual del instituto" y compararla con la "visión idealizada" que se desea alcanzar, para de esta forma determinar las "brechas", y simplemente efectuar los ajustes necesarios para eliminar esas brechas y restablecer las motivaciones.

Para finalizar el artículo, creo que no he hurgado inútilmente en reflexiones

sobre aspectos que todos conocemos, pues considero necesario recalcar que, en igual forma que el sacerdote reitera las verdades existenciales y refuerza los los valores cristianos cada domingo en la Misa, nos es imperativo refrescar los valores institucionales en las mentes de las nuevas generaciones.



"Puente Itaya"

SIMA PERU SA

GERENCIA DE COMERCIALIZACION

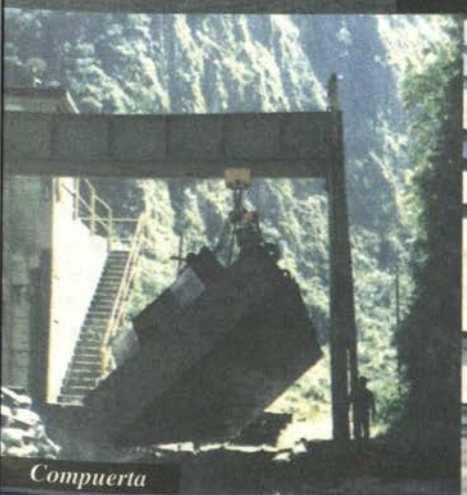
Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao, Perú.
Teléfono: (51-1) 465-7357 / 429-1081
Fax: (51-1) 465-0664

"Sima Construye. el Perú Crece"



E/P Don Luis

48 AÑOS SIMA-PERÚ S.A



Compuerta



Sécador Rotatubo

El carácter de la Nación Marítima no sólo está dado por su Historia o ubicación geográfica, está dado por sus Instituciones Marítimas; mientras más fuertes sean éstas, más representativa y respetable será en su calidad de Nación Marítima, en todo tiempo y lugar, estado de paz o no, mares propios o aguas internacionales.

Las actividades de las Naciones Marítimas principalmente son el comercio y transporte vía mar, la construcción naval, las empresas portuarias, la investigación científica en el mar, la pesca, etc; dentro del marco de seguridad que le brindan sus propias Armadas: Poder Marítimo y Poder Naval, dan el carácter a la Nación Marítima, sustentada en su Historia, Geografía, tradiciones y principalmente en la Conciencia Marítima del Estado.

Algunas de las grandes expresiones de las Naciones Marítimas son su exportación vía mar, la flota mercante, sus grandes astilleros, el movimiento portuario, la capacidad de sus puertos, su capacidad de investigación científica en el mar, la flota pesquera o sus propias unidades navales. En este último caso, especialmente una: el Buque Escuela a Vela, expresión en todo tiempo y lugar...

El siguiente artículo relata una experiencia profesional a bordo de un Buque Escuela a Vela y ensaya algunos conceptos universales sobre los Veleros de Altura como representación de sus propios países.

Escribo el presente artículo motivado por la nostalgia y los recuerdos de las experiencias marineras compartidas a bordo del Buque Escuela colombiano ARC Gloria y por el respeto que merecen los grandes veleros al estar culminando el Siglo XX y estar por iniciarse el Tercer Milenio.

El artículo está dividido en dos partes. La primera, el relato comentado de "Una Experiencia Profesional Personal"; la segunda, "Conceptos sobre el Buque Escuela a Vela" a manera de una propuesta de Ensayos.

Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela

Capitán de Navío
Jorge Luis Díaz Nieri



I. UNA EXPERIENCIA PROFESIONAL PERSONAL

Relato comentado

Siendo Alférez de Fragata designado en Misión de Estudios, tuve la oportunidad de participar en el 'Crucero de Instrucción, año 1976', de la Armada Colombiana, a bordo del Buque Escuela (B/E) a vela *A.R.C. Gloria* en calidad de Oficial Invitado.

El *ARC Gloria* es un velero de altura, tipo bergantín bric-barca de tres palos, que, previo al inicio de ese Crucero de Instrucción, había efectuado el 'Crucero EXPO-76' por puertos del Caribe, con el propósito de presentar seleccionados productos colombianos de exportación a manera de muestra (exposición) itinerante.

Al embarcarme en el B/E, me recibió la selecta tripulación del *ARC Gloria* compuesta por el comando (C. de N. y C. de F.), ocho oficiales y personal subalterno de dotación, cadetes navales pertenecientes a dos promociones distintas (digna juventud representativa), dos capellanes civiles, dos profesores de la Escuela Naval, oficiales navales invitados de las Repúblicas de Venezuela, Ecuador, Bolivia y la República Dominicana y oficiales invitados de la Fuerza Aérea, Ejército y Policía de Colombia.

Los oficiales invitados (alféreces) compartimos todos las obligaciones del servicio a bordo, incluyendo cargos rotatorios como ayudantes de los jefes de departamento, comisiones en puerto, guardias de navegación y de puerto, asumiendo la cabal responsabilidad de los mismos. Estas invitaciones permiten efectuar intercambios profesionales, estrechando lazos de camaradería y amistad entre instituciones y Marinas amigas. Individualmente, otorgan una experiencia profesional enriquecedora.

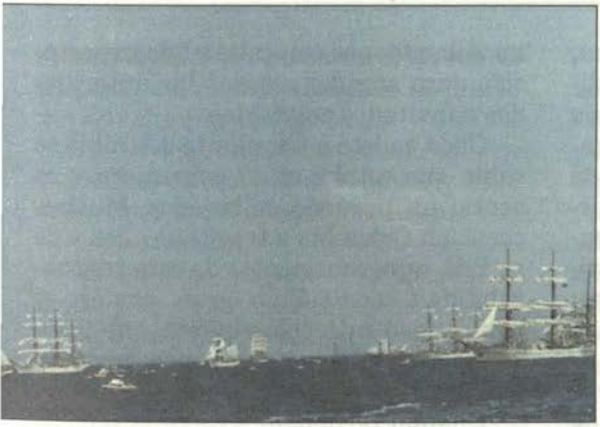
Al zarpe del puerto de Cartagena nos despidieron el Presidente de la República en persona, las autoridades navales y gubernamentales, las representaciones de los países e instituciones de los oficiales invitados, familiares, público en general y medios de información, dando una muestra de gran identificación con el B/E.

De acuerdo al itinerario establecido, visitamos los puertos de Miami, New York y New Port (Estados Unidos), Islas Bermudas, Falmouth (Inglaterra), Brest (Francia), Bilbao (España) e Islas Canarias, regresando al puerto de origen, Cartagena -Colombia. Durante la travesía se cultivó la amistad y solidaridad, fortaleciéndose la confianza y respeto mutuos entre todos los embarcados; los días transcurrían entre clases, academias, actividades deportivas y maniobras en mástiles y velas con participación de todos; el uso obligado de terminología náutica apropiada y las órdenes dadas con toques de pito, eran actividades muy marineras.

Compartimos momentos de gran emotividad como la 'Operación Vela' con largada en Islas Bermudas y llegada a New York, incluyendo la Revista Naval con motivo del Bicentenario de la Independencia de Estados Unidos y la participación de gran cantidad de veleros de todo tipo, tamaño y nacionalidad, desde grandes veleros de cuatro y tres mástiles hasta veleros de recreo y competencia; momento muy especial durante aquella Revista Naval en New York, la grata coincidencia de encontrarnos allí con nuestro querido (ex B/E) *B.A.P. Independencia* entre decenas de unidades navales invitadas.

Otros momentos de gran camaradería teniendo como protagonista central al *King* (*twist,* internacional juego naval con naipes); practicando "futbolito" *(fulbito)* y "beisbolito" en la toldilla o "nudo de guerra" en "U" para "matar el diablo" y durante el bautizo de los "moros" (debe hacerse al cruce de la Long. 180° y no de la Línea Ecuatorial).

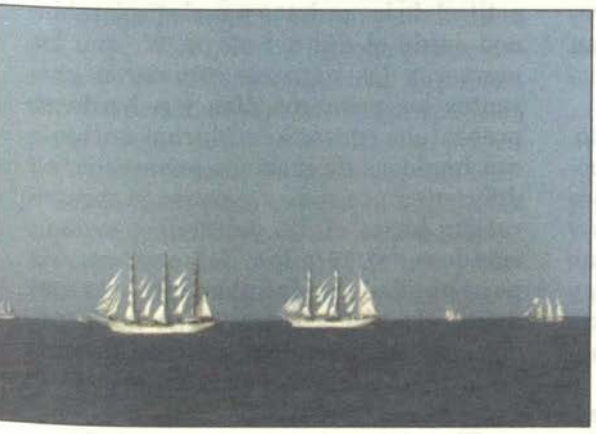
También tuvimos momentos difíciles e ingratos en puertos estadounidenses por el hecho de que malos elementos habían embarcado carga ilícita, habiendo asumido el Comandante General y toda la Marina de Colombia una actitud co-







Imágenes del presente





"OPERACIÓN VELA - 76"
Bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos de América.
Fotos tomadas por el autor a bordo del *ARC Gloria* en julio de 1976.

rrecta y una posición digna y soberana, siendo respetada su Bandera y la condición de Buque Escuela en la medida que su representatividad merecía; separados los malos elementos, el Crucero de Instrucción continuó con la misma normalidad del inicio de la travesía, habiéndose fortalecido el espíritu de la tripulación y del buque después de ser superada plena y satisfactoriamente la situación presentada.

Al acercarnos a cada puerto, nuevas energías inspiraban a los miembros de la tripulación mientras se acortaban las distancias al ansiado puerto de arribo. Al ingreso al puerto de destino con los cadetes subidos a los mástiles, las escoltas de barcos, botes, yates y numerosas embarcaciones menores, personas ubicadas en lugares altos y en el muelle, las autoridades colombianas encabezadas por su Embajador y las respectivas autoridades de la ciudad visitada daban la bienvenida al B/E; en reciprocidad, la tripulación respondía a las manifestaciones de bienvenida de las personas que esperaban su ingreso en el amarradero, constituyendo una escena de gran emotividad. El público en general, colombiano o no, disfrutaba esta visita.

Durante la estadía en cada puerto, cinco días, todos teníamos muchas cosas por hacer y conocer, en especial los cadetes, el tiempo siempre era corto y había que sacarle provecho; al retorno de franco siempre se estaba exhausto y cansado, dándose sólo el tiempo justo para descansar, pero felices e ilusionados por lo conocido, lo comprado y/o lo conquistado. Por supuesto, en las recepciones a bordo, fiestas, almuerzos y cócteles, estaban presentes la cultura y costumbres colombianas, sus muestras de turismo, comida y música invitando a conocer su país; el tinto (café), zumos (jugos), licores, gaseosas y otros productos colombianos con calidad de exportación para atender a todas las autoridades e invitados asistentes.

Cada cadete o tripulante colombiano sabía que estaba en el extranjero y se sentía un pequeño embajador. Muchos conocían Colombia a través de ellos y de su B/E, eran conscientes de esta responsabilidad, poniéndole gran esmero y sintiéndose más colombianos que nunca. Yo también me sentí más peruano que nunca.

Cuando zarpábamos de cada puerto, las despedidas eran nostálgicas, sobre todo con las personas conocidas; algún tiempo después sólo quedaría el grato recuerdo de una dulce melancolía o quizás se consolidaría una gran relación permanente.

El compartir vivencias con toda la tripulación durante el crucero, un semestre académico (de Mayo a Noviembre) y más de doce mil (12.000) millas navegadas cruzando el Océano Atlántico de ida y vuelta, principalmente a vela, me permitió apreciar el cambio de actitud de los cadetes navales colombianos desde el día del zarpe, en que los mareos y las náuseas estuvieron presentes los primeros días y a bordo se presentaba escenas de Marina antigua, con hamacas de marinos exhaustos, en diferentes poses de descanso y recuperación, hasta el día del arribo; evidenciándose, al término del crucero, las personalidades más aplomadas y la madurez alcanzada a través de las experiencias compartidas y conocimientos adquiridos a bordo del B/E durante el crucero.

El cadete retornó a su puerto base, conoció algo del mundo, compró "souvenirs", estudió y aprobó el semestre académico correspondiente, se divirtió y vivió una extraordinaria experiencia. Al retorno está más cuajado y con un in-

menso orgullo por su carrera, ha conocido parte del mundo vistiendo su uniforme naval; retornó a su hogar y a su Escuela, se reencontró con sus familiares y amigos, ahora son más suyos y especiales que nunca, tiene mucho que contar y transmitir.

El conocer puertos extranjeros, su gente y sus costumbres, permite adquirir la capacidad de comparar realidades socioculturales de distinto origen, enriqueciendo la propia cultura personal; el conocer oficiales de marinas amigas y sus tradiciones no tan distintas de las marinas propias, permite entender y confirmar que el concepto universal del marino está estrechamente vinculado al conjunto de buenas costumbres, valores éticos y profesionales, dotes de caballero vistiendo impecables uniformes similares. Todas estas vivencias logran uno de los resultados esperados del crucero, que es el de consolidar al marino profesional del mar hecho en su propia esencia, navegando en aguas internacionales y visitando puertos extranjeros.

Tengo la seguridad que, al término de ese crucero, todos los que participamos en él recibimos un valor agregado, una experiencia de tal magnitud sólo puede dejar óptimos resultados, principalmente durante la travesía, cultivando amistades para toda la vida, dejando huella profunda de la calidad del marino orgulloso de su propia bandera y sintiéndose digno representante de su país.

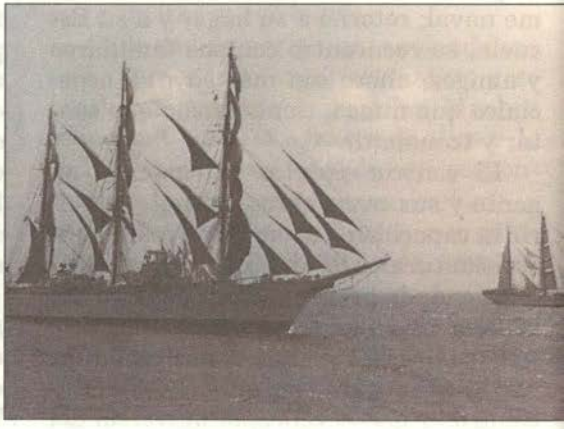
En Marzo de 1995, el *A.R.C. Gloria* arribó al Callao, la añoranza fue enorme al visitar la unidad en la que había participado como dotación durante aquel 'Crucero de Instrucción' en 1976, entablando amistad con el Comando, oficiales y dotación nuevos y, por coincidencia, el Agregado Naval de Colombia en el Perú era un oficial amigo de la dotación 1976. Recordamos tiempos pasados con gran simpatía.

En Junio de 1996, estando en Cartagena, visité el *A.R.C. Gloria* y la relación de amistad con el nuevo Comandante de la unidad fue espontánea. También tuve oportunidad de alternar con otro oficial amigo de la dotación 1976 y con el cadete brigadier (más antiguo) de aquel crucero, ahora digno oficial, con ambos confirmamos los vínculos de amistad y camaradería de siempre.

En todos estos encuentros y reencuentros el factor común, por supuesto, fueron las vivencias compartidas durante el crucero a bordo del Buque Escuela a Vela, por una gran razón: todos aquellos que hayan tripulado una unidad de esta naturaleza siempre serán "hermanos de experiencia", aun sin conocerse, aun siendo de distinto origen, se comprende inmediatamente que se comparten anécdotas y vivencias similares, pero sobre todo, se comparte la mística, el romanticismo profesional y el haber vivido el mar y el viento plenamente.

"Buen viento y Buena Mar en su ingreso al tercer milenio a los respetables veleros de altura que navegan los mares del mundo cumpliendo su misión al encuentro de su destino".









Fotos tomadas por el autor a bordo del *A.R.C. Gloria*

II. CONCEPTOS SOBRE EL BUQUE ESCUELA A VELA

Algunos Ensayos

La experiencia profesional antes comentada me ha permitido internalizar algu nos conceptos sobre los Buques Escuela (B/E) a Vela, Veleros de Altura:

A) Los **Veleros de Altura** en su expresión naval tradicional (Escuela y Embajada y el romántico **Concepto del Mar** como elementos motivadores e inspiradores sobre la **Vocación Marinera** de la juventud naval y de la juventud postulante a las Escuelas de Marina.

B) El propósito del **Buque Escuela a Vela**, su **Finalidad Académica,** su **Finalidad Cultural** y de **Identidad Nacional,** la responsabilidad en el cumplimiento de la **Función Diplomática.**

C) El nuevo concepto del **B/E Velero de Altura como Embajador Comercial** por su representatividad, respetabilidad y ser elemento de atracción.

D) La importancia del planeamiento del **Itinerario** y la selección de la **Dotación** como tripulación de élite y representativa.

E) El significado de la **Respetable** y **Respetada Marina Vélica** y una breve descripción de la **Marina Vélica Actual.**

A) VELEROS DE ALTURA, CONCEPTO DEL MAR Y VOCACIÓN MARINERA

VELEROS DE ALTURA

Grandes veleros o veleros de alta mar, son el símbolo de las tradiciones navales y custodios de la herencia a transmitir a las futuras generaciones de marinos profesionales, en su doble propósito:

a) En su condición de Buques Escuela son organismos de línea, unidades de superficie de las Armadas Nacionales, cuya función fundamental es la de instruir y entrenar en el mar a los futuros oficiales y tripulaciones de la Institución.

b) En su calidad de representantes de la Nación cumplen importante función como Embajadores Itinerantes portando la Bandera Nacional por aguas internacionales y visitando puertos extranjeros.

Su elemento natural, el Mar, es la mejor escuela para forjar el carácter, purificar la mente, encender la pasión por lo grande, para comprender mejor nuestra vocación de marinos, para aprender a mirar de frente los abismos y tempestades y a asumir las responsabilidades y retos profesionales.

Constituyen la expresión naval de los pueblos marítimos y con tradición marinera, son símbolo de la capacidad nacional para aprovechar el mar y tener presencia en el desarrollo marítimo mundial, contribuyendo al engrandecimiento institucional y al desarrollo nacional. Imagen institucional en el país e imagen nacional en el mundo.

CONCEPTO DEL MAR

El Mar no es una asignatura, es el Gran Maestro.

Es el crisol donde se forjaron los grandes navegantes y exploradores, los descubridores y conquistadores que unieron continentes, pueblos, mares y culturas.

El Mar es la escuela y fragua del valor y coraje, del trabajo unido y las tareas silenciosas; es el encuentro del marino consigo mismo, en la profundidad de sus ideales, donde el único testigo es el honor y la conciencia propia y donde se funden en una las metas personales, las de la Institución y las de la Patria.

Los Marinos, profesionales del mar, desafían las inclemencias de los oceános con abnegación, espíritu de compañerismo, renunciamiento y soledad; sacrificando seres y lugares queridos por tiempos prolongados con el fin de cumplir con la Profesión del Mar.

El Mar es el maestro y el amigo, infunde respeto y enseña su inmensidad y profundidad, su misterio es una fuerza que deja huella imborrable y perdura hasta el atardecer de la vida.

VOCACIÓN MARINERA

El avance de la modernidad hace que la captación y formación de los jóvenes sea cada vez mas difícil y requiere de una permanente dedicación, encontrándose en los B/E, veleros de altura:

a) El gran incentivo para todos y cada uno de los cadetes por razones del Crucero de Instrucción y para su tripulación al conformar las dotaciones de élite, seleccionadas y representativas;

b) Un gran elemento de captacion e invitación para la juventud que desea postular a las Escuelas de la Armada. El viajar y conocer el mundo constituye un especial elemento motivador e inspirador para su vocación marinera.

El B/E enciende la emoción del futuro marino que siente la atracción y la grandeza del mar, que busca enfrentarlo y tener mayor contacto con el que será el medio habitual del trabajo durante su carrera profesional.

La formación personal y cultural de la dotación, conociendo otros países y sus respectivas marinas; y en forma recíproca, dar a conocer el propio país en la forma más directa posible, la del trato personal, es una responsabilidad deseable en todo marino de corazón.

En el aspecto personal y familiar, permanecer largo tiempo alejado de los seres y lugares queridos constituye una prueba importante en la formación y preparación del marino, donde la camaradería y la solidaridad tienen un rol decisivo para enfrentar las adversidades o cualquier mal pasar por los seres queridos distantes; sentimiento que sólo el verdadero marino sabe que es capaz de afrontar o de ofrecer.

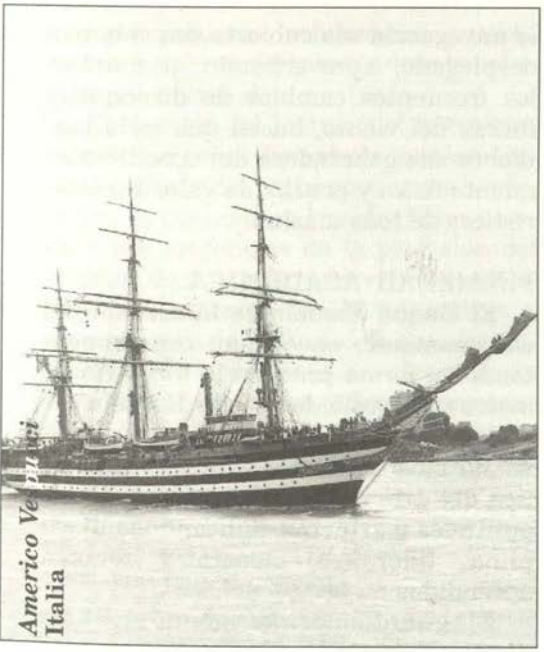
B) BUQUE ESCUELA A VELA: FINALIDAD ACADÉMICA, FINALIDAD CULTURAL E IDENTIDAD NACIONAL Y FUNCIÓN DIPLOMÁTICA

BUQUE ESCUELA A VELA

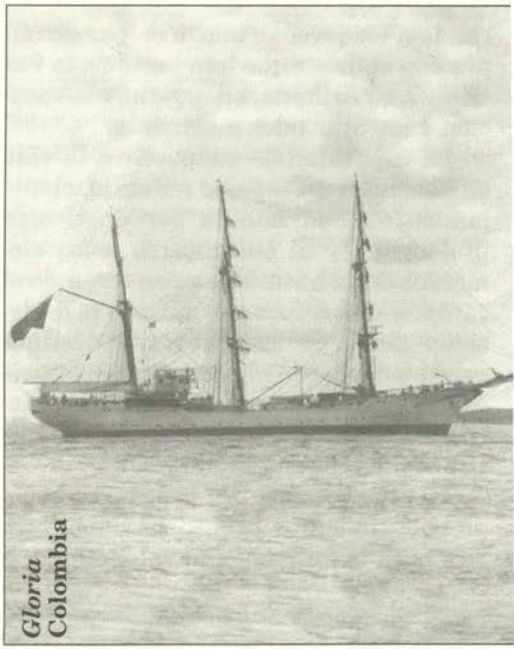
Dedicado exclusivamente al entrenamiento e instrucción de los cadetes navales, de la juventud naval al encuentro de su elemento natural y de su vocación, sin afectar ni ser afectada por el normal desarrollo de las actividades de las otras unidades de la Fuerzas Navales.

La formación de los futuros hombres de mar a bordo de los Buques a Vela es de inapreciable valor. La diversidad de situaciones que deben enfrentar, el intenso entrenamiento marinero, el rigor de la naturaleza y las largas travesías oceánicas enseñan a respetar al mar y a no temerle, constituyéndose en un extraordinario acondicionamiento psicofísico.

El temple físico y moral de los marinos bajo instrucción y entrenamiento se forja en las largas navegaciones, prepa-

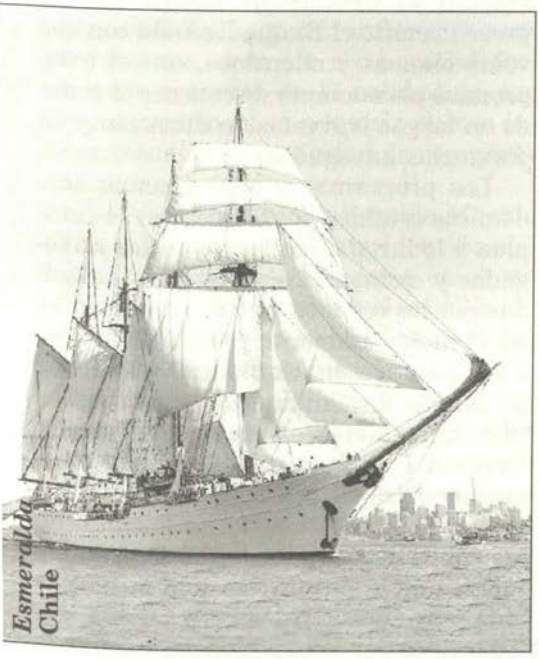


Americo Vespucci
Italia

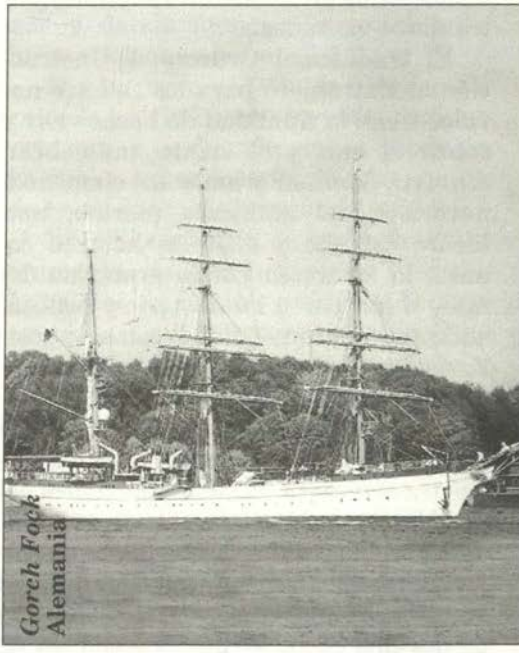


Gloria
Colombia

Veleros de Altura



Esmeralda
Chile



Gorch Fock
Alemania

rando a los jóvenes marinos para cumplir con el deber que han jurado a la Patria y a su Armada, emergiendo la vocación y las aptitudes marineras.

La capacidad de adaptarse a la vida en el mar en un espacio reducido, el alejamiento de la familia por un tiempo prolongado y el enfrentarse a los elementos de la naturaleza van forjando el carácter de los futuros marinos para desempeñarse en sus próximos destinos profesionales con el rigor que el servicio exige, lográndose así la formación práctica en el mar del principal recurso institucional, el recurso humano.

El propósito del B/E es la instrucción en conocimientos profesionales necesarios para la formación naval; la instrucción teórico-práctica de maniobras veleras y en materias académicas y náuticas, la familiarización y adaptación a la vida en el mar; el desarrollo de las habilidades marineras a bordo de un velero y el desempeño ante diferentes realidades socioculturales de los países extranjeros visitados.

El tradicional Crucero de Instrucción al Extranjero para los cadetes navales tiene la finalidad de hacer vivir y sentir el mar y el viento; maniobrar, convivir, dominar y amar los elementos naturales del ambiente marino, ambiente extraño y ajeno al hombre común; la atracción por la grandeza del mar, el compartir su misterio y belleza, su bravura e inmensidad, son sólo posibles para el profesional del mar, permitiéndole cultivar las virtudes más excelsas: el valor, la lealtad, la sinceridad y la grandeza de espíritu durante las largas travesías por océanos y naciones del mundo.

La vieja tradición marinera de enfrentar la dureza del mar, dominar el viento y las olas en demanda del puerto de destino, tratando que la totalidad de la navegación sea cubierta con velamen desplegado, aprovechando al máximo los frecuentes cambios de dirección y fuerza del viento, hacen que cada maniobra sea generadora del acondicionamiento físico y prueba de valor característicos de todo marino.

FINALIDAD ACADÉMICA

El Buque Escuela es la escuela del entrenamiento en el mar, complementando en forma práctica la formación e instrucción recibidas en las Escuelas.

La función fundamental es la de entrenar a los futuros oficiales en la práctica del arte de la navegación y de las aptitudes marineras, aplicando la disciplina, liderazgo, ciencia y técnica aprendidas en las Escuelas.

El guardiamarina/cadete vive los años de juventud en la Escuela, conoce el mar y los buques gris niebla y gris cubierta, con radares, misiles, cañones, motores y olor a petróleo; cuando debe realizar el Crucero de Instrucción se presenta ante el Buque Escuela con sus velas blancas y silencioso, con el compromiso permanente de conocer el mundo en largas travesías en duración y en distancias navegadas.

Los programas y cronogramas académicos establecidos (semestre) se cumplen a lo largo de miles de millas navegadas y cientos de singladuras realizadas por los océanos y mares del mundo, en el mejor ambiente para aplicar teoría y práctica en Maniobra y Gobierno de Buque, Estabilidad, Navegación, Cinemática, Meteorología, Oceanografía, Derecho Internacional Marítimo, Geografía e Historia Marítima, Moral y Ética; con el propósito de forjar marinos en las cubiertas al contacto directo con las fuerzas de la naturaleza y la auténtica vida marinera entre velas y jarcias, enriquecidos por la experiencia, confianza

y respeto mutuos, solidaridad y unión de sus hombres, fortaleciéndose la cohesión promocional.

El manejo del buque y el comportamiento personal durante la travesía, arduas labores del régimen diario a bordo, forjan la contextura moral y física acorde a las exigencias de la profesión del hombre de mar, engrandeciéndose el espíritu al contacto con la naturaleza y con la visión del infinito. El guardiamarina/cadete aprende a no apoyarse en otro sino en sí mismo, adquiere responsabilidad y comprende que si él falla pone en riesgo todo el trabajo que se realiza en conjunto.

FINALIDAD CULTURAL E IDENTIDAD NACIONAL

El promover el contacto de la dotación con miembros de las Armadas de otros países, con su gente y autoridades, cumple doble finalidad cultural: el de conocer otros pueblos, lugares de valor histórico y relacionarse con gente de otras realidades y costumbres, y recíprocamente, el de dar a conocer al propio país a través de la calidad de sus propios marinos; es adquirir el roce internacional y la capacidad de comparar que posee el marino universal.

La relación "Buque Escuela-Marina -Nación" está plenamente identificada, tanto en el propio país como en el extranjero, evidenciándose el orgullo de su dotación, de toda su Marina, el de las Autoridades y representaciones propias en el puerto de arribo y de los connacionales que visitan al B/E como portador de la Bandera, de las tradiciones, costumbres y cultura del propio país y especialmente portador de su juventud representativa.

FUNCIÓN DIPLOMÁTICA

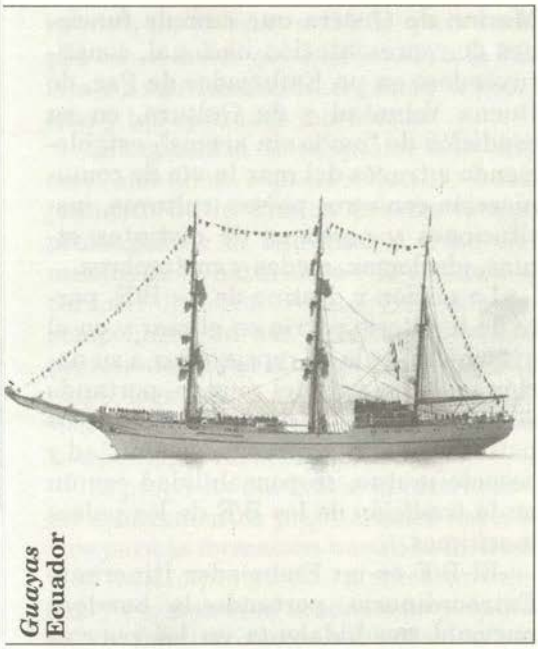
El B/E a Vela es una Unidad de la Marina de Guerra que cumple funciones de representación nacional, constituyéndose en un Embajador de Paz, de Buena Voluntad y de Cultura, en su condición de "navío sin armas", estableciendo a través del mar la vía de comunicación con otros países, culturas, instituciones y personas de distintas etnias, ideologías, credos y costumbres.

La misión y destino de los B/E, parte de territorio patrio en el mar y en el extranjero, es la de representar a su nación en los mares del mundo, portando su saludo, mensaje de unión y paz a los países visitados, expresión de amistad y respeto mutuo; responsabilidad común en la tradición de los B/E de los países marítimos.

El B/E es un Embajador Itinerante Extraordinario, portando la bandera nacional con hidalguía en los puertos visitados y demostrando los valores, las manifestaciones y muestras de cultura, arte y costumbres, nacionales e institucionales; representando al país con honor y dando atención especial a los huéspedes que visitan al B/E.

Digna representatividad diplomática de la patria lejana, bandera nacional presente y ondeando en su paso por puertos y aguas internacionales, uniendo horizontes y hermanando pueblos.

El B/E, con años de servicio ininterrumpido, cientos de puertos visitados en calidad de Escuela y Embajada itinerantes, es un instrumento de política internacional en estrecha coordinación con la Cancillería, en los roles que el Estado le asigne; en este sentido ha recibido visitas de Jefes de Estado, autoridades diplomáticas, políticas y castrenses, medios de comunicación y público en general, siendo un importante medio de apoyo a las Autoridades representativas de la Nación en la realización de diversos eventos protocolares y

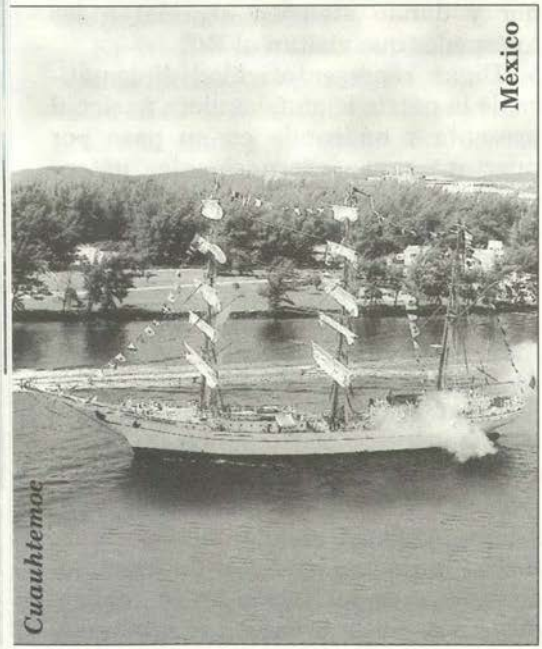


Guayas
Ecuador

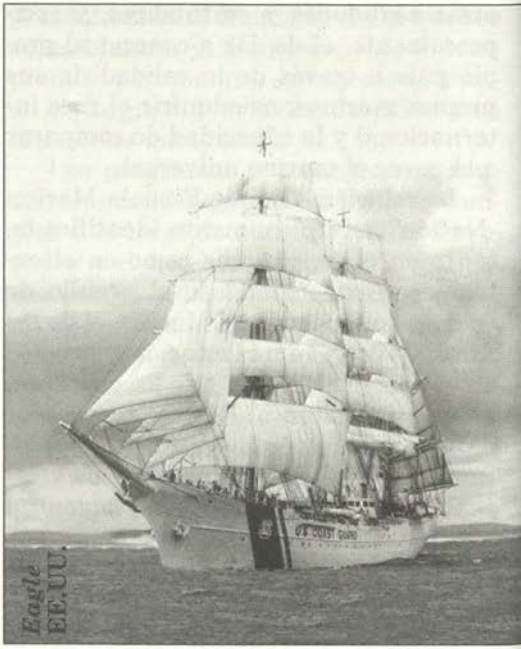


Simón Bolívar
Venezuela

Veleros de Altura



Cuauhtemoc
México



Eagle
EE.UU.

sociales en cualquier lugar del mundo.

Los B/E han sido escenario de grandes cumbres, firmas de tratados y acuerdos internacionales; realidad que se aprecia en sus respectivos "Libros de Oro".

C) BUQUE ESCUELA A VELA COMO "EMBAJADOR COMERCIAL"

La función principal del B/E es proporcionar a los cadetes navales y tripulantes, instrucción y entrenamiento en la mar y difundir la imagen de la Armada y del País propios por los puertos y mares del mundo, como representante nacional, aprovechando la particularidad de ser un elemento de gran atracción en puerto, son instrumentos de política internacional al llevar selectas muestras culturales y del desarrollo nacional a puertos de interés.

Como ejemplo, durante 1997 se ha podido apreciar la visita al Perú de unidades de las Marinas inglesa e italiana (no B/E a vela), dentro de un extenso itinerario, mostrando modernos sistemas de uso naval, en una práctica de "marketing" moderno directo, a la búsqueda de conquistar horizontes e incursionando en nuevos mercados.

La programación anual de Cruceros de Instrucción internacionales, la experiencia en los mismos, el contar con ambientes para exposiciones, conferencias y la oportunidad de atender actividades protocolares y sociales, han permitido conceptuar al B/E en funciones como "Embajador Comercial".

Este concepto está dentro de la función principal del buque al fortalecer y contribuir a la formación de los futuros oficiales y tripulantes y de promover la imagen del país acorde con el interés nacional y empresarial como "Exposición Itinerante" por puertos extranjeros, con una respetable "oficina virtual" a bordo.

a) Como "Exposición Itinerante", se da la posibilidad a la Empresa de contribuir al éxito de la visita programada, pudiendo participar en los puertos a visitar; presentando muestras e información con folletos y videos especializados y como parte de las actividades en puerto, la oportunidad de recepciones a bordo creando un ambiente tradicional nacional, con muestras de cultura, historia, artesanía, turismo, música y platos típicos para atender a participantes e invitados con seleccionados productos nacionales de exportación; con las finalidades de apreciar su calidad y las costumbres propias y de invitar a conocer y visitar el país y sus lugares turísticos.

b) Como "Oficina Virtual", el B/E permite una impecable mesa de conversación para altos ejecutivos, siendo factible establecer una base de datos para promoción electrónica de productos y definir negocios vía Internet. El B/E proporciona un ambiente de confianza y respetabilidad, facilita las comunicaciones directas para concretar negociaciones entre el interesado y el exportador nacional aprovechando el correo electrónico.

El Estado apoya a través de sus representantes extranjeros al arribo a puerto, se tiene la posibilidad de viaje y presencia de representantes del exportador y la coordinación de la cobertura periodística a la llegada a puerto para la promoción de los productos.

El Estado apoya al exportador nacional a través del B/E, vinculándolo al rol del Estado como promotor de los Intereses Nacionales.

D) ITINERARIO Y DOTACIÓN

ITINERARIO

El itinerario se planifica de acuerdo a las invitaciones e intereses institucionales y nacionales, debiendo ser aprobado por el Alto Mando Naval, a partir de lo cual se gestionan los contactos oficiales de alto nivel, dándole carácter oficial a las visitas.

Su planeamiento se efectúa con bastante anticipación, casi un año antes del zarpe, con la preparación y coordinación del más conveniente itinerario, se afinan las fechas de los eventos más importantes, se conforma la selecta dotación y se inician los trabajos de preparación, el acopio de todo tipo de elementos, el entrenamiento y preparación de la dotación; coordinaciones a nivel detalle con las autoridades de los diferentes puertos a visitar sobre las actividades a realizar, hasta llegado el día del zarpe, a cumplir la misión encomendada y al encuentro de su propio destino.

El itinerario de un B/E a Vela, por su exclusiva razón de ser, considera más semanas/meses de navegación, más puertos a visitar, más millas a navegar con un menor costo de operación (menor dotación asignada y menor consumo de combustible).

En el planeamiento del itinerario se considera que el B/E es la representación auténtica de las costumbres y cultura propias, de la tradición histórica y de un mensaje de buena voluntad a presentar a los países visitados y que la Misión está orientada a estrechar relaciones y vínculos con naciones y marinas amigas, ampliando el horizonte nacional y naval por países de los cinco continentes, aprovechando su capacidad de poder permanecer en aguas y puertos internacionales de interés, conquistando presencia internacional.

El B/E siempre es portavoz y abanderado institucional y representante de la dignidad y soberanía nacional, especialmente durante la ejecución del itinerario establecido.

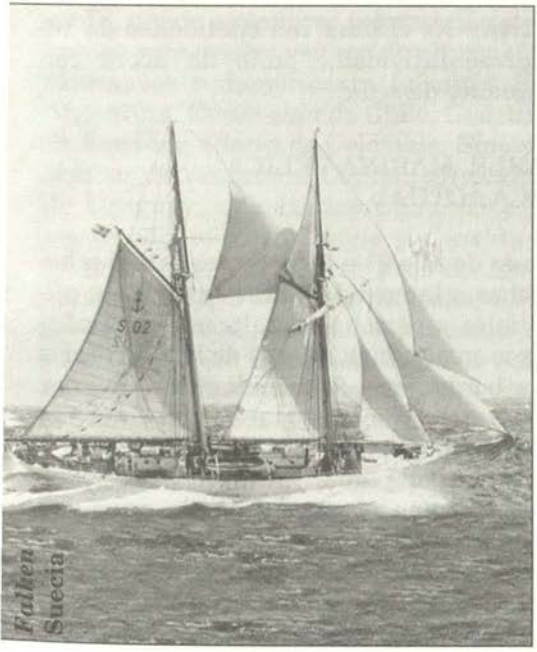
DOTACIÓN

La dotación tiene la responsabilidad y delicada misión de representar al país en aguas, puertos y eventos de trascendencia internacional, donde se pone en relieve el honor, la caballerosidad y el profesionalismo del marino (valiosa y significativa experiencia); el encuentro con el mar y la vida marinera constituye un arduo y exigente trabajo que debe cumplirse con espíritu de disciplina y conciencia de grupo, vocación, mística y entrega a la causa del deber; por estas razones la tripulación debe ser seleccionada y conceptuada de élite y ejemplar, con valores navales internalizados. Ser parte de la dotación debe ser motivo de orgullo y premio al reconocimiento profesional de quien lo amerite.

Las promociones embarcadas de guardiamarinas/cadetes, juventud naval en instrucción y entrenamiento, es la digna representación del futuro institucional y del país.

Delegaciones de los B/E han sido recibidas en casas presidenciales, gobernaciones, alcaldías, ministerios y embajadas; en reciprocidad, han recibido las visitas de personalidades políticas, castrenses, empresariales y medios de información.

Ser Comandante de un B/E constituye un honor y privilegio, siendo una gran responsabilidad en el ámbito institucional como Comandante de la Unidad donde se forjan en el mar las generaciones de marinos y en el ámbito extrainstitucional como marino - diplomá-

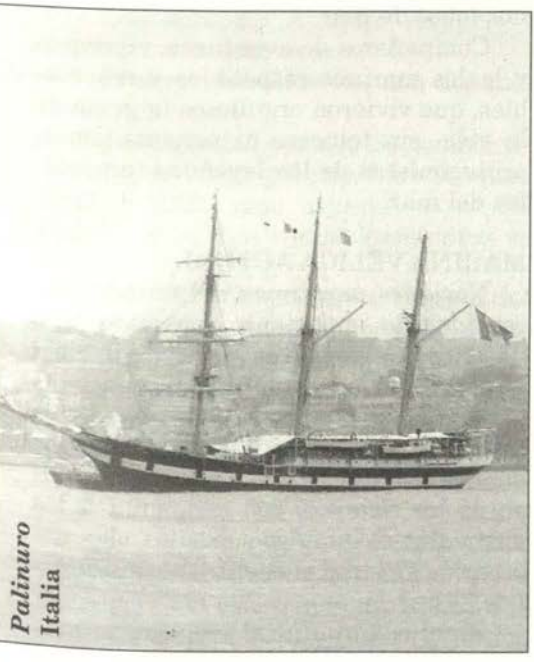


Falken
Suecia

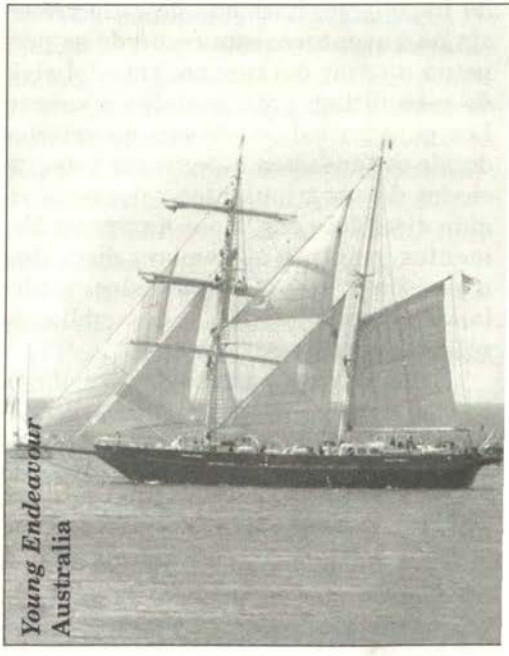


Tunas Samudera
Malasia

Medianos Veleros



Palinuro
Italia



Young Endeavour
Australia

tico del propio país en todos los mares y puertos del mundo a visitar, representando no sólo al Instituto sino a la Nación. Es el líder con cualidades de representatividad, "puño de acero con guante de seda".

E) RESPETADA Y RESPETABLE MARINA VÉLICA Y MARINA VÉLICA ACTUAL

RESPETADA Y RESPETABLE MARINA VÉLICA

Los Veleros de Altura no han desaparecido, han sido alcanzados por el progreso, simbolizan la expresión de tradicionales marinas; mientras más antiguos sean, más ricos serán en tradición, más bellos y venerables se harán con el paso del tiempo. Su reducido número los hacen objeto de especial atención, su presencia en cada puerto y las visitas a bordo constituye un acontecimiento extraordinario en la vida de los puertos visitados.

Los antiguos veleros de altura lucharon contra vientos y tempestades en sus recorridos alrededor del mundo logrando imponerse, haciendo de cada travesía una aventura; este recuerdo se perpetúa a pesar del tiempo, amo del olvido y su último gran enemigo a vencer. Los grandes veleros fueron los crisoles donde se fundieron esperanzas y decepciones de sus tripulantes y donde la rígida disciplina era impuesta por los elementos y no por el hombre, disciplina necesaria y aceptada por todos, modelando personalidades y desarrollando sólidas vocaciones.

Estos navíos, poderosos y frágiles a la vez, capaces de proezas insospechadas valoraban la perfección y la preocupación por el detalle, construidos de tres o cuatro mástiles, desplazamiento de 2,500 a 4,500 toneladas, cascos alargados y finos, donde se erguían a 40 o 50 metros por encima del puente las elegantes arboladuras; sus tripulaciones de sólo 21 a 28 hombres estaban hechas a la medida de las exigencias; oficiales y personal subalterno, compañeros en alta mar, pilares de la vida diaria a bordo: jefes de tripulación, gavieros, novatos grumetes, maestros cocineros y carpinteros, mecánicos y timoneles, todos y cada uno, junto con el velero, constituían el espíritu de la nave. De gran importancia era embarcar el contingente de jóvenes aspirantes a futuros oficiales y marineros que, durante sus aprendizajes, formaban parte de la tripulación normal, desarrollando las virtudes y cualidades marineras de coraje, veracidad, decisión, espíritu de solidaridad; hasta convertirse en veteranos lobos de mar.

Compañeros de aventuras, vigorosos y leales marinos respetados y respetables, que vivieron orgullosos la gesta de la vela, sin temores ni personalismos, protagonistas de las leyendas inmortales del mar.

MARINA VÉLICA ACTUAL

Naciones marítimas del mundo han considerado importante conservar uno de estos testigos de la gloriosa Historia Marítima, en recuerdo ejemplar para las generaciones futuras sobre lo que estos navíos y sus valerosas tripulaciones simbolizan; navíos que, desde el comienzo de los tiempos, sólo exigieron a los elementos el impulso sobre las olas necesario para ir al encuentro de sus destinos.

En el cuadro que al respecto se pre-

senta, puede apreciarse información sobre los principales veleros de altura actuales: los sudamericanos *Libertad* de Argentina, *Esmeralda* de Chile, *Guayas* de Ecuador, *Gloria* de Colombia, *Simón Bolívar* de Venezuela, *Capitán Miranda* de Uruguay; el mexicano *Cuauhtemoc,* los estadounidenses *Eagle* y *Constitution;* los europeos, *Gorch Fock* de Alemania, *Américo Vespucci* de Italia, *Sagres* de Portugal, *Mircea* de Rumania y *Juan Sebastián Elcano* de España; y el indonés *Dewarutji.* Todos Buques Escuela, a excepción del *Constitution* considerado monumento histórico (museo) y el *Capitán Miranda*, usado para entrenamiento.

Estos grandes veleros fueron construidos con dimensiones equivalentes en eslora, puntal y manga; para dar velocidades superiores a los 10 nudos (motor); principalmente dotados de tres mástiles, un motor y un eje, a excepción de:

- Los hermanos *Esmeralda* y *Juan Sebastián Elcano* con cuatro mástiles.
- Los europeos *Américo Vespucci* y *Sagres* con dos motores.
- El argentino *Libertad* con dos motores y dos ejes.

Su antiguedad por año de comisionamiento, se ubica principalmente entre 1928 y 1982, caso especial es el del *Constitution.* Los comisionamientos se dieron:

- En 1798: *Constitution,* fragata del Siglo XVIII, mantenido por el gobierno de Estados Unidos como tributo a su pasado histórico y simboliza la encarnación del honor, orgullo, coraje y compromiso de una Marina con su propia nación.
- De 1928 a 1939: *Juan Sebastián Elcano* ('28), *Capitán Miranda* ('30), construidos en Cádiz - España; *Américo Vespucci* ('31) construido en Italia, *Eagle* ('36), *Sagres* ('38) y *Mircea* ('39) los tres construidos en Hamburgo - Alemania.
- De 1953 a 1963: *Dewarutji* ('53), *Gorch Fock* ('58) ambos construidos en Hamburgo -Alemania- y *Libertad* ('63) construido en Argentina.
- De 1969 a 1982: *Gloria* ('69), *Guayas* ('77), S. Bolívar ('80) y *Cuauhtemoc* ('82), los cuatro de más reciente construcción en Bilbao - España.

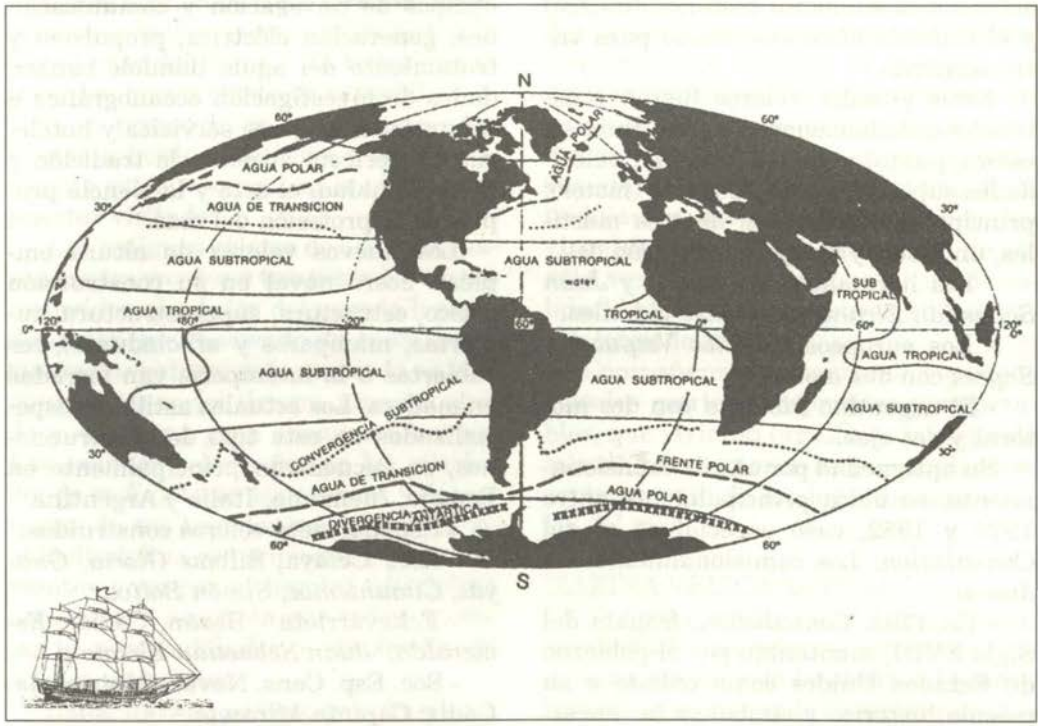
Todos han sido reparados y modernizados a fin de brindar mejores condiciones de instrucción y entrenamiento para el personal en formación: sistemas y equipos de navegación y comunicaciones, generación eléctrica, propulsión y tratamiento del agua; dándole capacidades de investigación oceanográfica e informática, mejores servicios y hotelería; en perfecta armonía la tradición y la modernidad, el arte y la ciencia propios de la profesión del mar.

Los nuevos veleros de altura emplean acero naval en su construcción (casco, estructura, superestructura, cubiertas, mamparos y arboladuras), las cubiertas a la intemperie van forradas en madera. Los actuales astilleros especializados en este tipo de construcciones, se encuentran principalmente en España, Alemania, Italia y Argentina:

- España, siete veleros construidos:
  - A&T Celaya, Bilbao: *Gloria, Guayas, Cuauhtemoc, Simón Bolívar.*
  - Echevarrieta - Bazán, Cádiz : *Esmeralda, Juan Sebastián Elcano* y
  - Soc. Esp. Cons. Naval - Matagorda Cádiz: *Capitán Miranda.*
- Alemania, Hamburgo, cinco veleros construidos:
  - Blohm & Voss : *Eagle, Gorch Fock, Sagres, Mircea* y
  - HC Stulken & Sohn: *Dewarutji.*
- Italia, Castellammare: *Americo Vespucci.*
- Argentina, AFNE Río Santiago: *Libertad*

Estos grandes veleros pertenecen a países con reconocida tradición marinera o en busca de tenerla; siendo importante resaltar que casi todas las Marinas del Mundo (o todas) incluyen en sus Escuelas de Formación, como parte de su implementación, a medianos y pequeños veleros para entrenamiento en la mar de sus guardiamarinas/cadetes y personal subalterno alumno; *Falken* y *Gladan* de Suecia, *Iskra* de Polonia, *Oriole* de Canadá, *Young Endeavour* de Australia, *Shabab Omán* de Omán, *Tunas Samudera* de Malasia, *Palinuro* de Italia, son una pequeña muestra de mediano veleros (se presentan fotos).

Existen organismos mundiales que desarrollan la navegación a vela, convocando a Regatas Internacionales anuales con la participación de los grandes veleros de altura y de medianos y pequeños veleros. El Reglamento Internacional de Regatas lo establece la International Yatch Racing Union (IYRU).



Mientras soplen vientos sobre el mar los veleros de altura perdurarán; contra viento, marea y modernidad a las puertas del tercer milenio, siglo XXI

VELEROS DE ALTURA

PAIS	NOMBRE No. PALOS	CONSTRUCCION	BOTADURA / COMISION	DIMENSIONES metros	DESPLAZ. TONS	MOTOR / EJES	VEL. Ndos	DOTACION + CADETES	VELA m2
ARGENTINA	LIBERTAD 3 PALOS	AFNE RIO SANTIAGO	May. 1953 / May. 1963	79.9/91.7 x 13.8 x 6.6	3025 / 3765	2 / 2	13.5	220 + 150	2.533
CHILE	ESMERALDA 4 PALOS	ECHEVARRIETA BAZAN / CADIZ	..... / Jun. 1954	82/109.8 x 13.1 x 7	3420 / 3754	1 / 1	11	271 + 80	2.500
ESPAÑA	J. S. ELCANO 4 PALOS	ECHEVARRIETA BAZAN / CADIZ	Mar. 1927 / Feb. 1928	82/94.1 x 13.2 x 7.5	3420 / 3656	1 / 1	8.5	332	
COLOMBIA	GLORIA 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	..... / May. 1969	64.6/76 x 10.6 x 6.6	1.150	1 / 1	10.5	51 + 88	1.400
ECUADOR	GUAYAS 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	Set. 1976 / Jul. 1977	80 x 10.2 x 6.6	1.153	1 / 1	11.3	180	1.410
VENEZUELA	S. BOLIVAR 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	Nov. 1979 / Ago. 1980	82.5 x 10.6 x 4.-4	1.260	1 / 1	10	93 + 102	1.650
MEXICO	CUAUHTEMOC 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	Ene. 1982 / Jul. 1982	78.5/90,5 x 12 x 5,4	1.800	1 / 1	11	178 + 90	2.368
URUGUAY	CAP. MIRANDA 3 PALOS	SOC.ESP.CON.NAV MATAGORDA/CADIZ	..... / 1930	54.6 x 7.9 x 3.2	527	1 / 1	11	49	
ITALIA	A. VESPUCCI 3 PALOS	CASTELLAMMARE NAPOLES / ITALIA	Mar. 1930 / May. 1931	70/82.4/100x15.5x7	3543 /4146	2 / 1	10	243	2.100
ALEMANIA	GORCH FOCK 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	Ago. 1958 / Dic. 1958	89.3 x 12 x 4.9	1760 / 1870	1 / 1	11	66 + 140	1.964
PORTUGAL	SAGRES 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	Oct. 1937 / Feb. 1938	70.4 / 90 x 12 x 5.2	1725 / 1940	2 / 1	10.5	162	1.932
RUMANIA	MIRCEA 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	..... / Mar. 1939	62.8/81.2 x 12 x 5.2	1.604	1 / 1	6	83 + 140	1.750
EEUU	EAGLE 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	..... / 1936	70.4/89.5 x 12 x 4.9	1.784	1 / 1	10.5	65 + 180	2.355
INDONESIA	DEWARUTJI 3 PALOS	HC STULCKEN & SOHM.HAMBURGO	Ene. 1953 / Jul. 1953	41.5/58.3 x 9.5 x 4.2	810 / 1500	1 / 1	10.5	32 + 78	1.091
EEUU	CONSTITUTION 3 PALOS		..... / Jul. 1798	53.4 x 13.7 x 6.1	2.200		12	49	

OBSERVACION: A excepción del "CONSTITUTION", todos los Veleros de Altura son Buques Escuela o de Entrenamiento.

Fuente: Jane´s Fighting Ships (Agrupados por concepto de construcción).



Consorcio Naviero Peruano S.A.

Av. Central 643 Piso 7 San Isidro - LIMA 27
Teléfono: 421-5800 Fax: 421-6852, 442-5136
Telex: 21063, 20074
FONONAVE:
421-5700 (Itinerario Vía Fax)

Han pasado más de 27 años desde que la Marina Brasileña, un 20 de setiembre de 1970, firmó contrato con la Compañía Británica VOSPER TH0RNYCROFT Ltd. para la construcción de seis Fragatas Misileras Portahelicóptero, dos de las cuales fueron construidas con asesoría técnica en los Astilleros Navales de Río de Janeiro.

Fragatas brasileñas Antisubmarinas "Clase Niteroi"



Teniente Primero
Alessandro Mogni Novoa

Una modernización integral necesaria en buques con más de 15 años de servicio.

Estas fragatas, cuatro dedicadas a la Guerra Antisubmarina (ASW) y dos de propósito general (GP), pero con capacidad ASW, tienen su origen en el modelo MK10 y constituyeron en la década de los setentas, el más ambicioso proyecto de la VOSPER desde que inició sus exportaciones de buques con las corbetas MK1 a Ghana y Libia, allá por los años sesenta.

La Marina Brasileña necesitaba para escolta de convoyes un buque de propulsión diesel de alta velocidad y gran autonomía. Es entonces que los técnicos presentan la combinación cuatro motores diesel MTU de 16 cilindros, dos turbinas a gas Rolls-Royce Olympus y hélices de paso controlable como solución al desafío presentado, siendo este proyecto aceptado por los marinos brasileños, constituyéndose actualmente en las hoy conocidas Fragatas de Escolta *Clase Niteroi,* la última de las cuales fue entregada en el año 1980.

Con un desplazamiento de 3,800 toneladas a plena carga y con un andar máximo sostenido de 30 nudos (28 nudos con turbinas), estas naves fueron armadas con un montaje simple automático *Vickers* MK8 de 114 mm. (dos en la versión GP), montaje semejante al que poseen los Destructores ingleses tipo 42 (recordemos el HMS *Sheffield* hundido por la Aviación Naval Argentina en la Guerra de Las Malvinas), cuatro misiles *Exocet* MM-38 (versión GP), dos montajes simples Bofors de 40 mm. Y dos lanzadores triples con misiles de corto alcance *Seacat* para la defensa antiaérea, dos montajes triples MK-32 para torpedos MK-46, un lanzador doble Bofors de 375 mm. para cohetes, una pista de vuelo con hangar para un helicóptero *Sea Lynx* y un sistema australiano *Ikara (Branik)* para lanzamiento de torpedos a gran distancia (versión ASW) completan la defensa antisubmarina.

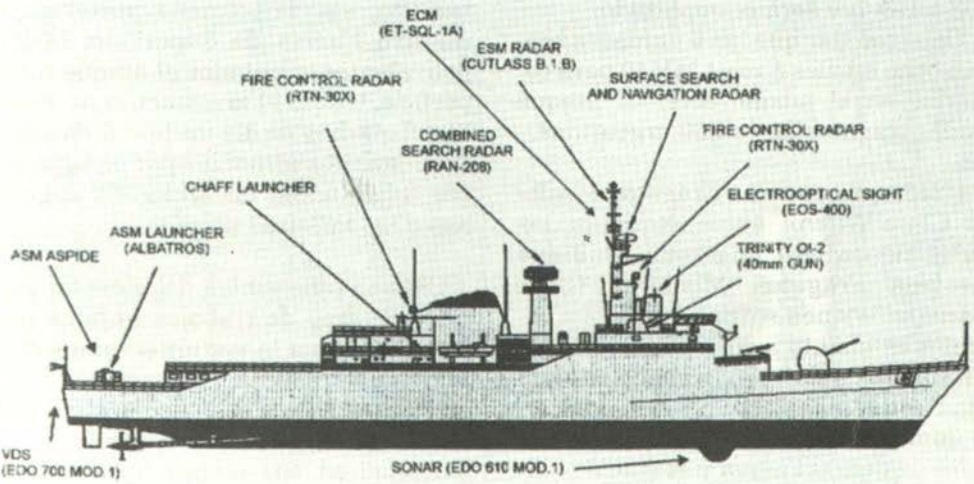
Los sensores y electrónica incluyen un Radar de Búsqueda Aérea *Plessey* AWS-2, dos radares de Control de Tiro RTN-10X (ahora *Alenia),* un Radar de Superficie y Navegación HSA ZW-06, un Sonar de Casco EDO G10E modelo 1 y un Sonar de Profundidad variable EDO 700 Modelo 1 (versión ASW).

La Guerra Electrónica incluye un *Decca* RDL-3 ESM, un Racal *Cygnus Jammer* ECM y dos lanzadores de CHAFF *Plessey Shield.*

Han pasado 18 años desde la puesta en servicio de la última fragata, la *Uniao,* y durante estas casi dos décadas de vida estas hermosas unidades han sufrido algunas mejoras y modernizaciones; tal es el caso que, a partir del año 1986, se toma la decisión de dotar a cuatro de las seis fragatas con los misiles *Exocet* MM-40, ampliando considerablemente la capacidad antisuperficie de estas naves de escolta antisubmarinos.

Posteriormente, ya en la década de los noventa, se iniciaron los estudios y propuestas de diferentes fabricantes de armamento y equipos electrónicos con el fin de efectuarles a todas la fragatas una profunda modernización que incluyera mejoras en la planta de propulsión.

En 1993 queda desestimada la propuesta tipo paquete de la *British Aerospace* para la instalación del Sistema de



Lanzamiento Vertical de Misiles *Sea-Wolf*, y el reemplazo del Sistema de Comando y Control, debido al alto costo que esta oferta implicaba.

Los italianos, al presentar una oferta más realista en cuanto al financiamiento del programa, ganaron el concurso en el año 1994.

El costo por unidad de la nueva modernización está estimada en 70 millones de dólares.

El compromiso del nuevo sistema es el siguiente:

Instalación, en popa de todas las fragatas, de un Lanzador Octuple *Albatros* (AESN) para misiles de alcance medio *Áspide,* dos montajes simples Bofors MK3S de 40mm. automáticos (Análogos al *Trinity* pero sin el Radar de Control de Tiro).

Reemplazo del Radar AWS-2 por el AESN RAN-20S, reemplazo de los Radares RTN-10X por el nuevo RTN-30X, reemplazo de nuevo Radar de Superficie, instalación del Sistema *Racal Cutlass* B-1B ESM y *Elebra* IPQM ESM, instalación del Sistema *Elebra* ET-SQL-1 ECM y la instalación del nuevo sistema multisensor electro-óptico SAAB ESO-400.

Asimismo, la modernización contempla el reemplazo del Sistema de Información *Ferranti* CAAIS-400 y la computadora 1600B por un nuevo Sistema Táctico de Procesamiento de Datos de la *Alenia Elsag Sistemi Navali.* El reemplazo del Sonar de Casco también está contemplado pudiendo ser entre otros, la nueva versión del EDO-610M, el *Thomson-Rerranti* FMS-21 o el STN *Atlas Elektronik* ASO-4-2, el cual equipa las corbetas brasileñas Clase *Inhauma.*

No se tiene conocimiento si el Sonar VDS EDO 700 será reemplazado.

Cabe señalar que las 6 unidades tendrán ocho misiles *Exocet* MM40 para colocarlas en el mismo nivel de ataque que las fragatas *Meko* 360 argentinas.

Unidades como las Fragatas Misileras Clase *Niteroi* antes descritas, las cuales tienen casi la misma edad que nuestras Fragatas Misileras Clase *"Carvajal"* vienen sufriendo cambios radicales en cuanto a su configuración de batalla, las cuales, conservando la capacidad antisubmarinos, experimentarían un aumento considerable en sus capacidades de defensa aérea y ataque a blancos de superficie, además de una moderna electrónica, convirtiéndolas en buques polivalentes.

Nuestras fragatas misileras, tipo *Lupo* italiano, con el mismo tiempo de servicio, son la columna vertebral de nuestra Fuerza de Superficie; buques polivalentes orientados al ataque de superficie, tienen el armamento necesario por el que hoy en día los brasileños efectúan grandes esfuerzos por equiparar a sus fragatas con las *Meko* 360 argentinas o las nuestras propias.

Somos conscientes del elevado costo que este tipo de trabajos implica para un país, pero a la vez observamos el esfuerzo que realizan varios países sudamericanos por no sólo elevar el nivel de entrenamiento de sus tripulaciones embarcadas en sus principales unidades navales, como lo hemos logrado nosotros, sino de modernizar sus sistemas de armas y sensores acorde a la tecnología de los buques occidentales más modernos.

Bibliografía:

Maritime Defence, Vol. 21, Nro. 04. Mayo 1996.

PREMIO copé

Apoyando al arte y la cultura nacional, en la promoción de nuevos valores y la consagración de otros.

19 AÑOS



PETROPERU

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

Autoridad Marítima ejerciendo Seguridad - Dominio - Vigilancia en todo el Territorio Nacional



CAPITANIAS DE PUERTO

INFORMES

Jr. Constitución 150 Plaza Grau - CALLAO Teléf.: 429-6898 Fax: 465-1068

Internet: http://www.dicapi.mil.pe E-mail: dcgdicap+@amauta.rcp.net.pe t@dcgdicap.mil.pe

La Comisión de los B.A.P.

Almirante Grau y Coronel Bolognesi

en misión especial a los Estados Unidos de Venezuela y a Colombia en 1945

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada



I. INTRODUCCIÓN

Habían transcurrido apenas dos meses y medio del regreso del B.A.P. *Almirante Grau* de su Comisión a la Habana (Cuba), cuando la Superioridad Naval dispuso la Comisión a Venezuela y Colombia del buque insignia, en esta ocasión acompañado de su gemelo el crucero B.A.P. *Coronel Bolognesi* durante el periodo del Crucero de Verano de ese año 1945.

Por entonces los buques de nuestra Escuadra salían al extranjero muy pocas veces y los cruceros de verano se realizaban normalmente en la costa peruana, en la que se visitaban los puertos, islas y caletas llevándose a cabo todo tipo de ejercicios, maniobras marineras y levantamientos hidrográficos con el fin de que los futuros oficiales lograran un conocimiento cabal de nuestro extenso litoral. Como excepciones de los viajes de crucero al exterior cabe citarse la comisión a Chile en 1937 y a los EE.UU. de N.A. y Centro América en 1939. En la primera participaron los B.A.Ps. *Coronel Bolognesi, Almirante Villar, Almirante Guise,* el transporte *Rímac* y los cuatro submarinos "R". Esta Fuerza zarpó del Callao el 18 de enero y estuvo comandada por el capitán de navío Enrique Labarthe Durand con el título de Comodoro y realizó la visita al puerto de Talcahuano. La comisión del año 1939 fue motivada por la Feria Mundial de San Francisco, California. El Grupo de Instrucción estuvo constituido por los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* que zarparon del Callao el 28 de enero al mando del contralmirante Carlos Rotalde Gonzales del Valle con destino al puerto de San Francisco, visitando luego Long Beach, San Pedro y San Diego, Manzanillo y Acapulco (México); San José (Guatemala); Acajutla (en El Salvador); Amapala (Nicaragua); Puntarenas (Costa Rica); Panamá y finalmente, Talara, desde donde navegaron al Callao arribando el 15 de abril.

Retornando a la Comisión a Venezuela y Colombia, hasta donde recuerdo, era la primera vez, por lo menos en este siglo, que tomábamos contacto con estas jóvenes Marinas que por entonces sólo contaban en sus respectivas Escuadras con pocas unidades ligeras. Resultaba, pues, esta visita, ocasión singular para estrechar lazos de amistad y de camaradería naval con nuestros colegas de esta parte de nuestra América del Sur. Y, en efecto, este punto de partida dio lugar a que pocos años más tarde la Marina peruana capacitara en nuestra Escuela de Submarinos y en nuestra Escuela Superior de Guerra Naval a oficiales venezolanos y entrenara a las dotaciones de sus destructores particularmente en Guerra Antisubmarina. En cuanto a Colombia, también se capacitó oficiales en submarinos y dos de sus buques de superficie al mando del contralmirante Eduardo Meléndez participaron también con nosotros en la Operación UNITAS XII, en 1971, en que me tocó comandar el Grupo de Tarea naval peruano. Los buques colombianos fueron los destructores *Almirante Tono* y *Córdoba.* Por otra parte, recientemente el SIMA dió mantenimiento y recorrido a un submarino y un remolcador de Colombia.

II. LA COMISIÓN

El objetivo principal de esta Comisión fue el de participar en las ceremonias de conmemoración del sesquicentenario del nacimiento del Gran Mariscal de Ayacucho, Don Antonio José de Sucre, cuya ceremonia central tendría lugar en el puerto Sucre de la ciudad de Cumaná, lugar de nacimiento del prócer, quien, como se recordará, había nacido el 3 de febrero de 1795, iniciándose en la profesión de las armas en el Ejército Realista, cuando recién tenía 15 años de edad, como cadete distinguido en la Compañía de Nobles Húsares de

Fernando VII, cuyo comandante era su propio padre, quien llegó a ser general en el Ejército Patriota. Su carrera fue meteórica y tuvo el privilegio de servir a las órdenes del precursor Miranda, del prócer Nariño y del Libertador Bolívar, alcanzando en edad tempranísima honores que pocos generales de la Independencia lograron. Así, a los 27 años rubricó la libertad del Ecuador con la victoria de Pichincha, en 1822. A los 29 años logró la esplendorosa victoria de Ayacucho, en 1824, y a los 31, en 1826, fue Presidente de la República de Bolivia. Su participación en las campañas de la independencia de Venezuela y Nueva Granada, entre 1811 y 1819, fue igualmente exitosa. Muy lamentablemente, murió asesinado en las montañas de Berruecos en 1830, cuando apenas tenía 35 años de edad, luego de haber entregado veinte años de su vida a la libertad de su Patria y de América. Destacó como hombre de confianza del Libertador Bolívar y como primera figura militar. Es así que después de Junín el Libertador Bolívar entregó a Sucre el Comando General del Ejército Unido, sin impartirle instrucciones sino simples orientaciones estratégicas dejándolo en amplia libertad de acción. En carta fechada en Chancay el 9 de noviembre de 1824, Bolívar le dice: "De la suerte del Cuerpo que usted manda depende la suerte del Perú tal vez para siempre y la de América entera tal vez por algunos años". Captando lúcidamente el pensamiento del Libertador Bolívar y compenetrado de su altísima misión, conduce una campaña de 45 días en el difícil teatro andino hasta que su Ejército obtiene la victoria del 9 de Diciembre de 1824 en Ayacucho. Aquí Sucre se enfrentó a generales con catorce años de triunfos. Por eso, en el cuadro de Honores y Recompensas a los vencedores figura a la cabeza de ellos Antonio José de Sucre, el legendario cumanés, con la dignidad de Gran Mariscal de Ayacucho que le confiere Bolívar, luego ratificada por el consenso unánime del Perú y de la Gran Colombia.

Fueron igualmente objetivos de esta importante Comisión la visita al puerto de Cartagena (Colombia), las recaladas en la Isla de Curazao, el entrenamiento de las dotaciones de los buques y las prácticas de mar y puerto de los cadetes navales y de los otros Institutos.

La situación del mundo implicaba riesgo desde que el Perú formaba parte de los países aliados en estos años de la Segunda Guerra Mundial, particularmente en las aguas caribeñas que formaban parte del teatro de la guerra. Ello implicó que se adoptaran máximas medidas de seguridad, tales como oscurecimiento, navegación en zig-zag, guardia en cañones, redoblada vigilancia de vigías, frecuentes zafarranchos y emergencias, movimientos tácticos y academias y prácticas de navegación en provecho de los cadetes y de la tripulación de los buques.

Me ayuda a escribir este artículo del recuerdo, pasados cincuentidós años, el haber tenido la suerte de participar en este interesante viaje en mi condición de alférez de fragata jefe de la 3ra. División de Armamento y encargado de las salvas de saludo del B.A.P. *Almirante Grau.*

La relación de la Plana Mayor en Misión Especial a la celebración del Sesquicentenario del nacimiento del Gran Mariscal de Ayacucho Don Antonio José de Sucre, y en la visita a Cartagena (Colombia), Curazao, Panamá y puertos peruanos en este Crucero de Verano de 1945, fue la siguiente:

PLANA MAYOR DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA

Contralmirante	Mariano H. Melgar C.	Comandante General
Capitán de Navío	Máximo Cabrera Castro	Jefe de Estado Mayor de la Escuadra
Capitán de Fragata Ing.	Luis Ceppi Hurtado	Ingeniero de la Escuadra
Capitán de Fragata	Luis Edgardo Llosa	Ayudante del Comandante General
Capitán de Corbeta	Sergio León de Vivero	Jefe de Cadetes Embarcados
Capitán de Corbeta	Jorge Luna Ferreccio	Ayudante del Comandante General
Capitán de Corbeta S.N.	Julio Oliart Calderón	Odontólogo de la Escuadra
Teniente Primero C.S.	Manuel Fernández Castro	Jefe de Comunicaciones de la Escuadra
Teniente Primero C.A.	Alberto Benvenuto C.	Jefe de Armamento de la Escudra
Teniente Segundo	Oscar Iturrino Falco	Oficial de Radio de la Escuadra
Teniente Segundo	Victor M. Gutiérrez	Capellán de la Escuadra

PLANA MAYOR DEL B.A.P. *"ALMIRANTE GRAU"*

Capitán de Fragata	Francisco Tudela Salmón	Comandante
Capitán de Corbeta	Alejandro Martínez Claure	2do. Comandante
Capitán de Corbeta	Augusto García Calderón	Jefe del Departamento de Armamento
Capitán de Corbeta	Juan Freundt S.	Instructor de Aprendices de Máquinas
Capitán de Corbeta	José Namihás Meshalí	Instructor de Cadetes
Capitán de Corbeta	Alfonso Navarro R.	Instructor de Cadetes
Teniente Primero	Germán Castillo zapata	Adscrito al Jefe de Departamento de Armamento
Teniente Primero	Jorge Dellepiane Ocampo	Jefe del Departamento de Ingeniería
Teniente Primero	César Mavila Medina	Jefe del Departamento de Construcción
Teniente Primero nis-	Eduardo Fernández Dávila	Jefe del Departamento de Admitración
Teniente Segundo ni-	Carlos de la Torre C.	Jefe del Departamento de Comunicaciones y Navegación
Teniente Segundo	José Cabrera Ibáñez	Jefe de la 1ra. División Ingeniería
Teniente Segundo	Alejandro Arana Noriega	Jefe de la 3ra. División Ingeniería
Teniente Segundo	Jorge del Río Roldán	Ayudante de Radio
Teniente Segundo	Carlos Rey y Lama	Jefe 5ta. y 6ta. División Armamento
Alferez de Fragata	Rafael Durán Rey	Jefe 2da. División Ingeniería
Alférez de Fragata	Javier Pinillos Cabada	Jefe 3ra. División Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Tudela de la T.	Jefe 4ta. División Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Boza Lizarzaburu	Jefe 2da. División Armamento
Alférez de Fragata	Antonio Miranda Garrido	Ayudante Dpto. Armamento
Alférez de Fragata	Javier Labarthe Correa	Ayudante 1ra. División Armamento
Alférez de Fragata	Sebastián Oneto del C.	Ayudante 5ta. y 6ta. División Armamento

Alférez de Fragata	Alexander Forsyth Cauvi	Ayudante 2da. División Armamento
Alférez de Fragata	Santiago Alexander Oneto	Ayudante 3ra. División Armamento
Alférez de Fragata	Guillermo del Castillo	Ayudante 4ta. División Armamento
Alférez de Fragata	Luis Díaz Zumaeta	Ayudante Jefe Dpto. Administración
Alférez de Fragata	Guillermo Rúnciman N.	Ayudante Jefe Comunicaciones C.G.E
Alférez de Fragata	Aurelio Masías A.	Ayudante Jefe Comunicaciones C.G.E.
Alférez de Fragata	Adolfo León León	Ayudante Jefe Departamento de Navegación
Teniente Primero S.N.	Julio Vásquez Ayllón	Jefe del Departamento Sanidad

CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Cadete 2do. Año	David Esperanza Amiel	" " "	Enrique Garrido
" " "	Aurelio Muñoz Pimentel	" " "	Luis Rivera D.
" " "	Oscar Barco Sisley	" " "	Antonio Forcelledo
" " "	Carlos Meza Marzo	" " "	Luciano Plate Kurt
" " "	Manuel Vidaurre Saavedra	" " "	Luis Penny D.
Cadete 1er. Año	Alfonso Vallejo Ausejo	" " "	Julio Alegría
" " "	Edmundo Masías Sheelje	" " "	Alfonso Nieri
" " "	Alfredo Parodi Galiani	" " "	Carlos Rebosio
" " "	Víctor Hatchwell Dávila	" " "	Manuel Gursía Garavito
" " "	Jorge Hidalgo Reátegui	Aspirante Cadete	Oscar Gonzales
" " "	Guillermo Pareja Lecaros	" "	Jorge Calderón
" " "	Julio Guinand Thurne	" "	Luis Muñoz
" " "	Carlos Garland Llosa	" "	Julio Infante
" " "	Enrique La Rosa Mariátegui	" "	Alvaro del Castillo
" " "	Miguel Colina	" "	Kerbert Koster
" " "	Fernando Sabio	" "	Raúl García
" " "	Guillermo Pastor G.	" "	Manuel Gamero
" " "	Julio Espinoza	" "	Enrique Zabalbeascoa
" " "	José Jarama D.	" "	Luis Bianchi

CADETES DE LA ESCUELA DE AERONÁUTICA

Cadete 4to. Año	Jorge Demichelli Zevallos	Cadete 4to. Año	Daniel Nieto Biffi
" " "	Gastón Iturriaga Martínez	" " "	Carlos Pagador Rosell
" " "	Germán Arias Graziani	Cadete 3er. Año	Guillermo Serpa Elejalde

CADETES DE LA ESCUELA MILITAR

Cadete Técnico	Guillermo Schroth Carlín	Cadete Técnico	Tomás Kusianovich Vial
" "	Carlos Díaz Wendorf	" "	Alfonso Bringas Schoemaker
" "	Fritz Timmerman Cuba	Cadete 2do. Año	Artemio García Vargas

CADETES DE LA ESCUELA DE LA GUARDIA CIVIL Y POLICÍA

Cedete Técnico	Víctor Lucich Perotti	Cadete sub-Ten.	Jorge Pérez Astete
" "	Luis Alvarez Novelli	" " "	Manuel Tamallo de la Flor
" "	Carlos Bustos Gallo	" " "	Alfredo Costa Alfaro
" "	Carlos Arredondo de la Flor		

DOTACIÓN TOTAL DEL B.A.P. *"ALMIRANTE GRAU"*

Jefes y Oficiales de la Comandancia General de la Escuadra	11
Jefes y Oficiales del B.A.P. *"Almirante Grau"*	30
Cadetes de las Escuelas Militares del Perú	57
Sub-Oficiales Maestros de la Comandancia General	3
Sub-Oficiales Maestros del B.A.P. *"Almirante Grau"*	10
Oficiales de Mar de la Comandancia General	10
Oficiales de Mar del B.A.P. *"Almirante Grau"*	66
Cabos de 1era. y 2da. del B.A.P. *"Almirante Grau"*	61
Aprendices y Maquinistas	18
Marineros	152
Total :	418

PLANA MAYOR DEL B.A.P. *"CORONEL BOLOGNESI"*

Capitán de Fragata	Carlos S. Edwards	Comandante
Capitán de Corbeta	Miguel Chávez Goytizolo	2do. Comandante
Capitán de Corbeta	Hernán Vásquez Lapeyre	Jefe Departamento de Armamento
Capitán de Coberta	Alfonso Pareja Marmanillo	Jefe Cadetes Embarcados
Capitán de Corbeta	Ramiro Ferradas del Aguila	Jefe Departamento Construcción
Capitán de Corbeta	Carlos León Pizarro	Jefe de Departamento Ingeniería
Teniente Primero	Jesús Polar Valdivia	Instructor de Aprendices de Máquinas
Teniente Primero	Fernando Elías Aparicio	Instructor de Cadetes
Teniente Primero	Luis Montes Arias	Jefe Departamento Administración
Teniente Primero S.N	Alberto Lepage Ríos	Jefe Departamento Sanidad
Teniente Segundo	Aurelio Carrillo Perla	Oficial de Ingeniería
Teniente Segundo	Manuel Morán Marquez	Oficial de Ingeniería
Teniente Segundo	Luis F. de la Barra O.	Jefe de Dpto. Comunicaciones y Secretaría
Teniente Segundo	Manuel Amat y León Mujica	Jefe Departamento de Navegación
Teniente Segundo	César Fernández Dávila C.	Oficial de Armamento
Teniente Segundo S.N	Juan Gonzales Monasí	Odontólogo
Alférez de Fragata	Luis F. Villena G.	Oficial Ayudante de Navegación
Alférez de Fragata	Enrique Mazuré Gamboa	Oficial de Ingeniería
Alférez de fragata	Jorge Muelle León	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Gonzalo Saénz Cacho	Oficial de Ingeniería
Alférez de Fragata	Salvador Diez Canseco R.	Oficial de Armamento

Alférez de Fragata	Juan Secada Lizarzaburu	Oficial de Armamento
Alféres de Fragata	Jorge Parra del Riego Z.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	César Orrego Graner	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Javier Jiménez	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	José Franco	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	José Texeira del Aguila	Oficial de Ingeniería
Alférez de Fragata	Carlos Tirado Alcorta	Oficial Ayudante de Administración
Alférez de Fragata	Jaime Vásquez	Oficial de Armamento

CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Cadete 4to. Año	Enrique Fernandez Dávila N.	Cadete 3er. Año	Dante Montero Sbarbaro
" " "	Antenor Herrera Valencia	" " "	Juan Egusquiza Babilonia
" " "	José Lecaros Villavicencio	" " "	Oswaldo Chueca Salamanca
" " "	Alejandro Velásquez B.	" " "	Aníbal López Jiménez
" " "	Pedro Mazuré López	" " "	Carlos Denegri Morán
" " "	Jorge Salcedo Ruiz	" " "	José Carvajal Pareja
" " "	Pedro Gálvez U.	" " "	Edmundo Deville Poirier
" " "	Hugo Sommerkamp Bernales	" " "	Francisco Mariátegui A.
" " "	José Vallarino Vallarino	" " "	César Beltrán Battifora
" " "	José Arce Adrianzen	" " "	Alejandro Pérez Rangel
Cadete 3er. Año	Luis Indacochea Queirolo	" " "	Jaime Marimón Gastón
" " "	José Montoya Carcelén	" " "	Gerardo Heller Rodríguez
" " "	Luis Malpartida Flores	" " "	Carlos Francia Osma
" " "	Héctor Morey Arróspide	" " "	Hernán Quiróz Alva
" " "	Edgard Schultz Machiavello	" " "	Miguel Pérez Carmelino
" " "	Jacques Bartra Quintanilla	" " "	José Gálvez Ortecho
" " "	Miguel Bernós Díaz	" " "	Rafael Cabredo Ríos

CADETES DE LA ESCUELA DE AERONÁUTICA

3er. Año Aspirante	Ezzio Chini Piérola	2do. Año Alum.	Ricardo Dulanto Flores
" " "	Carlos Peña Vásquez	" " "	Héctor Mavila Valderrama
" " "	Juan Lanata Solari	" " "	Enrique del Busto Risco
		" " "	Hernán de Vivero Planas

CADETES DE LA ESCUELA MILITAR

4to. Año Técnico	César Garrido Lecca Soto	2do. Año Alum.	Domingo Campos Montoya
" " "	Enrique Muñoz Chocano	" " "	Angel Bacigalupo Olivari
3er. Año Aspirante	César Canales Velez	" " "	Walter Mecklenburg Coronel
" " "	Carlos Chipoco Vargas		

CADETES DE LA ESCUELA DE LA GUARDIA CIVIL Y POLICÍA

4to. Año	Técnico	Fernando Rasilla Moreno	4to. Año	Técnico	Adrián Saravia Puente Arnao
" "	"	Manuel Sánchez Casós	3er. Año	Aspirante	Jorge Bazo de la Cuba
" "	"	Jorge Cuadros Dyer	" "	"	Luis Fernando de la Jara

DOTACIÓN TOTAL DEL B.A.P. *"CORONEL BOLOGNESI"*

Jefes y Oficiales del B.A.P. *"Coronel Bolognesi"*	29
Cadetes de las Escuelas Militares del Perú	54
Maestros y Oficiales de Mar	59
Cabos de 1ra. y 2da.	39
Aprendices	20
Marineros	156
TOTAL:	357

RESUMEN

Dotación del B.A.P. *"Almirante Grau"*	418
Dotación del B.A.P. *"Coronel Bolognesi"*	357
TOTAL:	775



III. EL VIAJE

El itinerario del viaje, zarpando del Callao, comprendía:

- Talara
- Balboa - cruce del Canal de Panamá - Cristóbal
- Curazao
- La Guaira
- Cumaná
- La Guaira - Puerto Cabello
- Curazao
- Cartagena
- Cristóbal - cruce del Canal de Pamá - Balboa
- Talara
- Pimentel
- Chimbote
- Ancón
- Callao

De acuerdo con la Orden de Operaciones, el B.A.P. *Almirante Grau* y a continuación el B.A.P. *Coronel Bolognesi* zarparon desde el muelle antedique del Arsenal Naval del Callao el día 15 de enero, a las 1730 horas. El remolcador *Dueñas* ayudó en la maniobra de abrir de muelle; pero al romperse la espía de remolque el *Dueñas* chocó de popa contra el casco del *Almirante Grau* a la altura del cañón Nro. 6, de 76 mm., produciendo una avería en el casco. Adoptadas las medidas del caso luego de inspeccionar los daños, el B.A.P. *Almirante Grau* continuó viaje con destino a Talara para efectuar allí la reparación respectiva. A 1155 del 17 de enero ambos cruceros fondearon en Talara, donde se efectuó la reparación del casco del buque insignia y se hizo faenas de petroleo y agua. El batallón de desembarco con Pabellón y banda rindió homenaje al Almirante Grau en la Plaza que lleva su nombre. Se colocaron ofrendas florales y se desfiló. El día 19, a 0800 horas, ingresaron al puerto el B.A.P. *Villar* y los cuatro submarinos. A 0000 horas del día 20 se zarpó de Talara con destino a Balboa con máximas medidas de seguridad y luces de navegación atenuadas. El día 23, luego de avistarse el faro de Taboguilla y las luces de Balboa, se tomó fondeadero en la bahía del puerto. Recibida la visita de las autoridades, se procedió al cruce del Canal de Panamá amarrando a muelle en Cristóbal a las 1847. De inmediato se efectuó faenas de petroleo y agua en ambos buques. Se recibieron las visitas protocolares de las autoridades navales y nacionales y a las 1650 del día 24 se largó amarras y zarpó con destino a Curazao, en Formación. Durante la navegación se avistaron diversos buques y embarcaciones navegando de vuelta encontrada. A 0750 del día 27 se maniobró en demanda del puerto de Willemstad (Curazao) ingresándose a la bahía Santa Ana. Se saludó al puerto con 21 cañonazos que fueron respondidos por el Fuerte Amsterdam. A 0900 se ingresó al Schottegat. A 0920 el *Almirante Grau* amarrado a muelle y *Coronel Bolognesi* abarloado. Por efecto de la fuerte corriente se aconcharon ambos buques ocasionándose averías menores por acción de los pescantes de los botes. A 1008, el Cónsul *ad honorem* del Perú, quien en todo momento cumplió destacada actuación, y un teniente de la Real Marina Holandesa visitaron al Comandante General de la Escuadra. A 1430 una fuerte explosión producida en el *Bolognesi* por el equipo de soldadura autógena, dejó un tripulante herido. Se efectuó faena de petroleo y en la noche



El Consul ad-honorem del Perú en Curazao pasa revista a la oficialidad del B.A.P. Almirante Grau, *acompañado por el Comandante General de la Escuadra, contralmirante Mariano H. Melgar y el contralmirante holandes. De izquierda a derecha, los alféreces de fragata Luis Diaz Zumaeta, Carlos Boza Lizarzaburu, Javier Pinillos Cabada y Rafael Duran Rey*

hubo una recepción en honor de la oficialidad en el Curazao Sporting Club. El día 28, a 2030 horas tuvo lugar una recepción ofrecida por el cónsul del Perú. El día 29, el Comandante General de la Escuadra recibió las visitas del Cónsul, el Gobernador de la Isla y de dos almirantes, uno norteamericano y el otro holandés. A 1300, almuerzo a bordo en honor de las autoridades de Curazao. A 1630 ambos cruceros dejaron el puerto y procedieron con destino a La Guaira (Venezuela), a donde arribaron a las 0900 horas del día 30 de enero, previo saludo de 21 cañonazos a la Plaza, respondidos por el Fuerte el Vigía. El *Grau* amarró al muelle Nro 3 y el *Bolognesi* tomó fondeadero en la rada interior. Apenas terminado el puesto de maniobra, subió a bordo el señor general del Ejército venezolano y ministro de Guerra y Marina, Dn. Manuel Morán Acurero (padre de nuestro compañero y amigo el hoy contralmirante Manuel Morán Márquez), el prefecto del departamento y las autoridades civiles y militares venezolanas y de nuestra Embajada. Me honra hacer un comentario especial sobre el General Morán, quien, en todo momento durante nuestra visita a Venezuela, fue pródigo en su hospitalidad, atenciones y el mayor éxito de las actividades relacionadas con nuestra estadía. El General Manuel Morán, nacido en Maracaibo el 3 de febrero de 1839, fecha coincidente con el día de nacimiento del Mariscal Sucre, ingresó a la Academia Militar de Caracas en 1910; pero pronto, en 1912, fue becado a la Escuela Militar de Chorrillos del Perú en la que cursó sus estudios brillantemente, mereciendo la es-

pada de honor de su Promoción, al egresar como subteniente en 1915. Después de poco tiempo en Venezuela, retornó al Perú reincorporándose a nuestro Ejército en el que fue ascendido hasta el grado de teniente coronel. Permaneció en el Perú veinte años, destacando por sus cualidades y conocimientos. En 1936 acude al llamado del Ejército venezolano, ascendiendo a coronel en 1940, siendo llamado por el Presidente Isaías Medina Angarita para ocupar la cartera de Guerra y Marina en 1943. Más adelante, en 1945, alcanzaría el grado de general, y, finalmente, volvería al Perú hasta su fallecimiento. He encontrado oportuna la ocasión para hacer este recuerdo a tan brillante militar y gran señor, quien casó con la dama limeña Carmela Márquez con quien tuvo seis hijos, todos peruanos, formando un hogar honorable y dando lo mejor de su vida a sus dos Patrias: Venezuela y Perú.

Recién llegados a La Guaira, también se recibió la visita de dos oficiales venezolanos graduados en nuestra Escuela Naval: el teniente de fragata Elio Quintero Medina (Promoción 1941) y el alférez de navío Andrés de la Rosa Vargas, mi compañero de Promoción (1943), lo que constituyó un muy grato reencuentro. En horas de la tarde, el Comandante General de la Escuadra recibió la visita de nuestro Embajador y su comitiva. Al día siguiente de la llegada, 1ro. de febrero, por la mañana se colocaron ofrendas florales y rindió homenaje a los Próceres de la Independencia, con la asistencia del batallón de desembarco al mando del jefe de los cadetes embarcados, capitán de corbeta Sergio León de Vivero. A las 1600 horas zarparon ambos cruceros con destino a puerto Sucre (Cumaná), llevando a bordo a los embajadores del Perú y Panamá, así como a oficiales de la Armada venezolana. A 0800 del 2 de febrero se navega en demanda de fondeadero en puerto Sucre. En la bahía, dos destructores colombianos y tres buques de guerra venezolanos. Se saluda a la Plaza con 21 cañonazos. Se toma fondeadero. Saludos de estilo por oficiales de la Marina venezolana al Almirante Melgar, luego del prefecto y las autoridades del puerto. Se rinde honores. El Embajador y el Comandante General devuelven saludos de las autoridades. Se reciben y devuelven Visitas de Cámara de los buques de guerra venezolanos y colombianos surtos en el puerto. También presentan su saludo al contralmirante Melgar los generales peruanos de la Aviación y Ejército, Llona y De la Barra, y un grupo de oficiales peruanos y venezolanos.

A las 1900, el Comandante del A.R.V. *Salom* ofrece una recepción a bordo, a la que asisten el Comandante General, su Estado Mayor, los comandantes de los cruceros y oficiales en comisión. El 3 de febrero, fecha en la que cumplían 150 años del natalicio del Gran Mariscal de Ayacucho, Dn. Antonio José de Sucre, y donde tiene lugar la ceremonia central, a partir de las 0650, en viajes sucesivos, las lanchas trasladan a tierra al batallón de desembarco para la ceremonia principal a la que concurren el Comandante General y los jefes y oficiales de nuestros buques. A 0800 horas se iza el empavesado en ambos cruceros y en los buques que están en el puerto.

A la llegada del Presidente, general Isaías Medina Angarita, al aeródromo, una batería de tierra hace las salvas correspondientes a su alta investidura. Luego, a 0900 horas, al hacer su ingreso a la ciudad, es saludado por el Fuerte de San Antonio y los buques de guerra anclados en la bahía. Luego de la

colocación de ofrendas florales, himnos, discursos y desfile, el batallón de desembarco regresó a bordo. Al atardecer, la banda de músicos dió retreta en la Plaza Bolívar y los jefes y oficiales asistieron a una recepción. El 4 de febrero, a las 1000 horas, el Presidente de Venezuela se embarcó en un cazasubmarinos venezolano; salva de 21 cañonazos, revista a los buques fondeados en la bahía y a las 1030 se embarca en el B.A.P. *Almirante Grau*, recibe los honores que le corresponden de acuerdo al ceremonial marítimo. A las 1200 horas, concurren al almuerzo en tierra el contralmirante Melgar, el embajador del Perú y la delegación peruana. A 1650 zarpan los cruceros con destino a La Guaira. La banda de músicos toca los himnos de Venezuela, de Colombia y del Perú. A 0830 del dia 5, el *Grau* amarra a muelle y el *Bolognesi* fondea a 100 metros a la cuadra del Insignia. Se retiran el ministro de Panamá, el embajador del Perú y los oficiales venezolanos que hicieron el viaje a bordo de nuestros buques. El dia 6 tuvo lugar un almuerzo a bordo del Insignia, estando entre los principales invitados el ministro de Guerra y Marina, General Morán, el Embajador del Perú, el batallón de desembarco y los oficiales en comisión salen para Caracas a la ceremonia en Plaza Bolívar y el homenaje a los Próceres en el Panteón Nacional de Caracas. El día 9 de febrero, el Presidente de la Republica ofreció una recepción a 2100 horas, a la que asistieron el Comandante General, Jefe de Estado Mayor, los comandantes de los cruceros y oficiales. El día 10 los cadetes fueron invitados a una fiesta en la Escuela Militar de Caracas. El día 11 al mediodía zarparon de regreso a su país los destructores colombianos. Se intercambió saludos. El día 12, a primera hora, dejó el puerto el *Bolognesi* y se dirigio a Puerto Cabello para asistir a las ceremonias a realizarse en dicho puerto, regresando a La Guaira a tomar fondeadero el mismo día a las 1900. A 2000 se realizó la fiesta de los cadetes a bordo del *Grau*. El 13 tuvo lugar un almuerzo a bordo ofrecido por los cadetes peruanos a sus colegas venezolanos. El día 14, a las 0600, zarparon ambos cruceros, en formación, con destino a Curazao. En esta larga visita de 15 días a Venezuela todo nuestro personal fue atendido con la mayor cortesía y reinó la camaradería, naciendo amistades e, incluso, noviazgos y futuros matrimonios de oficiales con distinguidas damas de ese hermano país. Los marinos peruanos hicieron gala de su correccion y respeto, así como de su marcialidad en las Paradas y desfiles, siendo muy apreciados por la población. Por ambas partes abundaron las actividades sociales. Toda la oficialidad peruana fue condecorada con la Orden del Libertador en sus diferentes Grados, de acuerdo a los rangos.

A las 1330 horas de ese día 14, se tuvo a la vista la Isla de Curazao y a las 1600 se ingresó a la bahía Santa Ana, en Willemstad. Se cambió honores con el Fuerte Amsterdam, la banda tocó el Himno holandés, se ingresó al Schottegatt y pronto se amarró a muelle; el *Bolognesi* abarloa a estribor del *Grau*. De inmediato se hizo presente el cónsul *ad honorem* del Perú, el Ayudante del almirante holandés y el Comandante del Fuerte para saludar al Comandante General. Esta segunda visita a Curazao tuvo una duración de 48 horas, siendo su principal finalidad rellenar combustible. La tradicional cortesía holandesa ofrecio esa noche una recepción a los visitantes peruanos. El día 15 se efectuó la faena de petroleo y agua en ambos cruceros. En la mañana tuvo lugar una

ceremonia en tierra a la que asistieron nuestras autoridades navales y los cadetes acompañados del cónsul. En la tarde se hicieron los preparativos para la fiesta que ofrecería el Comandante General a la sociedad y autoridades de Curazao, agradeciendo atenciones. A las 1755 llegaron el cónsul y el almirante de la Marina holandesa; se rindieron honores; luego lo hicieron los demás invitados. La fiesta estaba a punto de empezar, cuando, siendo las 1835, el teniente segundo de Sanidad Naval, odontólogo Juan Gonzales Monasí, de la dotacion del *Bolognesi,* estando en toldilla sufrió un ataque al corazón, dejando de existir cinco minutos después. Pronto llegó una ambulancia que condujo al médico al Hospital Santa Isabel, acompañado por el teniente primero Germán Castillo, los tenientes primeros S.N. Julio Vasquez y Alberto Lepage y el teniente segundo capellán Victor Gutiérrez. A causa de este doloroso suceso, la fiesta fue suspendida de inmediato, retirándose los invitados. En el hospital se procedió a embalsamar el cadáver, que posteriormente fue trasladado al *Bolognesi* para su conducción al Perú en el viaje de regreso. El día 16 hubo una misa de honras fúnebres en la Iglesia de la ciudad a la que asistió nuestra representación naval, el cónsul, las autoridades de la localidad, amigos y una numerosa comisión de oficiales y cadetes. El batallón de desembarco, con Pabellón y banda, participó de la ceremonia fúnebre. Trasladado el féretro al *Bolognesi* se rezaron honras fúnebres. A las 1340 de esa fecha zarparon los cruceros con destino a Cartagena (Colombia). Pronto se avistó la península de Paraguana y luego la isla Aruba: tráfico abundante de petroleros en el área; zafarranchos y medidas de seguridad al máximo; luces de navegación atenuadas; condición de Alistamiento Nro.2 etc., por transitarse en zona peligrosa teatro de guerra de la Segunda Guerra Mundial.

El 17 de febrero, en ruta a Cartagena, el estado del mar varía de 3 a 5; viento, de 4 a 5; fuerte balance en los buques que navegan con mar de través. A partir de las 1600 horas se tiene balances de 20 grados que ponen a prueba la buena estabilidad de los buques con sus nuevos trípodes y puentes. El mal tiempo continuó hasta la llegada a Cartagena. El día 18, a las 0600 horas, se avistó la colina de Cartagena y pronto se pasó entre los Bancos Dalmedina, aproando luego a la Boca Chica de la hermosa bahía. Un cazasubmarinos colombiano se acercó, dando la bienvenida e informando que los prácticos podrían embarcarse en una zona de menor marejada. A 0800 se saludó la Plaza con 21 salvas; luego se cambió honores con el Fuerte San Fernando de la entrada. A 0900 el *Bolognesi* saludó la Plaza, contestando la batería de la Base Naval. A 0925 el *Grau* amarró por estribor al muelle Oeste del Terminal Maritimo; el *Bolognesi* procedió a abarloarse a su babor. A 0900, honores al cónsul del Peru en Colombia. En la Base Naval se encuentran amarrados a muelle los destructores A.R.C. *Caldas* y *Antioquia.* El Comandante General y el cónsul efectuaron visita oficial al Sr. General Leopoldo Piedrahita, Secretario General del Ministerio de Guerra y de las Fuerzas Militares en el Comando de la Base. A 1200 tuvo lugar un almuerzo en el Club Naval. Posteriormente el Comandante General recibió las visitas del Director de Marina, capitán de corbeta Aureliano Castro, del capitán de corbeta Piedrahita y del capitán de fragata U.S.N. Corkes, segundo Jefe de la Misión Naval Americana

en Colombia. Los cadetes visitaron la Escuela Naval y en la noche asistieron a una fiesta en su honor en dicha Escuela. En la tarde tuvieron lugar las correspondientes Visitas de Cámara entre los oficiales de los destructores colombianos y los de nuestros cruceros. Entre las actividades del día 19 estuvieron la retribucion de la visita por parte del General Piedrahita y del Gobernador; posteriormente el General y el Sr. Gonzales Concha dieron una charla sobre lugares históricos de la ciudad a la que asistieron por la tarde oficiales y cadetes. Dos oficiales colombianos trajeron una ofrenda floral para quien fuera teniente segundo SN Juan Gonzales Monasí. A 1945 proceden el Comandante General, el Jefe de Estado Mayor, los comandantes de los cruceros, oficiales del Estado Mayor y oficiales en comisión a los puntos de reunión: destructores *Caldas* y *Antioquia,* transporte *Cúcuta,* Escuela Naval y Escuela de Aprendices, para un cocktail previo con el fin de tomar contacto con invitados colombianos y sus esposas, para luego trasladarse todos al Club de la Marina, hermoso local en la bahía, a la fiesta principal con cena y baile y gran concurrencia de la sociedad de Cartagena. En la mañana del 20, una comisión de cadetes visita Bocaelvira. en la noche la plana menor colombiana ofreció un agasajo a los tripulantes peruanos. El día 21, a 0930, salió el batallón de desembarco con Pabellón y banda al mando del capitán de corbeta Sergio León de Vivero; forman también 100 cadetes, oficiales de Compañía y de Sección tenientes primeros Germán Castillo y Eduardo Fernández Dávila; tenientes segundos Carlos de la Torre y Carlos Rey y Lama y alféreces de fragata Javier Pinillos, Carlos Tudela y Antonio Miranda, de la dotación del *Grau* y teniente segundo Manuel Amat y León y alfereces de fragata Gonzalo Saénz, Salvador Diez Canseco, César Orrego y José Franco de la dotación del *Bolognesi.* Se llevan ofrendas florales para ser colocadas en los monumentos. A 1200, almuerzo a bordo para maestros y marineros colombianos ofrecido por nuestra plana menor. A las 1800, fiesta de los cadetes a bordo del *Grau.* A la misma hora, cocktail en la Gobernación al que asiste nuestra representación naval, y a las 2000 el Comandante General y su comitiva concurren a una comida ofrecida por el General Piedrahita. El día 22, a las 0900, salen los cadetes a eventos deportivos y el alférez de fragata Carlos Boza con dos chalupas para participar en las regatas. Los eventos son presenciados por el Comandante General, el cónsul y comitiva. El contralmirante Melgar ofrece un almuerzo a bordo, al que asisten el cónsul del Perú y el de Panamá en Cartagena, el gobernador del departamento Bolívar, el General Piedrahita, oficiales colombianos, y otros invitados. De 1900 a 2130 tiene lugar a bordo del Insignia una fiesta que ofrece el Comandante General en honor de la sociedad cartagenera. El día 23, a las 1030, buques listos para zarpar. Somos despedidos por las autoridades y por los cadetes navales y oficiales colombianos formados en el muelle con banda de musicos. Están presentes también nuestro cónsul y el agregado militar peruano coronel Cuadros y el alcalde de Cartagena, así como el General Piedrahita. Se encuentran en el muelle, dando la despedida, jefes, oficiales, cadetes, suboficiales y marineros de la Armada colombiana. A continuacion del *Bolognesi* larga amarras el Insignia, momentos en que la banda colombiana toca los Himnos Nacionales del



B.A.P. Almirante Grau *con su nuevo puente, trípode y cofas instalados en el Arsenal Naval del Callao en ambos cruceros*

Perú y Colombia que son entonados por los cadetes colombianos. A 1135 se aproa el *Grau* al canal de salida de la bahía; luego de pasar entre las boyas de Punta Castillo Grande y Punta Manzanilo se navega por el canal balizado. Los cazasubmarinos colombianos 021 y 022 navegan a proa dando escolta. A 1225, ya fuera de la bahia, se abarloa el CS-021 para desembarcar al cónsul del Perú, al Ayudante del Comandante General y al practico. Se forma columna con el *Bolognesi* y se navega con destino a Cristobal, puerto al que se arriba a las 1115 del dia 24. A las 1320, el buque insignia amarrado por babor al muelle 7 Este. El *Bolognesi* amarra al mismo muelle popa del *Grau*. A 1330 llegan el capitán de navío U.S.N. Jefe de la Base Naval de Cocosolo, el cónsul del Perú en Panamá y nuestro agregado naval en Panamá, capitan de cörbeta Aurelio Pedraza. Se hacen faenas de petroleo y agua. El día 25, a 0600 horas, se abre el muelle y se procede a cruzar el Canal teniendo al *Bolognesi* a popa, a una distancia de 400 metros. A las 1418, terminado el cruce del Canal, se amarra al muelle Nro. 18 lado norte del puerto de Balboa. Se colocan balsillas para que el *Bolognesi* abarloe al costado de babor. El dia 26, a 0825, se recibe la visita de nuestro embajador en Panamá, se le rinde los honores correspondientes. El embajador ofrece una cena en el Club Unión en honor de los marinos peruanos, a la que asisten el contralmirante Melgar, el Jefe de Estado Mayor, los comandantes de los buques, oficiales del Estado Mayor y oficiales en comisión. El día 27, el Comandante General recibió la visita del almirante U.S.N. Kingman y un teniente de navío holandés, comandante de un submarino. Luego, acompañado de su Ayudante devolvió

la visita del Capitán de Puerto. A 1830, el Comandante General ofreció una recepción a bordo del Insignia. Asistieron el Embajador del Perú, el General Brett, Jefes y Oficiales de la U.S.N. y damas y caballeros de la sociedad panameña. En ceremonia previa, el Embajador del Perú condecoró al general U.S.A. Brett, al coronel Montesinos y al capitán de fragata U.S.N. Morset. A 2100 se retiraron los invitados, procediéndose a arranchar los buques para zarpar. A 2233 ambos buques en franquía; los remolcadores ayudan en la maniobra. A 2326, se pasa por la red antitorpedo y a la cuadra por babor de Isla Flamento; desembarca el práctico. Se ordena formar en columna; Guía, el *Grau;* distancia normal, 600 metros; Rv 180. A las 1600 horas del 01 de marzo, puesto de maniobra para ingresar a Talara. Se avista en el puerto al B.A.P. *Villar* y a la División de Submarinos. Luego de tomar fondeadero ambos buques procedieron sucesivamente a realizar faenas de petróleo y agua. Hasta las 1700 del 03 de marzo se cumplió con actividades propias del Crucero de Verano, zarpando con destino a Pimentel donde se fondeó a las 1145 del día 04. Luego de haber avistado al *Villar* y a la División de Submarinos se ordenó navegar en formación de columna en Línea de Divisiones, el Villar en la columna de los cruceros. Continuando con el Plan de Crucero de Verano se desarrollan actividades en el puerto de Chimbote. Se despacha al *Bolognesi* para auxiliar al buque escuela chileno *Lautaro,* siniestrado frente a la costa de Pisco, a unas 300 millas mar afuera, según información proporcionada por la Superioridad. A 1237 del día 06 el Grupo de Crucero de Verano fondea en Chimbote, permaneciendo en el puerto hasta las 1200 del día 07, en que zarpa Fuerza con destino al puerto de Ancó En ruta se realizan ejercicios tácticos ejercicios de ataque por los submar nos, así como corridas de ensayo pa ejercicios de tiro de cañón. A 1130 d día 8 se da fondo en Ancón. La estad en este puerto duró 9 días con salidas la mar diarias para realizar ejercici de tiro de cañón y de torpedos por l submarinos. Entre las actividades e puerto, la banda de músicos tocó retr tas y el día 11 el Comandante Gener ofreció un almuerzo en el Insignia, a que asistió el ministro de Marina, cor tralmirante Federico Díaz Dulanto, invitados de la localidad y de los bu ques fondeados en la bahía. El día 1 hubo una recepción en tierra a la qu asistieron el Comandante General, je fes y oficiales de la Fuerza. El día 10 re gresó de su comisión de auxilio, reinte grándose a la Escuadra, el *Bolognes* fondeando a 1500 horas. El día 17, 0700, la Fuerza compuesta por lo B.A.P. *Grau, Bolognesi, Villar,* los submarinos "R" y los cazasubmarino CS-5 y CS-6 dejaron el puerto para pro ceder con destino al Callao. Los buque de Superficie en Formación de Colum na y las Divisiones de Submarinos Cazasubmarinos independientemente A 1020 el *Grau* estuvo amarrado po estribor al lado norte del muelle ante dique, a continuación lo hicieron lo demás buques. A 1025 llegaron las au toridades navales en visita oficial a Comandante General, acompañando a Jefe del Estado Mayor General de Ma rina, contralmirante José R. Alzamora quien recibió los honores correspon dientes. Luego se desembarcaron los ca detes con sus Instructores y el persona de las Escuelas Técnicas, con lo que s dio por finalizado este interesante viaje

IV. HUNDIMIENTO DEL BUQUE ESCUELA *LAUTARO*

Este acontecimiento fatal merece algunos comentarios, pues tuvo lugar dentro del periodo del Crucero de Verano, participando el *Bolognesi* en la operación de auxilio. El buque escuela *Lautaro* navegaba hacia el norte, en ruta a San Francisco, California, llevando guardiamarinas y grumetes recién egresados, así como un cargamento de 3,800 toneladas de salitre destinadas a los países involucrados en la Segunda Guerra Mundial .

De pronto, a las 360 millas mar afuera, se produjo un incendio que tomó grandes proporciones y que no pudo ser controlado por lo que el comandante ordenó el abandono de buque. El segundo comandante y 19 hombres perdieron la vida en el intento de sofocar el incendio. La *Lautaro* envió dos mensajes de auxilio que fueron recibidos en el Callao, en Iquique y en el vapor argentino *Río Jachal* que se hizo presente en el lugar del desastre y recogió a los sobrevivientes. El comandante de la *Lautaro* a bordo del vapor *Ucayali* de bandera peruana, que también se hizo presente, pretendió rescatar su buque sin conseguirlo. El *Río Jachal* condujo al Callao a los 219 tripulantes que se salvaron. Ellos fueron alojados en la Escuela Naval, donde se les brindó asistencia médica, medicinas y la mejor hospitalidad.

La Marina de Guerra peruana se puso en acción de inmediato disponiendo todas las facilidades para los sobrevivientes, así como lo referente a los fallecidos, y ordenó, como hemos visto, que el *Bolognesi* acudiera en auxilio. Además se dispuso que tres remolcadores partieran del Callao para dar remolque a la fragata siniestrada, conduciéndola a nuestro primer puerto. Como se recordará, el día 05 de marzo, al zarpar de Pimentel, se despachó al *Bolognesi* para auxiliar a la *Lautaro*. El día 06 a las 1445 el crucero entró al callao para tomar petróleo. Allí se desembarcó el féretro conteniendo los restos del teniente Gonzales Monasí. Terminada la faena de combustible a 2230 horas, el buque procedió con destino a la zona del desastre, siendo el punto de encuentro con la *Lautaro* y los tres remolcadores de nuestra Armada, lat. 15° 30' S. Lon. 80° 26' W. A las 1300 del día 07 se avistó a la *Lautaro* procediendo a acercarse a ella. Se dio apoyo logístico a los remolcadores *Dueñas* y *Gaviota*. Se embarcan, procedentes del *Dueñas,* el teniente segundo U.S.N. J. Lombard, el M.D. U.S.N. *Kennedy* y un fotógrafo y dos OM3. Luego se embarca en el *Dueñas* el comandante del *Bolognesi,* el alférez de fragata Carlos Tirado y el fotógrafo para apreciar de cerca la situación, retornando luego a bordo. El *Bolognesi* procede a dar escolta a 1000 metros al remolque. El *Dueñas* y el *Gaviota* remolcan; el *Guardián Ríos*, a babor, distante 250 metros. A 0800 del día 08 el crucero maniobra para pasar a proa del convoy. Las velocidades varían entre 5 y 9 nudos. A las 0330 del día 09 se incorpora al convoy el remolcador de la Armada A.P. -5. A las 0535, el *Dueñas* informa haberse roto el remolque y también el del *Gaviota,* produciendo un fuerte estrechonazo por haberse hundido la *Lautaro*. De inmediato el *Bolognesi* aumentó velocidad y procedió a acercarse al probable lugar del hundimiento. El *Dueñas* informó que a las 0515 falló primero el remolque del *Gaviota* y luego el del *Dueñas*. A las 0710 el *Bolognesi* procedió a explorar la zona del hun-

dimiento a fin de observar vestigios del buque. Al no haber resultados, se dirigió al puerto del Callao fondeando a las 1724. Desembarcan los oficiales de la Marina norteamericana, un mecánico del Arsenal y el fotógrafo . A las 1300 del día 10, el *Bolognesi* zarpó del Callao con desino a Ancón donde fondeó a las 1451, reintegrándose a la escuadra. Fue muy lamentable la pérdida del buque escuela a pesar de los esfuerzos desplegados. Al Perú correspondió el sensible privilegio de atenuar los sufrimientos de los sobrevivientes y custodiar con respeto los cadávares de los caídos en el cumplimiento de su deber, siendo el ministro de Marina, contralmirante Federico Díaz Dulanto, el intérprete del pesar del país, del gobierno y de la Armada en el discurso al hacer entrega al Comodoro chileno Carlos Herrera de los restos de las víctimas. Hablando en nombre de nuestra Marina de Guerra expresó el sentimiento de hondo pesar por el naufragio y la muerte de 20 miembros de la dotación del buque escuela, vidas segadas tempranamente en forma pavorosa pero inherente a los peligros que acechan constantemente a la noble profesión del marino. El Contralmirante Díaz Dulanto finalizó sus palabras expresando que, al hacer entrega de tan valioso depósito, renovaba los sentimientos de pésame y aflicción al Gobierno, a la Marina y al pueblo de Chile en nombre de todos los elementos constitutivos de la Nación peruana. El *Araucano* buque madrina de los submarinos chilenos, arribó al Callao para repatriar los restos de las 20 victimas y los 219 tripulantes salvados del naufragio.

El ministro de Marina felicitó en la Orden General al capitán de corbeta Enrique León de la Fuente por la labor desempeñada en el salvataje del buque escuela *Lautaro* en el que demostró gran tenacidad, celo y eficiencia profesional, igualmente al personal de los remolcadores. Por su parte el Jefe del Estado Mayor General de Marina, en base al informe del Jefe encargado del salvataje del casco del ex buque chileno *Lautaro,* felicitó en la Orden General al teniente primero Luis López Jiménez, al teniente segundo Gastón Herrera Chocano, al OM1 contramaestre Manuel Shen y al OM2 soldador Humberto Aguirre, por la decisiva y eficiente colaboración prestada trabajando sin descanso bajo difíciles condiciones durante el proyectado salvataje. Por otra parte, el ministro de Marina felicitó al Director de la Escuela Naval, al Comandante del Arsenal Naval, al Jefe Militar del Hospital Naval y las dotaciones de jefes, oficiales y tripulantes de estas Dependencias por la espléndida colaboración prestada a la Superioridad en relación con las facilidades de alojamiento ofrecidas a los sobrevivientes del buque escuela *Lautaro* y por las atenciones prestadas a ellos.

V. PALABRAS FINALES

Aunque este viaje fue bastante accidentado, se puede concluir que se lograron aspectos muy positivos, tales como: la presencia por primera vez de nuestros cruceros en Venezuela y Colombia que permitió el contacto con estas jóvenes Marinas, produciendo el estrechamiento de los lazos de amistad que dieron lugar en un futuro cercano al envío de oficiales de la Marina venezolana a

capacitarse como submarinistas en nuestra Escuela y la venida de sus destructores a recibir entrenamiento en nuestra Escuadra, especialmente en lo relativo a la Guerra Antisubmarina, así como oficiales a seguir el curso de nuestra Escuela Superior de Guerra Naval. Y respecto a la Armada de Colombia, capacitación de sus oficiales en nuestra Escuela de Submarinos, participación por primera vez en una Operación UNITAS (la XII, en 1971) de los destructores *Almirante Tono* y *Córdoba* al mando del contralmirante Eduardo Meléndez; el Grupo de Tarea norteamericano al mando del contralmirante U.S.N. R.E. Adamson con el Destroyer Leader *Mac Donought* el Destroyer *Borledon,* el Destroyer Escolta *Mac Donnell* y el submarino *Trumpetfish,* y el grupo de Tarea peruano conformado por el crucero *Almirante Grau*, los destructores *Villar* y *Guise* los destructores escolta *Aguirre* y *Rodríguez,* los submarinos *Abtao, Angamos* e *Iquique* y el petrolero *Lobitos,* al mando del capitán de navío Javier Pinillos Cabada. Y más recientemente, mantenimiento y reparaciones del remolcador colombiano *Sebastián De Belalcazar* y el submarino *Tayrona,* de fabricación alemana, en nuestro SIMA. Otro aspecto positivo fue la prueba exitosa de la estabilidad de nuestros cruceros con sus nuevos trípodes y puentes en mar gruesa de través, y, desde luego, la navegación segura en Teatro de Operaciones de guerrra durante la II Guerra Mundial, y finalmente la buena práctica y experiencia de los cadetes navales en un Crucero de Verano al extranjero que estuvo pleno de actividades. Estimo que el balance fue muy favorable y que permitió dar a conocer fuera del país, una vez más, la eficiencia y caballerosidad de nuestros marinos en todas sus jerarquías.

La Marina de Guerra del Perú *en la Región Amazónica*

Teniente Primero
Raymundo Villar Gálvez

PARTE I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, EXPLORACIONES Y DESARROLLO

I. INTRODUCCIÓN

El Imperio de los Incas se extendió en Sudamérica debido al espíritu conquistador de sus gobernantes. Así es como el territorio que hoy abarca el Perú en ese entonces constituia la mayor parte del Tahuantinsuyo, del cual se disgregaron fracciones territoriales en la época de la colonización española y que en la actualidad forman parte de Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia, Argentina y Chile.

El conquistador Francisco Pizarro conoció gran parte de ese inmenso territorio del Imperio Incaico durante su segundo viaje, cuando el 3 de mayo de 1528 arribó hasta la boca del río Santa, dando luego inicio a la obra conquistadora de los españoles.



II. DESCUBRIMIENTO DEL RÍO AMAZONAS

Una vez en la ciudad del Cusco, capital del Imperio de los Incas, Francisco Pizarro nombró a su hermano Gonzalo gobernador de Quito, dándole instrucciones para ampliar los territorios conocidos y viajar hacia el Oriente de Quito. A fin de ocupar su nuevo cargo, Gonzalo Pizarro y su lugarteniente Francisco de Orellana armaron la expedición con soldados e indios y partieron del Cusco, a lo largo de los caminos del Inca, pasando por Andamarca y San Miguel, hasta llegar a tierras quiteñas.

En la Navidad del año 1540, Gonzalo Pizarro inició su viaje desde San Francisco de Quito hacia el Oriente, pasó la Cordillera de los Andes y luego la región de los canelos hasta llegar al río Coca al que bautizó con el nombre de Santa Ana.

La expedición siguió cruzando una enmarañada vegetación en una región donde no había víveres. En esas condiciones, Francisco de Orellana propuso adelantarse con un menor número de hombres en busca de algún poblado y alimentos. Una vez que Gonzalo Pizarro aceptó la propuesta, construyeron una embarcación con la madera de los árboles. La embarcación fue denomina "San Pedro" y apenas fue lanzada al agua, se embarcaron Orellana y unos cuantos soldados españoles y comenzaron a navegar aguas abajo del río Napo. Después de unos pocos días de navegación, Orellana quiso surcar de regreso el río para reencontrarse con Gonzalo Pizarro, lo que no pudo conseguir debido a la fuerza de la corriente, viéndose obligado a continuar aguas abajo por el río Napo.

Al amanecer del 12 de febrero de 1542, Orellana vio que el río Napo se unía a un enorme río que se dirigía hacia el Este, descubriendo de esta forma ese gran río al que llamó "Amazonas". Encostó Orellana en la boca del Napo y decidió construir otro barco para seguir las aguas del "río mar" que había descubierto y del que tomó posesión en nombre del Rey de España. Concluido su nuevo barco le puso por nombre "Victoria" y se embarcó en él para dar inicio a una difícil travesía, llena de penalidades, arrastrado por las aguas del gran río Amazonas.

En agosto de 1542 llegó a la desembocadura del Amazonas en el Océano Atlántico, siguiendo por el brazo occidental del río entró a navegar en el océano, rumbo hacia el Norte, sin perder de vista por babor las costas de América, pues no tenía ninguna clase de ayuda para la navegación. Es así como llegó a la isla Cubagala, a la altura de Cumaná, donde licenció a su personal. Orellana, con sólo tres hombres más, siguió a Santo Domingo, de donde paso a La Española para luego viajar a España en interés de informar al Rey sobre su gran aventura.

Después de esta descripción muy breve del descubrimiento del río más caudaloso del mundo, vale la pena consignar en estas líneas las palabras del historiador José Antonio del Busto, quien al respecto de esta hazaña ha escrito: "El Amazonas fue descubierto desde el Perú y para el Perú, habiéndose hecho su descubrimiento, por añadidura en el Perú".

III. LUCHA ENTRE CONQUISTADORES: VIRREINATOS Y CAPITANÍAS

Durante la época de la Conquista se produjo una guerra cruenta entre el conquistador Diego de Almagro, gobernador del Cusco y conquistador de Chile, contra Francisco Pizarro, lo que trajo como consecuencia un desgobierno. Por tal motivo, el Rey Carlos V de España, con el fin de establecer un adecuado gobierno en sus dominios, creó el Virreinato de Lima y suprimió la Audiencia de Quito mediante la siguiente Real Cédula: "Item, ordenamos y mandamos que en las provincias y reinos del Perú, presida un Virrey y una Audiencia Real de cuatro oidores letrados y que dicho Virrey resida en la Ciudad de los Reyes por ser parte más conveniente y porque de aquí en adelante no ha de haber Audiencia de Panamá".

IV. FUNDACIÓN DE IQUITOS Y MISIONES JESUITAS

Conforme se iba asentando el Virreinato, las misiones de jesuitas se fueron internando en sus territorios para dar inicio a su campaña de acción evangelizadora y civilizadora.

En mayo de 1729, un sacerdote jesuita, Pablo Marini, fundó el caserío de Iquitos en una altura de la ribera izquierda del río Amazonas entre los ríos Nanay e Itaya.

A fin de darle mayor población al caserío, el Padre Marini trasladó a éste a



Mural que se encuentra en el frente principal del Salón Mariscal Castilla en la Municipalidad de Iquitos, en el cual el pintor César Calvo de Araujo ha captado el instante histórico en que nuestros marinos fundan el puerto fluvial de Iquitos.

los nativos de Pebas, así como a los omaguas a los que catequizó enseñándoles el cultivo y trabajos diversos. Dicho caserío siguió creciendo hasta que logró convertirse en un centro comercial.

La campaña de evangelización de los jesuitas constituyó una valiosa gestión civilizadora e integradora de nativos, ya que a éllos se les debe la fundación de pueblos como San Borja, Tébanos, Yurimaguas, Andoas, Pebas, Cahuapanas y otros más, todos bajo el apoyo del Virreinato de Lima.

V. FUNDACIÓN DE NUEVOS VIRREINATOS, CAPITANÍAS Y POBLADOS

En el año de 1729 se creó el Virreinato de Santa Fé o Nueva Granada, al que se le anexó el territorio de Maynas, lo que constituyó un absurdo geográfico y político por las naturales vinculaciones de Maynas con el Virreinato de Lima. Este hecho lo llevó a cabo la Corona de España en vista de la enorme extensión de América del Sur, puesto que creó, además, otras Audiencias, lo que dió como consecuencia una nueva conformación de la colonia española en esta parte del continente americano y que más tarde sirvió de cuna para el naci-

miento de las nacionalidades hispanoamericanas.

Fue la dinastía borbónica la autora del sistema político de España y sus colonias, para ello desmembró parte del Virreinato de Lima al crear el Virreinato de Nueva Granada. En el año 1776, España creó igualmente el Virreinato del Río de la Plata y al año siguiente la Capitanía General de Venezuela. Finalmente, en el año 1778, se creó la Capitanía General de Chile.

Por la disposición de la creación del Virreinato de Nueva Granada, Maynas pasó por un período de gran decadencia, lo que fue apreciado por don Francisco Requena, ingeniero jefe de la Comisión Española de Límites y gobernador de Maynas.

Debido a la amenaza que representaba el avance de las invasiones portuguesas a esta región amazónica, la Audiencia de Quito ordenó a Requena estudiar la vía más corta y más apropiada para detectar estos avances. Requena, después de realizar varios viajes por diferentes vías, demostró, sin lugar a dudas, que la ruta más corta y más fácil para llegar a Maynas era por Piura hacia el Este. Este informe fue la base para que se dictara la Real Cédula del 15 de julio de 1802, cuya redacción era: "He resuelto que se tenga por segregado del Virreinato de Santa Fé y de la provincia de Quito, y agregado al Virreinato de Lima, el Gobierno y la Comandancia General de Maynas, con los pueblos de los gobiernos de Quijos (Quito), excepto el de Papallacta".

Por lo anterior, don José de la Riva Aguero dijo: "Francisco de Requena, Mariscal de Campo y Consejero de Indias, el gran administrador colonial, es el hombre que tuvo la más clara y cabal idea de las necesidades de Maynas y su natural vinculación con el Perú, a él se le debe nuestros más evidentes títulos sobre los territorios amazónicos".

VI. LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ

Cuando la expedición libertadora al mando del General argentino Dn. José de San Martín llegó a las costas peruanas y desembarcó en Huaura para preparar su campaña independizadora, algunos pueblos del norte ya se habían adelantado en declarar la independencia. El 28 de diciembre de 1820, Lambayeque proclamó su independencia a favor del Perú. Maynas lo hizo en la Villa de Moyobamba, también a favor del Perú, el 19 de agosto de 1821. El acta de esta proclamación fue llevada a Iquitos por el cabo José María Ruíz. Trujillo lo hizo el 29 de diciembre de 1820; Piura, el 4 de enero de 1821; Jaén lo hizo el 3 de junio y lo repitió el 4 de junio de 1821. Finalmente, el 28 de julio de 1821 el General José de San Martín proclamó la independencia del Perú en la ciudad de Lima.

En el caserío de Iquitos, a la llegada del cabo José María Ruíz, se proclamó la independencia en una ceremonia presidida por el Gobernador de la Junta Municipal, el Sr. Mariano Ramos, demostrando de esta forma que dicho pueblo se unía a la causa del Perú.

Proclamada la Independencia, el Perú, dando muestras de considera-

ción a otras naciones al igual que a los principios de *Uti possidetis* de 1810 y de la determinación de los pueblos, dictó su primera Constitución el año 1823, en la que se establecía que "El Congreso debería fijar los límites de la República de acuerdo con los Estados limítrofes".

Mientras que el 23 de marzo de 1824 el Libertador Simón Bolívar decretó la creación de la Corte Superior de Trujillo, la capitulación de Ayacucho, firmada el 9 de diciembre de 1824, estipuló en su artículo primero que el territorio que ocuparon las tropas realistas en el Perú sea entregado a las armas del ejército libertador hasta el Desaguadero.

El 14 de abril de 1825, en un nuevo decreto, Bolívar fijó el ámbito jurisdiccional de la Corte de Trujillo, determinando que abarcaba la Ciudad Bolívar (Trujillo), el departamento de La Libertad y la provincia de Maynas. El mismo Bolívar, poco antes de su muerte, pretendió desconocer la peruanidad de Maynas, e hizo que la entonces Gran Colombia declara la guerra al Perú. Esta guerra ratificó la peruanidad de Maynas.

Mientras tanto, el caserío de Iquitos, conforme pasaba el tiempo, adquirió mayor importancia, tal es así que, según el Padre Pablo Vásquez, esta localidad se había convertido por el año 1823 en un lugar de grandes actividades empresariales. En noviembre de 1832 se creó el departamento de Amazonas con las provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas, siendo Iquitos parte de éste.

VII. LA MARINA EN LA REGIÓN AMAZÓNICA

Dice la historia que cuando los marinos peruanos llegaron a la selva, sólo encontraron colectividades rudimentarias en las riberas de los ríos y que eran las primeras vinculaciones que esos pobladores tenían con sus hermanos de otras regiones. El sólo imaginar la inmensidad de la selva lleva a considerar cuánto esfuerzo, sacrificio y valor fue necesario desplegar. La actual ciudad de Iquitos era en aquellos tiempos tan sólo un insignificante caserío en espera de la mano del hombre. Los marinos de esas épocas iniciaron el aporte a través del tiempo para lo que hoy constituye la geografía del oriente peruano.

En el año 1832, época de la administración del Mariscal Gamarra, y como una alentadora promesa, se expidió un decreto mediante el cual se creaba el Apostadero Naval y la Escuela Náutica de la Amazonía; pero, a causa de la agitación política de las primeras décadas de la República, no pudo convertirse en una realidad. Recién en el año 1843 con el Mariscal Ramón Castilla en calidad de gobernante del Perú se dio inicio a una serie de exploraciones en la montaña a cargo del capitán de fragata Francisco Carrasco, quien años después trabajó con la Comisión Científica Francesa del Conde Francis de Castelnau.

El Mariscal Ramón Castilla, gobernante de especial aprecio en la Marina de Guerra del Perú, apoyó con clara visión del porvenir las exploraciones del comandante Carrasco. El trabajo cien-

tífico realizado en esa ocasión fue de gran valor en provecho del conocimiento de la selva virgen del Perú.

Al terminar su periodo presidencial, el Mariscal Castilla entregó el poder al General José Rufino Echenique, quien el 10 de marzo de 1853 creó la circunscripción política de Loreto y dispuso la construcción de dos barcos a los cuales llamó "Huallaga" y "Tirado". Este último en memoria de don José María Tirado, ministro de Estado del General Echenique y firmante de todos los decretos gubernativos a favor de la región de Loreto durante el periodo de 1853 a 1854. Estas naves tuvieron una vida muy corta, pues el año 1857 el "Tirado" se perdió en Nauta y el "Huallaga" en Omagua.

En toda esa época, hasta el año 1860, se obtuvieron magníficos resultados con las exploraciones que realizaron los oficiales de Marina y del Ejército, así como varias misiones religiosas, civiles, nacionales y extranjeras.

El 7 de enero de 1861, ya en el segundo gobierno del Mariscal Castilla, se dictó la ley que creaba el Departamento Marítimo Militar de Loreto, el que debía tener por jefe a un Oficial General o un Capitán de Navío. Este hecho significó un paso definitivo para impulsar el desarrollo de la región amazónica.

Al mismo tiempo, el contralmirante Ignacio Mariátegui fue comisionado para gestionar la adquisición en Inglaterra de dos naves, una de 500 toneladas y otra de 300 toneladas, que se llamarían "Morona" y "Pastaza", respectivamente, y además dos naves exploradoras que se llamarían "Napo" y "Putumayo", un dique flotante para 1000 toneladas cuyo nombre sería "Almirante Guise" y todo lo necesario también para instalar una factoría.

Tres años después, o sea en 1864 arribaron al río Amazonas los vapores transportando los materiales e implementos para establecer el Apostadero Naval. Esta misión estuvo al mando de capitán de fragata Federico Alzamora en compañía de los siguientes oficiales Emilio Valdizán, Gregorio Pérez Eduardo Raygada, Luis Sandi, Ramón Herrera, Ricardo Flores, Ignacio Portocarrero, Gabriel Benites, Javier Escurra, Serapio Tejerina, José Felix Manrique, Antonio Melania, y también personal técnico contratado en Londres para armar la factoría.

Entre los recuerdos de las primeras actividades de la Marina en la Amazonía, especialmente relacionada con la llegada de la expedición Mariátegui, hay dos acontecimientos que merecen recuerdo. El primero se refiere a una salva de cañón que recibió la denominación de "la salva de regocijo" de mutuo acuerdo con unidades brasileñas para saldar el incidente del "Morona" al mando del capitán de fragata Manuel Ferreyros. Esta unidad había zarpado de Belem do Pará, en Brasil, sin el permiso de la aduana. En tal circunstancia y para poner término al conflicto suscitado, se considero que el "Morona" en su tránsito hacia el Amazonas peruano, al llegar a la cuadra de la Fortaleza, hiciese, conjuntamente con los brasileños, una salva de saludo, tal y conforme se estipulaba en un con-

venio acordado entre el ministro peruano Seoane y el ministro de Negocios Exteriores de Brasil, Marqués de Abrahantes.

El almirante Mariátegui, quien conocía muy bien a Ferreyros, ya que había sido su segundo comandante en el "Ucayali" cuando combatieron defendiendo la Constitución en el Callao (enero,1857) y después cuando lo tuvo a sus órdenes en la guerra contra el Ecuador, comandó la flotilla de lanchas cañoneras y que sabía de su capacidad como marino, de su caballerocidad y de su valor, estaba seguro que Ferreyros no contestaría dicha salva, e hizo que lo defendiera ante el Gobierno. El hecho real de que no se realizara la salva fue por orden de Mariátegui que no conocía lo resuelto por Seoane.

El otro acontecimiento se refiere al lugar en el Amazonas en que debía instalarse el Apostadero Naval. Antes de que la comisión marchase a Europa para la adquisición de los buques, el dique y la factoría, el almirante Mariátegui obtuvo sendas de referencia y sostuvo una serie de conferencias con el Mariscal Castilla y con un miembro del gobierno de apellido Del Mar. En esas reuniones Mariátegui recibió instrucciones para su misión; pero, por otro lado, había efectuado un estudio de los informes que existían al respecto desde la época colonial y republicana. Los informes más recientes a los que tuvo acceso fueron realizados por Antonio Raimondi y los conseguidos de comerciantes peruanos. Con referencia a las instrucciones recibidas del ministro de Guerra y Marina, el 13 de marzo de 1863, recibió la siguiente recomendación: "Que antes de fijar los lugares en donde se debía establecer el dique, la factoría, el arsenal y las oficinas navales del Departamento Marítimo de Loreto, se debía hacer un recorrido al litoral con la debida detención".

El almirante Mariátegui estaba perfectamente documentado e informado, de modo que consideró innecesario hacer ese viaje; por lo que decidió ordenar al comandante Alzamora para que, a su arribo al mando de la fragata "Arica", encostara en el caserío Iquitos, entre los ríos Itaya y Nanay, y desembarque la carga. Asimismo, ordenó que el ingeniero Clark -quien antes de esta comisión había estado embarcado con él durante la guerra con el Ecuador, colaborando con los ingenieros Elías Boneimason y Maximiliam Silbert en la construcción del campamento de Mapasingue, y se había desempeñado además como consultor en todo lo referente a maquinaria- hiciese el diseño y el trazo de las calles de la futura ciudad de Iquitos, calles que recibieron por nombres el de los buques "Morona", "Pastaza", "Napo", "Putumayo" y "Próspero". Asimismo, construyó la factoría, las oficinas navales y el campamento para albergar a los contratados ingleses y sus familias.

Es así como nace en forma vertiginosa, alrededor del Apostedero Naval, la hoy pujante ciudad de Iquitos, gracias a las disposiciones dictadas por el almirante Mariátegui, su asesor el Ing. Clark y todos los tripulantes de las cuatro naves peruanas. Es justo reconocer que el almirante Ignacio Mariátegui es el fundador de la nueva ciudad de Iquitos.

VIII. LA MARINA DE GUERRA, PIONERA DEL DESARROLLO DE LA REGIÓN AMAZÓNICA

A partir de estos últimos acontecimientos, la acción de la Marina no se limitó a construir el apostadero y la factoría, sino que, de inmediato, todos los jefes, oficiales y tripulantes de la incipiente flotilla fluvial, comprendieron que el destino les había deparado una gran visión para con la patria, y es así como en forma valerosa se dedicaron a explorar toda la región, superando con coraje, esfuerzo e imaginación todos los obstáculos que se le presentaban en el cumplimiento de su deber.

A los dos años de haberse suscrito un tratado de límites, en el año 1864, entre el gobierno peruano y el brasileño, se inició el trabajo de trazado de la línea demarcatoria de los límites en forma conjunta entre ambos países. Esta comisión, conocida como "Comisión Carrasco", remontó el río Yavarí, sufriendo feroces ataques de los nativos catagerinos, que ocasionaron la pérdida de numerosas vidas; pero la inmolación de esos valerosos peruanos no fue en vano, ya que permitió fijar la frontera, y , al mismo tiempo, conocer el curso del Yavarí y muchos datos referentes a su flora y fauna.

En el mismo año, con fecha anterior, el explorador "Putumayo" remontó al río Ucayali hasta la boca del Pachitea, demostrando en esta forma que el río podía ser surcado por embarcaciones a vapor. Alentado por estos éxitos, el comandante de dicha nave decidió surcar el río Pachitea, pero la naturaleza se lo impidió, pues en agosto el buque sufrió una avería y el comandante se vió obligado a varar la embarcación. Pocos días después, el 14 de agosto, los alféreces de fragata Juan Antonio Távara y Alberto West, ambos de la dotación del "Putumayo", cayeron acribillados por las flechas de los indios cashivos en una emboscada que éstos les tendieron. De esta forma esos dos oficiales se convirtieron en los primeros mártires de la Marina en su lucha por incorporar la región amazónica a la civilización. El pueblo de Iquitos, en reconocimiento a estos ilustres marinos ha dado sus nombres a dos calles de ese importante puerto fluvial.

En 1866, el prefecto del departamento de Loreto envió una expedición integrada por los barcos "Morona", "Napo" y "Putumayo" para vengar la muerte de los oficiales en manos de los indios. La expedición tenía por intención demostrar al mundo el temple de los marinos del Perú. En dichas circunstancias el explorador "Putumayo", debido a su calado de 7 pies, varó en el río Ucayali y debió permanecer todo un año en esa situación. Su comandante, Adrián Gutiérrez, luchando contra los elementos, logró reflotarlo y regresó a Iquitos el 26 de febrero de 1868.

Estas primeras expediciones han dado paso para que a través de los años se continúe la exploración de todos los ríos de la Amazonía permitiendo de esta manera que el gobierno y la opinión pública del país se interesen por esta inmensa y rica región.

Para comprender mejor lo que significó la llegada de los marinos a estas regiones, cabe mencionar lo que el gran

sabio don Antonio Raimondi -al cual el Perú le estará agradecido por su gran labor peruanista- dijo en esa época, en 1849: "Iquitos, que fue una miserable ranchería de indígenas hasta hace seis años, es hoy una población floreciente, llena de vida; he aquí uno de los milagros que hace el vapor. Iquitos ha tenido una transformación mucho más grande que Yurimaguas con el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y las casas de todos los empleados y hoy se le puede considerar como la capital de toda esa región, bañada por el Huallaga, el Ucayali y el Amazonas".

Entre los años 1860 y 1880 continuaron las exploraciones, pero un 28 de julio de 1865, cuando Iquitos celebraba el aniversario patrio, se produjo un pavoroso incendio y, como consecuencia del mismo, la pérdida casi total de la ciudad y del dique. Seguida a esa desgracia llegó la crisis económica del país, que ocasiono que la flotilla fluvial restringiese sus actividades y comenzara a languidecer por falta de medios materiales y económicos, llegando al extremo que el gobierno vendió a una compañía particular las cuatro embarcaciones que constituían la flotilla y también la factoría, truncándose de esta manera toda la acción bienhechora que los marinos habían estado realizando.

En 1874 fue elegido prefecto de Loreto el capitán de fragata Adrián Vargas. Tres años más tarde, en 1877, culminó el drama, y a pesar del esfuerzo de los oficiales por evitar este descalabro, nada se pudo hacer.

IX. EL MARISCAL DON ANDRÉS AVELINO CÁCERES VUELVE LOS OJOS HACIA LA SELVA



Capitán de navío Germán Stiglich. Siendo teniente segundo remontó el Ucayali y el Tambo alcanzando el istmo de Fitzcarrald en 1908

En 1888 el gobierno del Mariscal Andrés Avelino Cáceres volvió los ojos hacia la selva, y ordenó la construcción en Inglaterra de dos embarcaciones para reconstruir la fuerza fluvial. De esta forma, en 1889 se reanudaron las actividades del tipo cívico-fluvial para efectuar con esos navíos el correo en la región. Estas lanchas no tenían valor militar, pero ello no fue óbice para desalentar a los oficiales, sino, por el contrario, sirvió de estímulo para seguir luchando contra el clima, la insalubridad de la selva y las pésimas condiciones marineras de las embarcaciones.

El 7 de febrero de 1889, a bordo de la lancha "Mayo", frente al puerto de Masran o Masaray (hoy puerto Canseco), sobre el río Ucayali, ocurrió la muerte del capitán de corbeta Fermín Diez Canseco, sobreviviente del Monitor "Huáscar" en el combate de Angamos. En 1890, el Congreso de la República ordenó el traslado de los restos mortales del benemérito jefe, desde Masisea, donde estaba sepultado, hasta Lima para recibir un homenaje nacional.

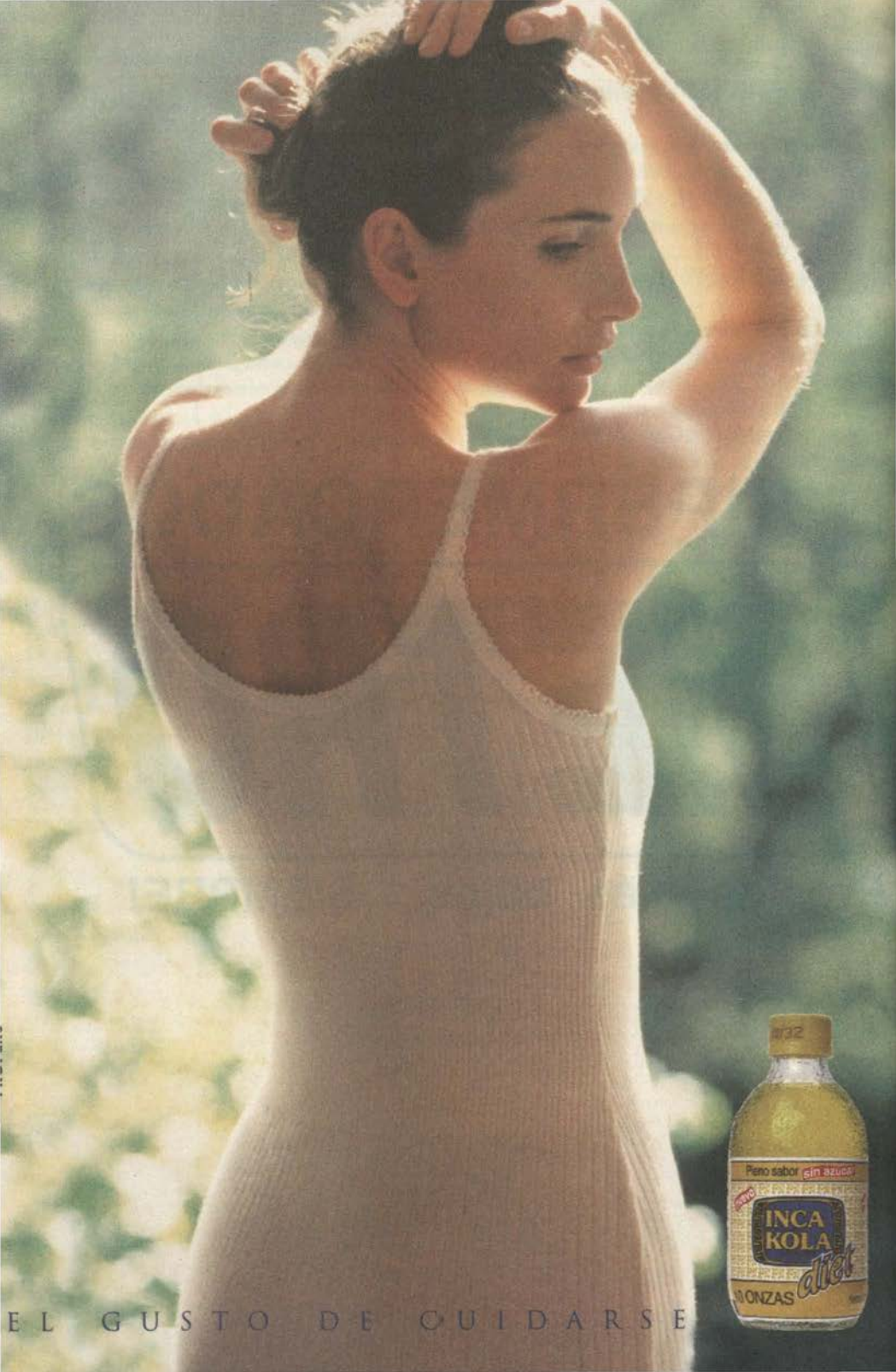
Las exploraciones a todos los ríos del departamento de Loreto se extendieron también a Madre de Dios, y es por ello que se llega a conocer los ríos Putumayo, Yavarí, Napo, Pachitea, Tapiche, Ucayali, Marañón, Huallaga, y otros.

Las expediciones más famosas de la época, por su importancia y las enormes dificultades encontradas, fue la realizada por el ilustre marino teniente segundo Germán Stiglich, quien en el año 1903 zarpó de Iquitos, remontando el bajo y alto Ucayali hasta encontrar la confluencia del Tambo con el Urubamba. Siguió por el Tambo hasta el río Misagua y, a lo largo de sus aguas, llegó al Istmo de Fitzcarrald, el cual atravesó llevando a rastras una canoa de 90 arrobas (11m. de eslora) hasta alcanzar el río Manú, y, siguiendo aguas abajo, arribó a Puerto Maldonado, repitiendo el heroico viaje que diez años antes lo lograra el esforzado pionero de la selva, descubridor del istmo que lleva su nombre.

HIPERMERCADOS

METRO

Precios más bajos... SIEMPRE!



EL GUSTO DE CUIDARSE

"Un Mensaje a García"

Elbert Hubbard

Cuando un hombre verdadero da una orden
sabe que la misma puede cumplirse.

Confucio.

Resulta refrescante, por decir lo menos, ver que algunas inquietudes de los marinos persisten a través del tiempo, llegando a constituir tradiciones fuertemente arraigadas que se reciben generación tras generación, y que sirven para enlazar a los que formamos parte de esta cofradía mundial, la marina, unidos por ese vinculo universal que es el mar. Me estoy refiriendo a un artículo escrito en la edición de la Revista de Marina correspondiente a los meses de Oct. a Dic. del año próximo pasado, bajo el título: Un "Mensaje a García". Todos aquellos que por curiosidad o nostalgia lean el presente artículo recordarán a su vez el primer "mensaje a García" recibido, evocando seguramente las peripecias pasadas en el cumplimiento del mismo cual bautizo de fuego. Igual que al autor del artículo comentado, no me fue factible encontrar bibliografía al respecto y las explicaciones recibidas no satisfacían íntegramente mi curiosidad; sin embargo, como conclusión arribé al hecho de qiie el tal "mensaje a García", implicaba una suerte de misión imposible donde era necesario poner en juego todas las habilidades y conocimientos que uno poseía para cumplirlo. Lo que en esa lejana época no tuve en cuenta fue cómo era seleccionado el ejecutor del famoso mensaje, para lo cual, con la experiencia correspondiente, quien disponía el mensaje había analizado las cualidades, virtudes, personalidad y carácter de la persona elegida para que mediante el buen uso y aplicación de las mismas cumpliese eficientemente la misión encomendada.

Cual no sería mi sorpresa cuando muchos años después y siendo ya Capitán de Navío, al encontrarme revisando antiguos documentos que en vida pertenecieron a mi extinto suegro, el Gral. de Brig. César Pando Egúzquiza , encontré entre los mismos un viejo y mohoso recorte titulado: "Aquel famoso mensaje a García", consecuencia de ello fue el artículo que posteriormente se publicara en la edición correspondiente a los meses de Set.-Oct. de 1985 en esta misma Revista, tal como se consigna en el Indice Selectivo 1950-1993 de la citada publicación editado en 1994. De otro lado la publicación del artículo mencionado en la revista del año pasado, motivó el espiritu investigador logrando obtener de la misma Revista de Marina la respuesta correspondiente gracias a la ayuda proporcionada entusiastamente por el Sr. Valm. Dn. Pedro Gálvez Velarde, quien de su biblioteca particular nos proporciono la copia del articulo de la Revista de Marina, publicado en el año 1926 , bajo el título: "Un mensaje para García", y que en aquella época fuera una traducción preparada por el Capitán de Corbeta Dn. Ismael Otárola, teniendo el referido artículo una introducción preparada por el Contralmirante de la USN William S. Pye. Considerando que históricamente es por demás interesante el conocer tanto el texto original del referido ensayo cuyo autor es Elbert Hubbard, así como el de la entrevista que se le hace al Mayor Rowan, personaje principal del caso, por el periodista Phillip J. Sinnot. A continuación y sin mayores comentarios paso a transcribir el texto de ambos artículos, tal como fueran publicados, el primero de ellos hace mas de 60 años en la Revista de Marina y el segundo hace más de 30 años en la revista Argentina Leoplán.

Contralmirante (r)
José García Valdivieso.

UN MENSAJE PARA GARCÍA

Cada cierto tiempo aparece en el horizonte de la literatura, como un cometa errante, una lumbrera literaria que, con simples palabras y frases sencillas, es capaz de transmitir a la generalidad, los principios fundamentales para tener éxito en la vida. Una de las lumbreras fue Elbert Hubbard, que descorrió el velo misterioso de la Filosofía y, por medio de anécdotas fácilmente comprensibles, puso al alcance del vulgo las realidades básicas de la vida.

Tal vez ninguna de las anécdotas de Elbert Hubbard ha sido tan vastamente conocida y generalmente aplaudida como la titulada "A Message to García", cuya traducción se reproduce a continuación.

La atenta lectura de su contenido nos revelará los más importantes principios fundamentales de mando y de ejecución de órdenes; los primeros pueden enunciarse así:

- Decidir rápida y definitivamente lo que se debe hacer.
- Decidir, con previo conocimiento del personal, quién es el individuo más capacitado para cumplir la misión.
- Proveer los medios adecuados para la ejecución de la tarea.
- Dar, a la persona designada, instrucciones concretas sobre lo que se debe hacer y, además, impartir las que fueren necesarias, para asegurar la cooperación armónica del conjunto, dejando a la iniciativa y juicio del ejecutor, la decisión de los métodos que debe emplear para llenar su cometido.

Los fundamentos que rigen la ejecución de una orden y que se desprenden, igualmente, de la lectura de este pequeño argumento, pueden enunciarse así:

- Entender exactamente la intención del comando, expresada en la orden.
- Entender la relación exacta del trabajo asignado, con las tareas del conjunto.
- Decidir rápidamente la manera de ejecutar la tarea e informar sus intenciones a los que deben de cooperar en ella.
- Ser enérgico, diligente y entusiasta en la ejecución de las órdenes.
- Sobre todo, ser leal a la voluntad de la Superioridad, y no ceñirse tanto al PIE DE LA LETRA de las instrucciones, como al ESPIRITU de las mismas.

La firme adhesión a estos principios, aumentará la eficiencia, elevará la moral, robustecerá el ESPIRITU DE CUERPO y acrecentará la alegría de la vida.

¡LLEVE EL MENSAJE A GARCÍA!

Contralmirante
S. PYE.

Entre los episodios de la guerra con Cuba hay uno que se destaca sobre todos los demás y el nombre del individuo que en él actuó resplandece en el horizonte de mi memoria con los fulgores de Marte cuando está en su perihelio.

Al estallar le guerra entre España y los Estados Unidos, fue necesario comunicarse rápidamente con García, Jefe de los insurgentes, quien se hallaba en las regiones montañosas de la isla, sin que se pudiera precisar dónde; siendo, por tanto, imposible hacer llegar a sus manos ni carta ni telegrama.

El Presidente Mc Kinley deseaba, sin pérdida de tiempo, obtener la cooperación del mencionado Jefe.

— ¿Como hacerlo en estas circunstancias?

Alguien dijo al Presidente: "Hay un individuo apellidado Rowan que, si es humanamente posible, encontrará a García".

Se mandó por Rowan y se le dio una carta para que la entregara a García. Rowan tomó la carta, la guardó en una bolsa de hule y la ató sobre su corazón.

De cómo el individuo apellidado Rowan desembarcó de un bote en la costa de Cuba, en la noche del cuarto día; de cómo se internó en las selvas y, tres semanas más tarde, apareció en el otro lado de la isla, después de haber atravezado a pie un país hostil y entregado la carta a García, son cosas de las que no deseo ocuparme.

Lo que deseo hacer constar es lo siguiente: Mc Kinley le dió una carta a Rowan para que LA ENTREGARA A GARCIA y aquél la recibió sin preguntar: ¿Dónde está García?

Por Dios! He ahí un hombre cuyas formas deberían vaciarse en bronce que inmortalizara su memoria y cuya estatua debería colocarse en todos los colegios del orbe.

Lo que necesita la juventud es no sólo estudiar libros e instruirse, con respecto a tal o cual materia, sino dar a sus vértebras la firmeza necesaria para cumplir lealmente sus deberes, obrar con rapidez y concentrar sus energías; en una palabra: SER CAPACES DE LLEVAR UN MENSAJE A GARCÍA.

El General García ha muerto; pero hay muchos otros Garcías.

Todos los que se han esforzado en llevar a cabo una empresa, en la que se necesita el concurso de muchos, casi han fracasado en su intento, debido a la imbecilidad de los hombres que constituyen el término medio de la humanidad y a su capacidad o falta de voluntad para encausar sus energías hacia determinado fin y alcanzarlo.

Generalmente los auxiliares colaboran con poco entusiasmo, necia desatención, grosera indiferencia y frialdad en el trabajo. Nadie triunfa, a no ser que, a buenas o a malas o por amenazas, no incite u obligue a los otros a prestarle ayuda; salvo en el caso de que Dios, con su benevolencia ilimitada, haga un milagro y le envíe un Angel de sabiduría como ayudante.

Haga Ud. la prueba. Está Ud. sentado en su oficina y tiene seis empleados al alcance de su voz; llame a cualquiera de ellos y dígale: Sírvase buscar datos en la Enciclopedia y hacerme un resumen sobre la vida de Correggio.

El empleado le responderá tranquilamente: "Muy bien, señor". Pero, ¿procederá a efectuar el trabajo ordenado?

No lo hará en su vida. Le mirará a Ud. como un tonto y, probablemente, formulará una o varias de las siguientes preguntas:

— ¿Quién fue Correggio?

— ¿Ha muerto?

— ¿No se refiere Ud. a Bismarck?

— ¿Qué Enciclopedia?
— ¿Dónde está la Enciclopedia?
— ¿Es acaso mi obligación hacer ese trabajo?
— ¿No le parecería a Ud. bien que lo haga Carlos?
— ¿Le urgen los datos?
— ¿Para qué los necesita Ud.?
— ¿No podría traerle el libro para que los busque Ud. mismo?

Apostaría, diez contra uno, que después de responder las preguntas, explicarle cómo debe encontrar los datos y para qué los necesita, saldrá su ayudante a solicitar a otro empleado que le ayude a BUSCAR A GARCIA y que, finalmente, regresará, diciéndole que no existe tal individuo y que seguramente se habrá Ud. equivocado. Pudiera ser que perdiera la apuesta; pero, teniendo en cuenta al cálculo de probabilidades, no sucederá así.

Si es Ud. sensato, no se tomará el trabajo de explicar a su ayudante que lo relativo a Correggio lo encontrará en el índice de la letra C y no en el de la K; sonreirá Ud. beatíficamente, contestará: "No importa", y lo buscará Ud. mismo.

Esta incapacidad para obrar independientemente, esta torpeza moral, esta falta de decisión y esta repugnancia para realizar entusiastamente un esfuerza cualquiera, son las causas que alejan al socialismo puro hasta un porvenir muy remoto.

Si el hombre no trabaja cuando el resultado de sus esfuerzos redunda sólo en beneficio propio; ¿que hará cuando el beneficio obtenido deba repartirse por igual entre todos los demás?

Parece que fuera indispensable la presencia del 1er. Piloto, armado de nudoso garrote, y que sólo el temor de que les den el saco, en el momento menos propicio, es lo que retiene a muchos trabajadores en sus puestos.

Publique Ud. un aviso solicitando un estenógrafo y, nueve entre diez de los que acudan, no sabrán escribir con buena ortografía ni conocerán la puntuación, creyendo innecesarios estos conocimientos.

¿Podrán tales ayudantes ESCRIBIR UNA CARTA PARA GARCIA?

— "Vé Ud. a ese tenedor de libros?" - me decía en cierta ocasión el jefe de una gran fábrica.

— Si lo veo. ¿Qué hay respecto a él?

— "Es un excelente Contador, pero si lo mando a la ciudad a desempeñar alguna comisión, puede ser que cumpla su cometido, con toda regularidad, aunque también podría suceder que se detuviera en cuatro tabernas por el camino y que, al llegar a la calle principal, no se acordara ya de la comisión que se le confió.

¿Podría, a un hombre así, ENCARGÁRSELE ALGO PARA GARCIA?

Recientemente hemos escuchado expresar muchas inconsistentes simpatías por los deprimidos empleados, agobiados por el trabajo excesivo y mal remunerados, y por los infelices desocupados que buscan honesto empleo, y con ellas, muy a menudo, palabras duras en contra de los patrones.

Nada se dice, sin embargo, en favor del Jefe, prematuramente envejecido por su constante lucha para obligar a que ejecuten inteligentemente su labor, empleados inútiles e ineptos ayudantes, que sólo esperan volver la espalda para holgar a su placer.

En todo almacén o fábrica se efectúa una ininterrumpida selección del personal, despidiéndose continuamente a los empleados que demuestran incapacidad para hacer progresar sus intereses y reemplazándolos por otros más aptos. Por buenos que sean los tiempos, esta selección continúa; pero, si el tiempo es

malo y el trabajo escasea, ella se intensifica y los incompetentes concluyen por desaparecer, comprobándose la ley de la supervivencia de los más idóneos. Por consiguiente, el interés del negocio aconseja conservar únicamente los empleados mejores; AQUELLOS QUE SABEN LLEVAR UN MENSAJE A GARCÍA.

Conozco a un hombre de relevantes cualidades; pero que no tiene habilidad para dirigir un negocio propio y, lo que es todavía peor, abriga siempre la malsana sospecha de que el superior lo oprime o, por lo menos, pretende oprimirlo. Si se le entregara un mensaje para LLEVARLO A GARCÍA, probablemente respondería: "Lléveselo Ud.!"

Actualmente este individuo vaga por las calles, en busca de trabajo, semidesnudo, con su chaqueta raída, y nadie que lo conozca se atreve a emplearlo, por que es un verdadero propagador del descontento. Es inaccesible a la razón y el argumento más contundente para él sería la punta de un botón N° 44, guarnecido de fuertes suelas.

Es incuestionable que un individuo tan moralmente degradado, no es menos digno de lástima que un inválido; pero, al compadecerlo, compadezcamos, más aún, al hombre que se esfuerza por impulsar una gran empresa; a aquel que no tiene horas limitadas de trabajo y cuyos cabellos encanecen prematuramente, en su constante lucha para dominar la necia indiferencia, la persistente imbecilidad y la cruel ingratitud de aquellos que, si no fuera por él, carecerían de pan y hogar.

¿He expuesto el caso con excesiva dureza?

Posiblemente; pero mientras todo el mundo simpatiza sólo con los oprimidos, séame permitido dar un voto de simpatía al hombre que triunfa; al que, removiendo grandes obstáculos, dirige los esfuerzos ajenos y obtiene como único resultado, como único beneficio, lo indispensable al mas mísero de los mortales: alimento y ropa.

He cargado sobre mis hombros y he trabajado a jornal; también he sido patrón y conozco lo que puede decirse, en pro y en contra, de unos y otros. La bondad no es cualidad privativa de los pobres; los harapos no son certificado de honradez y no todos los patrones son rapaces, ni arbitrarios; ni todos los pobres son virtuosos.

Mi corazón simpatiza con el hombre que trabaja igual cuando el Jefe está presente y cuando no lo está.

El hombre que cuando le DAN UNA CARTA PARA ENTREGAR A GARCÍA, la recibe tranquilamente, sin formular preguntas idiotas, sin abrigar la malsana intención de arrojarla en la primera cloaca que encuentre en el camino y que sólo se preocupa de entregarla, nunca se ve despedido ni necesita declararse en huelga para conseguir aumento de sueldo.

La civilización es más que una larga y ansiosa búsqueda de tales individuos. Todo hombre que reúna estas condiciones obtendrá lo que se proponga; los de su especie son tan raros, que no habrá Jefe capaz de deshacerse de él. Estos hombres son indispensables en toda capital, ciudad o pueblo; en toda oficina, almacén o fábrica.

El mundo clama por estos individuos; los necesita, pues necesita imperiosamente: HOMBRES QUE PUEDAN LLEVAR UN MENSAJE A GARCÍA.

Traducido por
el Capitán de Corbeta A. P. Ismael Otárola

AQUEL FAMOSO "MENSAJE A GARCÍA"

"Origen de una frase celebre referente a una acción heroica "

Phillip J. Sinnot.

"El coronel Rowan jamás entregó ningún mensaje a García, pese a la opinión del escritor Hubbard y la del hijo del mismo general insurrecto".

"No existieron los documentos que, encerrados dentro de un bolsillo de tela impermeable, Rowan llevaba atados sobre el corazón. Y, lo que contraría de modo más notable la opinión popular, es la parte realmente dificultosa de la épica proeza cumplida en los años de la guerra hispano-cubana, la cual no consistió en llegar hasta el general García, sino realizar con felicidad el viaje de vuelta".

Tales son las declaraciones del único hombre realmente conocedor del asunto un tal Rowan, que hace 37 años se introdujo subrepticiamente en la convulsionada Cuba, para dar cumplimiento a ciertas órdenes del Tío Sam.

"Elbert Hubbard era escritor y no soldado -dice el coronel Andrew Summers Rowan, veterano que pasa los años de su retiro en la plácida San Francisco. Yo no pude evitar que redactara su famoso "Mensaje a García" en la forma en que lo hizo, porque él y yo tuvimos ocasión de entrevistarnos sólo cuando hubieron pasado cuatro años a partir del de la expedición. Al explicar las razones que lo indujeron a escribir su libro, Hubbard habla de los comentarios del propio hijo del general García. Utilizó así de sus prerrogativas de escritor, pero esto no significa que el mensaje haya existido en realidad.

"Carlos García Vélez, el hijo del general, dijo la verdad, no obstante, al referirse a una nota que yo entregué a su padre en su cuartel de insurrecto. Pero ignoraba, evidentemente, que se trataba nada más que de las credenciales con que la Junta Revolucionaria de Jamaica me había provisto. El momento en que yo y mis acompañantes llegamos a la presencia del general de las tropas rebeldes, al cabo de tan largo y penoso viaje, no dejó de tener dramatismo, pero aun este emocionante clima, que luego transcribió al papel la pluma de Hubbard, tuvo su lado humorístico.

"La Junta se refería a mí, en el documento en código que yo acababa de entregar, como a "un hombre de confianza". El ayudante a quien García dio la escritura para que la descifrara, la interpretó presentándome como a un "confidente". Esto hizo que no se definiera mi posición sino al cabo de unos momentos.

Los meses de Abril y Mayo de 1988 hallaron a Rowan empeñado en cumplir una difícil misión militar, consecuencia de la falta de preparación de la Norteamérica de aquellos días. La guerra contra España era inminente. Rowan recibió orden de deslizarse a través de las fuerzas hispanas de mar y tierra, tomar contacto con las tropas cubanas que dominaban el este de la isla, y averiguar qué auxilio podía prestarles el Tío Sam para convertirse en aliado.

La expedición de Rowan obtuvo el

más completo éxito. En consecuencia, se produjo la conjunción de tropas cubanas y norteamericanas, se forzó al enemigo a presentar batalla en las áreas mas favorables a los aliados y se aceleró la victoria. El departamento de guerra califico la proeza cumplida por su emisario militar, de: "acción que tuvo un valor decisivo sobre el rápido final de la contienda y el completo éxito del ejército de los Estados Unidos".

"Ha llevado Ud. a cabo una valiente hazaña", fueron las palabras con que el presidente Mc Kinley se dirigió a Rowan en tal ocasión. Alger, el secretario de la guerra, y el general Nelson A. Miles, comandante en jefe, no le negaron sus personales alabanzas.

Más tarde y luego de una tormentosa campaña en Cuba y Puerto Rico, Rowan fue enviado a las Filipinas a enfrentar nuevos peligros.

Mientras él luchaba contra los turbulentos insurrectos isleños, justamente en la época en que recibía la primera mención por su comportamiento en la campaña, Elbert Hubbard, en la placidez de su casa en East Aurora, New Jersey, se disponía a escribir su inmortal: ¡Un mensaje a García!

La tirada del libro, que en total alcanzó los 100'000,000 de volúmenes, obtuvo una venta solamente superada por la de la Biblia. Redactado con estilo entusiasta y con sonoras palabras, llenó de admiración a millones de lectores esparcidos por el globo entero.

He aquí las frases con que Hubbard menciona la proeza. "Se hizo llamar a Rowan y se le dió una carta que debía entregar personalmente al general García.

Los procedimientos empeñados por "el hombre llamado Rowan", quien llevaba el documento atado sobre el pecho dentro de un bolsillo de tela impermeable atado sobre el pecho, para llegar en el cuarto día de su viaje a las costas de Cuba, para internarse en las selvas y aparecer tres días más tarde en la ribera opuesta de la isla, habiendo traspuesto la hostil comarca a pie, y hacer entrega del mensaje a García, son cosas que no tengo interés en detallar en este sitio.

Y aquel curtido capitán de una invicta compañía de guerreros, héroe de cien encuentros frente a frente en las espesas selvas, se asombró al conocer la repercusión adquirida por su hazaña, como consecuencia del libro escrito por Hubbard.

No existía una organización que mereciera el nombre de Departamento de Guerra, en la época en que Norteamérica luchó contra el poder real español, prestando ayuda a los rebeldes cubanos. Estaba deseosa de convertirse en aliada de los insurrectos pero no conocía sus actividades, sus requerimientos, la potencia del enemigo, el sitio en que los refuerzos podían ser desembarcados. El presidente Mc Kinley expuso el problema ante el coronel Arthur Wagner. Alguien debía llegar a Cuba y obtener la información necesaria que permitiría ahorrar tiempo, vidas y dinero. Hay un joven teniente en Washington, llamado Rowan, que podría encargarse de llegar hasta García y volver con los informes respondió Wagner.

Rowan desempeñaba por entonces el puesto de cartógrafo del "Bureau" de informaciones al servicio del ayudante del coronel. Una hora mas tarde, con las instrucciones del caso, recibió la orden de llegarse a Cuba para "estimar la situación", suscinta terminología con la que en el ejército se hace referencia a toda la información acerca de la fuerza moral y personal de los comandos, aliados y enemigos, a sus condiciones sani-

tarias, a sus transportes, etc.

"Deberá ponerse en contacto con el general Calixto García en cualquier sitio de Cuba oriental -dijeron a Rowan- y asegurarle que puede contar con el auxilio de los Estados Unidos. Luego que haya cumplido la misión preséntese al Departamento de Guerra. No llevará mensajes por escrito, con excepción de las credenciales que obtendrá de la Junta de Jamaica. Nathan Hale, que fue capturado, se denunció por los documentos que se encontraron sobre su persona. Parta inmediatamente para Kingston y telegrafíe desde allí. El plan queda desde ahora a su cargo. El tren sale para Nueva York esta noche. Entregue Ud. el mensaje a García".

Era el 8 de Abril de 1898. Pocos días más tarde Rowan llegaba a Kingston, en Jamaica. Vistió ropas civiles y adopto las maneras de un criollo. El 20 de Abril, el Tío Sam dio a España un plazo de tres días para que retirara sus tropas de Cuba. El 23, Rowan recibiío un cable en código: "Únase a García a la brevedad posible".

La Junta revolucionaria cubana, con asiento en Kingston, proveyó a Rowan del traje caqui que debería usar en Cuba, -"Fui el primer oficial norteamericano que usó el caqui, y el primero en intervenir en la guerra de Cuba-" ríe Rowan al referirse a estos hechos.

En coches provistos por los insurrectos, Rowan cruzó rápidamente el territorio de Jamaica. Por la noche un oficial norteamericano rebelde al poder español en territorio británico debía tomar sus precauciones, Rowan y Gervasio Sabio (su guía, a partir de este momento) fueron conducidos a un pequeño bote pesquero y partieron para Cuba a través de 100 millas de aguas dominadas por la flota hispana.

Conducido por el impulso de su vela, el bote llegó finalmente a Cuba protegido por las sombras. El desembarco se llevo a cabo en las cercanías de El Torquino, pico de la Sierra Maestra de Oriente, provincia situada al extremo este del país. A no larga distancia, en Santiago, se reconcentraban las fuerzas españolas. Y a un tiro de fusil, estaba el lugar en que la nave del Almirante Cervera se había hundido en medio de una batalla sangrienta, con escasas semanas de anterioridad.

Unos cuantos cubanos, cubiertos de harapos, se unieron a Rowan y a Sabio. Ellos los guiaron a lo largo de tortuosos y apenas perceptibles senderos que cruzaban las montañas, las densas y pavorosas junglas. El opresivo calor aumentaba las dificultades de la marcha que duró cinco días.

- Al fin del primero noté que algunos extraños se habían unido a nuestra expedición -recuerda Rowan. "Desertores españoles deseosos de ayudar a la causa cubana", me informó mi guía, a quien ordené que no les confiaran la guardia nocturna, y que los mantuvieran bajo continua vigilancia.

Dos trataron de huir aquella misma noche para volver a sus bases. De haber logrado su intento, mi misión hubiera fracasado.

El 1 de Mayo de 1898 dos notables hechos de armas fueron llevados a cabo en lugares opuestos de la tierra y dos inmortales gritos de combate entraron a formar parte del vocabulario norteamericano.

En la bahía de Manila el comodoro Dewey pronunció su célebre orden: "Dispare, cuando este listo Gridley", y, en consecuencia, una flota española conoció la mas completa derrota en Cuba, Rowan dio cumplimiento a la hazaña que Hubbard inmortaliza más tarde. El mensaje a García había sido entregado.

La escena tuvo lugar en Bayama, ciudad recientemente recapturada por los cubanos. Rowan y sus guías fueron clamorosamente ovacionados mientras galopaban a lo largo de la calle central en dirección al cuartel de García.

Como llegar a presencia del general insurrecto era cuanto en aquel momento me preocupaba -recuerda Rowan-, resolví que, luego de formar una fila, desmontáramos, manteniéndonos junto a nuestros caballos, mientras Gervasio Sabio, quien conocía personalmente a García, era presentado.

Expliqué luego detalladamente mi misión al jefe rebelde. Después de conferenciar con sus oficiales, García me hizo depositario de toda la información que me había traído hasta allí y destacó tres de sus ayudantes para que me acompañen a Washington. Inmediatamente emprendimos el retorno.

A partir de entonces las dificultades se hicieron cada vez más numerosas y erizadas de peligros. Los informes de que era depositario y la compañía de los tres oficiales cubanos era una condenación evidente. Los Estados Unidos, ya activamente en guerra contra España, despertaban recelos de todos los peninsulares, más alertas que nunca. Caer en manos de los españoles significaba un sumario rápido y una muerte segura. Con infinita cautela llegamos a Porto Manatí, situado en la costa noreste. Del otro lado de la bahía se encontraba un fuerte español provisto de gran cantidad de tropa. Como punto de partida para los rebeldes, Porto Manatí no ofrecía ningún atractivo.

El bote en que apenas cabíamos las cinco personas que nos embarcamos en él, debía luchar también contra el furor de una tempestad que se desencadenaba en ese momento. Las nubes nos protegían, ciertamente, ante los centinelas del fuerte enemigo; con ansiedad explorábamos el cielo esperando a cada momento que un desgarron en las nubes descubriera nuestra presencia y determinara el fin del accidentado viaje. Nuestra vela, fabricada con bolsas vacías, nos sacó con presteza y seguridad mar afuera; pero, en cambio, la lluvia y la tormenta nos helaban de frío y de continua zozobra.

Entre las innumerables peripecias que nos acontecieron se cuentan la cuarentena a que las inflexibles autoridades de Providence Island quisieron someternos. Subsanado el inconveniente gracias a la intervención consular, fuimos transferidos varias veces a bordo de distintas embarcaciones.

Y el 15 de Mayo, Rowan y sus acompañantes pudieron finalmente presentarse al Departamento de Guerra para dar cuenta de los resultados de la cumplida y heroica misión.

"El teniente Rowan realizó un viaje accidentado a través de toda Cuba, se unió al ejército insurgente del general García y se adueñó de la más importante y valiosa de las informaciones. Su empresa, cumplida con heroicidad y audacia, es una de las hazañas de mayor cuantía que hasta hoy se hayan registrado en los anales de la guerra", escribió el general Miles al pedir para Rowan el comando de un regimiento de voluntarios, y el grado de teniente coronel.

Con este grado Rowan sirvió en la plana mayor que rodeó a Miles en las campañas de Cuba y Puerto Rico. Cuando la guerra con España llegó a su fin, el rango que temporariamente le habían asignado expiró a su vez. El héroe de la memorable jornada de Cuba se convirtió nuevamente en el Teniente Primero Rowan y fue enviado a las Filipinas a enfrentar los peligros de otra campaña.

La escena tuvo lugar en Bayama, ciudad recientemente recapturada por los cubanos. Rowan y sus guías fueron clamorosamente ovacionados mientras galopaban a lo largo de la calle central en dirección al cuartel de García.

Como llegar a presencia del general insurrecto era cuanto en aquel momento me preocupaba -recuerda Rowan-, resolví que, luego de formar una fila, desmontáramos, manteniéndonos junto a nuestros caballos, mientras Gervasio Sabio, quien conocía personalmente a García, era presentado.

Expliqué luego detalladamente mi misión al jefe rebelde. Después de conferenciar con sus oficiales, García me hizo depositario de toda la información que me había traído hasta allí y destacó tres de sus ayudantes para que me acompañen a Washington. Inmediatamente emprendimos el retorno.

A partir de entonces las dificultades se hicieron cada vez más numerosas y erizadas de peligros. Los informes de que era depositario y la compañía de los tres oficiales cubanos era una condenación evidente. Los Estados Unidos, ya activamente en guerra contra España, despertaban recelos de todos los peninsulares, más alertas que nunca. Caer en manos de los españoles significaba un sumario rápido y una muerte segura. Con infinita cautela llegamos a Porto Manatí, situado en la costa noreste. Del otro lado de la bahía se encontraba un fuerte español provisto de gran cantidad de tropa. Como punto de partida para los rebeldes, Porto Manatí no ofrecía ningún atractivo.

El bote en que apenas cabíamos las cinco personas que nos embarcamos en él, debía luchar también contra el furor de una tempestad que se desencadenaba en ese momento. Las nubes nos protegían, ciertamente, ante los centinelas del fuerte enemigo; con ansiedad explorábamos el cielo esperando a cada momento que un desgarron en las nubes descubriera nuestra presencia y determinara el fin del accidentado viaje. Nuestra vela, fabricada con bolsas vacías, nos sacó con presteza y seguridad mar afuera; pero, en cambio, la lluvia y la tormenta nos helaban de frío y de continua zozobra.

Entre las innumerables peripecias que nos acontecieron se cuentan la cuarentena a que las inflexibles autoridades de Providence Island quisieron someternos. Subsanado el inconveniente gracias a la intervención consular, fuimos transferidos varias veces a bordo de distintas embarcaciones.

Y el 15 de Mayo, Rowan y sus acompañantes pudieron finalmente presentarse al Departamento de Guerra para dar cuenta de los resultados de la cumplida y heroica misión.

"El teniente Rowan realizó un viaje accidentado a través de toda Cuba, se unió al ejército insurgente del general García y se adueñó de la más importante y valiosa de las informaciones. Su empresa, cumplida con heroicidad y audacia, es una de las hazañas de mayor cuantía que hasta hoy se hayan registrado en los anales de la guerra", escribió el general Miles al pedir para Rowan el comando de un regimiento de voluntarios, y el grado de teniente coronel.

Con este grado Rowan sirvió en la plana mayor que rodeó a Miles en las campañas de Cuba y Puerto Rico. Cuando la guerra con España llegó a su fin, el rango que temporariamente le habían asignado expiró a su vez. El héroe de la memorable jornada de Cuba se convirtió nuevamente en el Teniente Primero Rowan y fue enviado a las Filipinas a enfrentar los peligros de otra campaña.

Enciclopedia Británica y se ha llegado a determinar que no se trató de ningún libro, sino de un ensayo publicado en uno de los números del año 1899 de la revista de avanzada The Philistine, una de las tantas publicaciones creadas por Hubbard durante su carrera; de otro lado se considera exageradamente alto tanto el tiraje manifestado -sólo superado por La Biblia- cuanto la cantidad de personas que en esa época lo leyeron, sin que ello quite el mérito correspondiente al citado ensayo, tanto en su contenido, como en su difusión.

Gracias a la investigación realizada y a la confluencia de una serie de factores, considero que por primera vez se publica como un todo, tanto la versión original traducida y comentada, escrita por Hubbard, como la entrevista que se le hiciera a Rowan; lo cual contribuirá a tener un completo conocimiento del asunto materia del presente trabajo. A su vez este mayor conocimiento nos va a permitir inferir con toda certeza qué cosa se espera de la persona a la cual se le da "un mensaje a García", y que es lo que debe de haber evaluado la persona que encarga el citado mensaje.

La guerra Hispano - Americana, que fuera declarada por España el 24 de Abril y por los Estados Unidos el 25 del mismo mes de 1898 y que culminara el 12 de Agosto del mismo año cuando se firmo el tratado preliminar de paz en Washington DC, para posteriormente culminar con el tratado de París el 10 de Diciembre de 1898, donde se declaraba la Independencia de Cuba y se cedía Guam, Hawai, Puerto Rico y las Filipinas a los Estados Unidos, debiendo éste pagar una reparación a España de 20 millones de dólares, es quizá el hito más importante de la historia de los Estados Unidos de N.A. La guerra Hispano - Americana fue un conflicto relativamente breve e incruento, tanto así que debió de haber pasado como un mero episodio en la historia de la guerra moderna; sin embargo, sus consecuencias políticas y diplomáticas han sido enormes, ya que a consecuencia de ella se catapultó a los Estados Unidos de N.A. dentro de la arena política mundial para en breve ponerse en camino al imperialismo, lo cual no fue difícil de conseguir, puesto que como consecuencia de la guerra de secesión, ya se había convertido en gran potencia en virtud de su prodigioso crecimiento económico. En 1884 se crea el Colegio de Guerra Naval como un lugar prototipo en la investigación de todas las cuestiones relacionadas con la guerra y con las cualidades de estadista asociadas con la guerra o la prevención de la misma. Colegio de Guerra Naval que sólo a consecuencia de la guerra Hispano - Americana y la Primera Guerra Mundial suspendió sus actividades académicas por breve lapso y, que en Diciembre de 1889, publica por primera vez la famosa obra del, en ese entonces, C. de N. USN Alfred Thayer Mahan, titulada "La influencia del poder marítimo sobre la historia", obra, que conjuntamente con el Colegio de Guerra Naval y sus postulados tendrán marcada influencia en líderes de la talla de Henry Cabot Lodge y Theodore Roosevelt, entre otros, habiendo el último de los nombrados participado en la guerra Hispano - Americana como coronel del regimiento de voluntarios llamado los "Rough riders", y que sucediera en

la presidencia a Mc Kinley. Roosevelt es el cabal intérprete de los postulados de Mahan y el verdadero creador de los Estados Unidos como potencia marítima mundial de primer orden, situación que a la fecha ostenta como potencia hegemónica militar.

Vemos pues cómo las consecuencias de un conflicto que por su magnitud no tenía la mayor importancia dentro de la historia contemporánea, proyectó a una potencia económica emergente al nivel de potencia hegemónica actual.

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

Bibliografía

- Revista de Marina 1926
- Revista Argentina Leoplan (Revista de Marina 1985)
- Enciclopedia Britanica 15 va. Edición 1982., Micropaedia vol. V., Macropaedía vols. V y XVII
- Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado edición 1990

Fideos

Cogorno®

más economía,
más rendimiento...



siempre más!

Lo antiguo no es clásico por viejo, sino porque es: vigoroso, fresco, alegre, sano.

Goethe.

El Candelabro

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

Paracas, para el Perú, es un trozo de tierra único en su género, que data del terciario superior y cuyo nombre se supone que proviene de un viento muy fuerte que actúa sobre la península y que puede hallarse en dos voces quechuas: Para, lluvia, y Acco, arena; lo cual traducido con cierta libertad significaría lluvia de arena. En Paracas se han encontrado ingentes vestigios que hablan de nuestro pasado, y donde se han desarrollado acciones que han incidido en nuestro presente y que tendrán honda significación en nuestro futuro.

Paracas, localizada al sur de Lima, en el departamento de Ica, es una península que avanza como una cuchilla frente al mar, componente de lo que se considera el más antiguo estrato geológico existente en el Perú, donde en sus arenas rojas, grises, blancas y amarillas se desarrolló y floreció una cultura milenaria, que entre otros ha legado al mundo sus maravillosos tejidos y cerámicos, y donde el 7 de Setiembre de 1820 desembarcó el Libertador Dn. José de San Martín, dando nacimiento a la independencia del Perú, y es aquí donde se encuentra el famoso Candelabro de Paracas, más conocido como El Candelabro.

El Candelabro, es una figura gigantesca grabada en la parte más alta del talud que convertido en acantilado baja al mar en la península. Se tejen acerca de su origen, muchas teorías, desde aquéllas que ubican su construcción en la época pre-inca, otras en la colonia, durante el auge del puerto de Pisco, hasta aquellas que la asignan a la fecha de arribo de la escuadra libertadora; sin embargo hay una rara coincidencia en cuanto a su finalidad, que no sería otra que la de servir de faro-guía a las embarcaciones que se hacen a la mar, para quienes a consecuencia de sus colosales dimensiones se convierte en lo que los marinos llamamos un punto conspicuo; que no es otra cosa que un accidente natural o artificial de fácil reconocimiento y que sirve para ubicar una posición en el mar relativa a la tierra. No se descarta de modo alguno una relación astronómica aún no determinada que sería la interrelación entre el guiado diurno y nocturno a través de las estrellas.

El Candelabro está formado por tres postes que semejan cruces, el principal de ellos mide aproximadamente 200 metros de altura y toda la figura tiene una amplitud de 60 mts., los postes laterales desde su origen hasta la cumbre alcanzan los 60 mts. La profundidad de los surcos fluctúa entre 1 y 1.2 metros. El pedestal es un rectángulo de 20 por 14 metros, teniendo los surcos de su trazado 2.5 metros de ancho; dentro del rectángulo y a unos 5 mts. del borde superior y en una prolongación del eje mayor existe una cavidad circular de tres metros de diámetro. Debe de considerarse que todas las medidas son aproximadas y que El Candelabro en sí mismo a causa de la erosión a través del tiempo. Asimismo debe darse por descartada cualquier intento de relación con las famosas líneas de Nasca, puesto que se ha demostrado que las técnicas de construcción de ambos ingenios son totalmente diferentes.

Como manifestáramos al inicio, la relación del Candelabro, con el hombre de mar peruano, con el mar y con la Marina de Guerra es de muy antigua data. En el caso de está última, su primera manifestación se encuentra en el Derrotero de la Costa del Sur, editado en 1863, y cuyo autor fue el en ese entonces Teniente Primero Dn. Aurelio García y García, a bordo del vapor *Lerzundi,* quien con el transcurrir de los años se convertiría en uno de los cuatro ases de la Guerra del Pacífico, conjuntamente con Lizardo Montero, Miguel Grau y Manuel Ferreyros. En el citado derrotero, en las páginas 69 y 70 se lee lo siguiente: " Mirando al N, sobre el plano inclinado que forman los cerros comprendidos entre las dos puntas descritas, se ven tendidas tres cruces muy grandes, formadas de piedra con mucha perfección. Desconócese el origen de su construcción y desde cuándo data su existencia". Posteriormente se le men-

ciona en la tercera edición del Derrotero de la Costa del Perú, de Rosendo Melo, publicado en 1913, se lee bajo el epígrafe Calvario (pag. 205); donde como variante se considera el nombre de gran candelabro, y se le asigna la construcción como faena de entretenimiento o de preparación de las tropas de San Martín en 1820. Finalmente en el Derrotero de la Costa del Perú, volumen II, editado por la Dirección de Hidrografía de la Marina de Guerra el año 1982, en la pág. 3-37, se consigna, bajo el título Calvario, la existencia de figuras bien marcadas de tres cruces que también presentan el aspecto de un candelabro de tres brazos, asignándose la construcción también a las tropas de San Martín, y dando medidas aproximadas del mismo.

Vemos pues que el Candelabro es parte de la herencia recibida de nuestros antepasados, a pesar de que a ciencia cierta se desconoce su origen, lo que ha dado pábulo a que se tejan unas serie de teorías a cual más fantásticas, pero sin que ninguna de ellas haya podido probar el acierto de su premisa. Nos corresponde no sólo preservar tan importante monumento histórico sino investigar acerca de sus orígenes, ya que ello contribuirá a develar nuestro pasado, conociendo mejor nuestro lugar de partida.

Bibliografía

- El Candelabro de Paracas (Y la Cruz del Sur). Guillermo Illescas Cook.
- Derrotero de la Costa del Sur, 1863. Tte. 1ro. Aurelio García y García.
- Derrotero de la Costa del Perú, tercera edición, 1913. Rosendo Melo.
- Derrotero de la Costa del Perú, vol. II, 1982. Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.
- Colección Documental del Perú, departamento de Ica 1996. Ioope S.A.
- Culturas Precolombinas, Paracas, 1982. Banco de Crédito del Perú.

FABRICACIÓN Y CONFECCIÓN DE UNIFORMES
PRENDAS E INSUMOS EN GENERAL

INTERNACIONAL



PRODUCTS CENTER S.A.

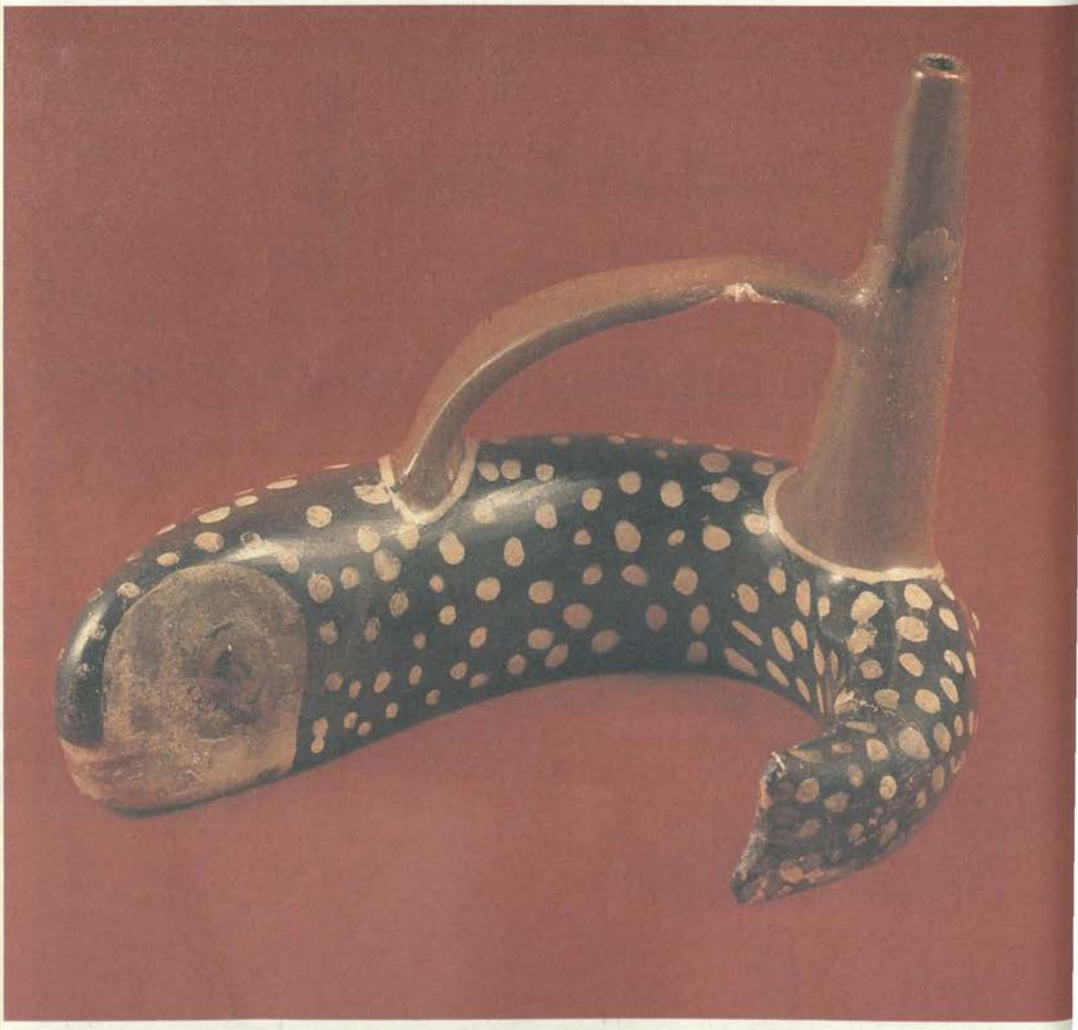
GUZMÁN BLANCO N° 406 LIMA-PERÚ
TELEFS: 431-2668
FAX: (51-1) 424-1514

Sección Especial

del
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos
del Perú

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA



Cántaro escultórico que representa un pez marino de cola que se enrosca.

INTRODUCCIÓN

Desde allá donde la ciencia y la historia se llegan a rozar es que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, después del Tomo I de temas científicos de nuestra *Historia Marítima,* ingresa a esta época, escrita por Hermann Buse de la Guerra, cuyas investigaciones se basan en las iniciadas hace doscientos siglos, en el intento de descubrir cuándo fue que el hombre llegó a nuestras costas.

Hasta hoy jugamos con dos teorías: que fueron los cazadores lauricochas trashumantes que hace unos 10,000 años bajaban eventualmente desde la Sierra a los llanos marítimos, o por aquellos otros primeros hombres que no llegaron a penetrar los valles plagados de enfermedades endémicas y que, por lo tanto, se limitaron a poblar el litoral de norte a sur, viviendo exclusivamente de la pesca.

Fueron hombres cuyo origen también el Instituto exhibe mediante la hipótesis de las diferentes migraciones transpacíficas y que se proyecta al mito y a la religión, a las leyendas y reyes gigantes, por ejemplo, Naymlap quien llegó en una barca dorada y fundó un reino; hombres que con el transcurso de los años usaron, la anchoveta para la alimentación y también como fertilizante y, para la navegación, la balsa de troncos, los caballitos de totora, las balsas grandes con entrepuente, las balsas de odres, para comerciar por mar hasta Centro América y México. Así se fue produciendo la expansión imperial cuyos principales protagonistas fueron Cápac Yupanqui, Yahuar Huácac, Viracocha y, muy particularmente, Huayna Cápac.

El Dr. Hermann Buse de la Guerra hizo los estudios Superiores de Letras, Historia, Arqueología y Derecho en la Universidad Mayor de San Marcos. Fue catedrático en la Pontificia Universidad Católica del Perú y profesor del Colegio Militar Leoncio Prado. Fue un distinguido periodista en el plantel del Diario *El Comercio*. Obtuvo, en el año 1956, el Premio Nacional de Periodismo y el Premio Nacional de Geografía, en el año 1959, ambos en el área de Fomento a la Cultura.

Es autor de muchas importantes publicaciones habiendo obtenido, en el año 1958, con su libro MAR DEL PERU, el Premio Nacional de Geografía. Dentro de estas publicaciones, debe destacarse también, entre otros, sus obras denominadas Machu Picchu (1961) y Los Peruanos en la Oceanía (1967).

Fue miembro de importantes instituciones tales como la Sociedad Geográfica, el Patronato Nacional de Arqueología, del Comité de Cooperación con la UNESCO y Miembro Fundador, desde el año 1963, de la que fue Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú que, en el año 1973, devino en lo que es hoy el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del cual fue Miembro de Número hasta su fallecimiento el 22 de agosto de 1981.

ÉPOCA PREHISTÓRICA

Las Primeras Estaciones Frente al Mar *

La prehistoria peruana, de acuerdo con los últimos hallazgos, tiene una profundidad cronológica que fluctúa entre quince y veinte mil años. Con el período Paccaicasa, de Ayacucho, MacNeis, su descubridor, no duda de los veinte mil años.

De este período, verdaderamente primordial de la historia peruana, no hay nada coetáneo en la Costa. La ausencia podría indicar o que los vestigios se perdieron o que no han sido hallados o que el poblamiento se retrasó, siendo tardío con respecto al de la Sierra.

En cambio, sí hay elementos coetáneos, en la Sierra y frente al mar, en el nivel de los lauricochas, que, como se ha visto, corresponde al 8,000 a. de J.C. (nivel que tiene, por lo tanto, una antiguedad de 10,000 años).

...

Hace diez diez mil años vivían en la región de Lauricocha -Andes de Huánuco y Cajatambo- grupos humanos que perseguían al guanaco y la taruca para alimentarse y que, eventualmente cuando los acosaba el mal tiempo, se refugiaban en cuevas. Eran cazadores superiores, como los ha definido su descubridor, Augusto Cardich (1959), que trabajaban con esmero la piedra dentro de las pautas paleolíticas del tallado, y que enterraban a sus muertos conforme a ciertos ritos funerarios. Físicamente, eran bajos (alrededor de 1.64 m.) y de cráneo dolicoide o alargado, como el de todos los grupos arcaicos del continente sudamericano, parientes, por lo tanto, del milenario hombre de Lagoa Santa, del Brasil.

El Poblamiento de la Costa y la Llegada al Mar

Lo dicho reza para la Sierra. ¿Cuándo el hombre llegó a la Costa, a los llanos marítimos? ¿Cuándo se enfrentó al mar? Y además de cuándo, ¿cómo lo hizo, por qué rutas y en qué orden de sucesión geográfica?

Hay dos teorías al respecto que destacan dentro del cúmulo de diversas opiniones. Una puede ser llamada Teoría de los lauricochas. Brevemente expuesta, dice que los grupos serranos definidos anteriormente -habitantes de las alturas, cazadores superiores de régimen de vida naturalmente trashumante- bajaban en la estación favorable por las quebradas del flanco occidental andino a los llanos marítimos en procura de mejores condiciones de vida. La estación seca de la Sierra los obligaba a buscar otro ambiente. Aquí, en la Costa, aprovechaban de los meses de la neblina y de la humedad, y se establecían, sólo por un tiempo -por unos me-

ses-, en las lomas, ricas en agua, vegetación y animales para el diario sustento. Después, al secarse las lomas al turno impuesto por la naturaleza -por el mes de noviembre-, volvían a las alturas, de allí llamados al propio tiempo por las copiosas lluvias estacionales, por el reverdecer de los matorrales y de las formaciones leñosas y por el desfile, nuevamente multitudinario, de los animales de la región. Al año siguiente, los grupos repetían el descenso y, al término del invierno, subían a sus elevados andurriales, y así sucesivamente.

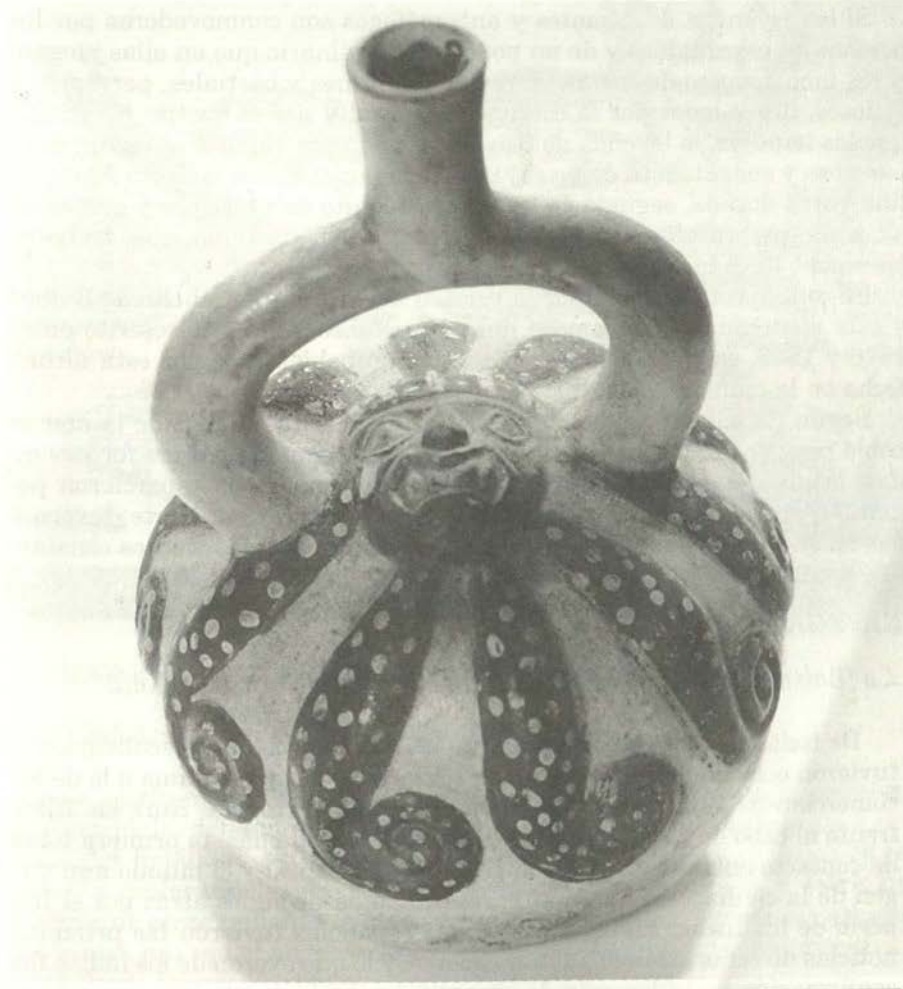


Figura de un cefalópodo o pulpo, de diez tentáculos y cabeza humanizada con rasgos felínicos, cubre el cuerpo globular de esta vasija bicroma (crema y rojo ladrillo).

* *Historia Marítima del Perú*. Hermann Buse, Tomo II, Vol. 1, pp. 169 - 171.

EPOCA PREHISTÓRICA

Leyendas de Reyes y Gigantes *

Naylamp, el Rey que llega por Mar en Barca Dorada

Si las leyendas de gigantes y antropófagos son conmovedoras por los personajes espantables y de un poder extraordinario que en ellas juegan: seres monstruosos de fuerza increíble, disformes y bestiales, perversos y viciosos, degradados por la corrupción sexual y por el apetito insaciable que los impulsa, la leyenda de Naylamp, como contraparte al terror, es la hermosa y encantadora de un rey que llega por el mar a la Costa Norte en una barca dorada, seguido de numeroso séquito de príncipes y gentes de alcurnia, para posesionarse de la tierra y fundar un reino, que, andando los siglos, hará historia.

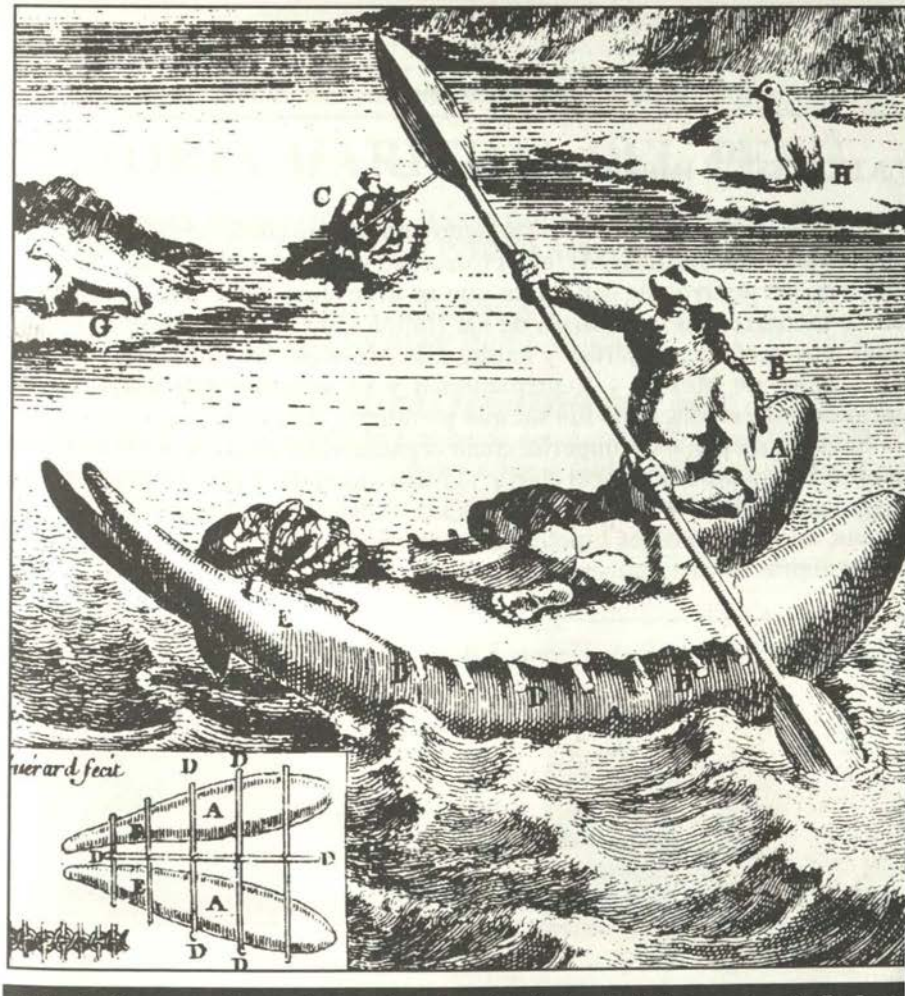
Se conoce esta leyenda por la versión del P. Miguel Cabello de Balboa y está contenida en su famoso libro *Miscelánea Antártica,* escrito entre 1576 y 1586, según Markham, pero más probablemente por esta última fecha en la opinión de Porras.

Según Cabello de Balboa, una parte de la Costa o llanos de la mar se pobló por gentes que bajaron de la Sierra perseguidas por los feroces collas, originarios del Altiplano. Estas gentes después se esparcieron por mar, en embarcaciones rústicas o balsas, en dirección al Norte, favorecidas en su migración por las corrientes de las aguas y los vientos constantes, llamados sures.

NAVEGACIÓN

La Balsa de los Tumbesinos con la que se topó Bartolomé Ruíz

De todas las balsas que los españoles de la época del Descubrimiento tuvieron ocasión de ver y examinar, ninguna aventaja en fama a la de los comerciantes tumbesinos que halló el piloto Bartolomé Ruíz en 1526, frente al cabo de La Galera. Ese encuentro fue, además, la primera toma de contacto entre la civilización cristiana occidental y el mundo aún virgen de la civilización andina, representado desde siglos atrás por el Imperio de los Incas. En esa ocasión, los españoles tuvieron las primeras noticias directas sobre el Tahuantinsuyo, y lo que oyeron de los indios fue confirmación de la leyenda de riqueza y poderío que habían escuchado entre los pobladores de la costa explorada.



Dibujo de pescador en balsa de odres (pellejos de lobo marino inflados)

EL MAR EN LA ECONOMÍA: LA ALIMENTACIÓN

Los Costeños, Grandes Pescadores

Los escritores del Descubrimiento y primeros tiempos de la dominación española, dejaron encendidos elogios sobre la mucha dedicación y excepcional habilidad de los indios costeños del Perú en los trabajos de la pesca, y declarándolos únicos verdaderamente en el mundo, o entre los mejores de otras regiones, por su pasmosa destreza para coger el pez, ora con la red, ora con el anzuelo, unas veces desde la embarcación primitiva otras desde los promontorios y tormelleras de la costa.

Así, refiriéndose, en general, a los pobladores de todo el continente Oviedo anota que "el manjar más ordinario de los indios y al que ellos tienen gran afición son los pescados de los ríos e de la mar; e son muy diestros —agrega— en las pescaderías e artificios de que usan, para los tomar".

LA EXPANSIÓN IMPERIAL

Surgido el Imperio de los Incas como una simple confederación de pueblos a mediados del siglo XII, en el Cusco, su expansión significó, a la postre, tras las guerras de conquista que se acentuaron durante el reinado de los monarcas de la dinastía de los Hanan Cusco, el ordenamiento estatal más perfecto, poderoso y extenso de América. No fue superado por los estados de México y Centroamérica y su superioridad sobre otras agrupaciones americanas fue tal que no admite comparación.

Se desconoce si este imperio, como organización política, tuvo antecedentes. No se sabe, a ciencia cierta, si hubo antes de él otro imperio de su magnitud, poderío y eficiencia. Todas las indicaciones al respecto son borrosas, en muchos casos hipotéticas y, en general, no se fundamentan en datos dignos de absoluto crédito.

Historia Marítima del Perú. Hermann Buse, Tomo II, Vol. 2, pp. 70, 187, 499, 775.

*H*ISTORIA *M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

LA OBRA ENCICLOPÉDICA MÁS COMPLETA Y AUTORIZADA SOBRE NUESTRA COMPLEJA E INTENSA ACTIVIDAD MARÍTIMA

TOMO II VOLÚMENES 1 Y 2
DR. HERMANN BUSE DE LA GUERRA

Después de la parte científica, la **HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ** comprende la Epoca Prehispánica, cuyo desarrollo ha sido hecho por el doctor Hermann Buse de la Guerra, quien fuera profesor, autor de numerosos libros sobre arqueología, Historia y Geografía, y ganador de premios nacionales de Fomento a la Cultura.





INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

SE COMPLACE EN ANUNCIAR A LOS SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA

OFERTA ESPECIAL CON GRANDES DESCUENTOS Y CONDICIONES ESPECIALES A LOS PRIMEROS 50 INSCRITOS

LA SEGUNDA PARTE DE LA HISTORIA MARÍTIMA COMPRENDE EL PERIODO DE 1850-1920 EN DIEZ VOLÚMENES FINAMENTE EMPASTADO DE MÁS DE 800 PÁGINAS CADA LIBRO

Av. Salaverry 2487 Fax 422-7838 Telfs. 422-1861 422-9950 San Isidro
Email: iehmp@servinet.com.pe
WEB: http://www.servinet.com.pe/historia-maritima/index.hmtl.

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae.*
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

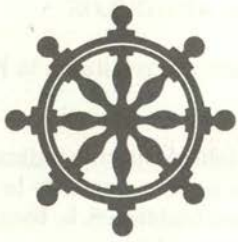
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transcripciones,* que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

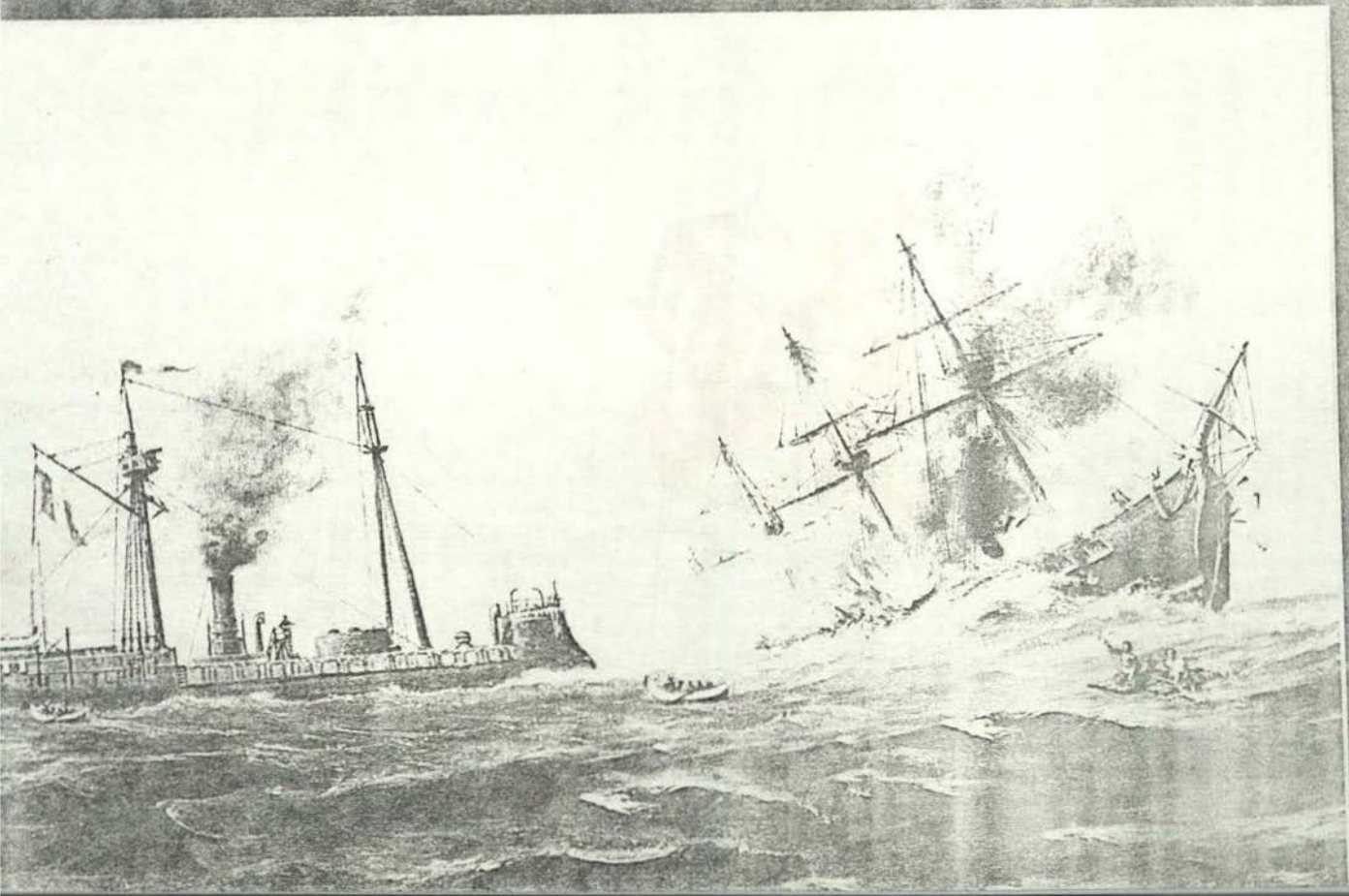
DE LA EXTENSIÓN

4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.





Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Francisco Calisto Giampietri

JEFE DE LA DIVISIÓN DE PRENSA
Capitán de Corbeta
Jaime Valdez Huamán

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sana Fernández La Madrid

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte
Iván Gálvez Gaveglio

Publicado por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

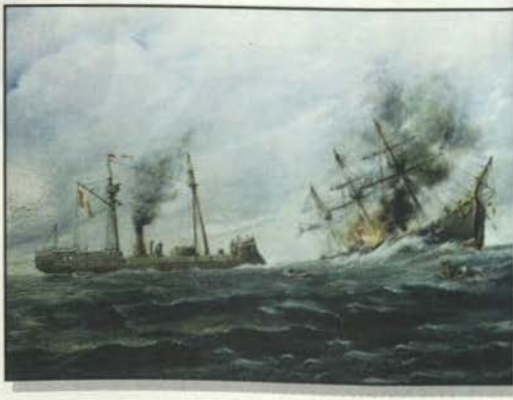
Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Teléfono 463-0399

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA

ABRIL - MAYO - JUNIO, 1998

SSN 1012-8287



"Combate naval de Iquique"
(Oleo del pintor Fernando Saldías Díaz)

Editorial

Un mes insigne en los anales de la Marina

Cuarenta años después que el Perú consolidara con los triunfos de Junín y Ayacucho su independencia, en 1863 una flota de guerra española cobró presencia en las costas occidentales de la América del Sur. Oscuras fuerzas, que impulsaban de modo indetenible los acontecimientos, conducirían, inevitablemente también, a un hecho de dirimencia frontal, al intercambio de fuegos en Abtao entre cuatro naves peruanas y una chilena, por el lado aliado, y unidades navales hispanas. En el mes siguiente, marzo, la fuerza naval española bombardea Valparaíso y, a fines de abril, esta misma flota, al mando del Almirante Méndez Núñez, fondeaba, en empeños y anticipo de combate, frente al Callao. Finalmente, el 2 de Mayo de 1866, tras un recio y sostenido accionar de cañones que cubrió casi todas las horas del día, la limpia causa de la República, es decir, la defensa de la libertad y la soberanía de la nación, conseguiría acallar las baterías de los buques oponentes y de este modo hacer deleznable, ya definitivamente, la amenaza implícita en la presencia y ánimos de la escuadra peninsular.

El 29 de mayo de 1877, el Huáscar, *que alentaba distintivos e ideales de rebelión, fue interceptado en su rumbo, cerca a la rada de Pacocha, frente a Punta Coles, por dos naves de guerra inglesas. Declarado buque insurrecto, el gobierno ofrecía entonces recompensar a quien lo capturase y lo entregara a las autoridades. Luis Germán Astete izaba en el monitor su insignia de Comandante de la Escuadra en la facción rebelde. En esta condición le correspondió responder a la intimación del Almirante De Horsey, quien pedía la rendición y entrega incondicionales del buque peruano. La respuesta de Astete, en aquellas aguas de Pacocha, es de tal grandeza y decoro que la historia la ha esculpido con merecidos y aúreos caracteres:* "Apoyado en mi derecho, y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y la dignidad de la República, rechazo con firme resolución la amenaza contenida en el oficio que contesto... (y) ...si llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con ésta se consuma, sabré cumplir con mi deber". *Después, el*

combate arrojado y ejemplar del navío de la enseña bicolor contra la fragata Shah *y la corbeta* Amethyst, *sin dar ocasión a la victoria por estas naves y sí, con el pendón blanco y rojo al tope, dejar, invicto, ya en horas del anochecer, las aguas en que combatiera. El* Huáscar *iniciaba aquí, con el héroe Astete, su trayectoria de leyenda...*

El combate naval de Iquique, en la pasada Contienda del Pacífico, tiene como distintivos propios la magnanimidad y la caballerosidad. Virtudes éstas en verdad insólitas en cuanto a vérselas concretas en los hechos de enfrentamiento bélico, en los que es objetivo primero y fundamental el aniquilamiento físico y el agobio moral del contendiente. Por ello es que la expresión del Comandante del Huáscar victorioso, aquel 21 de mayo de 1879: "¡Salven a esos infortunados!...", *referida a prestar auxilio a los tripulantes de la hundida* Esmeralda, *que luchaban por sobrevivir entre las convulsionadas aguas, constituye un hito de luminosa magnitud y será de imperecedera reminiscencia en los anales de la guerra en el mar... Y en otro momento de aquellos días de mayo también, la hidalguía y la corrección distinguirían el comportamiento ejemplar e ilustre del Comandante Grau:* "En el combate naval del 21 pasado *-le dice a la viuda del Comandante Prat, al remitirle la espada y otras pertenencias del oficial antagonista caído en la lucha-* su digno y valeroso esposo fue víctima de su arrojo en defensa y gloria de su bandera". *La dama en duelo, receptora de las prendas, al agradecer tal gesto destaca, por su parte, la caballerosidad del jefe naval remitente. El Comandante Grau, "El Caballero de los Mares".*

Mayo de 1880. Son tiempos de la Guerra del Pacífico. Tras la esforzada campaña naval del año anterior, afrontada de modo remarcable y heroico por la Armada peruana, el Callao se encuentra bloqueado por la escuadra enemiga. En la madrugada del 25 de mayo, una lancha cañonera, la Independencia, *operada por brigadistas de la Marina, con el teniente José Gálvez, comandándola, y el guardiamarina Emilio San Martín Neves, el practicante de medicina Manuel Ugarte Moscoso, y otros tripulantes más, navegaba sigilosamente en las aguas chalacas buscando ocasión propicia para atacar y destruir unidades adversarias... De pronto aparecen ante la cañonera dos de aquéllas. Son las torpederas chilenas* Janequeo *y* Guacolda... *Hay una confrontación de fuegos inicial. Una de las torpederas enemigas, la*

Janequeo, *adelanta en las aguas hasta intentar abordar a la cañonera peruana. No hay tiempo a nada. Pero los brigadistas recurren a un barril de pólvora que llevan con ellos. El artefacto tiene insertada ya una mecha. Encienden ésta... Ugarte, levantando el tonel sobre sus hombros, lo arroja sobre la nave presta al abordaje... Los segundos parecen alargarse. Gálvez, tenso, desespera por la demora en la mecha; entonces dispara sobre el recipiente arrojado y que contiene la pólvora... La explosión sobreviene. Y sobreviene también la destrucción y el hundimiento de las lanchas en combate... En la tripulación peruana, muerto el guardiamarina San Martín, muerto el practicante de medicina Ugarte Moscoso, muerto el timonel, y el teniente Gálvez gravemente herido... La fecha, 25 de mayo de 1880, habría de originar dos efemérides navales: por el guardiamarina San Martín, el Día del Guardacostas, y por el practicante de medicina Ugarte Moscoso, el Día del Reservista Naval.*

Finalmente, en un hecho del todo reciente y actual, el crucero BAP Almirante Grau, *buque insignia de la Marina de Guerra del Perú, ha celebrado el 23 de mayo último el 25° aniversario de cuando en Den Helder (Holanda) fuera afirmado en su cubierta el pabellón peruano. La presencia en nuestras aguas oceánicas de esta nave de guerra, signo y distintivo de la tradición gloriosa y del rumbo e ideales de nuestras fuerzas en el mar, integra ya, y consolida, la imagen de la Armada Peruana. Así, en toda la posteridad habrán de mantenerse imperecederos el nombre y la ejecutoria ejemplar del Héroe de Angamos, el "Gran Almirante del Perú por los siglos sucesivos".*

EL DIRECTOR

ARMADA PERUANA



B.A.P. Almirante Grau: tres buques, una misma tradición

8

DERECHO DEL MAR



Control y vigilancia de las 200 millas de Z.E.E.

54

FUERZAS NAVALES



Marina y Paracaidismo ¿Por qué?

61

MARINA MERCANTE



La Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" y los II.MM.

70

INSTITUCIONALES



La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica

116

SUMARIO

EDITORIAL 3

PODER NAVAL
B.A.P. Almirante Grau : tres buques, una misma tradición 8
C. de C. John Rodríguez Asti

POLÍTICA
Hacia la Paz Mundial por la Ley 25
C. de N. Julio Uriarte Guerra

La Democracia Presidencial 33
Dr. Manuel Migone Peña

GEOPOLÍTICA
Geopolítica y el Mar Peruano 44
Calm. (r) Raúl Parra Maza

DERECHO DEL MAR
Vigilancia y control de las 200 millas de Z.E.E. 54
Traducción: Valm. (r) Ricardo Zevallos Newton

INSTITUCIONALES
Marina y Paracaidismo ¿Por qué? 61
C. de F. Francisco Calisto Giampietri

La Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" y los Intereses Marítimos 70
C. de N. Eloy Ledesma Rebaza

Los Guardacostas y el Servicio de Guardacostas 75
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

ESTRATEGIA
Trilogía milenaria 84
Calm. (r) José García Valdivieso

HISTORIA
La burla de Scapa Flow 105
Traducción: C. de N. José Mejía Gonzalo

La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica 116
Tte. 1° Raymundo Villar Gálvez

ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA
Las Organizaciones Administrativas 131
C. de F. (Adm.) Víctor Acosta Bueno

OPINIÓN
El Impulso Ofensivo 142
C. de N. USN William Graveli

El perfil de las FF.AA. en A.L. ante el concepto de Seguridad Cooperativa 149
C. de N. Felipe Rojas Quirós

Valores que debemos impulsar 161
C. de F. Pedro Cabrera Ferreyros

Misceláneas 164
Gotitas de Sabiduría

Sección Especial 167
(Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú)



B.A.P. Almirante Grau: tres buques, una misma tradición

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

El 23 de mayo del presente año se han cumplido venticinco años de la incorporación del actual buque insignia, crucero B.A.P. Almirante Grau, *tercer buque en nuestra marina en ostentar dicho nombre. El conmemorar este aniversario es también propicio para recordar a los buques que con el mismo nombre han servido con anterioridad en nuestra Armada*

La idea de que uno de los buques de nuestra Armada llevara el nombre del héroe de Angamos y Gran Almirante del Perú surgió durante la guerra misma, luego de ocurrido el combate inmortal, cuando el Congreso promulgó una Ley el 28 de octubre de 1879 la que en su artículo cuarto disponía que "Habrá siempre en la Escuadra Nacional una nave a la que se le dará el nombre del Contralmirante Grau".

Pero la dura situación de la posguerra, tras el hundimiento de los buques de nuestra Escuadra el 15 de enero de 1881 dispuesto por los propios jefes peruanos para evitar su caída en manos enemigas, postergaría por varios lustros aquel anhelo de contar con un buque que fuera nombrado Almirante Grau.

La lenta recomposición de la Escuadra se inició con la adquisición de los buques de transporte *Vilcanota,* en 1884, y luego el *Perú,* en 1885 (convertido en pontón en 1888), a bordo del cual la Escuela Naval reinició sus actividades. En 1889 llegó al Callao el crucero o cañonero *Lima,* al que, a pesar de su poco valor militar, se le puede considerar como el primer buque de guerra que tuvimos despues de la contienda del '79.

El primer *Almirante Grau*

La oportunidad esperada se daría, finalmente, en el año 1904 cuando gracias a la labor desplegada por la llamada Junta Patriótica, conformada por personajes civiles y militares destacados, se llevó a cabo una colecta popular para la compra de buques de guerra nuevos para nuestra Marina, los que como justo reconocimiento a nuestros máximos héroes llevarían los nombres de Almirante Grau y Coronel Bolognesi. Los fondos obtenidos por la Junta, sumados al empréstito de 600,000 libras peruanas gestionados por la administración del Presidente José Pardo ante el Banco Alemán transatlántico, fueron empleados para ordenar la construcción de dos cruceros de tipo explorador, de diseño similar a los Scout ingleses de los que la Real Marina inglesa poseía doce, a los astilleros ingleses Vickers Sons & Maxim. El contrato se efectuó en forma directa, estando la construcción bajo la supervisión de la misión naval nombrada para tal fin, jefaturada por el contralmirante Melitón Carbajal.

El *Almirante Grau* fue lanzado al mar en marzo de 1906. Al igual que su gemelo, el *Coronel Bolognesi*, desplazaba 3,200 toneladas, con 112 metros de eslora, 12.35 de manga y 4.75 de calado. Se hallaban armados con dos cañones de 152mm., ocho cañones de 76mm., ocho de 37mm., y dos tubos lanzatorpedos bajo la línea de flotación de 375mm. La propulsión era provista por dos máquinas alternativas de triple expansión de tipo vertical alimentadas



Primer *B.A.P. Almirante Grau*, construido en 1907, en Inglaterra. La foto data aproximadamente del año 1940.

con vapor generado por 10 calderas tubulares que le permitían desarrollar una velocidad de 24 nudos Entre otras innovaciones, estos buques poseían equipos de comunicación para telegrafía inalámbrica (TSH), y con ellos se introdujo nuestra Marina en la era de las telecomunicaciones. El *Almirante Grau,* al igual que su gemelo, se desempeñaría eficientemente a lo largo de su vida operativa, en especial durante los conflictos con Colombia de 1933, como buque insignia de la Fuerza Avanzada del Atlántico y también durante la guerra con el Ecuador de 1941, así como en las diversas operaciones y actividades mediante las cuales permitió la formación de numerosas generaciones de marinos. El final de su existencia llegaría en el año 1958 cuando fue dado de baja, con su gemelo, al cabo de 51 años de servicios.

El segundo *Almirante Grau*

Siendo indispensable efectuar la renovación de las unidades dadas de baja, el gobierno de aquel entonces dispuso las acciones necesarias para la adquisición de buques en el extranjero, lográndose concretar en Inglaterra la adquisición de dos cruceros pertenecientes a la clase Ceylon o clase Fiji modificada, rebautizados *Almirante Grau y Coronel Bolognesi.*

Este segundo *Almirante Grau,* que había servido en la Real Marina inglesa bajo el nombre de *Newfoundland,* inició su construcción el 9 de noviembre de 1939 en los astilleros de Swan Hunter & Wigham Richardson, en Wallsend on Tyne, siendo lanzado al mar en diciembre de 1941, y puesto en servicio el 1° de enero de 1943. Desplazaba 11090 toneladas a plena carga, con una eslora total de 169.3 m., una manga de 19.4m. y calado de 6.2m. El armamento estaba compuesto por nueve cañones de 152mm dispuestos en torres triples 8 de 102mm de doble propósito en torres dobles y 12 de 40mm, así como dos bancos triples de tubos lanzatorpedos de 533mm. Sus turbinas a vapor del tipo Parsons con engranajes reductores eran abastecidas de vapor por cuatro calderas tipo almirantazgo de tres colectores,



Segundo *B.A.P. Almirante Grau,* ex-HMS Newfoundland, adquirido en Inglaterra en 1959

generando una potencia total de 72.500 SHP y una velocidad de 31.5 nudos.

Durante la Segunda Guerra Mundial participó en diversas acciones en el Mediterráneo, entre ellas el bombardeo de posiciones enemigas en las islas griegas de Lampedusa, Linosa y Lampión, en la toma de Sicilia y posteriormente en otras acciones con la flota británica del Pacífico. El 6 de setiembre de 1945 le correspondería representar en la bahía de Tokio al gobierno británico durante la capitulación japonesa. Entre los años 1951 y 1952 sería sometido a una completa modernización. Su última acción importante bajo pabellón inglés la realizaría en el año 1956, como

integrante de las fuerzas anglo-francesas, hundiendo con su artillería a la fragata egipcia *Domiat* el 1° de noviembre, durante el conflicto por el canal de Suez.

El 30 de diciembre de 1959, al ser adquirido por el Perú con aportes en parte provenientes de una histórica colecta, recibió el glorioso nombre de Almirante Grau. Durante más de 13 años prestó importantes servicios a la Armada con dicho nombre, hasta que el 16 de mayo de 1973 fue rebautizado con el nombre de Capitán Quiñónes, en memoria del héroe de la Aviación Peruana caído durante la guerra con el Ecuador del ´41. Continuaría prestando servicios hasta 1980, en que fue dado de baja.

El actual *Almirante Grau*

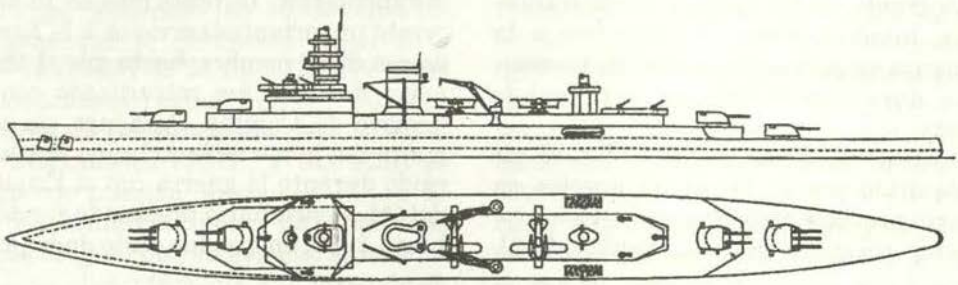
Durante el año 1972, viéndose la necesidad de reemplazar las unidades obsoletas e incrementar los buques de nuestra Escuadra, se iniciaron gestiones en Holanda para adquirir el crucero *De Ruyter* luego de conocerse que por razones económicas sería puesto en reserva. Concluidas las negociaciones y firmado el contrato de compra, luego de un periodo de tres meses de reacondicionamiento general, fue finalmente incorporado bajo el nombre de *Almirante Grau* el 23 de mayo de 1973.

Revisar la historia del actual *Almirante Grau,* muy ligada a la del *Aguirre,* resulta ser muy interesante y singular, para ello nos remontaremos hasta inicios del presente siglo, en que la mayor parte de las fuerzas navales holandesas se hallaban destinadas a defender sus posesiones coloniales en las Indias Orientales, territorios lejanos pero muy ricos en recursos, especialmente petrolíferos. En la década del 20, las Indias Orientales producían 20 millones de barriles de petróleo al año, ocupando el sétimo lugar a nivel mundial de los países productores. A pesar de ser conscientes de que se trataba de una región muy atractiva para el creciente Imperio Japonés, las autoridades navales holandesas se limitaron a planificar la construcción de una pequeña flota capaz de repeler inicialmente a cualquier agresor, con la esperanza de ser luego auxiliados por alguna potencia aliada, y además con la certeza de que un conflicto en el Lejano Oriente no sólo los involucraría a ellos.

En 1920, la Marina estaba conformada en su mayoría por unidades antiguas, siendo la excepción los nuevos cruceros *Java* y *Sumatra*[1] en proceso de construcción que habían sido diseñados por los astilleros alemanes Krupp-Germania a principios de la Primera Guerra Mundial.

Hacia 1930, los requerimientos establecidos para la flota destinada a las Indias Orientales era de tres cruceros, do-

1 Los cruceros *Java* y *Sumatra* fueron construidos entre los años 1916 y 1925, siendo destinados a servir en las Indias Orientales Holandesas. El *Java* fue hundido por los japoneses durante la batalla del mar de Java el 27 de febrero de 1942; mientras que el *Sumatra* acabó sus días empleado por los aliados como rompeolas artificial en la bahía de Seine, siendo varado allí el 6 de junio de 1944. Características: D: 6.670 tons.; E: 155,29 m.; M: 16,00.; C: 5,48m.; Armamento: 10 x 150 mm.; 4 x 10 ametralladoras AA.; capacidad para 12 minas; 2 hidroaviones Fokker C-VII.



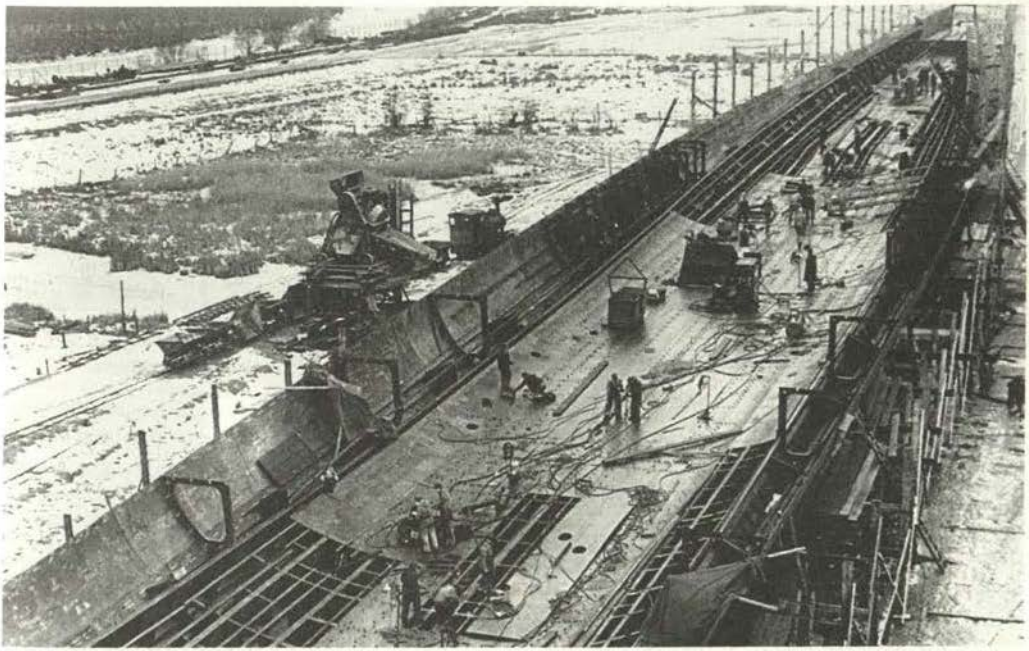
Plano del año 1938 en el que se muestra el diseño original del buque, destacando las dos torres triples y dos dobles de 152 mm. con las que debió contar el buque; una sola chimenea y dos hidroaviones de exploración Fokker.

ce destructores y dieciocho submarinos. El alto mando naval holandés le dio prioridad a la construcción de un crucero, cuatro destructores y seis submarinos; pero en 1932, replanteados los requerimientos, se determinó la necesidad de contar con dos cruceros de batalla así como los reemplazos de los cruceros de la clase Java, estimándose que los nuevos buques debían entrar en servicio entre los años 1941 y 1945. Sin embargo, debido a que la situación mundial empezaba a complicarse con el rearme de Alemania e Italia, así como la política agresiva que desarrollaba el Japón en Asia, la Marina, con la aprobación del parlamento holandés, decidió adelantar la construcción de los nuevos buques para inicios de 1939. Para el caso de los cruceros, el diseño elaborado por el arquitecto naval H´oft, era una derivación del *De Ruyter*[2] puesto en servicio en 1937, con mejoras en capacidad ofensiva, protección y en la planta propulsora.

El armamento original consistía en diez cañones de 150 mm. dispuestos en dos torres triples y dos torres dobles, seis montajes dobles de 40 mm antiaéreos y dos lanzadores triples de torpedos de 533 mm. Además estaba prevista la instalación de una catapulta para dos hidroaviones de exploración Fokker. La planta de propulsión contaría con turbinas tipo Parsons de 78.00 HP, de manufactura local, permitiéndoles desarrollar una velocidad de 32 nudos.

Estos serían los primeros buques holandeses en montar torres triples; todo el armamento sería fabricado en Suecia por A/B Bofors y su instalación se efectuaría en Holanda a cargo del Astillero Wilton Fijenoord, al que en un principio se le encargó la construcción de ambos, pero debido a que el astillero ocupaba una de sus dos gradas mayores en la construcción de buques mercantes, se decidió que el otro fuera construido en Rotterdam.

2 Este *De Ruyter*, de anterior construcción al que se trata en el presente capítulo, fue construido entre 1933 y 1936. Durante la batalla del Mar de Java, en febrero de 1942, enarbolando la insignia del Almirante holandés Karel Doorman al mando del escuadrón combinado ABDA, fue torpedeado y cañoneado por el crucero japonés Haguro, hundiéndose dos horas después, pereciendo al Almirante y 200 de sus tripulantes. Características: D: 7.548 tons., E: 168,30 m.; M: 15,70.; P: 5,10 m.; Armamento: 7 x 150 mm.; 10 x 40mm. AA.; 8 x 12.7 mm AA.; 2 hidroaviones Fokker C-XIW.



Fotografía tomada en diciembre de 1939 en el astillero Wilton Fijenoord de Schiedam tres meses después de la puesta en gradas del Eendracht (más tarde *De Ruyter* y actualmente *Almirante Grau*)

De esta manera, contratados los astilleros constructores, la puesta en gradas del primero, nombrado Kijkduin, se efectuó el 19 de mayo de 1939 en el Rotterdamse Droogdok Maatschappij, de Rotterdam. Su nombre sería posteriormente cambiado a *Eendracht*. El segundo buque, llamado *De Zeven Provincien*, en honor al buque insignia del Almirante Michiel Adriaenszoon De Ruyter[3], fue encargado al astillero Wilton Fijenoord Dok en Werf Maatschappij de Schiedam, colocándose la quilla el 5 de Setiembre de 1939, dos días después del inicio de la Segunda Guerra Mundial.

El rompimiento de hostilidades en Europa ocasionó que la disponibilidad de trabajadores disminuyera en todo el país, dado que en su mayoría fueron llamados al servicio activo para las fuerzas armadas afectando esto también a los astilleros. Por ello, las obras en los nuevos cruceros hubieron de continuar con lentitud.

Decidida la invasión a los Países Ba-

3 Almirante Michiel Adriaenzoon De Ruyter (1607-1676) destacado marino holandés que peleó al frente de la Armada de su país en varias batallas navales contra Inglaterra y Francia, muriendo a consecuencia de heridas recibidas en combate después de enfrentarse contra la escuadra del Almirante francés Duquesne en el golfo de Catania el 22 de abril de 1676.



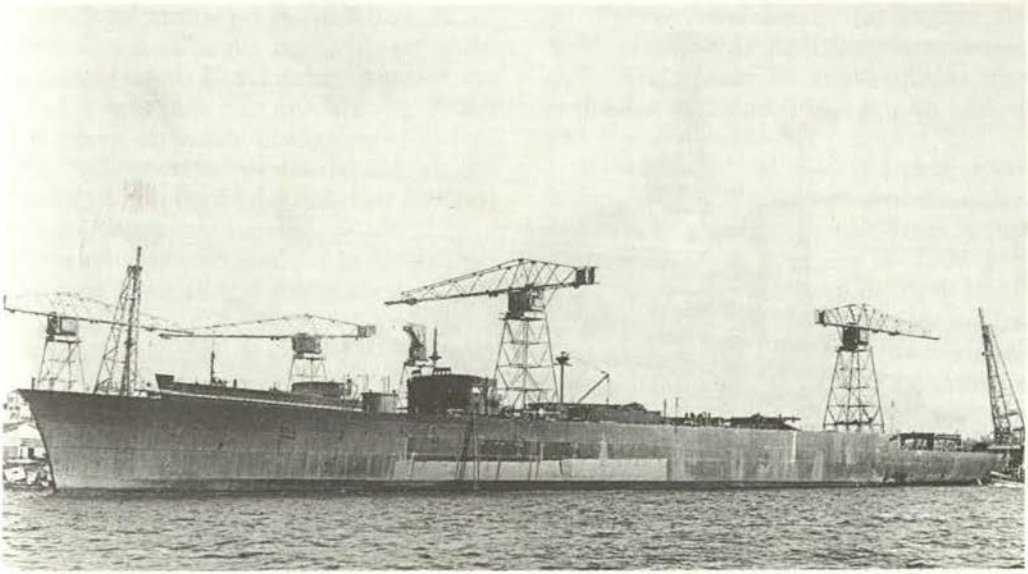
Crucero sueco *Gota Lejon* gemelo del *Tre Konor* en los cuales fue instalada la artillería original de los cruceros holandeses de la clase *De Zeven Provincien*.

jos por Hitler, ésta se efectuó el 10 de mayo de 1940, demorando cinco días la completa ocupación del territorio. Vanos resultaron los intentos holandeses para destruir e inutilizar los buques en construcción, puesto que los alemanes lograron recuperar una buena parte de ellos y prontamente dispusieron continuar su construcción a fin de incorporarlos a su Marina. De todos los buques de guerra capturados en construcción, los de mayor tamaño eran los dos cruceros. El *Eendracht* fue designado KH1, y el *De Zeven Provincien,* KH2. Las obras prosiguieron, aunque lentamente, a pesar de las acciones de sabotaje realizadas por la resistencia holandesa. En el KH2 o *De Zeven Provincien* los trabajos estaban más adelantados que en el otro, y en él los alemanes modificaron la proa dándole una forma más cóncava y pronunciada al igual que todos sus buques capitales, en lo que los germanos llamaban Atlantik bow. A partir de entonces esta característica lo diferenciaría de su gemelo.

Con el avance de la guerra, que se hacía adversa al III Reich, el interés por completar los cruceros disminuyó en favor de la construcción de submarinos y buques pequeños. Durante el mes de setiembre de 1944, cuando los alemanes empezaron a replegarse al Este a través de Francia y Bélgica, iniciaron la destrucción de todas las instalaciones portuarias y astilleros en la parte Oeste del país, llevándose lo que podría serles de utilidad. Estas acciones destructoras incluyeron el hundimiento de buques en las entradas de los canales de navegación a los puertos. Una acción similar se intentó efectuar en noviembre de 1944 en el puerto de Rotterdam para hundir el mercante *Westerdam,* lo que fue impedido por un acto de sabotaje de la resistencia. En vista de ello, y como no se contaba con otros buques, los alemanes alistaron al *KH2* para ser lanzado al mar, lo cual realizaron el 24 de diciembre del mismo año. Luego fue remolcado hasta el viejo astillero Wilton, de Rotterdam, preparándolo para bloquear la entrada al canal del puerto de Rotterdam.

Felizmente esta acción nunca se llegó a efectuar y con la liberación de Holanda, en mayo de 1945, se recuperaron ambos cascos, uno a flote y el otro aún en gradas.

Restablecida la paz, la Marina Holandesa, dentro de sus planes de reconstrucción, contempló la puesta en servicio de ambas unidades, para lo cual su diseño, que databa de la pre-guerra, tendría que ser modificado para incorporar los nuevos adelantos sobre guerra



El casco del *De Ruyter* a flote, tal como fue hallado al ingresar los aliados a Holanda. En un principio los alemanes pensaron terminar su construcción, pero luego intentaron fallidamente vararlo para impedir el avance de las fuerzas aliadas.

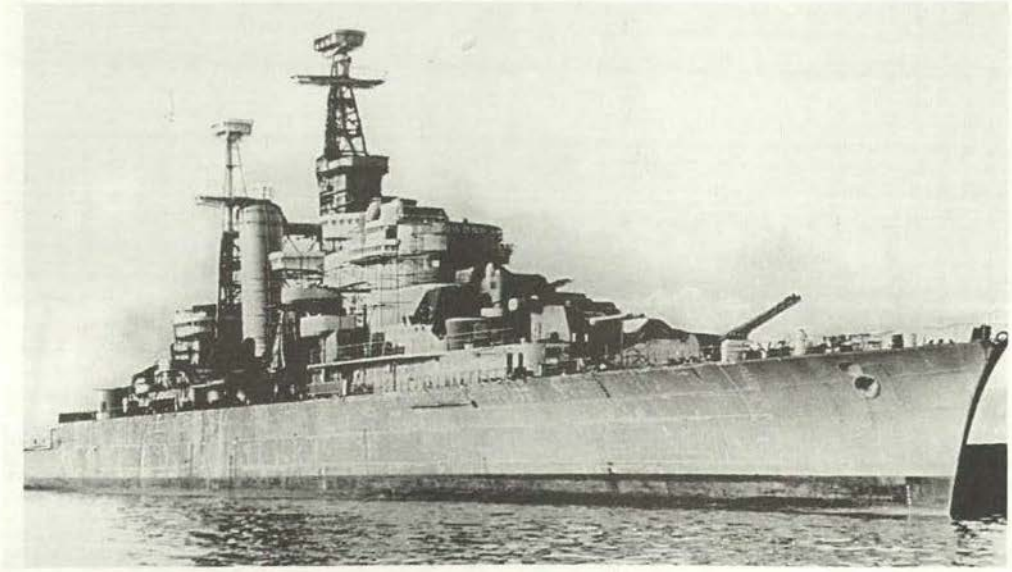
naval, así como todos los avances tecnológicos en especial en lo que respecta a sensores y control de tiro. Para tal fin contaron con asesoramiento y ayuda técnica británica, emprendiéndose a continuación la tarea de rehacer los planos, debido a que el armamento original mencionado, cuya entrega no se concretó y que debió ser suministrado por Suecia, fue empleado en los cruceros de dicho país de la clase *Tre Konor*[4].

Se procedió a seleccionar nuevo armamento que inicialmente consistió en cuatro montajes dobles de 152 mm. de nuevo diseño y cuatro montajes dobles de 57 mm. de tiro rápido, desechándose el uso de tubos lanzatorpedos. Completaban el armamento seis cañones de fabricación inglesa de 40 mm. MKV AA., pero finalmente se adoptaron ocho montajes simples Bofors suecos de 40 mm.

Estas armas, diferentes a las del diseño inicial de 1938, obligaron a redistribuir la ubicación de los pañoles de munición y sistemas asociados.

En lo que respecta a los sistemas de control de tiro, varias firmas holandesas trabajaron en forma conjunta para desarrollarlos, ocurriendo lo mismo en lo concerniente a radares y sensores

4 La marina rusa construyó dos cruceros de la clase *Tre Konor* puestos en servicio en 1947: El *Tre Konor* y el *Gota Lejon*, ambos artillados con el armamento originalmente destinado para los cruceros holandeses. Cabe mencionar que en 1969 existió un ofrecimiento para la venta del *Gota Lejon* al Perú, la cual no fue aceptada por la antigüedad del buque, pero sería finalmente Chile quien aceptara su compra en 1971, rebautizándolo *Almirante La Torre,* sirviendo hasta 1982.



El *De Ruyter* en 1951, meses antes de iniciar sus pruebas. Al igual que el *De Zeven Provincien*, el palo mayor originalmente se ubicaba detrás de la chimenea de popa, característica modificada luego de las pruebas iniciales en la mar.

que incorporaban todos los adelantos de la electrónica naval de la época. Estos no estarían listos hasta después de la puesta en servicio de ambos buques. El cambio mayor estuvo constituido por la adopción de un sistema de propulsión más sofisticado. De las tres máquinas y seis calderas originales, quedarían dos máquinas principales y cuatro calderas de manufactura británica-holandesa, las cuales se ubican en dos salas de máquinas. Así como el proyecto original contaba con una chimenea, el nuevo requería de dos, que, en un principio, fueron pequeñas, pero debido a las perturbaciones que ocasionarían los humos en los sensores y molestia en la superestructura aumentaron de tamaño.

Recordando lo experimentado con el anterior *De Ruyter*, hundido en 1942, los equipos de generación eléctrica fueron reubicados separadamente.

Otra modificación fue introducida a los sistemas de control de averías, que, bajo conceptos modernos, permitirían controlar y contrarrestrar rápidamente la inundación de cualquier sección del buque.

Similares conceptos fueron aplicados en la distribución de las áreas habitables, las que se dispersaron por todo el buque, cercanas a los puestos de comando de cada tripulante, evitando concentrarlas en una área.

En el diseño resultante las dimensiones y formas externas del casco originales no fueron alteradas, pero, debido a que la superestructura, armas y planta propulsora fueron modificadas, el desplazamiento resultante y el balanceo, entre otras características, se verían afectadas. Luego de minuciosos cálculos esto pudo ser salvado gracias al empleo de soldadura eléctrica y otros materiales como el aluminio.

Resulta interesante mencionar el

reiterado cambio en los nombres de estos buques: el buque hasta ese entonces conocido como *Eendracht,* se pensó rebautirzarlo con el nombre de *Karel Doorman* en honor al Almirante holandés muerto en la batalla del mar de Java en 1942 a bordo del anterior *De Ruyter;* pero esto no sucedió, puesto que el portaaviones comprado a la Gran Bretaña en 1948 adoptó dicho nombre; luego, por Decreto Real del 22 de julio de 1947, al *Endracht* se le cambió el nombre por el de *Kijkduin,* pero antes de su lanzamiento se efectuó un nuevo cambio de nombre, quedándose finalmente con el de *De Zeven Provincien*. En el caso de su gemelo, los cambios no fueron tan numerosos dado que al llamarse De Zeven Provincien pasó a ser De Ruyter. Así, con sus nombres definitivos, en agosto de 1950, se efectúa la botadura del *De Zeven Provincien* siendo amadrinado por la Reina Juliana.

En ambos, la artillería fue instalada en 1951, y prosiguiendo las obras, en 1953, durante la primavera,el *De Ruyter,* inició sus pruebas en el mar, navegando hacia el norte, lo más cerca posible del Ártico, a fin de probar sus equipos bajo las duras condiciones invernales allí reinantes, realizándolas en forma satisfactoria.

Como resultado de las pruebas, se determinó que en ambos buques el mástil posterior, que originalmente se hallaba ubicado detrás de la chimenea, sería colocado adelante de la misma a fin de evitar que la antena de radar fuera afectada por los humos.

Finalmente, luego de tan largo periodo de construcción, fueron entregados al servicio activo el *De Ruyter* el 18 de noviembre, seguido por el *De Zeven Provincien* el 17 de diciembre. El *De Ruyter,* entre enero y marzo del siguiente año, recorrió diversos puertos por el Atlántico. Entre setiembre y noviembre de 1955 viajó a las Antillas Holandesas, coincidiendo con la visita oficial que realizaba la Reina Juliana y su hijo el Príncipe Bernardo.

Este buque, al ser Holanda integrante de la OTAN, participó en aquellas épocas en diversos ejercicios, entre ellos el *Fairwind* de julio de 1956 y el *Ship Shape* en setiembre de 1958.

Cuando el Shah de Irán visitó los Países Bajos, el *De Ruyter* fue designado para transportarlo desde Aarhus hasta Amsterdam. En aquel entonces era el buque insignia de la flota.

Hacia fines de los '50 la tendencia en lo que a armas antiaéreas se refiere era de dotar a los buques de misiles para contrarrestar la creciente amenaza que representaban los aviones de reacción que habían aparecído en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial. La nueva arma fue desarrollada principalmente aprovechando los experimentos misilísticos efectuados por los alemanes, y tras años de investigación, desarrollo y experimentación, los misiles se perfilaron como un elemento antiaéreo efectivo. Así, los norteamericanos dotaron a sus unidades con los misiles maraire Terrier como principal defensa antiaérea, mientras que los ingleses hacían lo propio con los Seaslug y luego con los Sea-Cat. La Marina Holandesa tuvo interés en dotar a sus cruceros con estas novedosas armas y, tras diversas evaluaciones, se escogió el sistema Terrier.

La instalación de los Terrier, que implicaba una transformación estructural, estuvo contemplada para ambos buques pero, por razones económicas, los trabajos se realizaron únicamente en el *De Zeven Provincien*.

El *De Ruyter*, sin modificaciones, continuaría operando en las mismas



El *Almirante Grau* navegando durante la Revista Naval en conmemoración del Centenario del Combate Naval de Angamos.

condiciones.

Dentro de los planes de renovación de la Marina Holandesa en los inicios de la década de los ´70, se hallaba la construcción de dos fragatas misileras de 5,400 Tns., de la clase Tromp, las que remplazarían a los dos cruceros. De esta forma, el *De Ruyter* prestó servicios hasta el 26 de enero de 1973, fecha en la que se le retiró del servicio.

El interés por su compra por parte del gobierno peruano se hizo efectivo en marzo, y, luego de ser recorrido, se le rebautizó con el nombre de *Almirante Grau,* afirmándose el pabellón el 23 de mayo como se ha mencionado anteriormente.

Su viaje al Callao lo realizó en compañía del nuevo destructor misilero *B.A.P. Palacios*, arribando a nuestro primer puerto el 11 de julio de 1973, siendo recibido multitudinariamente por la población, autoridades navales y del Gobierno entre las que se hallaba el Jefe de Estado, recordándonos, en aquella fecha, los acontecimientos vividos cuando arribaron años atrás sus antecesores.

El *Almirante Grau*, en los años que siguieron a su arribo al Perú, debió ser sometido a trabajos de mantenimiento y recorrido para elevar su operatividad, pero ciertas limitaciones presupuestales no permitieron se llevaran a cabo en su totalidad.

Habiendo variado en la década del ´80 el balance de las fuerzas navales en la costa del Pacífico Sudamericano, nuestra Fuerza de Superficie requería contar en aquellos momentos con un buque insignia en sus dos fuerzas de tarea componentes , debiendo poseer cada una de ellos la suficiente capacidad de autodefensa para garantizar su supervivencia en condiciones de combate sumamente adversas, y con capacidad de comando, control y comunicaciones que le permitiesen ejercer el comando de una fuerza naval , así como, con los equipos de a bordo, poder suplir las capacidades que a dicha fuerza le faltare, como la detección e identificación a grandes distancias, capacidad de bombardeo a objetivos terrestres, y una gran capacidad para la guerra electrónica.

Cuando se decidió la modernización del *Grau,* se tomó como ejemplo el plan de modernización emprendido por la Marina de los Estados Unidos en sus



El *Almirante Grau*, durante el proceso de modernización en Amsterdam, 1986.

cuatro acorazados de la clase Iowa , que en 1981 contaban con 38 años de haber sido comisionados.

Por otro lado, durante la Guerra de las Malvinas, la mayor parte de unidades inglesas hundidas, a pesar de estar dotadas de una gran capacidad de detección y de misiles, demostraron que su talón de aquiles se hallaba en su poca capacidad de absorción de daños debido a su casco débil y deficiente sistema de control de averías.

En el caso del *Grau*, siendo un buque con casco dotado de mayor espesor debido a su protección lateral (blindaje) de 4 pulgadas de espesor, al mejorar su sistema de control de averías, se incrementaba la capacidad de absorción de daños.

Asimismo, modernizando y recorriendo los equipos componentes de la artillería principal, dotándolo con sistemas de misiles, de defensa puntual y mejorando los sistemas de control de tiro, se lograría aumentar su capacidad ofensiva/defensiva .

Las posibilidades anteriores, sumadas a la modernización de la planta propulsora de gran flexibilidad que posee, le otorgarían al buque ciertas ventajas con respecto a unidades de construcción reciente, constituyendo este plan de modernización una alternativa menos costosa que la de adquirír un buque nuevo.

Para la determinación de los trabajos de modernización y reparación necesarios para llevar al buque a sus mejores condiciones de operatividad contrató a la firma Yard, de Escocia, la cual definió la nueva configuración requerida por el crucero, de acuerdo a su perfil operacional.

Luego de ello se invitó a varias empresas extranjeras especialistas en sistemas de armas y electrónica, con el requisito de que cada una de ellas se presentara en forma conjunta con un astillero de primer orden.

De todas las empresas presentadas se preseleccionaron a seis firmas postoras, y, en mayo de 1983, el Consejo Superior de Marina, luego de una rigurosa selección, escogió al consorcio formado por las empresas holandesas Hollandse Signal Apparatten B.V.(HSA) subsidiaria de la PHILIPS N.V. y el astillero Amsterdamse Droogdok Maatschappiij (ADM), este último ubicado en la ciudad de Amsterdam , con el que se firmó contrato el 6 de agosto de 1983.

Luego, el 30 de marzo de 1984 el Banco de la Nación, como agente financiero del Estado Peruano, firmó contrato para financiar los trabajos con el Amsterdem - Rottterdam Bank N.V.

A fin de preparar el buque para su viaje hacia Holanda, el SIMA efectuó las obras necesarias a partir de julio de 1984, estando previsto el zarpe para la primera quincena de enero de 1985; pero esto no ocurrió debido a que el día 3 del mismo mes, el embajador de Holanda en nuestro país, informó al ministro de Marina que el astillero ADM se hallaba en problemas financieros, y ante esta situación el Alto Mando Naval determinó que el *Grau* no viajara hasta

que se solucionara el impase ocurrido.

La alternativa planteada por el consorcio con el aval del Ministerio de Finanzas holandés era la sustitución del Astillero ADM declarado en quiebra, por el astillero Amsterdam Naval Services (ANS) que se había formado en sustitución del anterior, que pretendía asumir las responsabilidades y obligaciones del ADM. Esto no fue aceptado por nuestra Marina y se exigió que la Hollandse Signaalapparaten, asumiera la responsabilidad total del contrato de su socio solidario quebrado.

La solución a lo anterior surgió luego que las partes involucradas realizaron una serie de negociaciones en nuestro país aceptando finalmente la HSA asumir la responsabilidad total del contrato.

Salvado este inconveniente, se dispuso el zarpe del buque el 28 de febrero, efectuando escalas breves en Colón y en San Juan de Puerto Rico, arribando al puerto de Amsterdam el 25 de marzo.

Luego, el día 8 de abril amarraba al muelle Nro. 35 del ADM. De conformidad al contrato, los trabajos se iniciaron el 10 de abril habiéndose proyectado concluirlos el 13 de octubre de 1987.

Posteriormente la dotación retornó al Perú, quedando el buque a cargo del astillero. Nuevos problemas surgieron cuando el 28 de julio de 1986 el gobierno, en una medida de corte político sin precedentes dispuso limitar los gastos de la reconstrucción, pero felizmente los trabajos continuaron, determinándose la culminación de algunos de ellos en las instalaciones del SIMA-Callao.

En lo que respecta a la modernización, se contemplaba inicialmente la instalación de un sistema de misiles mar-mar Otomat, dos sistemas de misiles antiaéreos Albatros, sistema lanzacohetes Sagaie y Dagaie, y un nuevo sistema de control de tiro, de comando y control de guerra electrónica y de telecomunicaciones, así como radares nuevos. A la par de lo anterior, se le recorrería íntegramente la planta de propulsión.



Detalle de las reformas efectuadas en la superestructura y mástiles del *Grau* para recibir los nuevos equipos y sensores, durante el proceso de modernización en 1986.

Durante la ausencia del *Almirante Grau*, el *Aguirre* asumió las funciones de buque insignia, y por decreto presidencial del 7 de agosto de 1986, adoptó transitoriamente el nombre de *Almirante Grau.*

A mediados de1987, la dotación del *Grau* se hizo cargo nuevamente del buque, realizando en un tiempo récord el reacondicionamiento de las áreas habitables no incluidas en los trabajos efectuados, así como recibir la instrucción para operar los nuevos equipos instalados. Finalmente, concluidos los preparativos para su retorno al Callao, zarpó a su destino el 23 de enero de 1988, arribando a nuestro primer puerto el 15 de febrero siguiente. En dicha fecha, tanto el *Grau* como el *Aguirre* retornaron a sus nombres.

Con respecto a este último, el 18 de enero había iniciado un viaje de ins-



Vista desde popa en la que se muestra las dos torres dobles de 152 mm. y los dos montajes de 40 mm Breda-Bofors instalados en 1996.

trucción con cadetes al extranjero, visitando los puertos de Balboa (Panamá), La Guayra (Venezuela), Cartagena (Colombia) y a su retorno efectuó recaladas en Paita y Talara, encontrándose en este último puerto cuando llegaba el *Grau* al Callao.

Luego de su arribo, los trabajos pendientes en el *Grau,* fueron progresivamente ejecutados en las instalaciones del SIMA-Callao. En la actualidad cuenta con ocho rampas de misiles marmar Otomat MK-2 instaladas en 1993, y, a mediados de 1996, fueron instalados dos montajes dobles de 40 mm/70 Cal. provenientes del ex *B.A.P. Palacios* que reemplazaron a los cuatro montajes simples del mismo calibre ubicados hacia proa. Por el motivo anterior fue reclasificado como crucero ligero misilero (CLM).

Para el Viaje de Instrucción al extranjero, de 1994, efectuado a los puertos chilenos de Iquique y Valparaíso, le correspondió al *Almirante Grau* desempeñar tal comisión en forma satisfactoria.

Resulta importante destacar que tanto este buque como el *Aguirre* son los únicos sobrevivientes de la era de los buques con blindaje y con cañones de grueso calibre, y que, gracias a un adecuado mantenimiento y operación, aún pueden prestar valiosos servicios, tal como quedó demostrado durante su

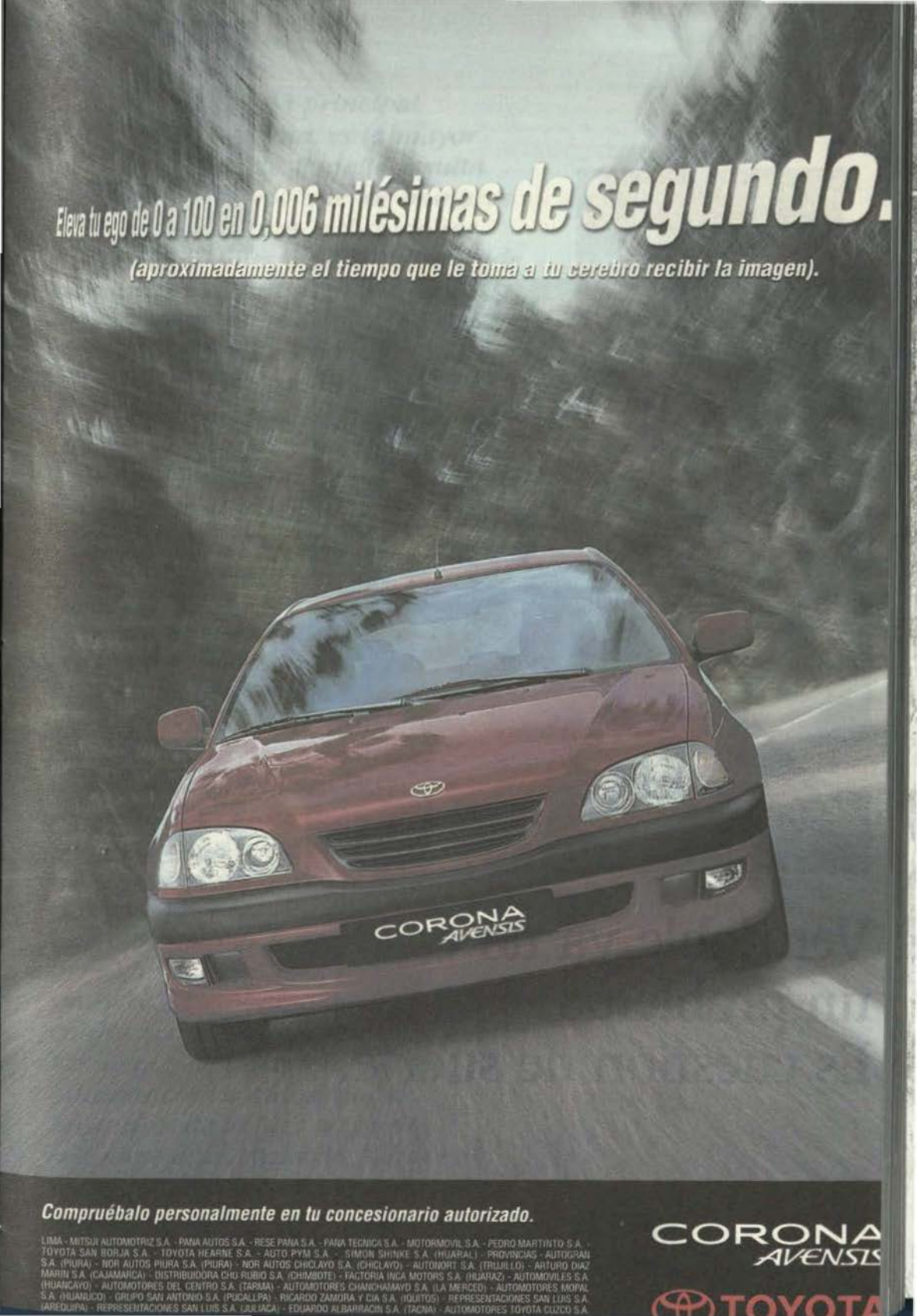


desempeño como buque escuela en los dos viajes de instrucción realizados al extranjero, así como los efectuados en el litoral peruano y en situaciones bélicas, asumiendo las funciones de buque insignia de la Fuerza de Tarea asignada al teatro de operaciones marítimo durante los conflictos fronterizos con el Ecuador en los años de 1981 y 1995.

A bordo de esta poderosa unidad de combate, en cuyo escudo se puede leer el lema "Poder y Gloria", imbuidos de la tradición y mística del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau, continúan formándose hoy las nuevas generaciones de marinos peruanos.

Bibliografía

- *El Comercio*, Suplemento especial, ed. del 11 Julio 1973. 12 pp.
- *Jane's Fighting Ships*, ediciones varias.
- *Conway's All The World Fighting Ships*, 1922-1946.
- Naval Institute Press, Annapolis.
- *Von Munching, L. H.NI. M.S. De Zeven Provincien C-802.* En Warship International N°4, 1976. pp. 251-262.
- *Koninklijke Marine, Scheppen varen historie in Hr. Ms.* De Ruyter en Jaarboek van de Koninklijke Marine, 1973. pp. 346-349
- Royal Netherlands Navy, Welcome on board HNLM De Ruyter. Royal Netherlans Navy Information Service, The Hague, 1967.
- Royal Netherlands Navy Institute of Maritime History, *The history of a famous ship. HNLMS De Zeven Provincien.* Inédito.
- *Conway's History of the ship: Steam Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815-1905.* Richard Woodman Ed. 1997.



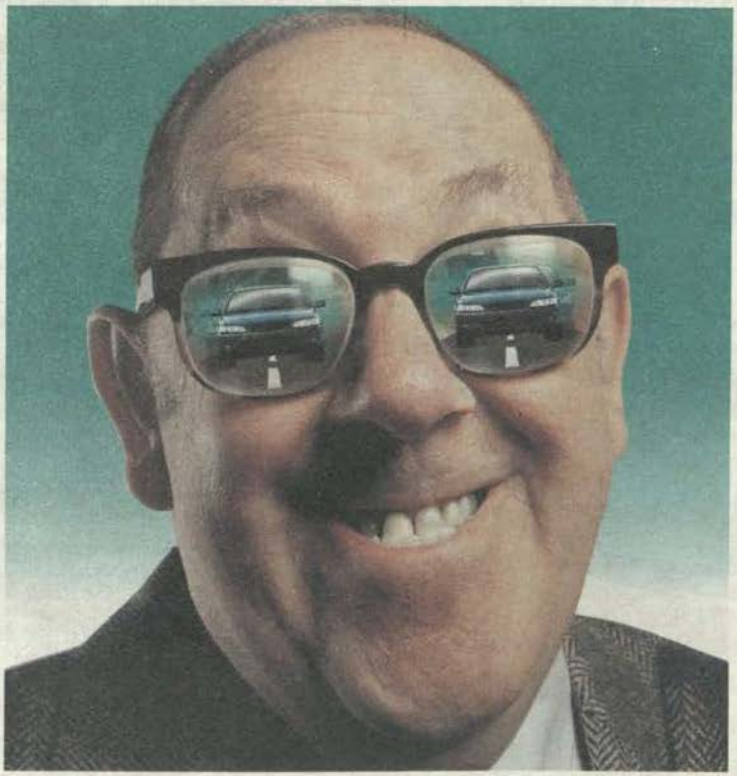
Compruébalo personalmente en tu concesionario autorizado.

LIMA - MITSUI AUTOMOTRIZ S.A. - PANA AUTOS S.A. - RESE PANA S.A. - PANA TECNICA S.A. - MOTORMOVIL S.A. - PEDRO MARTINTO S.A. - TOYOTA SAN BORJA S.A. - TOYOTA HEARNE S.A. - AUTO PYM S.A. - SIMON SHINKE S.A. (HUARAL) - PROVINCIAS - AUTOGRAN S.A. (PIURA) - NOR AUTOS PIURA S.A. (PIURA) - NOR AUTOS CHICLAYO S.A. (CHICLAYO) - AUTONORT S.A. (TRUJILLO) - ARTURO DIAZ MARIN S.A. (CAJAMARCA) - DISTRIBUIDORA CHU RUBIO S.A. (CHIMBOTE) - FACTORIA INCA MOTORS S.A. (HUARAZ) - AUTOMOVILES S.A. (HUANCAYO) - AUTOMOTORES DEL CENTRO S.A. (TARMA) - AUTOMOTORES CHANCHAMAYO S.A. (LA MERCED) - AUTOMOTORES MOPAL S.A. (HUANUCO) - GRUPO SAN ANTONIO S.A. (PUCALLPA) - RICARDO ZAMORA Y CIA S.A. (IQUITOS) - REPRESENTACIONES SAN LUIS S.A. (AREQUIPA) - REPRESENTACIONES SAN LUIS S.A. (JULIACA) - EDUARDO ALBARRACIN S.A. (TACNA) - AUTOMOTORES TOYOTA CUZCO S.A.

CORONA
AVENSIS

TOYOTA

Contiauto



El Banco Continental sorteará entre todas las personas que compren un auto nuevo con Contiauto hasta el 30 de setiembre, un auto igual al que se compraron.*

Le ofrecemos el sistema más conveniente del mercado para comprar su auto nuevo:

- Financiamos hasta el 100% del valor del vehículo.
- Hasta 60 meses para pagar.
- Ingresos netos conyugales desde 2,500 soles.
- Las tasas más competitivas.
- **Aprobación inmediata.** A partir de la entrega de la documentación completa.

Recuerde, con Contiauto usted puede llevarse dos autos iguales por el precio de uno.

Ver doble ya no es un problema. Es cuestión de suerte.

BBV Banco Continental

Que la paz es la principal aspiración humana, es la mayor verdad que existe. Por ello resulta tan contradictorio que los hombres de todas las épocas, así como las propias naciones, hayan hablado de ella, hayan discutido sobre ella, y hayan terminado siempre apelando a la violencia para solucionar sus diferencias. Motivados quizás por tan desesperanzadora realidad, hace algunas semanas y en esta misma tribuna planteamos una serie de reflexiones acerca de la guerra, los aparentes motivos que la desencadenan y los esfuerzos que a lo largo de los años ha puesto en práctica la comunidad de naciones en su conjunto para intentar evitarla o, por lo menos, controlarla. En esa oportunidad, y durante nuestro discurrir a través de antecedentes históricos y conceptos referidos a la naturaleza humana, creemos haber establecido los criterios por los que nos inclinamos a pensar que tal empeño es vano y que el flagelo de los conflictos armados seguirá asolando el mundo. Sin embargo, pese al conflictivo escenario mundial y a los elementos de juicio planteados, estamos convencidos que la búsqueda de la paz no puede relegarse a un segundo plano bajo ninguna circunstancia y que debe continuar con prisa y sin pausa.

¿Hacia la Paz Mundial por la Ley?

Capitán de Navío
Julio Uriarte Guerra

"La ley puede descubrir el pecado, pero no extirparlo".
John Milton
(El paraíso perdido).

La historia nos muestra con detalle que en el pasado los esfuerzos en pro de la paz se consideraban idealistas, pero no prácticos. Así, la humanidad tendía a aceptar lo inevitable de la guerra como corolario de una sociedad que se debatía en un escenario sin control internacional. Hoy, en el mundo plagado de crisis en el que vivimos, no contamos con el tiempo suficiente para continuar buscando la paz por la tímida senda de tanteos por la hemos venido caminando, situación que se ha puesto en evidencia a lo largo de los años, con un altísimo costo en recursos económicos y vidas humanas. En el futuro, el mundo seguirá inevitablemente sujeto a la violencia, mientras la comunidad internacional continúe sin un estricto e igualitario orden legal, sin un eficiente y eficaz sistema de tribunales y, principalmente, sin mecanismos eficaces que aseguren el cumplimiento de las leyes. La humanidad exige un acuerdo sobre principios fundamentales, para establecer un régimen universalmente aceptable que permita la justicia, igualdad, seguridad, independencia y soberanía en todas las naciones. En resumen, desde hace mucho tiempo "*se ha aclamado al imperio de la ley como la esperanza más segura de la humanidad para lograr la paz.*"[1] En consecuencia, el destino de la raza humana depende de que la sociedad civilizada pueda crear una sólida base práctica para imponer la ley y el orden.

Pero, ¿ qué representa el imperio de la ley en el ámbito internacional ?

Reducido a términos esenciales, significa que los países deben comportarse como individuos responsables en una sociedad civilizada y encontrar el camino que les permita solucionar pacíficamente sus diferencias, en concordancia con principios, reglas y procedimientos debidamente establecidos y universalmente reconocidos y aceptados. Más aún, el imperio de la ley trasciende la solución de disputas legales por adjudicación o arbitraje. Significa la solución de toda clase de disputas y la prevención de toda clase de amenazas para la paz internacional. Estos conceptos reflejan las más profundas tradiciones de todas las regiones del mundo, como aquellas tradiciones de origen religioso, hindúes, islámicas, judías y cristianas, que insisten en que la ley está por encima de la voluntad arbitraria de cualquier soberano. Así, la humanidad ha buscado privilegiar las normas legales sobre los deseos y apetitos de poder; por lo que el concepto teórico del imperio de la ley no es algo que las naciones acepten como una imposición o propuesta extraña sino como algo que se deriva en forma natural de sus tradiciones ancestrales.

En la actualidad, después de décadas de avatares diplomáticos, a las puertas de un nuevo milenio, podemos afirmar que contamos con un completo sistema legal para asuntos internacionales, pero de lo que no estamos convencidos es que sea realmente eficaz. En términos prácticos, los tres elementos indispensables que lo conforman: leyes, tribunales y el cumplimiento de los instrumentos y decisiones legales deben ser sometidos a un severo análisis, en beneficio de consolidar la civilización

1 *Medidas Prácticas hacia La Paz*. Fernando Fournier, artículo del Servicio de Información USA.

como forma de convivencia y norma de conducta.

En relación al conjunto de leyes, podemos afirmar que contamos ya con una extensa jurisprudencia establecida a lo largo del tiempo; pero que, sin embargo, requiere optimizar sus dos características principales: universalidad y modernidad. Al derecho internacional, en gran parte producto del cristianismo occidental, se le debe agregar constantemente ideas y experiencias de todas las regiones del mundo a través de sus fuentes reconocidas: la costumbre, los tratados y los principios generales.

En primer lugar, se debe tener en cuenta las prácticas de costumbre de aquellos países que se van integrando a la comunidad mundial. Segundo, se debe considerar que es difícil promulgar leyes de carácter universal porque todo Estado es libre de aceptar o rechazar los tratados o acuerdos que le propongan y, por ende, de sujetarse o no a una obligación, según se le antoje. Por último, hay que reconocer y aceptar que la fuente más prometodora del derecho universalizado son "los principios generales del derecho, reconocidos por las naciones civilizadas", frase que significa que pueden establecerse elementos comunes entre los principios legales aceptados por todo el mundo y que dichos elementos se convierten entonces en derecho internacional obligatorio, como por ejemplo, las resoluciones de las Naciones Unidas, especialmente cuando se aprueban y se reiteran por gran mayoría, y que como prueba de costumbre o consenso universal, pueden contribuir al reforzamiento y modernización del mismo derecho internacional.

En lo que se refiere a los tribunales, contamos con el Tribunal de Justicia de La Haya, brazo judicial de las Naciones Unidas conformado por algunos de los más brillantes jurisconsultos del mundo, así como de una serie de tribunales especializados, pero que lamentablemente enfrentan, desde su aparición en el escenario mundial, el problema de la persistente renuencia de los Estados a ventilar sus diferencias ante ellos, principalmente aquellas disputas territoriales cuya solución por avenencias diplomáticas voluntarias es casi imposible en razón de políticas nacionales, ya que es una verdad comprobada que ningún gobierno puede ceder territorio patrio y sobrevivir. Peor aún, frecuentemente se dan casos en los que las disputas son eminentemente políticas, en el sentido que las partes no están en desacuerdo sobre sus derechos actuales, por ejemplo sobre determinados territorios, sino que disputan porque una de ellas quiere mejorar o cambiar dichos derechos. Aparentemente, lo expuesto hasta aquí podría sugerir que, para asegurar el imperio de la ley en el mundo, el principal y más importante paso a dar por la comunidad internacional consiste en optimizar tanto el conjunto de leyes que nos rige como el funcionamiento del organismo que dicta las decisiones en los litigios entre países, a fin de inducir a todas las naciones a confiarle sus disputas. Lamentablemente, no es así de sencillo, porque *"la fuente de las limitaciones no radica en lo incompleto de la legislación ni en el aparato técnico para hacer la ley y juzgar según ella. Esa fuente se hallará en los mismos Estados."*[2] *"Las*

2 *Las Relaciones Internacionales*. Frederick Hartmann, pg.136.

evidentes debilidades del procedimiento judicial internacional no radican en la falta de tribunales adecuados sino en la falta de una legislación compulsiva por parte de la Corte."[3] Es por ello que el concepto del imperio de la ley implica, como factor indispensable, la existencia de fuerzas internacionales para mantener el orden y evitar que se emplee la violencia.

El llamado tercer elemento de un sistema legal lo constituyen los mecanismos usados para asegurar el cumplimiento de las normas que lo conforman. Hoy, así como podemos referirnos a la existencia de leyes entre las naciones, podemos también, gracias a la globalización de las comunicaciones, comprobar por nosotros mismos que contamos con una fuerza suficiente para hacerla cumplir, como en el caso del conflicto entre Iraq y las Naciones Unidas. Pero, como es evidente, el espíritu de este elemento corresponde, más que al mantenimiento de una fuerza armada multinacional con funciones de índole policial, a la actitud que debieran mantener los Estados frente a la legislación vigente, independientemente de sus intereses. En tal sentido, hay quienes se expresan del derecho internacional como si fuera algo que las naciones pueden violar a su capricho. La razón de que se tenga esta impresión es que las naciones frecuentemente se acusan unas a otras de violar las leyes, pero mientras no sea emitida una decisión debidamente autorizada en cada disputa específica, la supuesta violación constituye tan sólo la acusación de una parte contra otra.

Pero entonces, si contamos con un completo sistema legal de características internacionales, ¿ por qué no impera la ley ?

Sencillamente, porque la ley internacional es difusa respecto del tema y por la falta de colaboración de los propios Estados.

Si buscamos una explicación para lo primero, encontramos que desde que el finado Dag Hammarskjold, Secretario General de las Naciones Unidas, sostuvo en 1960 que *"uno de los problemas más importantes en los que hay necesidad de progreso es la aclaración de las aplicaciones específicas y de las consecuencias del nuevo concepto jurídico que proscribe la agresión,"*[4] hasta la fecha, se han suscitado innumerables enfrentamientos armados entre naciones de todas las regiones del orbe; pero no sólo por lo que este ilustre diplomático sostuvo, sino principalmente porque bajo los parámetros establecidos internacionalmente es sumamente difícil determinar si tal agresión se ha producido o no. El concepto en sí se encuentra significativamente condicionado por la propia Carta de las Naciones Unidas, que estipula que la agresión *"debe considerarse a la luz de todas las circunstancias pertinentes a cada caso en particular."*[5] Adicionalmente, el artículo 2 de la misma Carta estipula que el Concejo de Seguridad puede considerar injustificada una denuncia de agresión *"a la luz de otras circunstancias pertinentes, incluído el hecho de que los actos en cuestión o sus consecuencias no sean de suficien-*

3 *Ibidem*, pg.131.
4 *Los Pueblos, La Paz y el Régimen de la Ley*. Arthur Larson, artículo del Servicio de Información USA.
5 *Las Relaciones Internacionales*. Frederick Hartmann, pg. 252.

te gravedad."[6] Por último, en artículos siguientes se señala que el Consejo de Seguridad puede calificar como agresión actos diferentes a los considerados en el articulado de la Carta. En consecuencia, observamos lo difícil que es determinar si realmente se ha producido una agresión, situación que explica, en parte, por qué casi nunca se han aplicado sanciones a países aparentemente agresores, como lo contempla el mismo instrumento jurídico.

La segunda razón son los propios Estados los que, pese a reconocer al imperio de la ley como el único -pero aparentemente utópico-,camino hacia una verdadera y permanente paz mundial, se encuentran naturalmente llamados a supeditarlo al logro de sus Objetivos Nacionales. Unos, amparados por su mayor Poder Nacional; las llamadas grandes potencias o potencias medias intentan siempre, y logran la mayoría de veces, imponer condiciones a los países menos fuertes e, inclusive, a los mismos organismos internacionales encargados de velar por el cumplimiento de la legislación o normatividad internacionales. Otros, bajo una bien estudiada y difundida aureola de debilidad, injusticia, agravios o pobreza, intentan hacer lo mismo, saltándose a la garrocha obligaciones y/o compromisos que han contraído a nivel bilateral o multilateral.

Al respecto, es necesario reflexionar acerca del hecho que, en principio, el derecho internacional ha sido creado y es mantenido por los Estados, su desarrollo ha obedecido y obedece a premisas bien definidas en relación con los tipos de problemas que los propios Estados, o los más poderosos, quieren que sean resueltos a través del sistema legal internacional. Así, éstos determinan su accionar bajo la óptica que las disputas y los problemas legales se resolverán por la "vía legal", pero entendiendo por disputas legales sólo aquellas que estén dispuestos a zanjar legalmente. Por tal razón, la diferencia que establecen entre sus problemas legales y políticos es completamente arbitraria. Los Estados se desenvuelven legalmente sin grandes dificultades, pero, para los problemas que ellos definen como políticos, las formas de solución siguen siendo la diplomacia y la guerra. Es decir, las mismas naciones han impuesto fronteras casi infranqueables entre lo que han decidido ventilar legalmente y lo que no, basándose en sus propios intereses y conveniencia, y apelando siempre a conceptos que generan gran convocatoria, como el honor nacional, a la independencia, a la libertad, a sus intereses vitales, a los derechos humanos, a intereses de terceros o a problemas de estricto orden interno. Sin embargo, *"esto no debe sorprendernos, pues los Estados crearon el derecho consuetudinario porque era útil, aceptan los tratados únicamente cuando lo desean y, por lo general, acuden a los tribunales cuando quieren y como quieren."*[7]

En conclusión, existe una gran responsabilidad, que no sólo recae sobre las grandes potencias y los organismos internacionales encargados de dictar las leyes que rigen el comportamiento de los países, sino también sobre los pueblos de todas las naciones del mundo, para solucionar pacíficamente sus propias disputas de acuerdo con la ley internacional, así como para promover

6 *Las Relaciones Internacionales*. Frederick Hartmann, pg. 252.
7 Ibidem, pg. 137.

y exigir que otros hagan lo mismo, porque al hacerlo no sólo disminuye el terrible y constante riesgo de que estas puedan convertirse en guerras a gran escala, sino que, con su ejemplo, contribuirán también al lento y paciente, pero necesario, proceso de sentar las bases de un mundo en paz bajo el imperio de la ley.

Por lo tanto, si la Organización de las Naciones Unidas asumiera a plenitud la responsabilidad que le compete respecto a su rol dirimente en los casos de agresión, si todos los países contribuyeran, sólo en un mínimo grado, al estricto cumplimiento de las leyes internacionales, a un desinteresado y constante apoyo de la fuerza de paz de las Naciones Unidas, para ahogar los brotes de violencia tan pronto como se iniciaran, y al uso ordenado y habitual de los medios de solución pacífica de disputas, tales como la mediación, la conciliación, los buenos oficios, las comisiones investigadoras, el arbitraje y los tribunales judiciales, aumentarían considerablemente las perspectivas de evitar las guerras, cuya mayoría se inician como pequeños conflictos y se convierten en más serios porque no se solucionan cuando son todavía de proporciones razonables, si cabe el término. Difícil, ¿ no ?.

Actualmente existen pendientes muchas disputas a lo largo y ancho de nuestro mundo. Nadie sabe ni puede saber cuál de ellas será la chispa que se convierta en la próxima hoguera que consuma no sólo a las Estados beligerantes, sino tal vez a una gran parte del resto de nuestro planeta. Precisamente, por tal motivo, *"la nación prudente estará preparada"*.[8]

8 *Las Relaciones Interpersonales.* Frederick Hartmann, pg.137.

PREMIO copé

Apoyando al arte y la cultura nacional, en la promoción de nuevos valores y la consagración de otros.

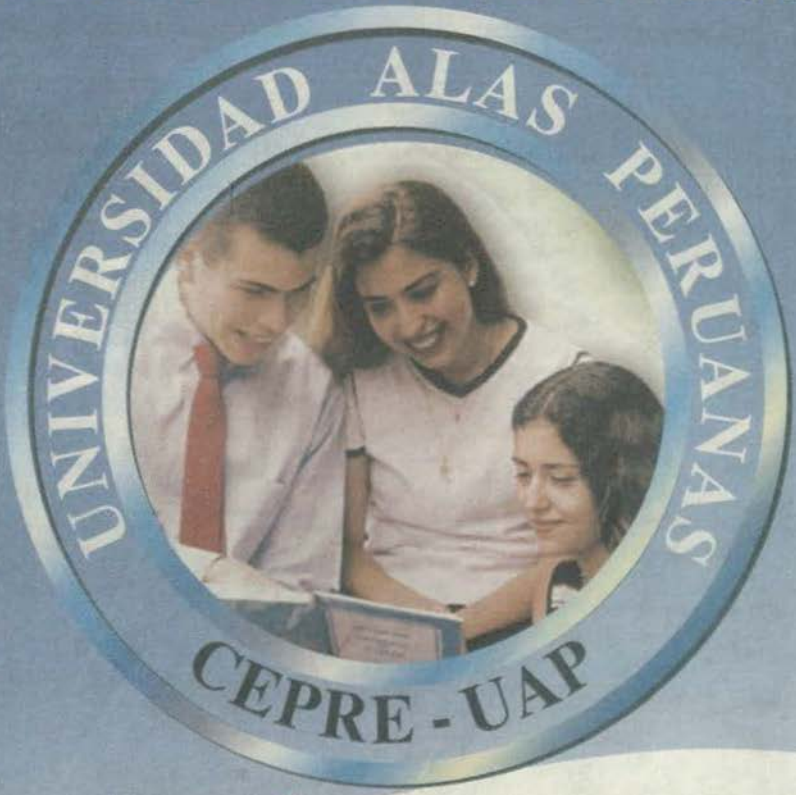
19 AÑOS



PETROPERU

INGRESO DIRECTO

PREPARATE EN EL CENTRO PRE-UNIVERSITARIO



INSCRIPCIÓN PERMANENTE

- ORIENTACION VOCACIONAL Y PROFESIONAL
- MATERIAL DIDÁCTICO
- PRÁCTICAS EN EL ÁREA DE CIENCIAS
- PERSONAL DOCENTE ESPECIALIZADO
- EVALUACIONES CONTINUAS
- ESTRICTO CONTROL DE ASISTENCIA

REQUISITOS

1) FICHA DE INSCRIPCIÓN
2) 3 FOTOS TAMAÑO CARNÉ A COLOR Y DE FRENTE
3) CONSTANCIA DE TRABAJO Y/O ESTUDIO
4) CONSTANCIA DE SOCIO O HIJO SOCIO DE LA COOPERATIVA AL PERUANAS (EN CASO LO FUES
5) RECIBO DE PAGO CANCELADO

INFORMES E INSCRIPCIONES

MA : Av. San Felipe 1109 Jesús María ☎ 265-0399 / 266-0195
266-0196 / 266-0197 / 266-0198 Fax: 470-9838
Jr. Pomabamba 1201 Urb. Covida - Los Olivos ☎ 485-54
Av. Cuba 301 - Jesús María ☎ 471-0346
RA : Av. Sullana 621 ☎ 074-321192
MBOTE : Urb. 21 de Abril Mz. B-2, Lote 13 ☎ 044-345327
NCHA : Pedro Moreno 1ª cuadra s/n ☎ 034-263233
EQUIPA : Urb. Aproviord Manz. B Lote 6 - Cercado ☎ 054-246066
www.uap.edu.pe

LA DEMOCRACIA PRESIDENCIAL

El modelo político de la Quinta República Francesa

Dr. Manuel Migone Peña



General Charles de Gaulle

I

Como es sabido la Quinta República Francesa es la respuesta a una crisis fundamental del sistema político francés, cuyo origen remoto se hallaba probablemente ya en la Tercera República. El hundimiento de ésta en la Segunda Guerra Mundial, con todo lo catastrófico que tuvo, no llevó a la clase política francesa a realizar un verdadero esfuerzo por superar aquellas deficiencias de su sistema político que habían hecho a Francia incapaz de afrontar el reto del revanchismo alemán.

Poco despues de concluida la guerra con la victoria de los aliados, los políticos franceses se apresuraron a licenciar al genial hombre de estado que en una obra maestra de habilidad política había conseguido metamorfosear a Francia de derrotada en victoriosa, con un lugar propio entre las grandes potencias. Nos referimos, claro, al General Charles De Gaulle. El único que podría haber dirigido una verdadera transformación en profundidad del sistema político francés.

Como decíamos, ni bien completada su obra de restablecimiento de Francia como potencia, los políticos tradicionales confinaron al General De Gaulle a la vida privada y pasaron a reiniciar sus viejos juegos de astucia que tanto los deleitaban y que no tenían otra finalidad que asegurar microparcelas de poder e impedir la elevación de intensidad del poder político del Estado hasta alcanzar la condición de Soberanía. En función de ello generaron una Constitución que repetía los errores fundamentales de la anterior haciendo imposible la concentración de poder político necesaria para permitir un ejercicio eficaz de la soberanía del Estado tanto en lo externo como en lo interno.

Como el poder político tiene leyes propias que no se pueden ignorar sin pagar el precio a través de un deterioro y descomposición del poder nacional, la Cuarta República entró rápidamente en una situación de semiparálisis. El desorden interno creció de día en día. Paralelamente al debilitamiento del Régimen, un partido antidemocrático y antinacional, como lo fue el stalinista Partido Comunista de Francia, adquirió un poder enorme. Se convirtió en el mayor y más influyente partido comunista de Occidente.

En el orden externo, Francia pasó a ser un mero furgón de cola en el tren de Occidente arrastrado por la locomotora americana. Cuando intentó, en alianza con Inglaterra, ejercer una política autónoma en el problema de Egipto, las dos viejas potencias imperiales se vieron humilladas por los EE.UU., que, en un acuerdo puntual con sus rivales rusos, le impuso una retirada vergonzosa.

Dentro de este marco general, el punto central en la lucha política de la Francia de ese tiempo lo constituyó la cuestión de Argelia. La constelación política internacional estaba marcada por un fuerte movimiento de descolonización. Por un lado, las diferentes colonias aspiraban a una libertad que frecuentemente les había sido ofrecida como retribución por su participación en el esfuerzo de guerra contra las potencias del Eje; por otro lado, las dos nuevas super potencias aspiraban a la disolución de los viejos imperios para atraer a las nuevas naciones a sus esferas de influencia.

En esas condiciones era muy difícil que Francia pudiese mantener indefinidamente el control sobre Argelia, mucho más si se tiene en cuenta el terrible descuido del aparato militar francés en que había incurrido la Cuarta República siguiendo el mal ejemplo de la Tercera. Ahora bien, los partidos políticos franceses no antinacionales habían hecho de la Argelia Francesa un pilar inconmovible del edificio político galo. El sector mayoritario de la Fuerza Armada era de la misma opinión. Para personas como el General Raúl Salan, la pérdida de Argelia, al sumarse a la humillación de Suez, y por supuesto a la de la Segunda Guerra Mundial, implicaba sellar el destino de Francia, convirtiéndola de una vez y para siempre en una potencia de tercera clase repitiendo el destino histórico de España.

La Cuarta República entra en ago-

nía cuando se hace evidente su incapacidad de solucionar la aporía política argelina. El Estado francés no era militarmente lo suficiente fuerte como para subyugar completamente a Argelia y, al mismo tiempo, carecía del poder político necesario para independizarla.

En esta hora de crisis, cuando el estallido de una guerra civil parecía inminente, los políticos franceses se vieron obligados a recurrir al "más ilustre de los franceses", el General de Gaulle.

De Gaulle percibió de inmediato que la salvación de Francia exigía una reforma radical del Estado basada en la creación de una nueva Constitución, sustentada ella en un estricto realismo político, desideologizando por tanto el diseño de un nuevo Estado capaz de hacer posible un orden democrático fuerte, estable y competente para servir de instrumento a la "grandeza de Francia".

II

Pasaremos a analizar la Constitución de la Quinta República.

Desde el punto de vista de la teoría constitucional la Quinta República alcanza su madurez con la introducción de la elección directa del Presidente de la República, en el año 1962, por medio de la Ley No 62- 1292 del 06 de noviembre de 1962, publicada en el Diario Oficial francés el día 07.

A partir de esta ley la organización política Quinta República se manifestó como el modelo aplicativo de una teoría constitucional de carácter decisionista, el cual era perfectamente congruente con el estilo político característico del General De Gaulle. Recuérdese cómo De Gaulle inicia la resolución de la crisis de Argelia en el año 1958, anunciando que por sí y ante sí había decidido "poner en marcha el proceso para la formación de un nuevo Gobierno". Ahora bien, en ese momento, de acuerdo a la legalidad vigente, sólo el Presidente de la República, Rene Coty, era competente para disponer tal conformación. Sin embargo, consciente el Presidente de que con De Gaulle se jugaba la última chance para evitar la guerra civil se reconoció su acción como legítima y se le dejó hacer. Por lo demás, con este acto De Gaulle repetía su acción del 18 de Junio de 1940 con la cual iniciara la resurrección de Francia. Tampoco para ese acto era legalmente competente. Un general de brigada provisional no tenía autoridad para hacer un llamado en nombre de Francia declarando que ésta continuaría la guerra. Sin embargo, su acción fue perfectamente legítima puesto que condujo a la salvación de su nación.

Una vez iniciado el ejercicio de su poder político, De Gaulle continuó fiel a su estilo, que expresa muy bien su lema: "Politique d´abord, L´intendance ca suivra" (La política ante todo, la intendencia seguirá). Lo que aquí esta implícito en esta frase es que la clave de bóveda del nuevo orden constitucional es la competencia del Presidente para tomar decisiones políticas fundamentales.

La Tercera y la Cuarta República se habían caracterizado por una misma impotencia política, perfectamente explicable si se recuerda que las dos habían sido regímenes que encarnaban a la perfección la crítica de Donoso Cortés al parlamentarismo, según la cual este es un régimen que condena a una discusión perpetua sin decisión. El Estado de la Quinta República va a ser edificado

por De Gaulle como eminentemente capaz de tomar decisiones, incluso en las situaciones de crisis absoluta. Esta capacidad fundamentada en la autoridad soberana del Presidente de la República es la que ha garantizado la viabilidad y estabilidad de la nueva forma francesa de Gobierno. A lo largo de treintinueve años de su existencia, la práctica constitucional se ha desarrollado en Francia en función de las tomas de decisiones presidenciales. La dogmática constitucional ha jugado un rol subordinado orientado a ir sistematizando lo que iba surgiendo del orden político concreto a partir de las decisiones presidenciales.

III

La gran prueba para el orden constitucional gaullista fue el ascenso al poder de quien había sido el más acerbo crítico de la práctica constitucional dé la Quinta República, Francois Miterrand. Como se sabe, durante los años 60 Miterrand había dirigido la lucha ideológica contra el General De Gaulle, la cual alcanzó su más alta cota de intensidad con la publicación de "El Golpe de Estado permanente"[1]. En él describe a la Constitución de 1958 como una vuelta al pensamiento constitucional del siglo XIX, anacronismo que, según él, era el producto de la arbitrariedad de De Gaulle empeñado en hacer una ley fundamental a su gusto.

Pues bien, en cuanto asume el poder, Mitterrand en lugar de ponerse de inmediato a desmontar esta obra, según él anacrónica y arbitraria, procedió a reconocer que "Les Institutions de la Cinquieme Republique n´ont pas ete faites a mon intention, mais elles sont bien faites four moi"[2]. ("Las Instituciones de la Quinta República no han sido hechas según mi intención, pero están bien hechas en lo que a mí respecta").

Durante los catorce años de su gobierno Miterrand usó magistralmente los resortes de poder que le proporcionaba la Constitución del 58. Lo que le permitió incluso sobrevivir políticamente a la dura prueba de la cohabitación. Dos veces, por periodos de dos años cada una, se vio obligado a gobernar teniendo frente a sí a una mayoría parlamentaria, y por ende un gabinete ministerial de oposición, periodos de los que salió fortalecido políticamente. Es que, sin duda, si bien De Gaulle fue un estadista genial y como tal de mucho mayor rango que Miterrand, este último tenía mayor habilidad en el ejercicio de la política menuda. Esta competencia política es la que lo llevó, por ejemplo, a no convocar elecciones anticipadas de parlamento sino para confirmar la línea electoral impuesta por su propia elección presidencial. Con ello confirmaba, sin querer, la intuición fundamental de De Gaulle según la cual en las democracias latinas hay un primado del poder presidencial, de modo que la mayoría parlamentaria tiende a seguir a la mayoría presidencial y no al revés.

La actitud de Miterrand demuestra que la Constitución de De Gaulle había logrado generar lo que en términos de Spengler se denomina un "Estado en for-

1 Francois Miterrand, "*Le coup d'Etat permanent*", París 1993.
2 Cita tomada de Chevalier, "*Histoire de institutions et des régimes de la France de 1789 a nos jours*", París 1986, octava edición.

ma". Esto es: un régimen político capaz de afrontar exitosamente los retos del entorno y de llevar adelante una gran Estrategia Nacional que consolidando la unidad política de su país permitía a éste ejercer el protagonismo en el sistema político internacional. Un régimen de esta naturaleza, basado en un consenso sociopolítico y axiológico fundamental, permite la focalización persistente del poder de manera tal que se puedan llevar a cabo eficazmente planes de largo plazo.[3]

IV

Estudiaremos ahora con algún detenimiento de qué manera se expresa la primacía presidencial, en las relaciones que establece entre los llamados poderes constitucionales, en la Constitución de la Quinta República.

1.- Según el art. 5 de la Constitución, el Presidente está encargado de hacer cumplir los mandatos constitucionales, él garantiza por su arbitraje el correcto funcionamiento de los distintos poderes del Estado y asegura la continuidad de la existencia de éste. Además es garante de la independencia nacional, de la integridad territorial de la República, así como de la observancia de acuerdos y tratados internacionales.

Como se ve, el Presidente encarna el poder del Estado y está por encima de los otros órganos constitucionales, esto a pesar de que el art. 20 de la Constitución dice que el Gobierno (esto es el Gabinete) "determina y conduce la política de la nación disponiendo para ello de la Administración Pública y las Fuerzas Armadas".[4] Sea como fuese, al Presidente le quedan garantizadas precisas e irrenunciables prerrogativas, como son:

1.1.- Ser Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y como tal Presidente del Consejo Nacional de Defensa.[5]

1.2.- Negociar y ratificar los Acuerdos Internacionales de Francia y estar informado sobre los convenios que no requieren ratificación.[6] Además, acreditar a los Embajadores y enviados Diplomáticos franceses al exterior.[7]

1.3.- Mientras que el Gabinete es responsable ante el Parlamento, el Presidente se limita a enviar mensajes a las dos Cámaras las cuales los escuchan sin debate posterior.

1.4.- Mientras que el Primer Minis-

3 Sobre el espíritu y origen de la Constitución de la Quinta República consúltese el discurso fundamental del 16 de junio de 1916 pronunciado por De Gaulle en la ciudad de Vayeux, en *"Discours et Messages"*, Tomo I: *"Dans L´ attente"*, Paris 1970, pág.5 y siguientes, así como la biografía standard de Jean Lacouture *"De Gaulle"*, en este caso el Tomo II *" Le politique"*, París 1985, pág. 267 y siguientes.

4 La Constitución se cita según fue publicada en el Diario Oficial el 05 de octubre de 1958 y se tiene en cuenta las modificaciones introducidas por la Ley Orgánica 62-1292 del 06 de noviembre de 1962.

5 Veáse, por ejemplo, el decreto del 14 de enero de 1964 sobre la Fuerza Aérea.

6 Veáse el artículo 52 de la Constitución.

7 Artículo 14 de la Constitución.

tro y todos los Miembros del Gabinete son pasibles de responsabilidad penal[8], el Presidente no tiene responsabilidad por actos realizados en ejercicio de su cargo, salvo en caso de alta traición y previa acusación de ambas Cámaras ante la Corte Suprema[9].

1.5.- De la condición de custodio de la Constitución que le asigna el art° 5 de la misma, se sigue su predominancia sobre el Poder Judicial: el Presidente garantiza la independencia de la Justicia y es responsable por la independencia de los Jueces.[10] Además nombra un tercio de los Miembros del Consejo Constitucional y determina a su Presidente, quien tiene voto dirimente. Como se sabe, este Consejo Constitucional controla la constitucionalidad de las leyes y también la legalidad de la elección del Presidente de la República.

En cuanto garante de la independencia de la justicia, el Presidente designaba originalmente a los nueve Miembros del Consejo Supremo de Justicia los cuales bajo la Presidencia del Presidente de la República decide el nombramiento de los Jueces de las Cortes Superiores y de la Corte de Apelación. [11]

1.6.- Según el art.° 17 de la Constitución le compete el exclusivo derecho de gracia, sea ésta aplicable individual o colectivamente. Ciertamente, el decreto en el que se expresa la gracia debe ser rubricado por el Primer Ministro, pero éste carece de toda competencia para observarlo, es en este caso un simple fedatario. Por ello jamás, ni aun durante los periodos de cohabitación, en los cuales el primer Ministro pertenecía a un partido político opositor al Presidente, se ha permitido el Premier impugnar una gracia otorgada por el Presidente de la República.

1.7.- El Presidente promulga todas las leyes según el art.° 10 de la Constitución. Tiene además el derecho de exigir una nueva votación de leyes ya aprobadas por el parlamento.

1.8.- Según el párrafo el art.° 13 de la Constitución, el Presidente nombra a los titulares de los cargos más altos entre los funciona-

8 Veáse el párrafo 2 del art. 68 de la Constitución.

9 Es por esto que Miterrand, demostrando en esta visión de estadista y en función de consolidar el poder de la Institución Presidencial, impidió que su detestado rival político y predecesor en el cargo, Valery Giscard, fuera citado ante una comisión investigadora del Parlamento para dar cuenta del mal uso hecho por orden suya de fondos públicos en el año 1976. Miterrand se apoyó en el art. 18 de la Constitución y en la tradición republicana. Al respecto puede verse el análisis del incidente en L. Massot *"Le arbitre et le capitane: la responsabilite presidentielle"*, París 1987, en especial pág. 77 y siguientes. En este caso, Miterrand cumplió a cabalidad con la primera norma que regula la acción de un hombre de Estado: la consolidación de la estructura institucional pasa siempre por encima del aumento del poder propio y, con mayor razón, de venganzas personales.

10 Ver art. ° 64 de la Constitución.

11 El 27 de julio de 1993 se redujo la competencia del Presidente al nombramiento de unos de los Miembros del Consejo.

rios del Estado y al Alto Mando de las Fuerzas Armadas, en especial al Jefe del Estado Mayor.

1.9.- El Presidente abre y cierra por decreto las sesiones del Parlamento fuera de los casos previstos por ley.

2.- En lo que se refiere a la relación entre el Presidente y el Gabinete cabe hacer notar los siguientes:

2.1.- El Presidente tiene el derecho y el deber de nombrar al Primer Ministro. Además posee el derecho de veto al nombramiento de los Ministros individuales. Todo esto según el art.° 8 de la Constitución.

Sin embargo, en lo que a este ámbito se refiere queda un claro punto de discusión. Según la mayoría de los intérpretes, el Presidente no tiene derecho de destituir al Primer Ministro, puesto que el mismo art.° 8 establece que las decisiones del primer Ministro son libres; por tanto el Presidente no tendría nunca motivo para destituirlo sea cual fuere el ejercicio que este hiciere de su derecho.

En todo caso, lo que es claro en la práctica constitucional es que el Premier deriva su legitimidad política del Presidente.

Por cierto que De Gaulle podía destituir a su arbitrio a sus Primeros Ministros puesto que él dispuso siempre de mayoría parlamentaria. No sientiéndose obligado a guardarles ninguna deferencia en función a éxitos políticos resaltantes. Así por ejemplo, el que Georges Pompidou ganara las importantísimas elecciones del 30 de junio de 1960, gracias a las cuales De Gaulle volvió a afianzar su poder amenazado por la célebre revuelta de mayo de ese año, no fue obstáculo para que éste lo destituyese poco después (10-julio-1968) y lo reemplazase por Maurice Couve De Murville. A su vez, Pompidou electo Presidente procede de la misma manera con su Primer Ministro Chabam Delmas. Miterrand fue aun más duro; en 1991, su Primer Ministro, Michael Rocard, sumamente exitoso correligionario de Miterrand y con gran poder en su partido, anunció su disposición a seguir en el cargo hasta el fin del periodo presidencial. Una semana después Miterrand lo citó a su Despacho y le comunicó que había decidido sustituirlo por Edith Cresson.

En los casos de cohabitación el Presidente siguió ejerciendo su derecho de veto frente al nombramiento de los Ministros que no compartían sus ideas en los campos específicos de su competencia. Así por ejemplo, en 1986, durante el Premierato Chirac, Miterrand impidió el nombramiento de Jean Lecaunet en el cargo de Ministro de Relaciones Exteriores y el de Francois Leotard en el de Ministro de Defensa.

2..2.- El art.° 11 da al Presidente el derecho de someter a Referéndum leyes orgánicas o también tratados internacionales.

En lo que se refiere al uso del derecho de Referéndum éste ha ido madurando conforme se consolida la Quinta República.

El General De Gaulle lo utilizó como arma plebiscitaria para ir generando la estructura del nuevo Estado, pasando por encima de

la Partidocracia sobreviviente de la Cuarta República. Por ello, para imponer la nueva legalidad, legitimándola por el voto popular, no vaciló en poner cada vez en juego su permanencia en el cargo, comprometiéndose a renunciar si sus propuestas eran derrotadas en el Referéndum. En todos los casos, salvo el último, ganó la apuesta. Frecuentemente con votaciones favorables entre el 70 y 90%, en proceso electorales intachables y pese a la oposición de todos los partidos políticos tradicionales.

2.3.- Según el art.°12, el Presidente no necesita fundamentar los motivos que lo llevan a disolver al Parlamento. Esta competencia Presidencial tiene sólo dos restricciones: un Parlamento recién electo no puede ser disuelto sino después de un año, y durante la vigencia del Estado de excepción no puede disolver el Parlamento. Para apreciar debidamente la superioridad orgánica del Presidente de la República debe recordarse que el Parlamento carece de la competencia de autodisolverse.

2.4.- Mención aparte merece el famoso art.° 16, según el cual "en caso de una amenaza grave e imediata contra: las instituciones republicanas, independencia nacional, o la integridad territorial, el Presidente tiene la competencia para tomar todas las medidas que sean necesarias de acuerdo a las circunstancias, quedando interrumpidos el funcionamiento de los otros órganos constitucionales" [12]. Vale decir que frente a una situación excepcional el Presidente de la República concentra en sí todo el poder del Estado, inclusive la capacidad de legislar. Al Parlamento no le queda sino el derecho de reunirse y debatir.

V

Pasamos a precisar con más detalle las relaciones entre el Presidente y el Gabinete. Como de costumbre, es el mismo De Gaulle quien mejor ha escrito y precisado conceptualmente esa relación.[13]

Según él, lo que la Constitución establece es que el Primer Ministro y su Gabinete ejecuten la política de la nación según las indicaciones que les da el Presidente de la República y esto no puede ser de otro modo porque la legitimidad del Gabinete proviene únicamente de la confianza del Presidente.

Esta superioridad del Presidente sobre el Gabinete se operacionalizó en la estructura burocrática de la Presidencia de la República. De Gaulle disponía

12 Al respecto de este punto deben consultarse los siguientes trabajos: A. Verlia, "Le controle de recours de L'art 16 et de son application" publicado en la "Revue du Droit Public", volumen correspondiente al año 1962, pág. 268 y siguientes; también, G. Morange "Le controle des decisions de L'art. 16, 1962.

13 Nos apoyaremos en este punto fundamentalmente en la conferencia de prensa del 31.10.1964 recogida en *Charle De Gaulle, "Discours et messages-Pour L'effort 1962-1965"*, París 1970. Pág. 167 y siguientes.

en ella de 45 funcionarios altamente calificados capaces de asesorarlo respecto a cualquier acto político que realizase el Gabinete. Hay, pues, un mecanismo de supervisión y control por parte del Presidente respecto al Gabinete.

Todo esto se añade al hecho de que el Presidente de la República dirige todas las sesiones del Gabinete y además puede constituir tantos comités interministeriales como le plazca. Esto último permite que, llegado el caso, el Presidente trate sólo con determinados Ministros algunos problemas obviando al Gabinete, incluyendo en esto al mismo Primer Ministro. Frente a esta superioridad específica del Presidente frente al resto del Gabinete podría quizá objetarse que éste es dueño de una legitimidad suplementaria proveniente de su relación con el Parlamento, puesto que es responsable ante él y puede ser censurado por éste. Pues bien, el Presidente de la República, a través de su derecho de disolver el Parlamento y convocar a elecciones, puede pasar por encima de esta competencia parlamentaria anulando su efecto.

El caso más claro al respecto nos lo ofrece la respuesta que dio De Gaulle al voto de censura que dio el Congreso de Francia el 05.10.1962 contra el Gabinete Pompidou, cinco días después que De Gaulle disolvió el Congreso y convocó a nuevas elecciones en la que obtuvo para su partido político una aplastante mayoría en el Congreso.

Así como las relaciones entre Presidente y Gabinete están claramente delimitadas por la Constitución, las relaciones entre Presidente y el Parlamento son descritas de modo negativo. El Presidente, salvo en caso de crisis nacional, no puede apropiarse de las funciones del Parlamento y el Parlamento no puede ejercer ninguna forma de censura sobre el Presidente. Cabe hacer notar que si bien el Presidente no puede legislar dispone de un "Pouvoir reglamentaire Presidentiel". [14]

Miterrand cuando aún era opositor decía de este poder reglamentario que era una competencia legislativa de facto. Sin embargo, durante sus dos períodos presidenciales hizo enérgico uso del mismo.

VI

No existe en la actualidad Constitución alguna entre las de las grandes democracias de Occidente que dé al Presidente de la República competencias tan absolutas como las que la Constitución de la Quinta República le otorga al Presidente para permitirle afrontar eficazmente grande crisis nacionales.

El Presidente tiene competencia plena y exclusiva sobre el estado de excepción. El lo declara. Durante la vigencia del mismo puede tomar decisiones en lugar de los otros órganos constitucionales y, además, anular las decisiones tomadas por éstos; determina también el fin del estado de excepción. Vale decir que para afrontar las grandes crisis el Presidente tiene la competencia de anular la separación de poderes y concentrar en sí la totalidad de la soberanía del Estado.

En lo que a este punto respecta la

14 Véase al respecto: Pactet, "Institutions Politiques, Droit Constitucionnel", París 1986, en especial las págs. 506 y siguientes.

Constitución francesa es totalmente Schmitiana.[15]

En cuanto único titular de la competencia sobre el estado de excepción, el Presidente dispone de una soberanía especial o para decirlo con mayor precisión es el titular en especial de la soberanía que hace posible la existencia del Estado.

Tales poderes presidenciales han tenido en la Quinta República el efecto de permitir superar todos los retos políticos surgidos ante Francia, llevándola de una situación de pre-guerra civil con gravísimas discordias internas a la de una nación consolidada en función de un gran consenso político.

Un hecho muy notable es que esta competencia excepcional ha funcionado como un disuasor de todo estilo de confrontación aguda por parte de la oposición. Esto por una razón muy simple, toda crisis grave conducía a la imposición del estado de excepción, y esto, a su vez, significaba un fortalecimiento inmediato de la autoridad del Presidente de la República. En cambio, en ciertas ocasiones el Presidente pudo recurrir a imponer el estado de excepción para posibilitar la aprobación de leyes difíciles.

Para mayor claridad en este punto pasamos a analizar el uso magistral que le dio el Presidente De Gaulle a sus poderes sobre el estado de excepción, al enfrentar la crisis provocada por el intento de golpe de estado de abril de 1961. Como se sabe, sus protagonistas, los Generales Salan, Challe, Jouhaud y Zeller querían mantener a toda costa a Argelia como colonia de Francia. En el momento más álgido de la crisis, el 23 de abril de 1961 De Gaulle declara el estado de excepción. El día 24 en un extraordinario discurso televisivo que provocó el derrumbe de los golpistas prolongó indefenidamente la vigencia de éste. [16]

Valiéndose de este estado de excepción prolongado por un periodo de cinco semanas llevó a cabo la "Renovación del Estado", procediendo a depurar la burocracia estatal y a restructurar los cuadros policiales y militares; redefinió además los límites de libertad de prensa y generó un tribunal especial para sancionar a los golpistas.[17]

De Gaulle hizo durar el estado de excepción y la vigencia del art°. 16 durante cinco meses en los cuales consolidó definitivamente el nuevo Estado.

El Parlamento intentó someter a control la acción de De Gaulle. El 19 de junio de 1961 planteó una moción de censura contra el Gabinete. Chaban Delmas, Presidente del Parlamento, declaró que durante la vigencia del estado de excepción no era posible plantear mociones de censura. El Consejo

15 El gran teórico del Estado alemán nos dice en su *"Politsche Teologie. Vier Kapitel sur Lehre von der Souveraninat"* lo siguiente: *"Lo normal no prueba nada, la excepción prueba todo: no sólo confirma la regla, la regla vive de la excepción. En la excepción la fuerza de la verdadera vida rompe la costra de una mecánica enmohecida en la repetición"*, pág. 22 del texto citado.

16 Consúltese al respecto la obra de Ferner León Noel *"De Gaulle et le début de la Viemme Republique"*, París 1976, es especial pág. 139 y siguientes.

17 El Presidente del mismo fue intimo amigo Maurice Patin. Estos tribunales especiales creados en aplicación del art.°16 de la Constitución se rigen por un derecho especial generado por ellos mismos en función de la problemática a afrontar.

de Estado, ante el cual apeló la oposición, confirmó que sólo el Presidente de la República tenía plena soberanía durante el estado de excepción quedando por encima de todo control parlamentario.

VII

En suma, el Presidente es la clave de bóveda de la Quinta República. Electo directamente por el pueblo, de él deriva directamente toda su competencia política. Más que un primer poder del Estado, la Presidencia de la República es el núcleo del mismo. Su superioridad cualitativa queda claramente visible en lo siguiente:

1.- La competencia reglamentaria del Presidente le permite sustituir la acción del legislativo en todo campo no esencial. El Parlamento en cambio carece de competencia para restringir el ejercicio del poder presidencial durante el estado de excepción.

2.- El Primer Ministro y su Gabinete entero, incluso en el caso de disponer una mayoría parlamentaria, no pueden sobreponerse al Presidente de la República, estando a merced de la capacidad del Presidente de contrafirmar toda ley.
Por lo demás, las áreas reservadas a la competencia presidencial, esto es Defensa y Relaciones Exteriores, son las esencialmente referidas al ejercicio de las soberanía.

3.- Al nombrar a los miembros, presidir las sesiones y nombrar al Presidente del Consejo Constitucional, el Presidente adquiere una clara primacía sobre el Poder Judicial.

Ello quedó nítidamente expresado en la propuesta hecha por uno de los primeros Ministros de Miterrand de declarar al Presidente primer Juez del país.[18]

Resumiendo, con la Quinta República se ha producido la generación de un modelo de Estado Democrático, fuerte y eficaz, capaz de afrontar con éxito crisis nacionales de gran envergadura y, por ende, reforzar la unidad nacional.

El principio básico a partir del cual se desarrolla la estructura político-legal del sistema es la unidad de la soberanía del Estado, la cual es indentificada correctamente como anterior y cualitativamente superior a la división funcional de poderes. La soberanía del Estado se objetiva en la Presidencia de la República.

Al crear el brillante modelo de democracia latina que es la Quinta República, De Gaulle mostró ser digno sucesor no sólo de los grandes hombres de Estado francés constructores del modelo básico del Estado moderno, como lo fue Richelieu, sino también de los grandes teóricos franceses constructores de la noción de soberanía y entre ellos, fundamentalmente, de Jean Bodín; de entre los teóricos del Estado franceses modernos, la influencia más marcada sobre De Gaulle es la de M. Hauriou.

18 La propuesta puede verse en el diario *"Le Monde"*, número correspondiente al 8-9 de enero de 1995.

Geopolítica y el Mar Peruano

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

El ambiente marino y el Perú

El ambiente marino, que siempre tiene que ver con la conciencia marítima de la nación y con todas las áreas de interés de la política exterior peruana, guarda relación con los asuntos marítimos y está estrechamente vinculado a la diplomacia nacional. Sin embargo, los problemas que han caracterizado estos asuntos no se han expresado en espacios geográficos concretos, como debería haber sido, y se han venido resolviendo sin la profundidad deseada, por mucho tiempo, dentro de un contexto que no ha marcado las políticas e intereses que el país tenía en relación con el Océano Pacífico. El caso de las 200 millas de mar territorial o zona marítima -tesis peruana actualmente confrontada con el Derecho del Mar vigente en casi todo el mundo- y el caso de la precaria situación de la Marina Mercante Nacional de alto bordo y cabotaje, son ejemplos claros al respecto que mantienen al Perú en evidente vulnerabilidad frente al desarrollo marítimo sustentado e integrado con el mundo; por tanto, es imprescindible un mayor esfuerzo para alcanzar la posición favorable a los intereses nacionales del Perú que permita el potenciamiento de presencia y acción con nuestros derechos integrales en el Océano y el Derecho Internacional específico.

El Océano Pacífico y el Mar Peruano han brindado oportunidades para expresar toda gama de proyección socioeconómica extracontinental del país, para dar muestras de una vocación marítima de alcance mundial. Evidentemente, pareciera que esta visión, que integra las preocupaciones en estas áreas, está latente y madurando en la conciencia marítima de la nación hacia el futuro, no obstante las muchas actividades, acciones y esfuerzos desplegados por científicos, profesionales, técnicos, etc., que han luchado y perseveran por ampliar la agenda marítima en la política nacional.

Creo que el ambiente marino en su concepción moderna y en el contexto de una política marítima del Perú enmarca el uso de enfoques dentro del concepto de frontera con contenidos que no se agoten en aspectos geográficos o de espacio, sino que connota su aplicación en sentidos más amplios, generando posiciones verdaderamente trascendentes.

Asimismo, creo que el Pacífico y el ambiente marino nos brindan bases adicionales para sustentar la política exterior en estos temas centrales y consolidar la posición nacional emergente que debe expresarse en el presente.

Esta es la fórmula que permite al país estar al día en la agenda internacional del mar con las perspectivas de los grandes desafíos del Derecho del Mar y de la posición coherente del Perú respecto de sus intereses y orientaciones hacia el futuro.

Estos grandes desafíos podrían disgregarse en tres grandes temas de preocupación continua.

El primero es el régimen de la zona de fondos marinos y océanos declarados patrimonio común de la humanidad.

El segundo, referido a la pesca en alta mar compuesta por especies altamente migratorias o especies comunes o asociadas a los existentes en las 200 millas. Los intereses del Perú en este tema estarían definidos por los propósitos del desarrollo pesquero que lo llevarían más allá de las 200 millas donde existen especies compartidas con Chile y el Ecuador.

El tercer tema está referido a las definiciones que sobre el ambiente marino y su utilización y protección deben constituir legislación y jurisprudencia sobre el transporte marítimo, la pesca, el impacto ambiental, la seguridad y soberanía referidos a los intereses marítimos fundamentales del país, especialmente a las comunicaciones y las proyecciones dentro del contexto del Derecho del Mar vigente.

La Dimensión del Perú en el Pacífico

Para un país como el Perú, con potencial humano y recursos naturales disponibles pero con múltiples dificultades para actuar en los ámbitos nacional e internacional, nada es más aconsejable que combinar todos los esfuerzos utilizables de carácter público y privados en la búsqueda del mejoramiento de sus nexos con Asia, Oceanía y América del Norte con el fin de evitar la dispersión y pérdida de energía en proyectos relacionados con el mar, iniciados y paralizados y vueltos a emprender en función de los aún difíciles consensos políticos, económicos y sociales.

Al parecer aún no se puede dimensionar la lección que nos han dado desde tiempo atrás las naciones del Este de Asia, pues, no obstante sus crisis económico-financieras, su accionar concerta-

CUENCA DEL PACÍFICO



do en proyección al exterior les ha generado los magníficos frutos de volúmenes crecientes de comercio y la recepción intensa de inversiones y tecnología.

Los gobiernos del Perú, a través del tiempo, han intentado aprovechar la dimensión olvidada de su vinculación marítima externa, pero que, en la mayoría de las veces, no prosperaron o se quedaron en el intento, pues colisionaron con líneas de política de visión diferente y de criterios divergentes a lo marítimo y oceánico, con planes y programas que no se completaron en el tiempo.

Y hoy, además de vencer esta inercia se deberá encontrar el equilibrio paradógico de resolver la pobreza generalizada y, a la vez, conservar el medio ambiente dentro de la evidente desventaja que marcan las diferencias y desbalances iniciales.

Este significativo reto de lograr equilibrios competitivos en medio de una globalización prevalente, donde los países desarrollados operan sistemas de producción y calidad con cada vez menos empleo de mano de obra, exige a los países en vías de desarrollo, como el Perú, a tomar medidas de extremo sacrificio sobre los costos de producción y sobre el valor del costo de operación y calidad que repercuten en el nivel de vida de la población.

Pues, por una parte, el vertiginoso desarrollo industrial y comercial del oriente asiático y, por otra, la necesidad imperiosa de atender la propia costa oceánica, nuestra puerta hacia esos mercados, cuyo desarrollo, nivel de vida de su gente y comunicaciones con el resto del país han sido tradicionalmente deficientes, empujan al Perú a incrementar los propósitos de políticas y creativas acciones con programas de largo aliento para su mejor relación con los países al otro lado del Pacífico.

En base a ello es que se han aplicado mecanismos para ingresar a los organismos de cooperación económica de la Cuenca del Pacífico, lográndose el ingreso del país como miembro pleno de APEC, PECC y PBEC.

Este proceso de acomodamiento institucional ha sido acompañado de un esfuerzo fiscal para proveer al país de una presencia mayor en el área a través de embajadas y consulados con cerca del 90% de los países de la cuenca. Adicionalmente, se han multiplicado las visitas de funcionarios de alto nivel, tanto del Perú hacia la otra ribera del Pacífico como de los países de Asia y Oceanía al Perú.

Es así que cada vez es mayor el número de estudiantes y profesionales peruanos que se educan y conocen más a fondo los países de Asia y del Pacífico Occidental.

Estos logros no deben llevar a posiciones conformistas de creer que es trabajo suficiente y acabado; por el contrario, es sólo el comienzo de una gigantesca empresa que nos ha de llevar, en los próximos años, a elevar significativamente los contactos y las relaciones económicas y políticas con Asia-Pacífico. De aquí la importancia de la acción conjunta y coordinada entre diferentes entidades públicas y privadas.

Es mucho lo que aún tenemos que descubrir sobre el desarrollo social y político en China, Corea o el Sudeste Asiático, así como indagar y aprovechar oportunidades de negocios con ellos. Es un buen momento para que cátedras universitarias específicas y foros institucionalizados de promoción y prospección de intercambios de carácter públicos y privados se dediquen a estos temas y que sus conclusiones y recomendaciones sirvan al país dentro de los rubros del desarrollo y la defensa y protec-

ción de sus logros y alcances.

Es bueno repetir que la Cuenca del Pacífico está en la mira de todo el mundo y el Perú no ha estado al margen de la inquietud por aprovechar este auge; por ello, algo se ha hecho aunque no sea suficiente. En esta mira, todo encuentro académico y profesional y sus reflexiones y acciones derivadas será necesario para discutir y usufructuar las opciones que tiene el país en tan atractiva área para su política exterior.

El Perú y los ejes de desarrollo geoeconómicos

Respetando la organización departamental del Perú, se estima que se podrían organizar ejes de desarrollo cuyas características geoeconómicas deben ser integradoras dentro del propósito de estructurar redes de intervinculación económica, social y de servicios entre unos y otros, a fin de romper la desarticulación compartimentada entre sí.

Es necesario aclarar que el establecimiento de ejes de desarrollo no implicaría regionalización ni descentralización sino sólo un paso previo a ellas o tal vez parte del proceso, pues propiciarían efectos multiplicadores para todo este complejo proceso sin caer en otro modelo de burocratización.

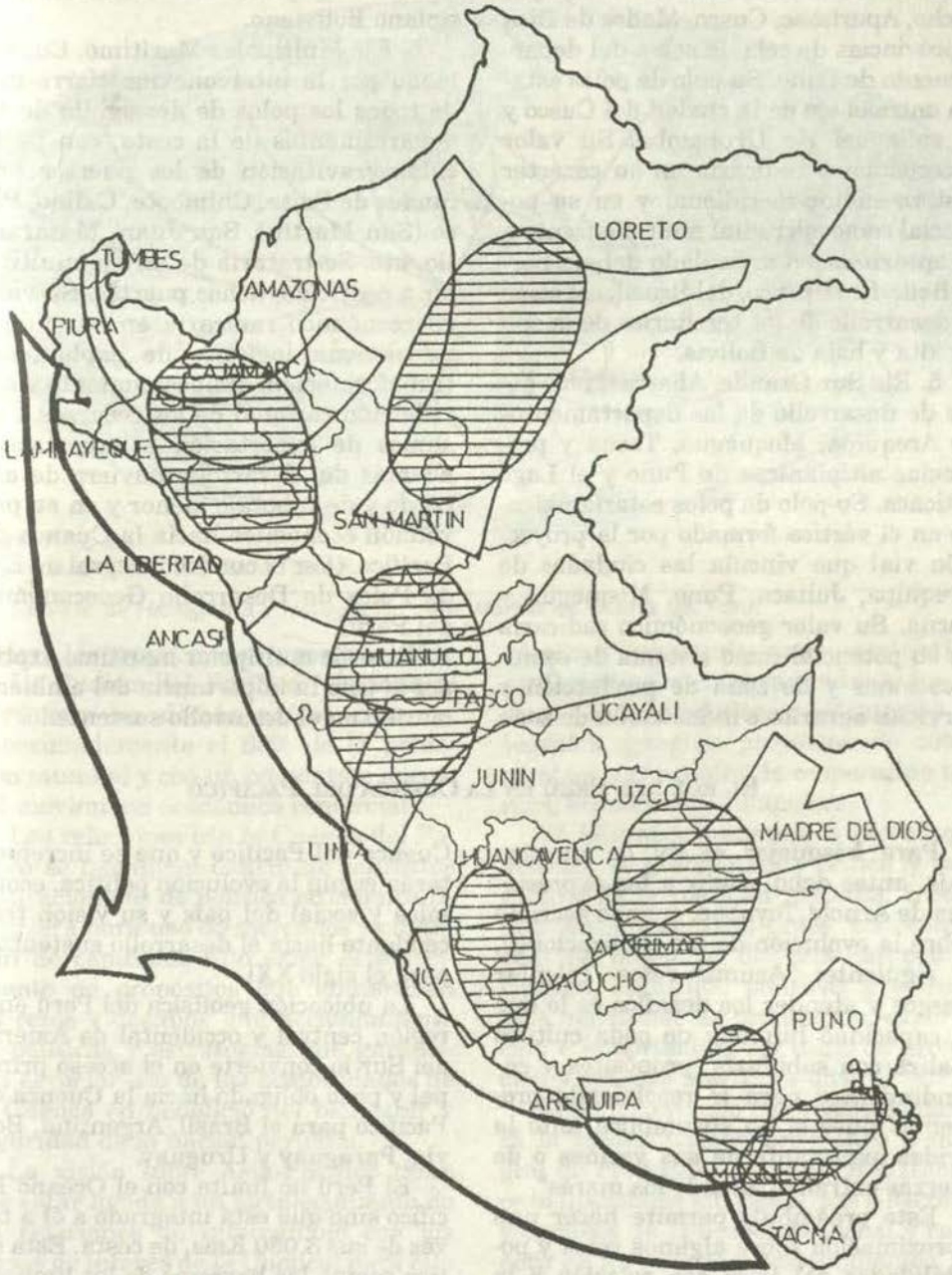
En este sentido, podríamos hablar de una organización de hasta seis ejes de desarrollo geoeconómicos:

1. Eje Norte Grande. Que abarcaría los polos de desarrollo de los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, provincias de San Martín y la provincia de Bagua, del departamento de Amazonas. Su polo de polos debería encontrarse en el vértice formado por la comunicación fluvial y vial que conecte la ciudad de Piura con los ríos Marañón y Santiago, pasando por las ciudades de Jaén y Bagua. Su valor geoeconómico radicaría en el potencial de poblamiento y desarrollo de áreas fundamentales para la consolidación territorial peruana frente al Ecuador, así como para la integración fronteriza con ese país.

2. Eje Amazónico. Se integraría con los polos de desarrollo de los departamentos de Loreto, Amazonas y provincias de San Martín. Su polo de polos debería estar en el ámbito fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Se centro natural se ubicaría en el núcleo de Iquitos Nauta. Su valor geoeconómico radicaría en la organización y usufruto de nuestra condición amazónica, en la integración vial y fluvial de la cuenca, en su proyección atlántica, en la articulación directa Napo-Putumayo para la integración económica y social de dicha mesopotamia y el desarrollo del potencial amazónico frente a la proyección e irradiación del Brasil a través del curso del río Amazonas hacia el Pacífico.

3. Eje Centro Transversal. Abarcaría los polos de desarrollo de los departamentos de Lima, Ancash, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali y la Provincia Constitucional del Callao. Su polo de polos estaría constituído por la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos tributarios del río Pachitea hasta su desembocadura en el Ucayali y el valle del río Mantaro. Su valor geoeconómico radicaría en constituir el corazón del país y en su proyección como eje radial de dinamización frente al núcleo Cruceiro Do Sul de Brasil hacia el Pacífico.

EJES Y POLOS DE DESARROLLO



4. Eje Centro Meridional. Comprendería los polos de desarrollo de los departamentos de Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y provincias de ceja de selva del departamento de Puno. Su polo de polos estaría entre el eje de la ciudad del Cusco y el valle del río Urubamba. Su valor geoeconómico radicaría en su carácter costero-andino-meridional y en su potencial como eje radial múltiple frente a la aproximación articulada del eje Porto Bello-Río Branco, del Brasil, así como el desarrollo de los territorios de la selva alta y baja de Bolivia.

5. Eje Sur Grande. Abarcaría los polos de desarrollo de los departamentos de Arequipa, Moquegua, Tacna y provincias altiplánicas de Puno y el Lago Titicaca. Su polo de polos estaría ubicado en el vértice formado por la proyección vial que vincula las ciudades de Arequipa, Juliaca, Puno, Moquegua y Tacna. Su valor geoeonómico radicaría en su potencial como sistema de comunicaciones y de zona de producción y servicios agrarios e industriales de zona franca frente a la aproximación del norte chileno, además de usufruto compartido del Lago y de articulación con el Altiplano Boliviano.

6. Eje Multipolar Marítimo. Conformado por la interconexión tierra-mar de todos los polos de desarrollo de los departamentos de la costa, con particular gravitación de los puertos profundos de Paita, Chimbote, Callao, Pisco (San Martín), San Juan, Matarani, Ilo, etc. Se trataría de un eje multipolar a partir de dichos puertos. Su valor geoeconómico radicaría en su calidad de sistema logístico de explotación, transformación, almacenamiento y distribución racional de los recursos e insumos de exportación e importación, además del desarrollo naviero de alto bordo y de cabotaje menor y en su proyección económica hacia la Cuenca del Pacífico. (Ver el cuadro integral de Ejes de Polos de Desarrollo Geoeconómico del Perú).

Este eje multipolar marítimo explica por sí solo la importancia del ambiente marino en el desarrollo sustentado.

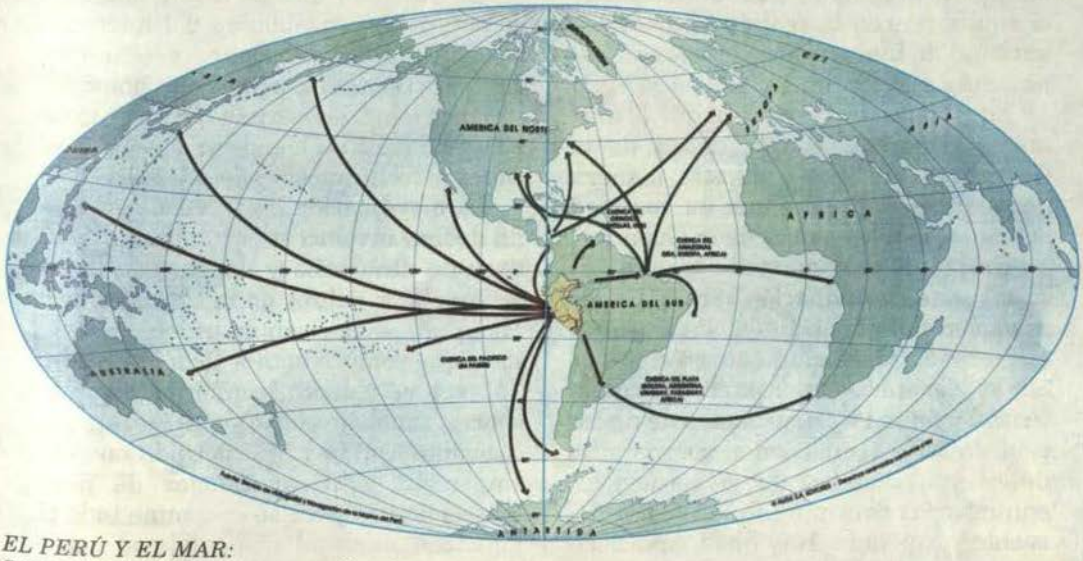
El rol del Perú en la Cuenca del Pacífico

Para bosquejar el rol de nuestro país, antes debo acudir a las expresiones de Arnold Toynbee, cuando escribió sobre la evolución de las civilizaciones, lo siguiente: "Asumir retos, calcular riesgos y atender los desafíos es lo que la capacidad humana de cada cultura realiza con sabiduría, propósitos y entendimientos para ir resolviendo problemas pues si no sucumbiría ante la avidez expectante de sus vecinos o de fuerzas extrañas allende los mares".

Este preámbulo permite hacer una aproximación sobre algunos retos y posibilidades del Perú con relación a la Cuenca del Pacífico y que se incrementarán según la evolución política, económica y social del país y su visión trascendente hacia el desarrollo sustentado para el siglo XXI.

La ubicación geofísica del Perú en la región central y occidental de América del Sur lo convierte en el acceso principal y paso obligado hacia la Cuenca del Pacífico para el Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

El Perú no limita con el Océano Pacífico sino que está integrado a él a través de sus 3.080 Kms. de costa. Esta óptica rompe las barreras de los límites y



EL PERÚ Y EL MAR:
BIOCEANIDAD Y RUTAS MARÍTIMAS

Fuente: Servicio de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.

mejora las proyecciones y posibilidades.

La Cuenca del Pacífico relaciona al Perú con los demás países costeros, aproximadamente el 60% de la población mundial y con un porcentaje mayor del movimieno económico comercial.

Las relaciones con la Cuenca del Pacífico se movilizan dentro de contextos institucionales de política económica financiera para uso de mercados y captación de capitales. Ello exige establecimiento de propósitos que enmarquen los retos y desafíos y el accionamiento de políticas y estrategias que garanticen el mejor uso de las posibilidades de la Cuenca en beneficio del bienestar y seguridad de la nación peruana.

La visión sobre Asia-Pacífico tiene que estar ligada a un fortalecimiento de las relaciones de intercambio con los países de interés de la Cuenca; para ello se tiene que enfatizar la discusión en cátedras universitarias, seminarios, conferencias, etc., para madurar los temas, delinear políticas y estrategias integrales, generar proyectos de intercambios y convenios de cooperación técnica, económica y financiera.

El liderazgo nacional, a la vez que atienda la problemática crítica y conflictiva de la realidad peruana, tendrá que encontrar resultados coherentes con los objetivos de relación con la Cuenca, aplicando políticas y estrategias marítimas de producción, exportación e importación, asi como de protección y defensa marítima-naval.

El sector privado empresarial asumirá la modernización progresiva e integral de producción, de capital y trabajo para inscribirse sin problemas a los retos y cambios de la economía global y competir en los niveles correspondientes.

El sector económico financiero públi-

co y privado deberá asumir los retos que representan los cambios del sistema económico mundial, y a la vez encontrar el equilibrio con la realidad económica nacional de inelasticidad y precaria capacidad de endeudamiento.

En general, el Perú tiene que actuar más activamente con la región de la Cuenca del Pacífico y de esta manera demostrar, al mundo, que en realidad somos uno de los países de la Cuenca.

Un requisito importante para intensificar esta participación será la determinación del papel que el Perú podría ejercer más adecuadamente en el área y ello se logrará con la proliferación de cátedras y foros internacionales de discusión de estos temas con el compromiso de los profesionales, del gobierno y los empresarios dentro de un consenso deseable y esperado. Hay que tomar decisiones cuanto antes y propiciar el perfeccionamiento de actividades por aproximaciones sucesivas.

Lo fructífero de sus resultados será de entera responsabilidad del liderazgo nacional, de los propósitos y esfuerzos dentro del consenso político, económico y social de la nación peruana, pero de gran beneficio para su bienestar y seguridad en los niveles que se espera y merece.

La movilización del Perú hacia este fin deberá involucrar estrategias y políticas de desarrollo y defensa en todos los niveles y rubros de la actividad humana que se deriven de un objetivo común que comprometa a toda la nación. Tal vez este logro, conforme se vaya concretando, despierte y rescate a la población dormida y casi perdida en contingencias y circunstancias de poca trascendencia y así se encamine todo el potencial nacional disponible al curso de esta dura pero noble tarea.

Conclusión

Hasta aquí vemos que el tema del Ambiente Marino y el Desarrollo Sustentado es mucho más amplio y está abierto para una continuidad del interés de los profesionales y técnicos peruanos y de toda la nación que siempre ha visto la mayoría de las posibilidades marítimas en estado latente y la esperado acciones concretas con resultados eficaces en el futuro más cercano.

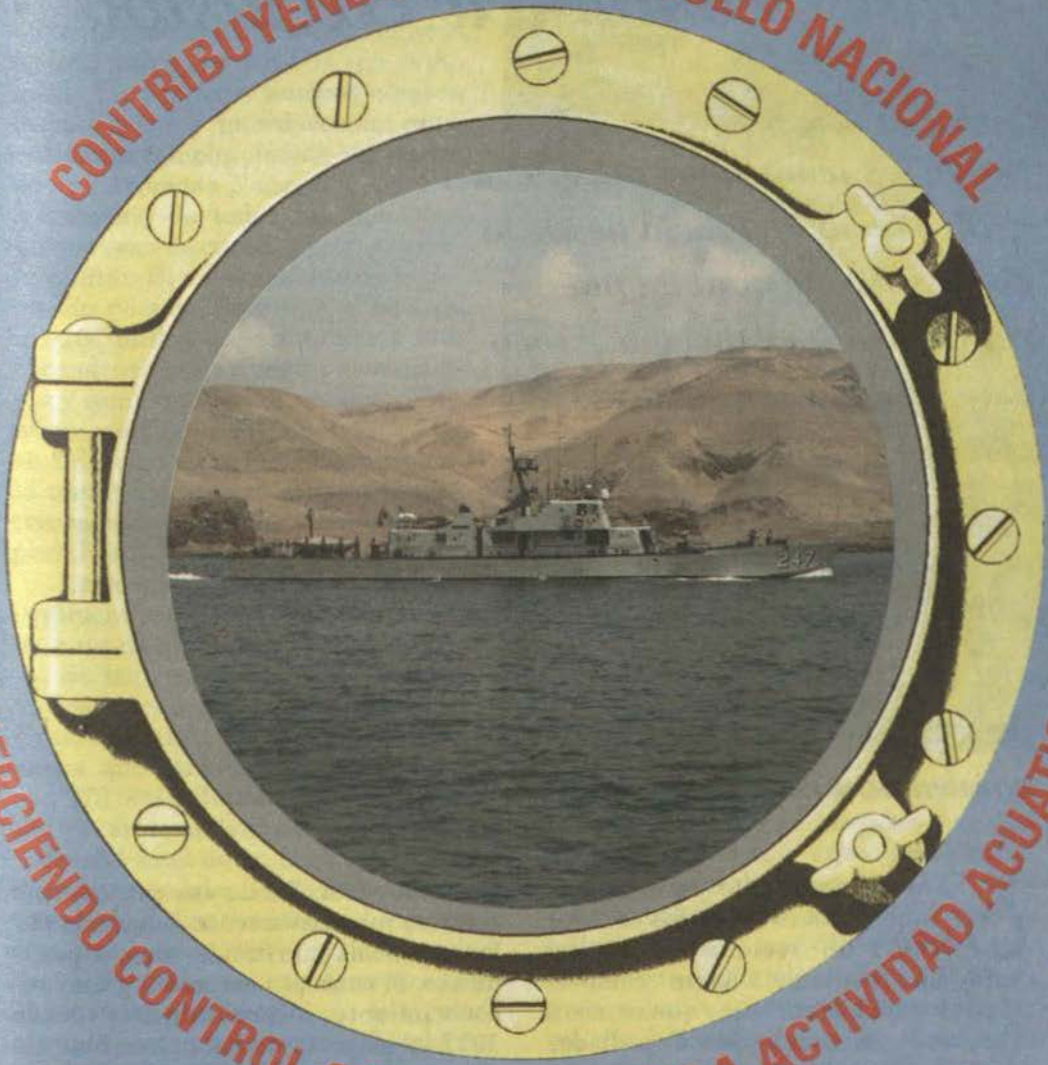
"El Océano Pacífico no es un límite del Perú sino su vinculación trascendente con todos sus factores de desarrollo socio-económico".

Bibliografía

- Odum, Eugene P. "*Ecología*" Nueva Editorial Interamericana S.A. México D. F. 1984.
- Vegas Velez, Manuel "*Ecología y Mar Peruano*" 1996 Editorial Hozlo S.R.L. Lima-Perú.
- Castro Contreras, Jaime "*Geopolítica*" Una Visión del Perú y sus Posibilidades. 1994 Editorial Distribuidora Buenaventura. S.R.L. Lima-Perú.
- Ponce de León Bardales, Rosa Graciela "*El Perú y sus Recursos*".
- Atlas Geográfico y Económico. Auge S.A. Editores Lima-Perú 1994.
- Zevallos Newton, Ricardo "*La Oceanografía y su significado*" Revista "Adogen" N°65 Lima-Perú 1997.

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO NACIONAL



EJERCIENDO CONTROL CONSTANTE DE LA ACTIVIDAD ACUATICA

INFORMES

Jr. Constitución 150 Plaza Grau - CALLAO Teléf.: 429-6898 Fax: 465-1068

Internet: http: / www.dicapi.mil.pe E-mail: dcgdicap+@amauta.rcp.net.pe t@dcgdicap.mil.pe

Vigilancia y control de las *200 millas* de la *Zona Económica Exclusiva* (*)

Desde los tempranos días de la artillería, la distancia desde la costa sobre la cual un país reclamaba jurisdicción estuvo determinada por el alcance efectivo de un cañón situado en el litoral. Como éste permaneció en aproximadamente tres millas náuticas durante toda la era de la pólvora, el "límite de tres millas" vino a ser una convención casi universal.

Con el incremento de la importancia percibida de los océanos como un recurso económico, tanto como fuente de alimento como de minerales e hidrocarburos que estaban escaseando en tierra, desde mediados de la década de los cincuentas empezó a exigirse la soberanía sobre los recursos económicos de sus mares territoriales hasta una distancia de 200 millas desde la costa. Desde sus inicios, este reclamo fue activamente disputado por las potencias marítimas, mas, a pesar de eso, el concepto empezó a ganar reconocimiento internacional y desde 1977 la mayoría de los países han declarado una zona de 200 millas dentro de las cuales reclaman derechos exclusivos sobre los recursos económicos existentes.



Aunque tradicionalmente la vigilancia de las aguas tradicionales era un deber fundamental de las Fueras Navales, han surgido incompatibilidades entre los requerimientos funcionales de las modernas unidades navales y de aquéllas empeñadas en el rol esencialmente policial de controlar las zonas económicas. Algunos países, como los EE.UU. de N.A., desde los primeros tiempos crearon organizaciones guardacostas como entidades completamente separadas de sus Armadas Nacionales para el desempeño de todas las funciones que no eran de carácter estrictamente militar. El advenimiento de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de las 200 Millas ha estimulado a muchos otros países a seguir este ejemplo y aun aquellos países que continúan considerando el patrullaje de su ZEE como una función puramente naval han descubierto que la tarea requiere unidades de diseño especializado.

La adopción de las 200 millas ha involucrado un dramático incremento, a un nivel puramente cuantitativo, de las responsabilidades de las fuerzas encargadas de su protección. Gran Bretaña, por ejemplo, tiene ahora que controlar en tiempo de paz 270,000 millas cuadradas de mar, o sea un área equivalente a más de tres veces del total de su área terrestre. La República de Irlanda, cuyas fuerzas navales son insignificantes, debe intentar el patrullaje de 130,000 millas de mar, o sea, cinco veces su área terrestre. Ambos países, siendo isleños, son quizás ejemplos extremos; pero, sin embargo, muchos países con litorales extensos, tales como Italia y Suecia, tendrían, teóricamente, ZEEs del orden de 620,000 y 400,000 millas cuadradas, respectivamente. El recubrimiento de zonas adyacentes, en los casos de Estados continentales, o aquéllos ubicados en las riberas de mares por lo menos parcialmente mediterráneos, pueden reducir dramáticamente el área a ser patrullada, estando determinada el área por una línea media donde las zonas de 200 millas se sobreponen. Sin embargo, en casi todos los casos la adopción de las 200 millas ha incrementado el problema para las fuerzas navales o guardacostas requeridas para proyectar

la jurisdicción nacional sobre el área en la cual yacen sus intereses económicos.

El control de la ZEE implica la prevención del uso no autorizado de los recursos económicos de la zona. Tradicionalmente este control consistía, sobre todo, en la prevención de la pesca ilegal. El desarrollo del concepto incluye también ahora la protección de las plataformas para extracción de petróleo y gas, la prevención de exploración no autorizada de sus recursos y el control contra la contaminación.

Pueden adelantarse argumentos tanto a favor de la creación de fuerzas especializadas para llevar a cabo el patrullaje de la ZEE como para continuar encargándole esta función a la fuerza naval. Superficialmente, consideraciones económicas podrían parecer contrarias a una aparente duplicación de funciones al encargarlo a una fuerza separada y, ciertamente, donde el interés por la vigilancia del mar territorial es fundamentalmente de seguridad nacional. Esta función puede mejor ser encargada a fuerzas navales convencionalmente equipadas. En la mayoría de los casos donde la ZEE de 200 millas es principalmente de significado económico, las fuerzas navales convencionalmente equipadas pueden, pese a ello, tener ciertas limitaciones, conduciendo los diferentes requerimientos funcionales al empleo de embarcaciones de otro tipo que el puramente naval. Las sofisticadas embarcaciones navales, en adición a ser sumamente costosas para su empleo en tareas tipo policial, en muchos casos son menos aparentes para este rol que las embarcaciones especialmente diseñadas, pero más simples, del tipo Guardacostas; por lo que varios países, que continúan reteniendo la vigilancia de la ZEE bajo control naval, han adoptado embarcaciones especializadas para este propósito.

Muchos países que han encomendado la vigilancia de sus ZEE a fuerzas guardacostas especializadas también les encomiendan la responsabilidad de "búsqueda y rescate" y mantenimiento de ayudas a la navegación, en adición posiblemente a la prevención del contrabando e inmigración ilegal.

Los guardacostas de los EE.UU. de N.A. prototipo de fuerza para la ZEE, la cual en antigüedad excede aun a la de la Armada Nacional, ha combinado por muchos años estas responsabilidades, así como la similarmente venerable pero menos conocida Prefectura Naval Argentina. Otras fuerzas Guardacostas que derivan su inspiración de la de EE.UU. de N.A. tienden a combinar estas funciones en mayor o menor grado. Existen muchas otras organizaciones designadas como guardacostas, o de tipo guardacostas, la mayoría de las cuales están encargadas únicamente de la vigilancia en aguas interiores y portuarias. Varias fuerzas, sin embargo, deben su creación al concepto de ZEE de 200 millas. En otros casos, el ámbito de las fuerzas existentes ha sido expandido para incluir la vigilancia de la ZEE. Varios países marítimos no tienen fuerzas navales y encargan la defensa del mar a fuerzas guardacostas paramilitares, mientras que algunas de las más pequeñas Armadas Nacionales son insignificantes en comparación con sus guardacostas.

En circunstancias ideales, un control efectivo de la ZEE sería mantenido por Patrullaje de Saturación. Sin embargo, debido a las enormes áreas usualmente involucradas, esto es claramente imposible incluso para las mayores potencias navales. En algunos casos, el uso de aviones basados en tierra o a bordo puede aumentar grandemente la efectivi-

dad del patrullaje de superficie. En este contexto hay claramente un argumento persuasivo para el uso de embarcaciones pequeñas, rápidas y realmente baratas, las cuales, por su naturaleza, podrían ser proporcionadas en gran número. Esta solución ha sido adoptada por algunos países, mayormente por aquellos que poseen ZEE relativamente pequeñas y ubicadas en regiones donde las condiciones climáticas son relativamente benignas. La limitada capacidad marinera es una desventaja en tales embarcaciones pequeñas y los méritos del concepto de intercepción "corto-veloz" de patrullaje por embarcaciones normalmente con base en puerto, aun cuando persuasivo en el contexto de un patrullaje de 3 a 12 millas, se hace considerablemente menor cuando se recuerda que, incluso a 40 nudos, demora 5 horas en alcanzar los límites de la zona de 200 millas, que es donde tiene lugar la mayoría de las incursiones. Más efectivo es el Crucero de Patrulla con un alto grado de aptitud marinera y una razonable autonomía y radio de acción. Si esto puede ser combinado con la habilidad para posar un helicóptero, la efectividad de tal embarcación es mejorada considerablemente y éste es el tipo de embarcación que está haciéndose más popular para la protección de la ZEE nacional.

Aunque muchos países usan fragatas y barreminas para el control de la ZEE, la guerra del bacalao entre Gran Bretaña e Islandia, en la cual modernas fragatas de la Armada Real fueron confrontadas por embarcaciones guardacostas islándicas singularmente no militares -con características similares a las de arrastreros de alta mar- probó la superioridad de estos últimos para una confrontación de tipo no artillero, la cual es más probable de encontrarse en un patrullaje normal de la ZEE.

Si bien barcos de 300 a 500 toneladas con velocidadesde 15 a 20 nudos tienen algún valor para la protección de la ZEE, el barco ideal para el propósito emerge como algo no totalmente no diferente al arrastrero de alta mar que es el tipo de embarcación con el cual es más probable que entre en confrontación en el rol de protección de pesquería, que es el que generalmente ocupa la mayor parte de las energías de la protección de la ZEE.

El barco ideal para el patrullaje de la ZEE, por tanto, debe tener por lo menos 60 metros de eslora, lo cual corresponde a un desplazamiento de 1,000 o más toneladas con un límite probable de no más de 2,000 toneladas. Una velocidad de 20 25 nudos parece ser la adecuada, siempre que sea posible mantenerla por largos periodos en mares turbulentos. Un radio de acción de por lo menos 3,000 millas con una autonomía de al menos una semana fuera de su base también parece ser un requerimiento mínimo. En este aspecto se hace importante un alto grado de habitabilidad.

Como tal barco no se intenta que sea para combate, un simple cañón no sofisticado de calibre relativamente pequeño -40 mm. a 75 mm- para el disparo del tradicional "tiro de advertencia a proa" usualmente proporciona el armamento adecuado. Sin embargo, el barco de patrullaje de la ZEE debe ser capaz de abordar con personal armado otras embarcaciones y quizás enfrentarse con terroristas en plataformas de explotación de petróleo y gas. Para estos propósitos se deberá contar con embarcaciones suficientemente marineras. El tipo *Geminis* inflable con casco rígido goza de mucha popularidad para estos fines. Aunque no se requiere equipamiento electrónico muy sofisticado, es necesario



Cualesquiera fueren los medios adoptados para el control de la ZEE, éste sigue siendo una función del poder naval

que el barco cuente con radar para detección y navegación, así como establecer exactamente la posición de los intrusos al momento de la interceptación. Equipos de anticontaminación son también esenciales mas no intrínsecos a una unidad naval promedio. Tales barcos tendrán generalmente una dotación superior a 30 individuos, a la cual debe añadirse personal supernumerario para grupos de abordaje.

Los barcos que caen en esta categoría incluyen la clase *Halcón,* de construcción española, recientemente suministrados a la Argentina y México; la clase *P 22,* de Irlanda; el *Nornen,* de Noruega, y la clase *Island* de la Armada Real Británica.

Como se ha remarcado, el ámbito de este tipo de barco y su área efectiva de patrullaje puede ser incrementada grandemente con la provisión de un helicóptero embarcado, siendo también deseable un hangar y provisiones para reabastecimiento y mantenimiento del helicóptero. Barcos con estas facilidades incluyen la clase *Hvidbjorden* de la Armada Real Danesa, que también tiene una limitada capacidad antisubmarina; las de la clase *Odinn* y *Aegir* islandesas, la clase india *Vikran,* la clase irlandesa *P 31* y las clases *Bear* y *Reliance*

de los guardacostas U.S.A. Los tipos de helicópteros utilizados más comunmente son el Aerospatiale *Alouette III*, *Puma* y el nuevo *Dauphin;* el Westland-Aerospatiale *Lynx* y el Sikorsky *Sea King,* siendo de primera importancia que sean bimotores, que tengan razonable alcance y la factibilidad para montar sofisticado equipo de radar y navegación, así como cámaras fotográficas.

Los aviones con base en tierra también aumentan la efectividad del patrullaje de superficie; sin embargo, deberá haber suficiencia de embarcaciones económicamente distribuidas en la mar en todo momento, y éstas deben tener adecuada velocidad para garantizar reacción rápida a los informes del avión de reconocimiento, la intercepción real y el arresto de los infractores, las que deben ser ejecutadas físicamente por unidades de superficie.

Los tipos de los aviones usados para patrullaje de la ZEE, distintos de los más belicosos para reconocimiento marítimo, requieren, básicamente, un razonable radio de acción y autonomía -la velocidad es de relativa importancia-, adecuado equipamiento de comunicaciones y equipamiento relativamente sofisticado de navegación, radar y fotografía, siendo los dos últimos particularmente vitales en la identificación y precisa localización de intrusos en el momento de intercepción. Los aviones más ampliamente utilizados para este propósito tienden a ser modificaciones de los tipos de transporte o comunicaciones, bimotores, tales como el Beech *Super King Air;* el Aerospace HS 748 *Coastguarder* o HS 125 *Protector;* el Dassault *Falcon Guardian*; el Embraer *Bandeirante;* el GAF *Nomad;* el Fairey Britten Norman *Maritime Defender,* o el Fokker F.27 *Marritime.*

Cualesquiera que fueren los medios adoptados para el control de la Zona Económica Exclusiva, ya sea por fuerzas navales convencionales o guardacostas paramilitares, por barcos de crucero o pequeñas embarcaciones rápidas de patrulla, o una combinación de ambas, con o sin apoyo de reconocimiento aéreo, permanece siendo una función del poder naval y no puede considerarse aislada de él. La protección de las aguas territoriales de un país constituye la razón básica para el mantenimiento de fuerzas navales, cualquiera que sea su designación.

(*) *De Navy International*. Agosto, 1994. Traducción por el vicealmirante (r) Ricardo Zevallos Newton.

25

Marina y Paracaidismo ¿Por qué?

Capitán de Fragata
Francisco Calisto Giampietri

La lectura efectuada de un artículo publicado en una anterior Revista de Marina, (Jul.-Set., 1996), en el que el autor describe sus vivencias al observar el trabajo de un grupo de gente, entre ellos el suscrito, fue lo que me impulsó a tratar de plasmar, en algunas líneas el sentimiento del hombre que salta desde aeronaves y el por qué lo hace, así como cuál es la necesidad de que en la Marina se efectúe ese tipo de entrenamiento y qué conexión tiene los saltos en paracaídas con la consecución del objetivo de la guerra en el mar.

Página opuesta, alumno en instrucción de caída libre.

A modo de preámbulo es necesario remontarnos unos años atrás, hasta aquella época en la cual un grupo de visionarios marinos juzgó necesaria la vinculación de las operaciones especiales con la guerra en el mar, época en la cual nuestra actual Fuerza de Operaciones Especiales no existía como tal. Es así que la Marina de Guerra del Perú, motivada por una necesidad operativa y una visión de las expectativas y evolución de las técnicas de guerra no convencional, creó en el año de 1969 la Escuela de Demolición Submarina, la cual en ese entonces pertenecía orgánicamente al Servicio de Salvamento y Buceo. Esta Escuela desde su creación viene formando a los que son hoy los miembros de la Fuerza de Operaciones Especiales. Esta Fuerza es una de las cinco Fuerzas Operativas con las que cuenta nuestra Marina de Guerra, siendo de ellas la más joven. Podemos remontarnos en la historia del Perú y encontraremos una acción de combate fechada el 3 de julio de 1880, día en el cual el entonces alférez de fragata Carlos Bondy, provisto de un dispositivo explosivo ideado y construido por Manuel Cuadros, hundió el buque chileno *Loa* en una ación de sabotaje, similar táctica fue utilizada el 13 de setiembre del mismo año contra el buque *Covadonga* en las aguas de Chancay por acción del alférez de fragata Decio Oyague y el electricista Del Campo. Estos son los inicios de lo que posteriormente consolidó a la actual Fuerza de Operaciones Especiales.

Fueron varias las etapas que llevaron a poner a esta Fuerza en el lugar en la que se encuentra hoy. Inició su moderna instauración en la Marina actual en el año de 1969, creándose el primer equipo de demolición submarina, en las instalaciones del entonces Servicio de Salvamento y Buceo; cambiando en 1973 su ubicación y denominación a la de "GRUPO DE DEMOLICIÓN SUBMARINA", para luego con el crecimiento del mismo y la introducción de técnicas de combate en tierra y aerotransportado cambiar el nombre al de "GRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES". El empuje de sus hombres, visionarios todos, las técnicas en constante evolución y las necesidades de la Marina Peruana en el desarrollo de las técnicas de guerra no convencional, llevaron a este grupo a convertirse en lo que hoy es la "FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES", conformando la quinta Fuerza Operativa de la Marina de Guerra del Perú. La formación de sus integrantes se lleva acabo en las instalaciones de la Escuela de Operaciones Especiales y es desarrollada sobre la base de un duro y muy exigente plan de instrucción que, por su naturaleza, hace de que sea el mismo culminado por sólo el 23% de alumnos ingresantes.

¿CUÁL ES EL TRABAJO DEL *FOE* Y SU CONEXIÓN CON EL PARACAIDISMO?

Las áreas básicas de empleo del buceador de combate han permanecido constantes, y si bien es cierto que la última década ha sido testigo de cambios en las técnicas empleadas por la aparición de nuevos equipos que aumentan los alcances y las capacidades de destrucción, sus actividades siguen siendo las mismas:

Torre múltiple de saltos



Personal FOE efectuando un Salto Tandem.



Ataques a Buques: La misión más antigua del buceador ha sido el hundir y averiar buques. Para ello llevaba a remolque, por sus propias fuerzas o valiéndose de varios tipos de embarcaciones, un artefacto explosivo o mina de adhesión magnética.

Misiones Especiales: La Guerra Naval no convencional es el área de actividades del buceador de más rápido crecimiento. La pequeña unidad asume aun mayor importancia en las operaciones de guerrilla y contraterrorismo, ofrece los requisitos de flexibilidad, sensibilidad y sofisticación para identificar y aislar a los adversarios en ambientes diversos. Su versatilidad los hace apropiados para efectuar su aproximación por cualquier medio. Un elemento tan bien entrenado en técnicas de guerra no convencional no puede, dentro del amplio espectro de la guerra especial, estar limitado a sólo inserciones por el mar, tampoco limitar su accionar a la permanencia en el mismo como único medio de acción; es así como esta necesidad de polivalencia, derivada de la diversidad de la guerra no convencional, nos lleva a actuar en y desde cualquier terreno y medio de inserción.

Utilizándose así las técnicas de inserción desde aeronaves de ala rotatoria por medio del descenso con diferentes equipos para ello, como el Repelling, Fast Rope, Homer, etc.

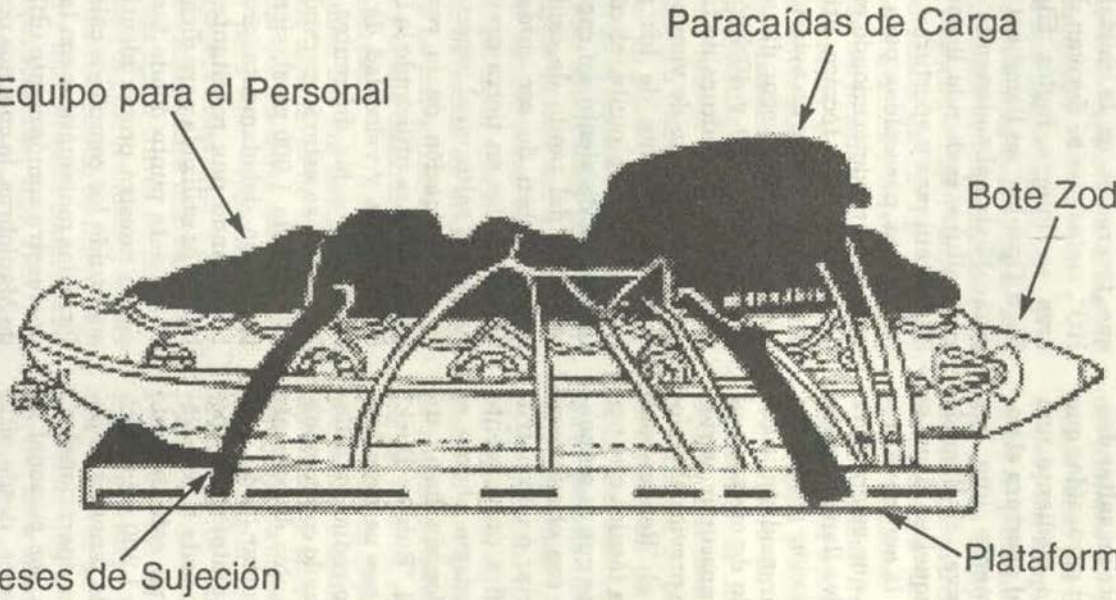
Y también inserciones utilizando aeronaves de ala fija a través de las diferentes técnicas del paracaidismo, siendo las más utilizadas el salto de línea estática a tierra y mar, el salto comandado, los saltos operacionales tipo HALO y HAHO, así como el tandem, modalidad que permite aun más flexibilidad a los pelotones de combate, permitiendo a éstos insertar personal no calificado como paracaidista, necesario para el cumplimiento de alguna misión especial.

La necesidad de mantenerse al ritmo de la evolución de las técnicas de la guerra moderna hicieron complementar a los FOES su entrenamiento con el uso de técnicas de paracaidismo, considerando como parte de la formación básica del FOE la aprobación obligatoria del curso de paracaidismo militar. Esta formación es complementada durante el periodo de entrenamiento avanzado en los pelotones de combate con los cursos más avanzados.

El especial requerimiento de paracaidismo en apoyo a las Fuerzas Navales originó la necesidad de calificar mayor número de paracaidistas, complementando la instrucción básica con aquella relacionada al medio naval en la currícula de paracaidismo, poniéndose énfasis en los saltos al mar, rendezvouz con submarinos, lanzamiento de carga pesada (botes de jebe con equipo "Rubber Duck"), etc., naciendo de este requerimiento los cursos de paracaidismo dictados en las instalaciones de la Escuela de Operaciones Especiales. Para cubrir dicho requerimiento, la Marina de Guerra encargó a la Fuerza de Operaciones Especiales la confección de currículas e instalaciones para el dictado de estos cursos, así como la formación de instructores en el extranjero para impartir la instrucción. Fue así como la Marina de Guerra del Perú, que en los inicios de su vida aerotransportada recogiera las enseñanzas de nuestro Ejército y luego de nuestra Fuerza Aérea, a través de sus Escuelas de Paracaidismo, hoy toma una identidad propia con instructores navales que son extraídos de las filas de la Fuerza de Infantería de Marina y de la Fuerza de Operaciones Especiales, formando a sus alumnos en sus propias instalaciones.

Hemos mencionado líneas arriba al-

gunos términos que por sí solos no se explican y hacen necesario reparar un instante en su comprensión para así poder tener claro el sentir del autor. Uno de ellos es el "Salto de línea estática", que consiste básicamente en saltar desde una aeronave con un paracaídas que se encuentra conectado mediante una línea a la misma, la cual apertura el paracaídas automáticamente una vez abandonada la aeronave; el llamado "Salto comandado" es aquel en el que el paracaidista abandona la aeronave provisto de un paracaídas que se apertura al accionar un dispositivo llamado puño de comando, en una acción gobernada enteramente por el paracaidista, escogiendo éste el momento de efectuar su apertura, pudiendo transcurrir varios segundos en caída libre previos al accionamiento del equipo; el "Rendes-vouz con submarino", es una técnica que nos permite saltar luego de que la aeronave establezca contacto con el submarino, de manera de insertar a una patrulla en posición geográfica previamente elegida para que la misma aborde el submarino y sea misionada hacia un blanco determinado; el "Rubber Duck" es una maniobra que nos permite lanzar al mar un bote tipo zodiac ya inflado y listo para ser utilizado con combustible, motor e implementos de combate de la patrulla a insertar, todo esto arranchado sobre una plataforma especial que permite ser anclada a un paracaídas de carga, haciendo este conjunto un peso aproximado de 1,200 a 2,000 kilogramos. Por otro lado tenemos la denominación de "Saltos operacionales", los que son realizados por personal de paracaidistas comandados, desde alturas superiores a los 12,000 pies de altura, requiriendo los mismos equipos adicionales al paracaídas propiamente dicho, como son consolas de pre-respiración de oxigeno embarcadas en la aeronave, equipos de respiración individual y de comunicaciones por cada paracaidista y otros. Estos saltos a su vez se dividen en dos modalidades. La primera que tocaremos es la modalidad "HAHO", siglas que se derivan de las palabras en idioma inglés High Altitud High Opening; se llama así cuando los paracaidistas abandonan la aeronave a gran altura, pudiendo llegar hasta los 30,000 mil pies y aperturan inmediatamente sus paracaídas para navegar a un rumbo predeterminado en demanda del objetivo, esta técnica utiliza las aerovías comerciales de aviación y permiten al pelotón navegar distancias horizontales entre 30 y 40 kilómetros dependiendo de la altura de lanzamiento y de la resultante de viento que afecte al desplazamiento de los paracaídas. Respecto a este punto, el cálculo de la resultante de viento así como la determinación del punto de caída y lanzamiento deben de ser cuidadosamente determinados en tierra previo a la ejecución del salto; en el aspecto referido a la determinación de la resultante de viento se hace utilizando la información de dirección y velocidad de los vientos existentes a las diferentes alturas en las cuales se estará operando (generalmente cada 1,000 pies), siendo esta información debidamente procesada determinando una resultante de vientos la cual es utilizada para dichos cálculos. Es en este punto donde también utilizando nuestra propia identidad hemos sustituido los complejos cálculos de las fórmulas matemáticas con la utilización de nuestra comúnmente utilizada Rosa de Maniobras, la cual nos permite resolver más rápido y en forma más simple el complejo problema de cálculo con la aplicación de nuestros tantas veces utilizados "problemas de vientos", pudien-



PLATAFORMA ARMADA PARA LANZAMIENTO DEL " RUBBER DUCK "

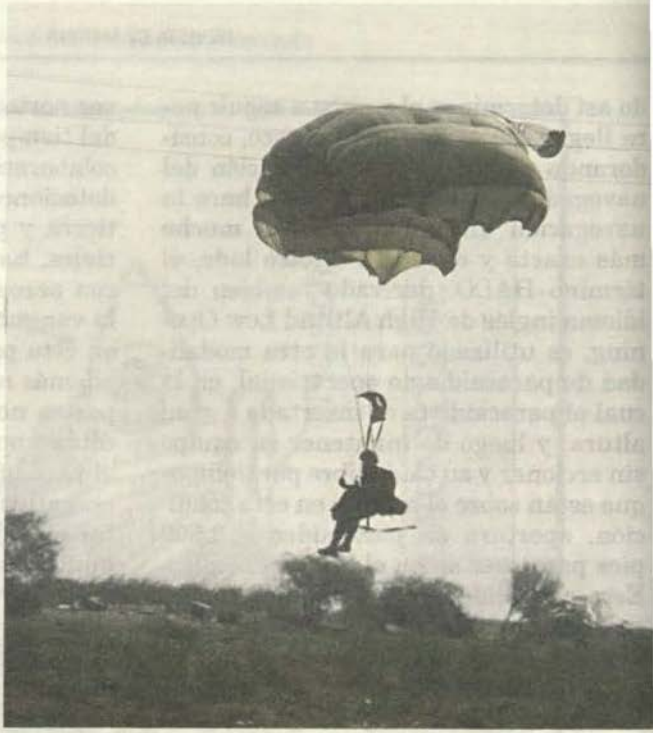
do así determinar el rumbo a seguir para llegar con exactitud al blanco, considerando además que la utilización del navegador por satélite portátil hace la navegación diurna y nocturna mucho más exacta y segura. Por otro lado, el término HALO, derivado tambien del idioma inglés de High Altitud Low Opening, es utilizado para la otra modalidad de paracaidismo operacional, en la cual el paracaidista es insertado a gran altura, y luego de mantener su equipo sin accionar y en caída libre por tiempos que están sobre el minuto en esta condición, apertura su paracaídas a 2,500 pies para caer sobre el blanco enemigo. Esta modalidad exige no sólo de un gran dominio de esta técnica sino también de la pericia de nuestros pilotos para la exacta ubicación del punto de lanzamiento, puesto que a gran altura la inexactitud del punto de salida hace que el error en el aterrizaje sobre el blanco escogido sea mayor.

Mención especial, en mi concepto, merece la explicación del término "Rubber Duck". Como explicáramos líneas arriba, esta maniobra permite lanzar una plataforma en la cual está adujada un bote con el equipo necesario para una patrulla FOE, pudiendo llegar a pesar hasta 2 toneladas. Este tipo de lanzamiento demanda de una muy estrecha coordinación entre las dotaciones de vuelo y los paracaidistas, pues no es difícil imaginar el cambio en la aerodinámica de la aeronave al liberar 2 toneladas de peso en 1.8 segundos aproximadamente. Este tipo de operación estaba hasta hace algunos años restringida a países muy adelantados, y en nuestro país, gracias al esfuerzo de un grupo de hombres y a la necesidad de diversificar los medios de inserción en la guerra naval especial, se inició el uso de dicha técnica utilizando equipos y aeronaves norteamericanas. Con el transcurso del tiempo nuestra Marina, gracias a la colaboración y profesionalismo de las dotaciones, pilotos y personal técnico en tierra y personal de operaciones especiales, ha desarrollado dicha maniobra con aeronaves Antonov, poniéndonos a la vanguardia en este tipo de operación en esta parte del continente; capacidad además reconocida por nuestros contrapartes norteamericanos (SEALS) en el último operativo UNITAS realizado en el país. ¿Se imagina usted la capacidad operativa que tenemos, al poder insertar medios aeronavales, a baja altura a puntos distantes, pudiendo lanzar patrullas completamente equipadas en cualquier punto en el mar?

El último término que quiero tocar es el de la modalidad de salto en paracaídas "Tandem". Ésta es una de las técnicas más avanzadas de paracaidismo, técnica que nos permite insertar a dos personas utilizando un solo paracaídas, no siendo requisito que una de ellas sea paracaidista. Esto funciona de la siguiente manera: existe un equipo de paracaídas especialmente acondicionado para tal fin, el cual es colocado a un paracaidista denominado Piloto Tandem, individuo que tiene una formación especial (la cual requiere de 1,000 saltos como mínimo) que demanda una preparación muy rigurosa, y al que se le conecta un arnés especial donde transporta al pasajero, el cual no necesita ser paracaidista. Conectado ya, salta todo este conjunto desde el avión y se le inserta en el punto deseado. Dicho sea de paso, aprovecharé para acotar de que en el Perú somos los Marinos los UNICOS que tenemos esa capacidad, y que en nuestra institución son varios los oficiales no calificados como paracaidistas que han sido insertados utilizando este sistema y pueden dar fe de las bondades del mis-

mo. Pero otra vez la pregunta, ¿para qué saltar dos personas con un solo paracaídas? En el caso particular de FOE, permite que la flexibilidad de un pelotón no sea recortada al permitir llevar destacado al mismo personal especializado en algún requerimiento especial que demande la misión como personal médico, radio, radiogoniometría, agentes de inteligencia, guías de lugar, etc., y que por razones inherentes al desarrollo de las operaciones de la guerra no sea posible otro medio de inserción que no sea el paracaídas.

Hemos visto, rápidamente, los tipos de paracaidismo que existen, y cómo estas técnicas pueden ser utilizadas en apoyo al desarrollo de la guerra en el mar, absolviendo, creo yo, la interrogante de la necesidad de entrenar en el uso de las mismas en la Marina. Ahora le preguntaría a usted, amable lector, ¿cree que es necesario y justificable el entrenamiento en este campo?



Aterrizaje en paracaídas con equipo de combate. Nótese el fardo de carga en la parte frontal a la altura de las piernas.

A manera de comentario adicional quisiera tomarle algunos segundos más de su tiempo en la lectura de este artículo para trasmitirle el sentir del hombre que salta desde una aeronave, confiado en la bondad de su equipo y su preparación, sabiendo que una vez abandonada la misma estará en un ambiente que no es el suyo, invadiendo un espacio en la naturaleza que no fue diseñado para él, pero que a pesar de ello siente la satisfacción de comulgar con la velocidad y la gravedad, experimentando una libertad pocas veces comprendida y muy difícil de explicar, en la cual se deja de lado el temor para dar paso a la satisfacción de sentir que se está más cerca de Dios.

Agradezco el tiempo que le haya hecho perder con la lectura de este artículo, que espero haya servido para ampliar su conocimiento sobre una disciplina hasta cierto punto desconocida por el común de nosotros.

Oración Foe

Señor, ruego que me concedas
tanto la victoria como el r etorno;
pero si ha de ser una cosa.
Oh Dios, concédeme la victoria sola



EL GUSTO DE CUIDARSE

La Escuela Nacional de Marina Mercante *"Almirante Miguel Grau"* y los Intereses Marítimos

Capitán de Navío
Eloy Ledesma Rebaza

A menudo y sobre todo debido a los diferentes conceptos doctrinales inmersos en las misiones de las Marinas de las grandes potencias militares como los Estados Unidos de Norteamérica, Rusia, Inglaterra, entre otras, se presentan diferentes interpretaciones respecto al significado de lo que se entiende por "PODER NAVAL" y "PODER MARÍTIMO". Con ocasión de la celebración del 50° Aniversario de la Escuela Superior de Guerra Naval se llevó a cabo un Simposio sobre el Poder Marítimo, correspondiéndole al señor vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero dictar una conferencia sobre "CONCEPTOS ACTUALES DEL PODER MARÍTIMO Y DEL PODER NAVAL". Durante la exposición del tema señalado, el conferencista hizo referencia a las diferentes acepciones que se han dado a estos términos, citando un artículo sobre "SEA POWER" de la Enciclopedia Británica, edición 1962, en la cual se hace referencia a éste término indicando: *"Aunque el significado básico del término "Sea Power" sufrió cambios después de la Segunda Guerra Mundial y de la guerra de Corea, tradicionalmente se ha referido en forma principal a la capacidad para influenciar al transporte por mar durante la guerra por medio de la posesión de las adecuadas fuerzas militares. Su propósito es prestar ayuda y protección al tráfico marítimo amigo contra los ataques enemigos y destruir o entorpecer el movimiento de los buques mercantes enemigos, o para decirlo con la frase clásica : Utilizar el mar para nuestro provecho, negándoselo al enemigo".* Luego, más adelante, el almirante Vargas Caballero señaló que, de acuerdo a este mismo artículo, el término "SEA POWER", considerado como sinónimo de Fuerza Naval, nunca ha significado meramente buques de guerra. "Siempre se ha referido a la suma total de aquellas armas, instituciones, instalaciones y circunstancias geográficas que le permiten a una nación controlar los mares durante una guerra".

En otra parte de su exposición hizo referencia a las diferentes definiciones que expresan, por un lado, el contralmirante (USN) John D.Hayes, de la Mari-



Sección de la parte frontal del edificio de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Grau" en Chucuito, Callao.

na Norteamericana, y, por otro, el Comandante en Jefe de la Marina de la entonces Unión Soviética, Almirante de la Flota Sergei G. Gorshkov. Para el almirante Hayes el "PODER MARÍTIMO" (SEA POWER) se define como *"la capacidad del hombre para emplear el transporte entre un área terrestre y otra. Esto lo realiza por medio del buque transoceánico. El poder marítimo tiene que ver principalmente con el comercio oceánico y su protección"*. Por su lado, el almirante Gorshkov lo entendía afirmando. *"Es razonable considerar que la totalidad de los medios para utilizar el Océano Mundial y de los medios para defender los intereses del Estado, cuando se combinan racionalmente, constituyen el Poder Marítimo del Estado, el cual determina la capacidad de un país para utilizar las posibilidades económico-militares del océano para sus propios fines"*.

En otra parte de su interesante e importante exposición, hizo referencia a otras definiciones, destacando la que diera el contralmirante Federico Salmón de la Jara, en el discurso que pronunciara en la ceremonia de inauguración del Primer Simposio sobre "EL USO DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL", realizado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en no-

viembre de 1978 en la Escuela Superior de Guerra Naval. En dicho discurso, de acuerdo a la cita que hace el almirante Vargas Caballero, el almirante Salmón de la Jara definió como Poder Marítimo *"... la expresión de la capacidad integral de la nación para el uso del mar en su acción de proyección política, económica y cultural, y que sólo se obtiene cuando se logra emplear correctamente sus dos componentes, capacitando así al Estado para alcanzar los objetivos nacionales"*. Cuando hizo referencia a "sus dos componentes", se estaba refiriendo a los Intereses Marítimos y al Poder Naval, como él mismo lo señalara durante su discurso. Finalmente, y después de hacer un análisis de otras definiciones, el almirante Vargas Caballero llegó a la conclusión que PODER MARÍTIMO es, *"la integral y racional utilización del mar en provecho de los objetivos económicos, políticos, militares y culturales de la nación"... "consideramos que el PODER MARÍTIMO tiene como componentes los INTERESES MARÍTIMOS, en el más amplio sentido, y el PODER NAVAL. Al decir que la componente llamada INTERESES MARITIMOS está tomada en el más amplio sentido, queremos significar que ella abarca el transporte por mar, el cual a su vez requiere, para su eficaz funcionamiento, del apoyo de los exportadores, importadores, aseguradores, financiadores, agentes de aduana, navieros, etc., así como de facilidades portuarias, terminales, astilleros, diques para carena y reparaciones, etc. Además incluimos la actividad pesquera, la explotación de los recursos marinos, la exploración oceanográfica, los deportes náuticos y, en general, todo cuando esté relacionado con el mar"*.

En el mismo simposio le correspondió al señor vicealmirante (r) José Carcelén Basurto exponer sobre el tema "LOS INTERESES MARÍTIMOS Y SU RELACIÓN CON LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA DÉCADA DEL 80", concluyendo y coincidiendo con el almirante Vargas Caballero y con el Almirante Salmón de la Jara, en que el PODER MARÍTIMO está conformado por el PODER NAVAL y LOS INTERESES MARÍTIMOS, haciendo notar que cuando el Almirante Maham estableció los seis factores que definen al Poder Marítimo de una Nación, encontró que tres de ellos estaban referidos al hombre y sus condiciones para usar el mar. *"Su importancia es por lo tanto indiscutible, y en ese sentido podemos alegrarnos al haber apreciado la cualidad innata de nuestro hombre de mar para integrarse a las actividades marineras"*, afirmaba en aquella oportunidad el Almirante Carcelén, para luego añadir la siguiente reflexión: *"tenemos, pues, posibilidades de contar con el hombre; lo que nos queda hacer en los próximos años es impulsar su capacitación para adecuarlos a los adelantos tecnológicos que corresponden a los medios a usar. La capacitación de la gente de mar ha merecido una gran preocupación por parte de los Organismos Internacionales y en algunos países se ha comenzado a exigir la apropiada calificación del personal de los buques mercantes y otros que ingresan a sus aguas jurisdiccionales. El esfuerzo en este sentido tiene que ser inmediato y profundo, tanto para el personal mercante como para el pesquero"*. Nuestra modesta apreciación es que las opiniones de tan distinguidos Oficiales son totalmente válidas y no han caído en el vacío; prueba de ello es que la actual misión de la Marina de Guerra del Perú hace referencia al Poder Marítimo, y la capacitación de nuestra gente de mar, como lo pasaremos a ver, se ha incrementado notablemente

durante la presente década.

Corresponde entonces señalar -para entrar en materia del tema que nos ocupa- la importancia que tiene tanto la MARINA MERCANTE NACIONAL como LA PESCA en el desarrollo económico y social del Perú, y, dentro de ella, el papel que le corresponde a la ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU".

Con ocasión de nuestra participación en el Seminario sobre Formación Marítima, llevado a cabo en el Centro de Formación Ocupacional del Instituto Social de la Marina, de Bamio (Villagarcía de Arosa), España, sostuve que el Perú es un país tradicionalmente marítimo, cuyo comercio exterior se efectúa en un 95% a través de la vía marítima en buques mercantes y que cuenta con una producción pesquera de significativa importancia, cuyo aporte constituye aproximadamente el 20% del Presupuesto General de la República. Estos hechos, entre otros, explican por sí solos por qué el sector marítimo es parte importante de las actividades administrativas que el Estado desarrolla en su gestión.

Para administrar estas actividades es indispensable contar con cuadros de profesionales, técnicos y ejecutivos que permitan alcanzar el grado de competitividad necesaria que demandan estas actividades en el ámbito internacional.

De otra parte, el mar peruano es uno de los más ricos en especies hidrobiológicas en el mundo, permitiendo que nuestro país, en un momento determinado, se ubicase en el segundo lugar de extracción de pesca en el mundo y en el primer lugar en producción de harina de pescado, constituyendo las divisas obtenidas por exportación de los recursos pesqueros el 20% de los ingresos del Presupuesto General de República -el segundo en importancia, después de la minería que constituye el 42%- lo que da una idea cabal de su importancia. Como dato referencial debe señalarse que el Perú solamente explota el 5% de los recursos hidrobiológicos y mineros de su mar, lo que nos obliga a meditar en el gran potencial que no es explotado por la carencia de recursos económicos, por un lado, y, por otro, por qué no decirlo, por la falta de visión del sector empresarial que no arriesga invertir como en la década de los 70 lo hiciera ese gran visionario llamado Luis Banchero Rossi, que, adelantándose a su época, llegara a decir "Cuando logremos la explotación de la cuarta región del Perú, el mar, por lo peruanos, podremos decir que se habrá satisfecho las justas expectativas de bienestar y progreso que anhela el país".

Señalamos, también, que otro rubro relacionado con los intereses marítimos del Perú era el de la CONSTRUCCIÓN NAVAL. Dijimos que la construcción de embarcaciones pesqueras se efectúa en astilleros nacionales, incluido, entre ellos, los Servicios Industriales de la Marina, cuya capacidad instalada permite actualmente satisfacer los requerimientos de la inversión del sector privado nacional y extranjero, relacionados con la construcción de embarcaciones pesqueras industriales, a efectos de que éstas se adecúen a los planes de ordenamiento pesquero y a las normas específicas que en materia de renovación de flota se ha dispuesto mediante dispositivos legales.

Frente a esta situación, la capacitación de la gente de mar, como ha sido señalado, cobra una gran importancia, correspondiendo a la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" (ENAMM) -institución pública

descentralizada del Sector Defensa - Marina de Guerra del Perú-, cumplir con las funciones relacionadas a la capacitación y formación profesional del personal que debe operar los medios de transporte acuático, con el fin de contribuir al desarrollo permanente de la Marina Mercante Nacional, así como de todas aquellas actividades ligadas con los Intereses Marítimos del país.

En función a la misión que tiene asignada, de acuerdo a los dispositivos legales vigentes que norman la política de Educación que realiza el Estado, es que la Escuela Nacional de Marina Mercante ejecuta un Plan Operativo lnstitucional y una Política de Gestión, asegurando que la instrucción que imparte la ENAMM, responda a las necesidades del transporte marítimo nacional y a las necesidades de capacitación en los ámbitos portuarios, pesquero y de construcción y reparación de embarcaciones.

La ENAMM, desde su creación, ha formado 24 promociones de Oficiales Mercantes y 6 Promociones de Oficiales de Pesca. Ha capacitado a tripulantes mercantes y de pesca, a dotaciones de embarcaciones deportivas, administradores de a bordo, instructores del Instituto de Formación y Capacitación Portuaria "INFOCAP", e ingenieros electricistas. Evalúa mediante exámenes al personal marítimo mercante y de pesca que postula a los diferentes títulos, y también certifica a la gente de mar que ha adquirido satisfactoriamente los conocimientos exigidos internacionalmente.

Ambiciosos y nuevos proyectos han pasado a incrementar los objetivos que han venido orientando el accionar de este importante Centro de Capacitación e Instrucción Superior. Así se tiene que, actualmente, se forma y capacita al personal que debe administrar los medios de transporte acuático, empresas portuarias y pesqueras, así como a los futuros constructores de embarcaciones marítimas, mediante el dictado de cursos a nivel profesional en Administración Marítima y Portuaria, Construcción Naval, Pesca y Navegación.

Asimismo, teniendo en cuenta que la situación del Transporte Marítimo está íntimamente relacionada con la situación de los puertos y compañías pesqueras, se ha visto la necesidad indispensable de complementar la capacitación, a nivel gerencial, de todos aquellos que trabajan en el ámbito marítimo por experiencia de muchos años o por asimilación de otras profesiones, ofreciéndoles un Curso de Post Grado en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera, que permitirá formar la "masa crítica" necesaria que aporte conocimientos, habilidades y aptitudes ejecutivas para modernizar la gestión que requieren las Empresas Navieras, Agencias Marítimas, Agencias de Corretaje Marítimo, Agencias de Aduana Marítima, Autoridad Marítima Nacional, Empresas Pesqueras y todas aquellas empresas auxiliares conexas a dicho sector.

Por todas estas consideraciones estamos convencidos que la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" es una Institución de Educación Superior de gran importancia que dedica todos sus esfuerzos a formar profesionales del mar de la más alta calidad, la cual es reconocida nacional e internacionalmente en sus diversas disciplinas, contribuyendo en esta forma al desarrollo permanente de los Intereses Marítimos del país. También creemos que de esta manera estamos cumpliendo lo que, en otro tiempo y en otro lugar, avisoraron con gran lucidez los superiores que nos antecedieron en su paso por nuestra Institución.

Los Guardacostas y el Servicio de Guardacostas

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

Han transcurrido veinticinco años desde que fue emitida la Resolución Ministerial N° 0701-73 MA/DS, de fecha 23 mayo de 1973, cuya autógrafa inicia esta nota, Los Guardacostas, quienes constituyen el elemento humano de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, los mismos que han gravitado decididamente en la misión que el Decreto Ley N° 17824, de fecha 23 de setiembre de 1969, señala dentro de sus considerandos. La referida Resolución Ministerial se expidió como homenaje a la acción naval del 25 de mayo de 1880 en el Callao, actividad primigenia y representativa del patrullaje de una nave de guerra, la lancha Independencia, *y la actuación del guardiamarina Emilio San Martín, elevado posteriormente a la condición de Patrono del Servicio de Guardacostas.*

No es posible, pues, referirse a la conmemoración del "Día del Guardacostas" sin relacionarla con la actuación de sus hombres; por ello, al celebrar las Bodas de Plata de la instauración de esta fecha, cabe señalar los aspectos más relevantes de este joven organismo.

Como sabemos, en los inicios de la reorganización de la Marina de Guerra del Perú, en los años 1920, existía el Cuerpo Unico de Comando General para la formación del oficial naval, el cual prevalece hasta la fecha. Pero de conformidad al desarrollo y actualización de su organización, la Marina de Guerra ha incluido dentro de su Cuerpo Auxiliar especialidades profesionales como: Medicina, Abogacía, Capellanía, Administración, Ingeniería, Odontología, y,

finalmente, con posterioridad aparecieron los Oficiales Guardacostas y el respectivo personal subalterno. Estos últimos inicialmente fueron denominados "vigilantes".

Al respecto, cabe mencionar que este Cuerpo, Cuerpo de Guardacostas, no tuvo una comprensión amplia y clara del significado de este tipo de elementos humanos, debido a que algunos de los campos de ese dominio profesional-militar eran ocupados por oficiales de Comando General.

Por otro lado, las actividades propias de este Cuerpo están estrechamente relacionadas con la Marina Mercante, puertos, policía y vigilancia marítimas, dado que su preparación profesional está conducida para capacitarlos a favor del desarrollo y del bienestar, es decir, de nuestros Intereses Marítimos.

La creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, obedeció a la necesidad de contar con un organismo marítimo responsable de ejercer funciones de vigilancia y policía marítima, distinto al servicio típico naval que venía realizando la Marina de Guerra a cargo de oficiales de Comando General, y, a la vez, evitar comprender en este nuevo servicio a unidades y personal netamente navales, que, por su naturaleza, pudieran, lógicamente, dar lugar a ciertos inconvenientes de índole diplomática. Las funciones de policía marítima y las que corresponden al transporte marítimo comercial, a la industria naval y la administración propiamente dicha, funciones que no son necesariamente propias de un Instituto Armado sino de un cuerpo no militar que, no obstante, puede estar militarizado.

Asimismo, influyeron para su creación otras consideraciones, tales como la represión de prácticas ilegales de pesca, el tráfico ilícito de drogas y su contribución a la represión del contrabando.

Ante estas consideraciones se vio también la necesidad de completar, consolidar y mantener perfectamente actualizada la capacitación de nuestros oficiales y tripulantes guardacostas, debido a que algunas funciones técnicas han tenido que ser adoptadas. Así, las importantes tareas de inspección y reconocimiento de buques, actividades sumamente especializadas que requieren un buen entrenamiento, formación de gente de mar, su titulación y correspondiente certificación y cuyas características difieren mucho más de lo que el oficial de Comando General estima con relación a la formación típicamente naval. Además debe considerarse que todos estos campos de actividades tienen un serio impacto sobre las empresas navieras y su ejercicio debe ser realizado con un criterio netamente profesional. Luego se incrementaron las funciones de nuestros guardacostas con lo relacionado al control técnico de los buques pesqueros, lo cual exigía un profundo conocimiento de la estabilidad de naves y construcción naval, además de la muy importante actividad de búsqueda y salvamento marítimo. Por otro lado, a partir de la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI), una Agencia de las Naciones Unidas, especializada en todo lo concerniente a la seguridad de la vida humana en el mar y a la problemática de la contaminación, la reglamentación derivada de la Ley de la Autoridad Marítima, que recae en el Director General de Capitanías y Guardacostas, quien, por Ley N° 26620, de fecha 30 de mayo 1966, es el responsable de dictar y hacer cumplir medidas relacionadas con la seguridad de la vida humana, la prevención y el control de la contaminación del medio marino por buques, en lo cual los guardacostas son preparados



Lancha patrullera rápida de servicio en la Costa



Hidroavión "Twin Otter" para patrullaje en la Selva



Guardiamarina Emilio San Martín, héroe y símbolo de los Guardacostas.

continuamente para estas funciones. Asimismo, toman amplio conocimiento de la problemática del trabajo marítimo.

Una tarea de suma importancia a la cual atender es en el caso de producirse un derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas que obliga a poner en ejecución el Plan Nacional de Contingencia, el cual tiene como órgano rector a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Este documento tiene las normas para asegurar que el impacto del derrame sea mínimo. Con este motivo asisten a Talleres Regionales. Igualmente, la aparición del nuevo Derecho del Mar le confiere al oficial guardacosta una excepcional importancia. En este nuevo instrumento legal multinacional se establece que la exploración y explotación de todos los recursos renovables y no renovables dentro de las 200 millas corresponden al país litoral, exige en este caso para el Perú la conformación de una amplia y eficiente flota de naves y aeronaves costeras para el fiel cumplimiento de una serie de exigencias, para lo cual actualmente se cuenta con estas unidades, aunque en cantidad limitada, para vigilar la no contaminación de nuestros mares, empezando desgraciadamente por nuestras propias naves pesqueras y mercantes, fábricas de harina de pescado, en una campaña anticontaminante que tiene directa e indirectamente que ver con el impedimento del vertimiento de relaves, deshechos, gases, etc., de nuestras industrias a través de ríos, lagos y de chimeneas.

De acuerdo a la política de capacitación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, los oficiales guardacostas continuamente tienen oportunidades para capacitarse asistiendo a la Universidad Marítima de Malmo, Suecia, para seguir cursos de alta preparación en administración portuaria por un periodo de dos años.

Los oficiales guardacostas por su capacitación y preparación académica, y su conocimiento del Derecho del Mar, están en capacidad de representar al Perú en talleres técnicos internacionales tales como el "Taller Regional sobre derrames de hidrocarburos", realizado últimamente en Ecuador.

Asimismo, participan en los cursos avanzados para Inspector de Buques, en el extranjero, a cargo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en los aspectos de control de estado rector de puerto, tráfico marítimo, transporte y manipuleo de mercancías peligrosas, prevención de la contaminación, así como también en los convenios de formación, titulación y guardia de la gente de mar. La preparación profesional de los oficiales tripulantes guardacostas ha asumido hoy una gran importancia. Se ha reestructurado la actual currícula de los cadetes guardacostas en la Escuela Naval del Perú y de los alumnos guardacostas en el CITEN. Ambos grupos están sometidos a una permanente capacitación durante su carrera. En el presente año han ingresado a la Escuela Naval del Perú veinticinco cadetes guardacostas para cumplir cuatro años de estudios académicos.

El oficial guardacostas dentro de su formación profesional debe integrar importantes aspectos de la preparación profesional, para lo cual sigue los cursos de Guerra Naval para la Defensa Nacional y cursos de Entrenamiento Táctico, pero nunca pierde el sentido de su misión principal, que no es ciertamente las operaciones militares sino la que les competen en todos los campos de su actividad.

El oficial guardacosta está funda-

mentalmente informado sobre la Organización de las Naciones Unidas, pues su trabajo se relaciona con una serie de agencias especializadas de esta organización mundial, especialmente con la Organización Marítima Internacional, con la UNCTAD, etc., así como una serie de organismos de cooperación técnica internacional para asuntos marítimos.

Debe conocer muy bien la legislación marítima nacional e internacional como también las Convenciones que existen sobre la seguridad marítima, inspecciones y certificación de naves, entrenamiento y titulación; sobre seguridad de la navegación; interpretaciones de reglas y el mejor empleo de equipos y de rutas de tráfico mercante; normas legales publicadas en los órganos oficiales; el mejor uso de las comunicaciones marítimas y las operaciones de búsqueda y rescate para naves mercantes y de cualquier tipo; aspectos principales de la economía naviera, así como las modalidades a través de Conferencias Navieras bajo la modalidad de naves trampa; todo lo relativo a la seguridad del transporte marítimo y multimodal de mercancías peligrosas; el seguro marítimo, las sociedades clasificadoras de naves; los fundamentoos de la técnica de la administración portuaria, las formas de combatir la contaminación marina, así como la implementación de las diferentes formas y sistemas para dar cumplimiento a los convenios para anticontaminación de los cuales el Perú es signatario; y la seguridad de naves pesqueras (estabilidad, registro, inspección, manejo de los equipos de salvataje).

El siglo XXI será escenario de la importancia hegemónica que tendrá la Cuenca del Pacífico, región marítima llamada a constituirse en el centro de la actividad marítima del futuro y en donde el Perú ocupa una posición privilegiada.

El desarrollo de nuevas formas de transporte marítimo, importantes progresos en la tecnología de la información y comunicaciones, así como el desarrollo del sistema de transporte automatizado exigirá a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas una adaptación al cambio y al nuevo entorno socioeconómico y tecnológico en la que tendrá que ejercer sus funciones.

Las actividades marítimas del futuro impondrán nuevos desafíos a las medidas de seguridad marítima y protección del medio marino, concordantes con todas las llamadas de la comunidad internacional para un desarrollo sostenible, que asegure para nuestros descendientes un planeta cuyos sistemas de vida no hayan sido afectados.

En parte, la tarea de los guardacostas tendrá que multiplicarse. Ello exige una nueva dimensión de sus actividades, ya que su accionar se proyectará más allá del Mar de Grau.

El Cuerpo de Guardacostas tiene deberes ante amenazas no tradicionales y ejecuta operaciones no militares, tal como la búsqueda y rescate de embarcaciones pesqueras y, muchas veces, ejecutar operaciones de salvataje y otras acciones relacionadas con la seguridad de la vida en el mar.

Los derrames de petróleo en el litoral son también frecuentes, los cuales demandan una rápida intervención.

La presencia de flotas pesqueras con sistemas de pesca ilegales que depredan nuestro mar y más allá de éste, afectan a la biomasa y a la riqueza ictiológica que nos pertenece.

La lucha contra el contrabando, la piratería y el terrorismo en altamar son actividades contra las que debe intervenir también, la interdicción de tráfico

ilegal de droga por vía marítima; en este aspecto, de acuerdo a la Primera Reunicón Interamericana de Cooperación Marítima Antidrogas (CICAD), se ha puesto en mayor énfasis fortalecer los vínculos multilaterales.

Haciendo un resumen de todos los roles que tienen que desarrollar los guardacostas, se los puede mencionar como sigue:

Defensa interna: contrasubversión (operaciones ofensivas); antisubversión (custodia y protección); lucha contra el tráfico ilegal de drogas; apoyo a la interdicción; pacificación; ayuda humanitaria; operaciones psicológicas, inteligencia contraterrorismo y contrasubversión.

Defensa externa: contribuir a los planes de guerra o conflicto armado.

Dentro de los roles complementarios: control marítimo, fluvial y lacustre, que comprende la represión al contrabando de armas en el mar; represión a la piratería, protección del medio marino (desastre y depredación); hacer cumplir la ley de la Autoridad Marítima Nacional.

Seguridad de la vida humana en el medio acuático: búsqueda, rescate, salvataje y contribución al desarrollo.

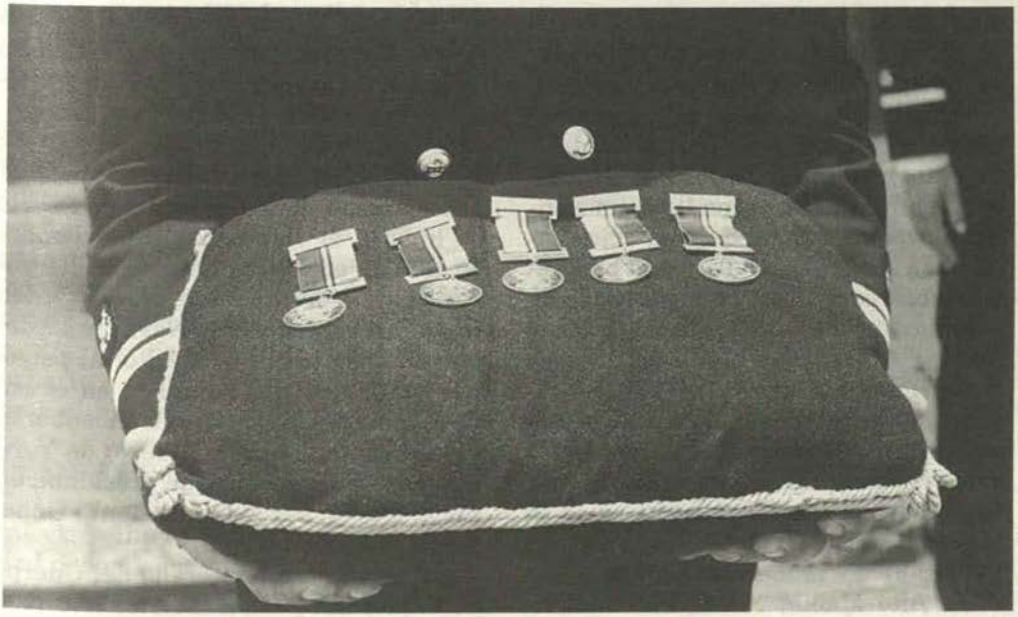
Acción cívica: exploración, establecimiento de lineas de comunicaciones y estaciones navales; integración de la cuenca amazónica con otras; ayuda humanitaria en desastre; evacuación. Asesoramiento a organismos relacionados con el ámbito marítimo (puertos, transporte, organismos internacionales etc.), asimismo, los oficiales contribuyen al desarrollo nacional mediante la participación activa en la investigación científica y tecnológica orientada en el ámbito acuático, así como también en aquellas actividades que contribuyen al fomento de una eficiente marina mercante, a un óptimo servicio portuario y a un desarrollo de la pesca nacional. Sobre este último aspecto, también participa en la concesión de becas, tanto para alumnos como para instructores, tendientes a maximizar la formación marítima y pesquera, esto a cargo de los países integrantes a la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de la Región (ROCRAM).

Apoyan a la aplicación de la Ley 26585 del 29 de marzo 1996, por la cual se declaró a los delfines y mamíferos marinos y de aguas continentales como especies legalmente protegidas. En coordinación con el Ministerio de Pesquería, ayudan a proteger el equilibrio ecológico de las especies de lobos marinos, focas, etc.; también a las aves guaneras. Por ende, participa en el engranaje del procceso natural para la obtención del guano de isla. En esta ocasión es valedero hacer recordar que la presencia de los guardacostas no solamente está en el mar, sino también en regiones muy lejos de esta región, tales como la Selva, la Sierra y el Lago Titicaca.

Los guardacostas, como integrantes de la Marina de Guerra, también son protagonistas de primera linea en la guerra que el país libra contra la subversión, contribuyendo a la pacificación. Por ello cabe destacar y evocar un hecho heroico realizado por un puñado de hombres representativo del lema que los une: "Seguridad-Dominio-Vigilancia".

El miércoles 25 de julio de 1990, a las 0400 horas, se produjo un ataque a la localidad de Yurimaguas por parte de terroristas del grupo MRTA.

Después de haber atacado en forma simultánea los puestos de la Policía General, Policía Técnica y Policía de Seguridad, donde se apoderaron de 22 fusiles AKM, 20 pistolas ametralladores



Medalla de honor a los heroicos defensores de su puesto en la Capitanía de Puerto de Yurimaguas

Defensores de la Capitanía de Puerto de Yurimaguas contra el ataque terrorista de julio de 1990



MGP, 4 fusiles FAL y 10 fusiles en desuso, atacaron la Capitanía de Puerto de Yurimaguas, siendo repelidos en forma enérgica por el personal de guardacostas y personal naval de la dotación de la Capitanía. Después de dos horas de intenso enfrentamiento con los delincuentes subversivos se produjeron cinco bajas por el lado del MRTA y una baja lamentable por el lado del personal de guardacostas, el cabo primero Siomar Noriega Torres, y resultaron heridos tres tripulantes navales más en la brega. Ante la valerosa reacción del personal de guardacostas, los delincuentes subversivos optaron por retirarse con rumbo desconocido internándose en la espesura de la selva, llevando consigo sus muertos y numerosos heridos.

El Alto Mando Naval, en reconocimiento al valor e intrepidez superior a los requerimientos para el cumplimiento del deber demostrado por el personal de guardacostas, gestionó ante el Ministerio de Defensa la dación del dispositivo legal, Resolución Ministerial Nro. 1231-MGP, de fecha 28 de octubre 1991, mediante el cual dispuso el otorgamiento de la Condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" y la "Medalla Naval de Honor al Mérito".

La ceremonia, realizada en la Capitanía de Puerto de Yurimaguas, se efectuó el 20 de noviembre de 1991 y fue presidida por el Inspector Interno de la Dirección General de Capitanias y Guardacostas, quien, en representación del Canciller e la Orden, impuso la presea naval al personal de guardacostas que participó en el enfrentamiento con elementos subversivos. Alcanzando la Condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Caballero" Distintivo Rojo el OM3. Ccg. Elmer Rojas Ortiz y con la Condecoración "Medalla Naval de Honor al Mérito", el OM1. Ccg. José Vargas Cárdenas, el Cb2. Ccg. (fallecido en acción de armas), Siomar Noriega Torres, el Cb2. Ccg. Gilder Torres Loayza, Gru. Ccg. Beder Maitahuari Murayari y Mar Ccg. César Torres Ríos.

Asimismo, en la Capitanía de Puerto de Iquitos, el viernes 22 de noviembre de 1991 se efectuó la Ceremonia de Imposición de la Condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" y Medalla Naval de Honor al Mérito" al personal subalterno que participo en el enfrentamiento contra elementos subersivos en la Capitanía de Puerto de Yurimaguas, la ceremonia fue presidida, en ese entonces, por el Comandante General de la V Zona Naval.

El personal condecorado del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas fueron el OM1. Ccg. Juan Reyes More, Cb1. Ccg. Carlos Aunari Aspajo, ambos con "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Caballero" Distintivo Rojo. Con "Medalla Naval de Honor al Merito" el Mar. Ccg. Jorge Silva Perea, entre otros valerosos elementos.

El Director General de Capitanías y Guardacostas de esa fecha, en representación del Canciller de la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" y "Medalla de Honor al Mérito Naval", impuso las preseas al personal superior, personal subalterno, y personal de marinería por su valerosa acción en el puerto de Yurimaguas, ceremonia que se llevó a cabo en el Callao.

Con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval", en el grado de "Caballero" Distintivo Rojo, al teniente primero SGC. Guillermo Villanueva Arenas; con "Medalla Naval de Honor al Mérito Naval" al T2. Ccg. Emeterio Palomino, T3. Ccg. Nicanor Palomino Berrospi, OM1 Ccg. Pedro Salas Mendoza, OM2 May.

Wilmer Garcia Hidalgo, Cb2. Ccg. Edwin Cárdenas Rojas y el Mar. Ccg. César Cañedo Hernandez.

En el discurso de orden expresó "Estar orgulloso porque el ejemplo desplegado por el Personal de Guardacostas servirá de incentivo y motivación para seguir trabajando con tesón y esfuerzo para lograr las metas propuestas y estar preparados para defender nuestro país y colaborar a su desarrollo". Al finalizar su discurso dijo: "Los felicito y exhorto a continuar sirviendo a nuestro país al haber adquirido el compromiso de todo buen peruano: EL DEBER DE DEFENDER LA PATRIA".

Como se expuso anteriormente, nuestros intereses marítimos y seguridad depende en gran parte de la formación de este eficiente y principalísimo Cuerpo de Guardacostas. Nuestro destino marítimo nos orienta a explotar convenientemente todas nuestras posibilidades y factibilidades marítimas, lo cual implica tener el elemento humano bien capacitado.

Hemos visto que la Marina de Guerra, entre otros importantes organismos, también promueve a través del Cuerpo de Guardacostas el progreso y contribuye a generar una mayor identificación y respeto a nuestra Institución Naval por medio de la acción cívica y la promoción social. El profesionalismo de este Cuerpo de Guardacostas va en incremento con el constante perfeccionamiento y amplitud tecnológica que conducen al cumplimiento eficiente de sus funciones con los más positivos avances para el destino del Perú.

CONCLUSIÓN

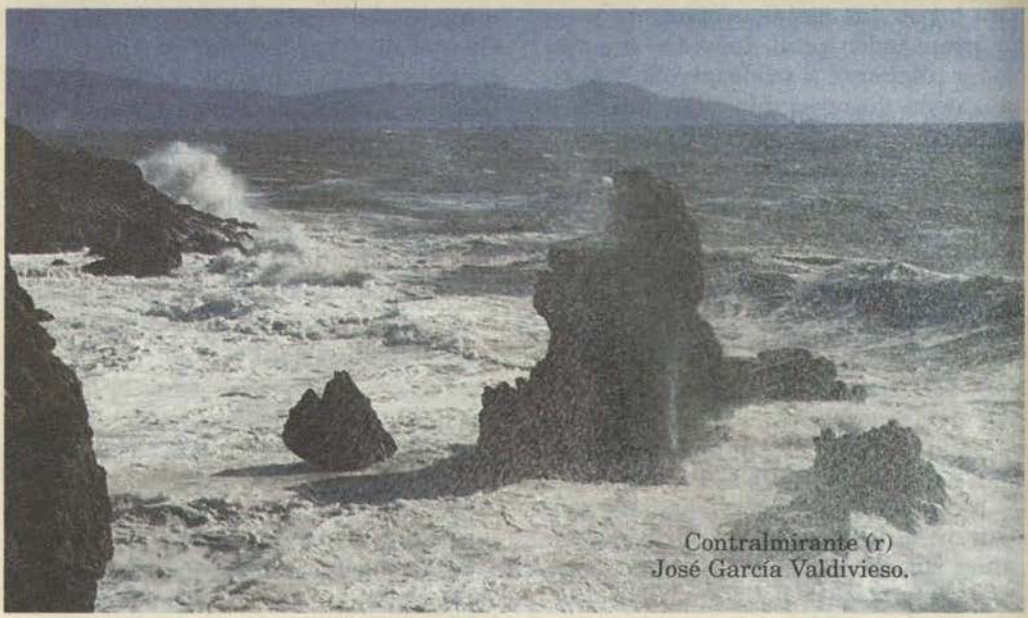
A lo largo del presente artículo se ha querido sintetizar el accionar de nuestro Cuerpo de Guardacostas. Organismo al que, desde su creación hace veintinueve años, sus promotores tuvieron el acierto de su formación; cuerpo que ha evolucionado y ha desarrollado en forma acorde con la época, lo cual se ha podido apreciar por las continuas renovaciones y adquisiciones de elementos materiales, muchas veces pese a las limitaciones económicas del país y en la actualidad ha llegado a constituirse en una de las más eficientes del continente sudamericano.

Es preciso, pues, porque la fecha lo reclama, recordar que el glorioso pasado de nuestra Marina de Guerra nos obliga a la firme e inquebrantable voluntad de trabajo, esfuerzo y constante superación, con la finalidad de mantener la capacidad operacional de nuestro Cuerpo de Guardacostas.

TRILOGÍA MILENARIA

"El poder de la mente nos sacó de las cavernas... y puede volvernos a ellas"

Leonardo de Vince



Contralmirante (r)
José García Valdivieso.

El presente ensayo es el discurso que pronunció el autor en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos durante el acto de su incorporación como Miembro de Número del mismo el 25 de Enero de 1995, con las modificaciones y actualizaciones, menores por cierto, que ha demandado.

Por lo expuesto voy a intentar introducirme y recorrer caminos del pensamiento aparentemente viejos y transitados, pero sin embargo siempre nuevos por la riqueza de las ideas y los esquemas de imaginación que evocan para tocar un tema al que he denominado "Trilogía milenaria", título que en apariencia no tiene clara significación pero que trata de -en muy apretada y ojalá que a la vez acertada síntesis- reflejar a través de la existencia de la humanidad la relación entre tres elementos substanciales que han incidido fundamentalmente en la evolución y determinación de la existencia de la misma.

Me refiero al medio, al hombre y al poder; los que están íntimamente ligados por leyes naturales ya que su relación no es producto del azar sino del ordenamiento universal en el cual todo sin excepción responde a un ¿Por qué? Sin embargo, antes de pasar a tocar la interrelación entre los componentes de esta tríada quisiera hacer una breve incursión dentro de lo que la mayoría entendemos como Historia, la cual, quiérase o no, es el fundamento de esta trilogía milenaria. Así vemos que según el Diccionario de la Real Academia Española a la Historia, cuya musa es Clío se la define como la narración y exposición verdadera de los acontecimientos y cosas memorables. A esta erudita definición me permito sumar los conceptos de diferentes personajes de la vida universal de distintas épocas. Así tenemos la cita de un antiguo general chino: quien manifiesta que: "Quien no conoce la historia vive en el pasado", Como explicitación encontramos la no muy conocida ley de Wolf, la cual establece que: "Los que no estudian el pasado repetirán sus mismos errores". Hasta aquí no hay contradicción con lo enunciado por el general chino; pero continúa y concluye manifestando que: "Quienes lo estudien, encontraran nuevas formas de equivocarse". Al margen de lo expresado y antes de entrar de lleno al tema quisiera citar otros dos conceptos relacionados con la historia y emitidos por dos hombres, los que en orden cronológico son: primero, Napoleón quien se pregunta: ¿Qué es historia? respondiéndose a sí mismo que "es una sencilla fábula que todos hemos aceptado", y después a Albert Einstein, el padre de la teoría de la relatividad, quien asevera que "lo único que se sabe de la historia es que los pueblos no saben historia". Como vemos, todo este conjunto de definiciones de hombres reconocidos por su talento y capacidad nos muestra lo que en más o menos eruditos o irreverentes conceptos se entiende por historia. Sin embargo, dentro del marco de referencia que hemos establecido no se habla de la pasión que despierta, el deseo y los intereses que la gobiernan y, entre otros, la energía que mueve a su conocimiento, análisis, crítica y prospección futura que es la esencia misma del ser humano, ya que toda la fascinación que encierra no es otra que la que despierta el conocer cómo ha vivido el hombre, cómo se ha desarrollado en tierras tan disímiles las unas de las otras, cómo cultivó los campos, evolucionó su vestido, construyó su vivienda y mejoró su sistema de vida; cómo evolucionó el arte, el comercio, sus creencias, sus religiones y su pensamiento y cómo aprendió a dominar la naturaleza para su propio provecho y bienestar, obedeciéndola, tal como dijese el filósofo inglés Francis Bacón. No siendo el objetivo *sine qua non* de la historia el determinar las leyes del desarrollo de la sociedad humana, es pertinente el enunciar algunas de las principales teorías explicativas al respecto. Así tenemos, por ejemplo, la que afirma que éstas son de origen divino para los providencialistas como San Agustín, las que postulan la esencia biológica como los evolucionistas liderados por Spencer, las que suponen la total independencia de cada una de las culturas y pueblos como ocurre con los relativistas de Spengler, etc, etc. y qué mejor lugar para hacer historia que éste a fin de recordar el pasado, transitar el presente y tratar de trazar una perspectiva al futuro que vislumbramos en el ámbito universal y muy particularmente de este Perú, ante el reclamo ancestral del mestizaje etnológico e ideológico que lo puebla. Volvien-

do al primer componente de esta tríada que cual trípode soporta la evolución de la humanidad empezaremos con la Tierra que con sus alrededor de 4,600 millones de años de existencia y siendo el tercer planeta del sistema solar es el medio donde se ha desarrollado y continuará haciéndolo con sus lógicas proyecciones siderales esta trilogía milenaria. Para dicho efecto y desde que las condiciones evolutivas como estrella permitieron el desarrollo de las diferentes clases de vida que existen en el planeta tres elementos componentes de ella que son la tierra propiamente dicha, el agua que cubre las tres cuartas partes del planeta y la atmósfera que lo rodea, cada uno de ellos con sus propias características, ventajas y desventajas, han ejercido diversos tipos de influencia en la evolución de la humanidad con el afán de lograr por intermedio de ella la preponderancia de uno de los elementos sobre los demás; sin embargo, el tiempo se ha encargado de establecer la real relación entre los mismos.

La existencia del hombre sobre la tierra tiene una vigencia de alrededor de 60,000 años durante los cuales realizó a diferentes velocidades su evolución consecuencia de los pequeños grandes descubrimientos que iba realizando, pero el gran salto se comienza a dar luego de pasar por diferentes estadios tales como cazadores, pastores y agricultores; para posteriormente en el neolítico de la edad de piedra establecer las primeras civilizaciones de que se tiene conocimiento: la Sumérica en el Valle del Tigris-Eufrates y la Egipciaca en el Valle del Nilo, ambas alrededor de 4,000 años A.C.; pueblos ambos que empiezan a establecerse en poblados que luego constituirán las primeras ciudades de que se tiene conocimiento. Las citadas civilizaciones acompañadas por la Minoica 3,000 A.C. en el Mar Egeo, la Sinica 1,500 A.C. en el Valle del Río Amarillo, la Maya 500 A.C. en la Selva Tropical centroamericana y la Andina a comienzos de la era cristiana en la costa y meseta andina sudamericana son según Arnold Toynbee las seis civilizaciones sin parentesco, originarias independientes que conjuntamente con las otras 16 derivadas de ellas hacen las 21 civilizaciones que se han desarrollado en el planeta tierra y de las cuales descendemos y somos parte los actuales moradores del planeta. Estas civilizaciones tienen una vigencia de 5 a 6 mil años lo cual en la escala temporal del universo o de nuestro propio planeta es un período casi desdeñable, tan breve como un parpadeo. El despegue se logra cuando se establece la relación tierra agua; primero los ríos y luego los mares empiezan a ser utilizados por las potencias terrestres de la época con fines de intercambio comercial, cultural y militar alrededor del cuarto milenio antes de Cristo. Paradójicamente y a pesar del avance tecnológico alcanzado a la fecha existen aún sobre la tierra lugares inexplorados, - recónditos no hallados aún - algunos de los cuales han sido descubiertos, por así decirlo, en las últimas décadas y donde se ha encontrado que sus habitantes son rezagos de antiguas culturas, viviendo algunos de ellos prácticamente en la edad de piedra, tal es el caso de una tribu de Papua - Nueva Guinea- la cual enfrenta el reto de efectuar un salto casi sideral en muy pocas generaciones para incorporarse a la civilización actual manteniendo sus costumbres milenarias a fin de no perder su identidad. Es desde ese momento cuando el hombre se hace a la mar a la fecha, que las flotas evolucionan dentro de un largo recorrido a través del tiempo; del remo a la vela y de ésta a la

hélice, pareciendo ser que esta última con independencia tanto del agente motor como del combustible utilizado permanecerá como sistema de propulsión al menos durante las próximas décadas. En cuanto a las armas se refiere, estas evolucionan con gran rapidez pasando de las armas blancas, los soldados de infantería embarcados y el abordaje, al cañón y luego a la sofisticada aviación embarcada y a los complejos sistemas misilísticos transcontinentales; habiendo a su vez los navíos evolucionado del buque a vela a los cruceros, portaaviones y submarinos nucleares de hoy en día. Comparativamente con la evolución del desarrollo bélico en el mar, el terrestre se volvió más lento y menos sofisticado, manteniéndose siempre la constante rivalidad por la supremacía pero estableciéndose una interrelación muy cercana, ya que ambos medios son interdependientes.

Las tres grandes batallas navales que deciden la suerte del mundo antiguo son a su vez las primeras que pueden ser designadas como tales y en las que el resultado de las mismas tiene una influencia gravitante sobre la situación bélica trayendo como consecuencia la necesidad del uso del mar, su interdependencia con el medio terrestre y como veremos posteriormente la preponderancia del medio marino y su proyección futura en el desarrollo de la humanidad.

La primera de las tres grandes batallas a que nos referimos es la de Pelusio, - actualmente Port-Said - la cual ocurre en el año 1,200 A.C., donde Ramsés III salva a Egipto de la invasión de los pueblos de la mar. La segunda, bastante más conocida, es la batalla de Salamina que se realiza en el 480 A.C. y donde está en juego la suerte del mundo occidental por la amenaza de los persas jefaturados por Jerjes, quien es derrotado por Temístocles, el más grande marino de su tiempo. La tercera y última batalla del mundo antiguo es la de Actium en el año 31 A.C. y donde Octavio Augusto vence a Marco Antonio y Cleopatra, lo cual da a Roma el dominio del Mediterráneo y de toda el Africa del Norte e inicia el predominio de Occidente sobre Oriente. Posteriormente a Actium, batalla naval con la que llega a su plenitud la edad antigua, nos remontamos a la Edad Media, donde es remarcable la evolución de los navíos, la cartografía y los instrumentos de navegación permitiéndose las heroicas travesías marítimas, con el alejamiento de los barcos de las costas continentales y el aventurarse en la mar incierta, con su secuela de grandes descubrimientos, conquista y posterior colonialismo que en su momento incorporaron al conocimiento y desarrollo europeo nuevos y vírgenes continentes poblados en su mayoría por vastas y ricas culturas desarrolladas comparativamente con uno o dos milenios de diferencia. El ejemplo más importante es el de los inicios de la edad Moderna, esto es en 1492 cuando España descubre América o Nuevo Mundo, lo que a su vez marca el llamado encuentro de dos mundos, por la diferencia existente en la evolución cultural comparativa.

En el siglo XVI los portugueses están simultáneamente en América del Sur (Brasil), Japón, Siam, Archipiélago de las Célebes, Cabo de Buena Esperanza, Madagascar y otros lugares de la costa africana; mientras que los españoles, medio siglo después del descubrimiento, poseen todas las Antillas, el Itsmo de Panamá, la Florida, México y el Perú el cual constituye en la práctica todo Sudamérica con la excepción del Brasil, amen de otras tierras. Tantos te-

rritorios poseía España que se ha dicho que: "Jamás una nación ha poseído un Imperio tan vasto y opulento"

Llegamos así a Lepanto, en 1571, donde los cristianos aplastan definitivamente el poderío turco. Felipe II, el triunfador de Lepanto, permanece insensible a los consejos de sus almirantes quienes le enuncian que: "los marinos pueden desempeñar el papel de los soldados cuando es necesario, lo contrario jamás se ha visto", -sentencia que permanece inalterable y vigente hasta nuestros días-. Como consecuencia de ello se pierde la Armada Invencible y en 1704 el Almirante Rooke, de la Royal Navy, se apodera de Gibraltar realizándose en el ínterin nuevos progresos tanto en la construcción naval como en la cartografía y los instrumentos náuticos. Posteriormente dos siglos de rivalidades dan su turno al poderío holandés con su imperialismo y luego al poderío francés después del auge veneciano, continuándose con los progresos marítimos, creándose el primer tratado de señales y evoluciones navales por el Vicealmirante de Tourville a quien Luis XIV nombrará Mariscal de Francia.

Las batallas navales de San Vicente, Abukir y Trafalgar marcan la pérdida de la flota española la primera y la francesa las dos últimas y a su vez la de los tres mejores imperios coloniales: Francés, Español y Holandés, de lo que se aprovechan los ingleses para forjar la mejor flota y el mejor Imperio y así poder imponer fácilmente al mundo durante un siglo la Pax Británica, en parte gracias a que Nelson es en Trafalgar lo que Temístocles fue en Salamina. En el ínterin se ha descubierto lo que vendría a revolucionar a las Marinas, la navegación a vapor gracias a un americano, Robert Fulton, quien además realiza las primeras investigaciones sobre el submarino y el torpedo. A todo esto sucede la era que se ha denominado como la de los grandes expedicionarios, donde, entre los más notables encontramos a: Parry, Ross, Lutke, Wilkes, Dumont D'urbille, quienes descubrieron y exploraron el estrecho de Bering y los polos. Viene luego la Revolución industrial, la Independencia americana, el desarrollo de la coraza, la guerra de secesión americana, la venta de Alaska por Rusia a los Estados Unidos de América, la apertura del Canal de Suez, el desarrollo del torpedo, la guerra del guano y el salitre con la odisea del *Huáscar,* el desarrollo del submarino y la mina, la guerra hispano-norteamericana y la guerra ruso-japonesa con las batallas de PortArthur y Thushima. En paralelo a estas acciones los expedicionarios de principios del siglo XIX serían complementados al finalizar el mismo y principios del siguiente gracias al valor, tenacidad y genio de hombres tan ilustres como Nausen, Amundsen, Scott, NordenskJold, Shackleton, De Gerlache, Peary, Bird y Charcot.

El año 1914 tiene dos eventos preponderantes en lo relacionado con el medio y cronológicamente son la apertura del Canal de Panamá con todos los cambios que produce en las relaciones geoestratégicas, en los campos comercial, social y militar y el asesinato del Archiduque Francisco Fernando en Sarajevo - hoy después de 84 años nuevamente en el ojo de la tormenta - que marca el inicio de la Gran Guerra y donde se suceden una serie de episodios que van desde los Dardanelos, Verdún, las batallas de Coronel y Jutlandia, la revolución de Octubre, el ingreso de Estados Unidos en el conflicto, hasta la campaña final de Palestina, para en 1919, firmarse el famoso tratado de Versalles entre los aliados y Alemania. Con

lo que se consideró que se daba por finalizada la contienda y se entraba a un largo periodo de paz verdadera y prosperidad; sin embargo, los hechos acaecidos nos demuestran lo contrario, habiéndose asistido a la creación de la Sociedad de las Naciones, el surgimiento del Japón como potencia militar, el fin de la guerra civil española y el desarrollo de diversos ingenios bélicos, entre los cuales puede citarse como los más importantes el descubrimiento y evolución del radar y el sonar, el desarrollo del submarino y el avión, muy especialmente de la aviación embarcada en portaaviones. Este periodo de 30 años estuvo jalonado por una serie de acontecimientos, de orden fundamentalmente político-militar, lo cual nos permite considerar que entre las llamadas guerras mundiales no hubo un periodo de paz propiamente dicho, sino sólo una pausa de combate que permitió la preparación de los actores para la Segunda conflagración mundial, con hitos tan remarcables como la batalla de Narvik, el sacrificio de Dunkerke, el Africa Korps, la epopeya del *Bismarck,* la batalla del río de la Plata y el *Graf Spee*, el ataque a Pearl Harbor, la guerra submarina, El Alemein, Tobruk, el sitio de Stalingrado, Guadalcanal y otros que desembocan en las grandes batallas aeronavales del Mar del Coral, Midway y Leyte, donde se han hecho realidad los tímidos primeros ensayos del uso del avión tanto en tierra como embarcado de la 1ra. Guerra Mundial, consecuencia del ancestral deseo del hombre por volar y del cual tomamos conocimiento por la mitología griega cuando Ícaro huye del laberinto de Creta, siendo aquí, en estas grandes batallas aeronavales, donde hemos sido espectadores del ingreso del tercer componente dentro del conflicto bélico, donde en paralelo con el terrestre y el marítimo ha aparecido, se ha desarrollado y evolucionado, el componente aéreo, el avión de combate, el cual ha tenido un efecto sinérgico en su aplicación junto con los otros dos, donde la resultante obtenida es mayor que la suma de las partes componentes, todo esto sin dejar de lado su esclava servidumbre a ambos ya que sólo no puede competir con ellos por un espacio en particular; sin embargo, al unirse, se complementan y se engrandecen.

Desde la Gran Guerra las grandes potencias se vieron forzadas a formarse en bloques opositores liderados, dejándose de lado la multipolaridad existente; creándose el bloque de los aliados y el de las potencias centrales dándose de sí la bipolaridad, estableciéndose al término del conflicto, un reordenamiento político - geográfico de Europa, asistiéndose al mismo tiempo al nacimiento de dos nuevas potencias a nivel mundial: la Unión Soviética y los Estados Unidos de Norteamérica y restableciéndose adicionalmente la multipolaridad preexistente.

Posteriormente y dentro del ajedrez político, regresan a la bipolaridad durante la Segunda Guerra Mundial, nuevamente con los aliados por un lado y el eje por el otro, para al término de la misma, dos de los integrantes de los aliados, mantener por algo más de medio siglo la bipolaridad, dentro de lo que históricamente se ha dado en llamar la Guerra Fría, la cual ha sido definida, como una extensa competencia entre dos Estados que terminaron como superpotencias al finalizar la Segunda Guerra Mundial: La Unión Soviética y los Estados Unidos de Norteamérica, habiéndose, durante todo este tiempo, generado, como consecuencia de la existencia de las dos superpotencias, dos grandes alianzas militares, la de Occi-

dente con el Tratado del Atlántico Norte y la de Oriente con el Pacto de Varsovia.

Es pertinente señalar el advenimiento contemporáneo entre ambas guerras del pensamiento de una pléyade de ilustres estudiosos, que sentaron las bases para una nueva ciencia, la Geopolítica, la cual en términos generales se puede considerar como la "Doctrina del espacio vital". Ella marcó un nuevo rumbo que influenció grandemente en los gobernantes de la época y en el diseño y aplicación de las estrategias de cada nación. Dentro de estos pensadores permítaseme nombrar a los más importantes creadores de esta ciencia: Federico Ratzel, Rudolf Kjellen, Alfred T. Mahan, Halford Mackinder, Karl Haushofer - cuyos escritos influyeron en diversos grados sobre la clase dirigente de la Alemania nazi, lo cual tuvo como consecuencia posterior la proscripción por un prolongado lapso de la misma - André Hillion, Hans Weigert y Nicholas Spykman. De todos ellos, dos fueron los que plantearon los temas geopolíticos en su real contexto Alfred T. Mahan y Halford Mackinder. El primero, marino e historiador, inauguró con su libro cumbre "La influencia del poder marítimo sobre la revolución francesa y el imperio" en 1892; la siempre candente polémica relacionada con la superioridad de los mares respecto al dominio de los continentes en las grandes guerras decisivas de la Historia. Mahan afirmaba que el océano era la clave del poder en la tierra y que la potencia dueña de los mares señorearía el mundo. Sin embargo, la contraparte personificada por Halford Mackinder en su brillante trabajo "El Eje Geográfico de la Historia", resaltó la importancia de lo que el denomina la "Isla Mundial" en el dominio del mundo. Resumiendo su doctrina, ésta predicaba: "Quien domina la Europa Oriental -Rusia-, controla el corazón continental; quien domina el corazón continental, controla la Isla Mundial; quien domina la Isla Mundial, controla el Mundo".

En 1917, en plena guerra mundial emerge con el triunfo de la revolución rusa una nueva potencia, la cual con el tiempo y al término de la Segunda Guerra Mundial se convertiría en el Imperio soviético, desarrollando un agresivo expansionismo consecuencia entre otros del ancestral pánico a sufrir invasiones de hordas extrañas, como las ocurridas por más de once siglos, habiendo soportado experiencias de invasión, pillaje, guerra y destrucción proveniente del Este como objetivo de los mongoles y del Oeste de polacos, suecos, franceses y alemanes hasta en dos oportunidades, habiendo producido la Rusia, como colofón, una sociedad xenofóbica y paranoica cuya norma esta relacionada con el desastre, la invasión y la opresión, una sociedad que ha pagado el precio de su existencia más no el de su seguridad y que para obtenerlo otorgó poder absoluto a su gobierno central. De otro lado y casi simultáneamente, venía desarrollándose la futura gran potencia de Occidente, la cual emergería como tal al igual que su contraparte al término de la Segunda Guerra Mundial. Los Estados Unidos de Norteamérica, con una clara concepción marítima como si se sintiese depositaria y heredera de la gloria de Inglaterra, la cual, en su momento, fuera reconocida como la reina de los mares. Decididamente habían dos tendencias dentro de las cuales los Estados Unidos de Norteamérica parecían ser fieles seguidores de Mahan y paradójicamente de Mackinder el Imperio Soviético. Además del nacimiento de estas dos potencias hegemónicas en

prácticamente la mitad del mundo cada una de ellas; cabe señalar que se trata a su vez de la división del orbe en dos ideologías perfectamente diferenciadas, de un lado el Comunismo con el totalitarismo estatal y de otro la Democracia con la libertad individual, lo que sirvió para enardecer la rivalidad entre estos dos Estados exclusivistas, moralistas e ideologistas que *in extenso* denegaban la legitimidad del campo opuesto y abogaban mediante el uso de diferentes estrategias por la desaparición del contrario con las consabidas restricciones que les imponía su conciente conocimiento de la posibilidad de una catástrofe nuclear. Ambas ideologías generaron un mundo bipolar de bloques mundiales desde el término de la Segunda Guerra Mundial hasta los inicios de la década del 90.

Dentro de estos bloques no podemos dejar de mencionar el pensamiento de José Stalin quien manifestó que "La situación es tal que el mundo socialista debe estar involucrado en un contínuo conflicto de aniquilamiento con el mundo capitalista". Enunciado profético que no tiene sino un colofón inesperado y no conocido por el profeta, quien no vivió para verlo durante su puesta en escena en los años 90. Como consecuencia de la culminación de la Segunda Guerra Mundial se generó una necesidad de contención de la expansión soviética en la Europa Occidental y como primer paso se implementó la llamada Doctrina Terrestre con lo cual se erradicó la influencia soviética en Grecia y Turquía para posteriormente y como consecuencia entre otros del crudo invierno europeo establecerse el Plan Marshall donde los Estados Unidos de Norteamérica avalaban la recuperación de Europa, con lo cual se dió lugar *a posteriori* al resurgimiento de la Alemania Occidental lo cual en su momento se calificó como el milagro alemán. En paralelo, en Oriente, gracias al genio creador del general Douglas Mac Arthur, nombrado comandante Supremo aliado en el Japón, se va gestando lo que hoy día es dicho país, el tercer grande, el cual creció a la sombra protectora del paraguas atómico norteamericano como muro de contención frente al Imperio Sovietico y a la China Comunista.

Independientemente de otras consideraciones, las consecuencias más saltantes de la culminación de la Segunda Guerra Mundial y su colofón la Guerra Fría con proyecciones al año 2000 y más allá son la consolidación en su momento de las dos superpotencias semihegemónicas los Estados Unidos de Norteamerica y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas por un lado y de otro el renacimiento e ingreso dentro del contexto mundial de dos potencias económicas de primer orden, las cuales en su momento fueron los grandes derrotados del último conflicto mundial, el Japón y la Alemania Occidental a las cuales se aúnan la República Popular China, y la creación reciente del Mercado Común Musulman en estado más que embrionario los cuales dentro de una estrategia de bloques continentales y/o ideológicos pretenden en el mediano plazo disputarle el nivel de primera potencia económica mundial a los Estados Unidos de Norteamerica.

Dentro de este contexto cabe señalar que si bien es cierto que desde su nacimiento la Unión Soviética fue una potencia continental no es menos cierto que conscientemente trato de tener una poderosa flota, siendo el gran visionario de esta necesidad Pedro el Grande verdadero gestor de la Marina Rusa alrededor de 1697, cuyo heredero y creador de la flota de guerra rusa y su concep-

ción del poder naval no es otro que el Almirante Sergei Gorshkov, Comandante en Jefe de la Marina Soviética e impulsor y convertidor del Imperio en potencia marítima, ya que no sólo propulsó e innovó su Marina de Guerra sino que como complemento impulsó el desarrollo de una vasta Marina Mercante y quizá de la más grande, versátil y eficiente flota pesquera del mundo, siendo estos dos últimos además importantísimos elementos que servían a la inteligencia naval y por ende a la Unión Soviética, lo que ocurre a partir de la década de los cincuenta. Además debe tenerse en cuenta, que, después de Hiroshima y Nagasaki, ambas potencias eran conscientes de que el poderío de una nación era función directa de su poder nuclear y que como consecuencia de ello venía el gran reto de convertir las flotas convencionales en flotas nucleares donde no sólo el armamento haría uso de tal ingenio sino tanto o más la propulsión con lo cual se prescindía grandemente del tren logístico de reabastecimiento, teniendo ello especial importancia en el ingenio submarino donde es imprescindible el ocultamiento para evitar su contraparte la localización y posterior destrucción y/o neutralización. En el ínterin es necesario recordar que Estados Unidos se había desarrollado alcanzando el nivel de gran potencia económico - industrial, situación que posteriormente la convierte en la primera potencia económica del mundo, posicionamiento que aún, a pesar de su enorme déficit comercial, ostenta y continuará ostentando en la próxima década, a pesar de los evidentes signos de declinación.

En paralelo, la Unión Soviética nunca siquiera rozó esta condición, por lo cual el enorme esfuerzo desplegado para convertirse en potencia militar contrapuesta, líder del bloque oriental, representó una pesada carga cuya factura algún día le iba a ser presentada y con el avance inflexible del tiempo ese día cada vez se encontraba más cercano.

De otro lado tenemos a Corea, país con 1800 años de existencia, el que a pesar de estar obligado a pagar tributos a China cuenta con su propia dinastía de reyes y dirigentes y donde el cambio se produce durante la guerra chino - japonesa en 1894 cuando el Japón toma el control parcial de la península para luego de la guerra ruso-japonesa asumir el control total del país de 1910 a 1945, período vital dónde desaparecen una serie de instituciones tradicionales, las que son reemplazadas por instituciones y tradiciones japonesas.

Al término de la Segunda Guerra, Corea se ve dividida en el paralelo 38°, en el Norte los japoneses se rinden a los rusos y en el Sur a los Estados Unidos llevándose a cabo un intento de unificación por parte de Estados Unidos y Rusia; sin embargo, Gran Bretaña lo impide, recurriéndose a las Naciones Unidas y convocándose a elecciones en el año 47, eligiéndose como presidente a Sygman Rhee con una asamblea constituyente de 210 escaños, 100 de los cuales pertenecen a Corea del Norte, declarándose la República de Corea, y comenzando a crecer el problema comunista dentro de Corea hasta la aparición de Kim Il Sumg quien bajo la estrategia, logística y apoyo ruso empieza la guerra de Corea el 25 de junio de 1950. A consecuencia de ello los Estados Unidos procede a los estrechos de Taiwan para proteger Formosa, a fin de evitar un movimiento de los chinos contra éstos, empezando además a enviar mayor auxilio a la Indochina Francesa. A pesar de todo, Corea es una guerra de coalición de las Naciones Unidas, la cual ter-

mina en el año 53, estableciéndose la frontera entre las dos Coreas en el paralelo 38, y hoy en día, a 48 años de distancia, estamos asistiendo a una actualización del conflicto, consecuencia quizás de no haber querido arriesgar más en su momento eliminando el engendro comunista por temor a perder la totalidad de Europa, consecuencia de su debilidad post bélica. Casi al finalizar la guerra de Corea viene la caída de Diem Bien Phu y al año siguiente, en mayo, la rendición de Francia, lo cual marca al mismo tiempo dos hitos: de un lado el ingreso de Estados Unidos al problema vietnamita, con su larga secuela, la cual culminaría con la firma de los acuerdos de paz en el año 1973 -generando en los Estados Unidos el denominado sindrome de Vietnam-. Sin embargo, la derrota total de Vietnam del Sur se produce en abril de 1975 cuando los tanques soviéticos irrumpen en las calles de Hanoi.

La historia del Vietnam comienza en el reino de Annam, lo que ahora es el Norte de Vietnam, alrededor del 207 D.C. El reino estaba bajo el dominio de los Viet chinos quienes se expandieron hacia el Sur llamando a sus nuevos territorios Nam Viets o Viets del Sur. Los chinos dominaron al país hasta el año 938, en que se independizaron. Desde tal fecha hasta el siglo XIV hay una permanente resistencia a los intentos de invasión y expansión china hacia el sur. A fines del siglo XVI misioneros franceses arriban al reino de Annam el que se encontraba dividido entre las dinastías Norte y Sur.

Entre 1862 y 1900 fueron anexados Tonkin, Annam, Cambodia y Laos, constituyéndose lo que se llamó la Indochina Francesa. Al inicio de la Segunda Guerra Mundial los japoneses ocuparon el país hasta su derrota en 1945, fecha en que los aliados ocuparon Vietnam y asignaron la tarea del desarme japonés a la Gran Bretaña y a la China Nacionalista, dividiendo para tal fin al país en el paralelo 16, quedando el Sur bajo el control de los ingleses, quienes ayudaron a los franceses a retomar el control y poder de la zona bajo su tutela. Francia, con excepción del tiempo de la ocupación japonesa, había tenido bajo su dominio a toda Indochina por más de medio siglo; sin embargo, durante los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial se había generado un movimiento vietnamita nacionalista establecido en la parte norte de Indochina, el cual fue fundado y liderado por Ho-Chi-Minh, el famoso "Tio Ho" quien en 1945 proclamó la independencia de Vietnam, convirtiéndose dicho movimiento en el Partido Comunista Indochino.

El término de la Segunda Guerra Mundial marcó, entre otros, un resurgimiento exacerbado del nacionalismo musulmán, extendiéndose un estado de franca rebeldía contra el colonialismo europeo que, durante más de un siglo y en diversas formas, había explotado a las naciones musulmanas. Los nacionalistas árabes colaboraron durante la guerra con los aliados esperando al final de ella obtener la independencia de sus países. La creación del Estado de Israel, la derrota de Egipto a manos de los israelitas, la proclamación de la república egipcia, la unificación del mundo islámico en una gran República Arabe Unida y la independencia de los protectorados franceses de Tunez y Marruecos, desembocaron en la guerra de Argelia, parte importantísima del imperio colonial francés que fue conquistada en 1830.

La derrota francesa en Indochina marca el otro hito importante, ya que cual secuela se inicia la guerra de libe-

ración nacional de Argelia, denominada también como una salvaje guerra en tiempos de paz con sus largos ocho años de duración donde el gran artífice de la independencia Argelina fue Charles De Gaulle al proponer y llevar a cabo la auto determinación, la que permitió que en julio del 62 el 99% de los votantes argelinos decidiera separarse de Francia, hecho que fue renonocido por el gran Charles De Gaulle proclamándose la independencia de Argelia. Paralelamente Nasser nacionalizó el Canal de Suez en 1956. Inglaterra y Francia decidieron la intervención militar en acuerdo secreto con Israel, el cual desató la primera campaña relámpago en el Sinaí, sin embargo ingleses y franceses debieron evacuar el canal ya ocupado ante la presión combinada de Estados Unidos y Rusia. Este fracaso contribuye al desenlace de Argelia en lo que a Francia le corresponde. Con la primera guerra de 1948, a poco de su creación, posteriormente la de 1956 por Suez, luego la famosa guerra de los seis días en 1967 y la del Yom Kippur en 1973, los israelitas iniciaron y mantuvieron permanentemente un estado de beligerancia con sus vecinos arabes, ampliando y consolidando sus fronteras como consecuencia de un abierto e incondicional panarabismo soviético, llegándose a nuestros días luego de la desaparición del Imperio Soviético a tratativas de paz por primera vez entre los descendientes de Agar y de Jacob; a la sazon árabes e israelitas.

1959 marca la destitución de Fulgencio Batista y el ascenso al poder del médico Fidel Castro Ruz, quien a la fecha gobierna Cuba sin concesiones a pesar de la desaparición del coloso comunista; viene luego, en el 61, el fracaso de la invasión en Bahía Cochinos, que genera un serio traspié de la política norteamericana y que actuó como el detonante que impulso a Fidel Castro y Cuba por la vía del socialismo primero y comunismo después, la siguiente crisis -llamada crisis de los cohetes-, es aquella donde el mundo se acercó más que nunca a la guerra total, teniéndolo en vilo por 13 días ante la posibilidad de un conflicto mundial y que gracias al empeño personal tanto de Khrushev como de John Kennedy se logró superar, siendo en el balance total el gran perdedor los Estados Unidos de Norteamerica, consecuencia del compromiso del Presidente Kennedy de que jamás los Estados Unidos iniciarán ni permitirán la agresión a la Isla, embarcándose en adición la U.R.S.S. en el más grande y ambicioso proyecto mediante el cual alcanzar la categoría de Nación Oceánica a fin de equiparar a los Estados Unidos, siguiendo el reclamo antiguo de Gorshkov.

Vienen luego una sucesión de eventos que tendrán diversas consecuencias a futuro relacionadas con el medio; así tenemos, el 57, el incidente del Líbano que culmina con el ataque y voladura de la sede de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica. El 60 empieza la descolonización del Africa con la formación de una serie de naciones que no cuentan con los medios mínimos para sobrevivir. El inicio de la carrera espacial, la cual, en conjunto, a Estados Unidos y Rusia les va costando más de doscientos mil millones de dólares y uno de cuyos hitos más saltantes es cuando Neil Armstrong al poner pie en la luna el 20 de julio de 1969 dice: "Un pequeño paso para el hombre, un paso gigante para la humanidad". Suceden luego el agravamiento del problema de Sudafrica con el Apartheid, el cual generó por mucho tiempo el ostracismo internacional de dicho país y que aparentemente está en camino de solución. La

invasión de Afganistán por Rusia, el 79, con su objetivo inmediato, desestabilizar a Paquistán e Irán con lo que quedarían en manos soviéticas los dos accesos al Golfo Pérsico o el Golfo mismo y que después de ocho largos años tuvieron que retirarse porque les fue imposible dominar el país con el consiguiente desgaste y altisimo costo del mismo para los rusos. La caída del Sha de Irán el mismo año y el ascenso al poder del Ayatollah Jomeini, quien al año siguiente se embarcó en una guerra con su vecino Iraq, con uno de los resultados que además de curioso era necesario para mantener una relativa estabilidad momentánea en tan explosiva zona, ni vencedores ni vencidos, a pesar de que a su manera y en forma independiente cada uno se declaraba vencedor sobre el otro, siendo la otra consecuencia de este conflicto el desmesurado armamentismo de Iraq, lo cual en el futuro le permitirá desarrollar como veremos otras aventuras bélicas de mayor envergadura y consecuencias a nivel regional y mundial.

Viene luego el conflicto de las Malvinas (81) entre Argentina y Gran Bretaña, donde se puso de manifiesto la real interpretación de la Doctrina Monroe, "América para los americanos", donde sólo son americanos quienes residen en el hemisferio Norte y son descendientes de europeos pero principalmente Sajones haciéndose añicos el Tratado Inter Americano de Asistencia Recíproca con el resultado predecible desde el inicio -el triunfo de Gran Bretaña- soportada política, técnica y logísticamente por los Estados Unidos y cuyo colofón ha sido las recientes declaraciones de la Sra. Margaret Thatcher, primera ministra británica durante el conflicto, en el sentido de que "los Argentinos le deben la democracia" en clara alusión a las consecuencias políticas internas del conflicto.

En diciembre del 82 asistimos al abierto inicio de un acontecimiento mundial que a la fecha no tiene previsible final: la ascención al poder absoluto del Soviet, como heredero de Bresnev, de Yuri Andropov, el cual a su vez es relevado, después de su deceso en marzo del 84, por Constantin Chernenko, y éste a su vez en marzo del 85 es sucedido por Mijail Gorbachov, padre de la Perestroika -reestructuración- y el Glasnot -transparencia-.

Por primera vez desde 1917, en que se da la revolución rusa, tres jerarcas que ostentaron el poder absoluto político del Kremlim, se relevan por causas naturales en un período de tres años, los tres de las mismas canteras, la KGB y aparentemente comprometidos con la misma estrategia, consecuencia entre otras de haber llevado aceleradamente al Imperio Soviético, a la calidad compartida de primera potencia militar mundial, sin haber alcanzado la misma condición en el plano económico. Fundamentalmente la estrategia, soviética de la Perestroika, habría sido estructurada de tal manera de poder acceder a los mercados financieros occidentales a fin de oxigenar su mellada economía, para lo cual se mostraba una seudo apertura democrática, dándose a entender el paulatino abandono del modelo comunista, aceptando el triunfo del sistema democrático-capitalista. Para la obtención de tal fin se dejaron perfectamente claras dos premisas: primero, el sistema comunista en sí debe mantenerse intacto y, segundo, no debe existir cuestionamientos al control de la Unión Soviética sobre todo el bloque oriental. Estas premisas permitirían que los aliados de Rusia del bloque oriental busquen enfoques independientes hacia

sus reformas internas, descuidándose el siempre latente problema del nacionalismo de los componentes del bloque en su enfrentamiento permanente contra el Imperialismo Soviético. Estas fuerzas ocultas fueron liberadas violentamente al ponerse fin a los subsidios soviéticos a las exportaciones, especialmente al petróleo, consecuencia de la necesidad, de establecer una mayor coordinación entre las diferentes economías del bloque. Uno de los primeros toques de alerta es la caída del muro de Berlín, el 90, y la consecuente reunificación alemana con consecuencias sobre la economía y sociedad germana sin solución a la fecha, habiéndose insinuado tímidamente que la reunificación con su altísimo costo constituye un error. En paralelo se sucedieron una serie de conflictos étnicos que generaron fuerzas secesionistas dentro del Imperio Soviético, los cuales se convirtieron en ingobernables, determinando la desintegración del mismo en las quince repúblicas componentes, de las cuales cinco son potencias militares de primer orden con un poderoso arsenal nuclear.

Al no existir el Imperio Soviético desaparece el poder de Gorbachov, el cual es defenestrado de la dirigencia política y reemplazado por su archienemigo Boris Yeltsin el 91, quien se erige en el primer presidente de Rusia, la cual vuelve a hacer ondear los colores imperiales zaristas.

Todo esto estructura unas nuevas relaciones de poder, las cuales deben irse clarificando con el transcurso del tiempo y muchas de ellas van a ser consecuencia, entre otros, de cómo se ejecute el reparto del botín del Imperio entre los herederos, de cómo imponga su liderazgo natural la Rusia actual a sus antíguos socios y del hecho de que Occidente no menosprecie la situación de Rusia como primera potencia militar mundial y finalmente de que no va a ser fácil borrar de un solo plumazo más de setenta años de comunismo.

En el interín se han dado dos pequeños conflictos: el de Grenada y el de Panamá, con sólo prácticamente un actor. El primero de ellos nos muestra un tratamiento político-diplomático impecable al formarse una supuesta fuerza multinacional que acude, a pedido, en ayuda de una pequeña nación caribeña donde se desea imponer un régimen comunista no deseado. La segunda es simple y tacitamente la invasión de una nación centroamericana por parte de la potencia más poderosa del mundo a fin de defenestrar, capturar, extraditar, juzgar y encarcelar al mandatario de turno independientemente de lo justo o no de la acción, llegándose finalmente al incidente haitiano todo lo cual podría configurar de hecho lo manifestado por el Secretario de Estado Root en 1912 cuando enuncia que: "Es un hecho inevitable y lógico que nuestro destino manifiesto es controlar los destinos de toda América".

En paralelo a la extinción del Imperio Soviético se produce la invasión de Kuwait por Iraq, en el Golfo Pérsico, y se da inicio a la guerra del mismo nombre, donde se disputa fundamentalmente el evitar la posesión de las más grandes reservas de pétroleo del mundo por un sólo país, las cuales estan localizadas en el Golfo Pérsico y son del orden del 66% de las reservas mundiales, siendo la dependencia del mismo por el mundo occidental tal, que los Estados Unidos importan el 50% de sus requerimientos, Europa el 67% y el Japón el 100%. De un lado está una coalición de Fuerzas de 29 países liderados por Estados Unidos y del otro Iraq.

Posteriormente, el 92, empieza el complejo problema de Yugoslavia que a

la fecha no tiene solución, sino más bien todos los visos de una guerra de limpieza étnica donde tanto EE.UU. como las demás potencias y su comparsa la ONU no tienen una solución al problema serbio-bosnio-musulmán y, como otrora se hiciera con Polonia en los albores de la Segunda Guerra Mundial, pretenden una solución territorial al problema, demostrando harto desconocimiento del mismo y muy poca voluntad para su solución con el propósito quizá de que la maduración del mismo cree la solución.

Este como tantos otros movimientos sececionistas, ha surgido como consecuencia de la extinción del imperio soviético, en una especie de proceso, cuya tendencia es la de volver a armonizar la existencia de los Estados en función de la voluntad de los pueblos y en clara contraposición histórica actual a la reunión de los mismos Estados en bloques continentales económicos, cuyo objetivo fundamental es el de poder competir con ventaja contra otros con la finalidad de disputar y asegurar mercados para a su vez mantener su supervivencia.

Cabe destacar la existencia actual en el mundo de alrededor de 56 conflictos de naturaleza bélica, dónde cada uno de ellos obedece a razones de las más diversas, siendo uno de los más *sui géneris* el de Chiapas en México por su profunda raigambre y sus secuelas imprevisibles, pues se trata aparentemente no sólo del reclamo de los descendientes de los antiguos pobladores de esas tierras, que en alguna forma se mixtificaron con el conquistador español y que pueblan territorios desde esas latitudes hasta el Cabo de Hornos, encerrando en sus mentes y espíritus una frustación ancestral y centenaria, a la cual no se le ha dado el tratamiento correspondiente.

Como vemos, existe una constante casi eterna que no cambia la mar y el hombre. La flota del futuro no hará olvidar a Temístocles, ni a Ruyter, ni a Suffren, Magallanes, Nelson, ni Grau y mucho menos a los milenios de historia marítima, pero será posiblemente no ya las imaginadas por Verne sino las de Asimov y otros; serán las flotas intergalácticas navegando en el espacio interestelar, proyección natural del mar, y nuevamente el sucesor del mar se impondrá sobre la tierra y la antígua asociación del hombre y la mar no tendrá fin.

Hasta aquí el medio; veamos ahora en forma suscinta al hombre, que es quien usufructa al medio para su bienestar y quien hace la historia, sobre todo en palabras de Thomas Carlyle quien manifiesta que: "La historia del mundo es la biografía de los grandes hombres".

Desde los albores de la humanidad, cuando el hombre vislumbra en su escaso entender la necesidad de reunirse en grupos por apoyo y ayuda mutua -sinónimos hoy en día de seguridad y bien común- se generan las formas tribales primigenias, las cuales evolucionaron hasta llegar hoy a las sofisticadas organizaciones de Estado-Nación, con todo lo inherente a sus respectivas organizaciones, fruto de ideologías o sistemas, cartas magnas que los regulan y de organizaciones mundiales o internacionales, que en alguna forma, tratan de influir, normando y regulando la convivencia entre los Estados, consecuencia esta última acción, de la situación política mundial.

Al darse inicio a esta forma de convivencia, se da también, como consecuencia lógica de la misma, la aparición en forma genérica de tres tipos de hombres; los cuales han evolucionado en el tiempo, manteniendo sin embargo su

explícita definición pretérita, adaptándose al mismo y enriqueciéndose política, técnica, social, moral y éticamente durante su transcurso. Estos tres hombres son: "El hombre de la espada, el hombre de la cruz y el hombre de la toga".

Como puede vislumbrarse, cada uno de ellos está perfectamente definido. Así: El Hombre de la Espada evoluciona desde su forma inicial de cazador pasando a través del tiempo por clases o formas de guerreros, gladiadores, jefes de tribus, alcanzando algunas veces la condición de príncipes, reyes, césares y/o emperadores y en más de una oportunidad, optando la forma de gobernantes, siendo actualmente después de haberse canalizado y establecido su desarrollo normal, integrantes de Institutos que tienen su accionar en aire, mar y tierra, poseedores de una sofisticadísima tecnología, requiriéndose por ende de una excelente preparación de sus integrantes en la mayoría de los campos de la actividad humana, lo cual les permite, en su momento, tomar acertadas y complicadas decisiones en apoyo de las de los más altos organismos de gobierno de la Nación.

El Hombre de la Cruz, que en sus inicios se manifiestan como adivinos, brujos, magos y chamanes, van con el transcurso del tiempo definiéndose cada vez más, hasta llegar a lo que son hoy, ministros de fe, de predicación universal cuyo objetivo fundamental es llevar el mensaje de su fe a los más recónditos lugares de la tierra, puesto que la que ellos han abrazado es la única y verdadera que purificará al hombre y lo ayudará a alcanzar los más altos niveles espirituales con el consiguiente bienestar de su grey.

Llegamos finalmente al Hombre de la Toga, grupo de hombres éste que encierra a todos aquellos que no pertenecen a ninguna de las otras dos clases, sin ser por ello excluyentes como las anteriores, y bajo su égida se agrupan todos aquellos hombres que se desenvuelven en diferentes actividades y profesiones, enriqueciendo con su participación la política de los Estados, para lograr el bien común para los pobladores de los mismos, a veces tan caro para ellos. Este último grupo tiene sus inicios un poco más tímido y menos definido que los dos anteriores, empezando a aparecer como magos, pensadores, sabios, filósofos y consejeros de gobernantes, evolucionando dentro de los diferentes tipos de gobierno, habiéndose convertido a la fecha en los líderes políticos que guían y gobiernan al mundo.

Es indudable que en los milenios ya trancurridos, ha habido en algún momento preponderancia de los unos sobre los otros. Sin embargo, y a pesar de ello, se ha tratado con indudable sabiduría de mantener el equilibrio en sus relaciones, a fin de no romper los esquemas de supervivencia de los Estados habiéndose dado incluso situaciones en las cuales, consecuencia del momento histórico, del tipo de gobierno y de la actividad desarrollada tanto en la antiguedad como en épocas recientes, se han fusionado en uno solo las características de dos de ellos; sin embargo el caso de que un sólo hombre en un momento dado haya ostentado el control de las tres clases de hombres no se ha dado como consecuencia natural de no poderse dominar los tres estamentos que otorgaría el poder absoluto a quien lo obtuviese. Llegamos así a nuestros días en los cuales vemos una aparente declinación del hombre de la espada, como consecuencia de los últimos acontecimientos mundiales, los cuales hacen vislumbrar la no necesidad del mismo considerándose

que se va a acabar en el corto plazo con las guerras, conflictos y luchas y que por lo tanto son prescindibles, sin embargo, se olvida entre otros que el sustento de los Estados, independientemente de las ideologías y de las formas de gobierno, son las fuerzas armadas, los hombres de la espada, puesto que sus componentes hacen al igual que el hombre de la fe, un apostolado de su profesión trasuntando el tiempo y el espacio, dedicando su vida entera al mismo quehacer con la única diferencia, de que el hombre de la fe pertenece a una cofradía mundial y el de la espada pertenece sólo a la tierra, al país que lo vio nacer.

Conceptos éstos que nos llevan a la necesidad de no alterar el equilibrio entre las relaciones de estos tres hombres, que constituyen los elementos naturales constitutivos por excelencia del Estado y que son la Fe, la Política y la Seguridad.

A su vez debe establecerse con meridiana claridad, la relación entre el desarrollo y la seguridad, por ser consustancial con la existencia misma del Estado, y donde la segunda de ellas en la actualidad reviste una importancia trascendental, ya que es responsable fundamentalmente, de disuadir tanto a la amenaza externa -otro estado-, como la interna, -grupos de poder minúsculos de sus propios pobladores incapaces de alcanzar la cima del mismo por convicción- esta relación difícil y sutil debe ser establecida con absoluta realidad sin mezquinar los medios que podrían debilitarlas y hacer fútil su existencia al no poder cumplir con su cometido.

Llegamos finalmente al tercer elemento de esta trilogía milenaria, el cual a su vez es la razón de ser, el *leit motiv* del ser humano "el Poder", poder que mueve al mundo y que transforma o modifica al medio, de acuerdo con las necesidades o intereses del hombre.

Existen infinidad de tratados al respecto y de intentos de definición del significado del Poder, sin embargo nada ha sido y es más complejo y difícil por las connotaciones tan amplias y variadas que abarca y que desde un punto de vista netamente filosófico su mejor aproximación está en el autor de "Así hablaba Zaratustra", el filósofo alemán Federico Nietzche, quien enuncia que: "Dondequiera que hay una criatura humana, allí hay también afán de poder" definición ésta que junto al pensamiento del filósofo y matemático inglés Bertrand Rusell quien manifiesta que: "El poder junto con la gloria continúa siendo la aspiración más alta y la recompensa más grande de la humanidad", nos dan una idea bastante clara del significado del poder. Si conjugamos estos enunciados con el pensamiento de uno de los más renombrados líderes políticos de los últimos tiempos, Dn. Richard M. Nixon, quien teoriza diciendo que: "Lo que mueve al mundo para bien o para mal es el poder y ninguna nación soberana, dejará su poder en manos de la ONU ni de cualquier otro organismo, ni ahora ni nunca" obtendremos la configuración más amplia de lo que el poder significa tanto individual como colectivamente, con sus específicas interrelaciones, las que por milenios se han dado y han coexistido con las tres clases de hombres, viniendo a constituirse por necesidad lógica la existencia de un poder político, un poder religioso y un poder militar, base y fundamento de la existencia de los Estados.

De otro lado, siendo el poder en definición emitida por el sociólogo, científico y político alemán Max Weber: "la posibilidad de imponer la propia voluntad al comportamiento de otras personas"

debemos de establecer la o las formas cómo dicha acción puede ser efectuada y a su vez cómo se logra dicho ejercicio.

El ejercicio del poder sólo puede ser efectuado en tres formas, las cuales, en su aplicación, demandan de un alto grado de sutileza por parte del que lo ejerce.

Estas tres formas son, la compensación, la cual como su nombre lo indica involucra el otorgamiento de una recompensa; la convicción, que demanda un cambio en la conciencia de aquellos a quienes se les va a imponer otra voluntad, y la coacción, donde los objetivos del poder se logran como consecuencia de una amenaza latente o la posibilidad de imposición de un castigo.

En adición a estos tres instrumentos mediante los cuales se ejerce el poder, debemos tener presentes las tres fuentes que prácticamente conceden el derecho a su uso y que son: la personalidad (conocimiento más capacidad de convicción) la propiedad (riqueza) y la organización a la cual se pertenece.

Comprensiblemente, en el ejercicio del poder es muy difícil establecer claramente la delimitación de las tres formas tal como se ejerce su aplicación, dándose por el contrario una combinación de las mismas, cuyos resultados son la imposición de una voluntad a otra, combinación en la cual además se entrelazan las tres fuentes.

De otro lado es conveniente tener presente que cualquier manifestación de poder inducirá a otra manifestación de poder opuesta, aunque no necesariamente igual, lo cual nos lleva directamente a la existencia de una relatividad del poder, donde todos y cada uno de los seres humanos poseemos un nivel del mismo, llegándose, como colofón, a la negociación del poder, la cual está basada, como toda negociación, en el conocimiento profundo del tema, una fuerte organización de respaldo y el tiempo necesario para realizar la negociación.

Todo esto nos lleva al hecho de que el Estado Moderno, reune dentro de su estructura tanto a los instrumentos como a las fuentes para ejercer el poder, y los debe usar perfectamente en sus relaciones con otros estados, a fin de concertar - diplomacia - de la mejor manera posible la imposición de su voluntad, para brindar la seguridad y bien común deseados en los mayores niveles posibles a sus connacionales.

Todas estas relaciones, a pesar de la situación política actual, configuran la existencia del hombre de la espada como Fuerza Armada que sustenta la existencia misma del Estado, sin embargo, la situación política actual a nivel mundial amerita y demanda una reducción de los niveles de fuerza pero, en paralelo, un potenciamiento de la misma en función a Profesionalismo, Potencia, Rapidez, Eficiencia y Eficacia, con el objeto de reducir el número optimizando la calidad.

Como hemos visto, la evolución de esta trilogía, el medio, el hombre y el poder en el tiempo han permitido arribar a la situacion actual de la civilizacion contemporánea, donde los tres elementos actúan tan ligadamente que es imposible pretender el pensar no sólo en la presencia sino en la acción de uno de ellos sin que tenga automáticamente un efecto sobre los otros dos.

En este punto considero pertinente, hacer una breve abstracción de esta trilogia milenaria en un medio más limitado, me refiero al continente sudamericano.

Como ya hemos mencionado, una de las seis civilizaciones sin parentesco, según Arnold Toynbee, es la desarrollada en la costa y meseta andina sudameri-

cana, con una vivencia de alrededor de 2000 años, sin embargo el nacimiento de la alta cultura peruana desde la época del sabio Julio C. Tello, sigue estimandose en alrededor de 1000 años A.C. Esta alta cultura, que empieza con Chavín, transita entre Nazca, Mochica, Tiahuanaco y Wari y culmina con el Imperio Incaico, el cual unificó, organizó y dominó el continente Sudamericano hasta el arribo del conquistador español, estimándose que la vigencia del imperio incaico fue de entre 12 y 14 generaciones, en un lapso calculado entre 300 y 400 años.

El arribo de los españoles ocurre cuando aún no ha culminado la guerra civil entre Huáscar y Atahualpa, a pesar de estar triunfante el último de los nombrados, pues, faltaba su consolidación en el poder y la estabilización del Imperio como tal; situación que posibilita la conquista del Imperio por los españoles. La secuela de la caída del Imperio es el Coloniaje y ésta precede a la Emancipacion, donde se produce la estructura politica-geografica que subsiste en nuestros dias, consecuencia de los límites establecidos por la Corona Española durante el Virreynato y de los principios del *uti posidetis* y de la libre determinacion de los pueblos, amén de los forzados reordenacimientos territoriales posteriores, consecuencias de guerras, conflictos y posiciones obsecadas sobre bases deleznables que no han permitido, al ser afectada esta trilogía milenaria por la idiosincrasia particular de sus pobladores, una mayor y más armónica evolución de la parte de civilizacion mundial, asentada en el continente sudamericano.

Dentro de este constexto el Perú debe prepararse para los futuros acontecimientos, que deben ocurrir en los proximos cinco lustros luego de ingresar al tercer milenio.

La estructura mundial actual con su multipolaridad permite el accionar de fuerzas que en condiciones de bipolaridad, no se dan, siendo esta bipolaridad la situacion de relación ideal, consecuencia de la estructura ideológica del hombre componente de la Tríada. Esto nos lleva a pensar en la necesidad del encausamiento del mundo actual hacia una bipolaridad que dé una mayor estabilidad a los bloques nación del futuro, a fin de gobernar mejor las relaciones politico-economicas.

A consecuencia de la posición geoestratégica ocupada por el Perú, se le ha abierto la posibilidad de funcionar como acceso privilegiado, para la migración cultural-comercial del mundo asiático, la cual atravesaría el continente sud americano, para, utilizando la costa este brasileña a modo de trampolin, saltar sobre la costa oeste africana para establecer la contencion del mundo musulmán.

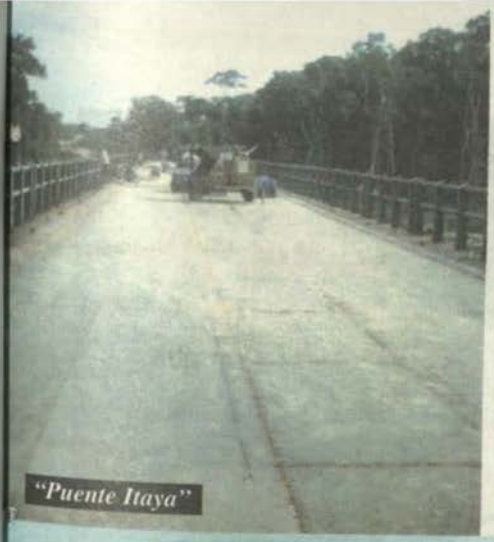
Todo esto debido a que dentro del reordenamiento bipolar a futuro, se visualiza una hegemonía de los bloques, asiático y musulmán con desaparicion de lo que actualmente consideramos como status mundial y donde se desarrollan una serie de luchas dentro de los componentes del mundo actual. Así tenemos, por ejemplo, nuestro pais, donde lucharan, de un lado, la ancestral relación entre el Yin y el Yan chino con el Hurin y Hanan incaico y, de otro lado, el cristianismo occidental como parte componente de la tríada de religiones que nacen en el mismo cruce de caminos - Jerusalem - que son el Islamismo, el Judaismo y el Cristianismo, donde sólo una de las tres pervivirá.

Sea cual fuere el resultado de estas luchas, y el de su alineamiento con la futura bipolaridad, lo cierto es que el

Peru no debe, ni puede permanecer una vez más como espectador de lo que posiblemente suceda, sino que debe de empezar a encarar el reto que ello demanda, y sus historiadores actuales y futuros deben dejar de ser, lo que enuncia Ortega y Gasset cuando manifiesta que son profetas del pasado, para pasar a hacer estrategia, la cual tambien puede llamarse historia prospectiva, considerando siempre la causa-efecto producida por esta trilogía milenaria.

Bibliografía

Gran crónica de la segunda guerra mundial, 3 vols. Selecciones del Readerís Digest.
Historia Mundial de la Marina. Almirante Bardot Jean Savant
La vuelta al mundo de los exploradores, los grandes viajes marítimos, 1764-1843.- Jacques Brosse.
A history of modern world. Palmer Colton.
La segunda guerra mundial, 2 vols. Paris Match, Larousse.
Estudio de la historia, 2 vols. Arnold Toynbee.
5000 años de historia. María Rosello.
Idea de la historia. R. G. Collingwood.
Historia Marítima del Perú; 1ra. parte, TI vols. 1y 2, T II vols. 1 y 2 .
The influence of sea power upon history. Alfred Thayer Mahan.
Tratado general de Geopolítica. J. Vinces Vives.
Geopolítica; generales y geografos. Hans W. Weigart.
Introducción a la Geopolítica. R. Horning y L. Korholz.
Enciclopedia Visual, 8 vols. Salvat.
Enciclopedia Británica; Macropaedia, 20 vols.
The future of political violence, desestabilization , disorder and terrorism. Edit. by Richard Cuttlerback.
La política. Aristoteles.
La república o el estado. Platón.
Política entre naciones. Hans J. Morgentau.
Diplomacy. Henry Kissinger.
La anatomía del poder. John Kenneth Galbraith.
El poder de las naciones. Klauss E. Knorr.
El legado de la vida. Albert Jacquard.



"Puente Itaya"

SIMA_PERU SA

GERENCIA DE COMERCIALIZACION

Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao, Perú.
Teléfono: (51-1) 465-7357 / 429-1081
Fax: (51-1) 465-0664

"Sima Construye.. el Perú Crece"



E/P Don Luis

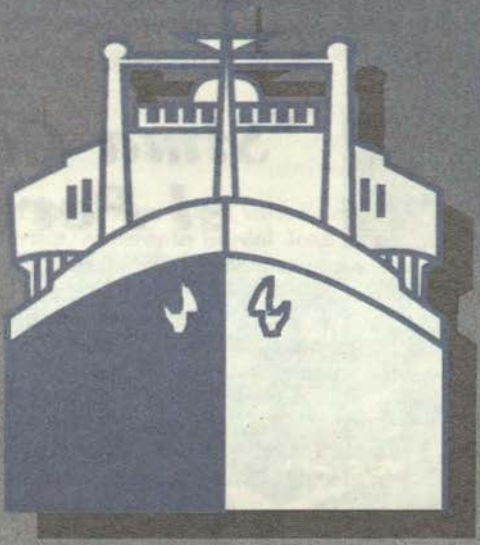
48 AÑOS SIMA-PERÚ S.A.



Compuerta



Sécador Rotatubo



Consorcio Naviero Peruano S.A.

Av. Central 643 Piso 7 San Isidro - LIMA 27
Teléfono: 421-5800 Fax: 421-6852, 442-5136
Telex: 21063, 20074
FONONAVE:
421-5700 (Itinerario Vía Fax)

La burla de Scapa Flow

INTRODUCCIÓN

El conocimiento de la situación del enemigo sólo puede obtenerse de otros hombres. El conocimiento espiritual puede obtenerse por adivinación, la información en las ciencias naturales puede obtenerse mediante el raciocinio inductivo, las leyes del universo pueden ser verificadas mediante cálculos matemáticos; pero la situación del enemigo es posible certificar mediante espías, independientemente de la tecnología desarrollada en satélites, en comunicaciones, en aviones, etc., y lo que aplican los países que día a día intentan dominar el espectro electromagnético.

En el caso de los espías, éstos siguen siendo un elemento muy importante en la guerra, porque de ellos depende, en algunas situaciones de confrontación, la capacidad de las fuerzas para movilizarse. El uso de los espías debe ser mantenido en secreto, debiendo éstos ser extremadamente inteligentes y de recursos, de otra manera son susceptibles a ser engañados. Los espías deben ser recompensados liberalmente y su trabajo altamente apreciado. El propósito de su utilización es conocer al enemigo, "conocer al enemigo y a uno mismo es lo que vuelve a uno invulnerable, invencible"[1].

El presente artículo es un ejemplo de lo mencionado, con la contribución principal de un espía alemán que produjo excelente información que permitió se vulnerara y atacara la base naval inglesa de Scapa Flow.

El conocer al enemigo es una ley universal que no tiene paralelo en la historia. Desde el punto de vista de la Teoría Militar es una ley fundamental del buen juicio y el pensamiento analítico.

Si hay que destinar recursos para conocer más al adversario tenemos que hacerlo como una necesidad indiscutible.

Leamos a continuación este acontecimiento naval al inicio de la Segunda Guerra Mundial, conocido mundialmente como "La burla de Scapa Flow".

Capitán de Navío
José Mejia Gonzalo

1 *El Arte de la Guerra* (Sun Tzu).



La burla de Scapa Flow (*)

(La historia de la clamorosa empresa de los U-boote)

Arrigo Petacco

El capitán Günter Prien, comandante del submarino U-Boote 47, al regreso a su base despuésde Scapa Flow.

Llovía a mares la mañana del 17 de Octubre de 1939, cuando, en la Base Naval de Wilhelmshaven ingresa con toda su dotación formada sobre la cubierta, el U-boot 47, del Comandante Günther Prien. Una muchedumbre muy asombrada esperaba en torno al recinto del puerto. Las avenidas vecinas estaban llenas de banderas, lo mismo que a lo largo de las calles que conducen al centro. En la avenida 3 bandas militares tocan junto a la sección del "Hitlerjugend", bellas muchachas arrojan flores al agua verde-petróleo del dique, la gente aplaude frenéticamente.

Apenas el submarino – que porta un escudo sobre la torreta de un gran toro rampante – se aproxima al muelle número 2, el gran Almirante Erich Raeder, comandante en jefe de la flota alemana, baja de la tribuna de honor, atraviesa el muelle, y sube solo abordo, estrecha la mano de todos los oficiales y dotación y luego pone sobre sus pechos la Cruz de Hierro.

"Un avión le espera para llevarle rápidamente a Berlín con su Estado Mayor" dice Raeder al comandante del U-47 – "Hoy en la tarde Ud. será recibido por el Führer en la cancillería del Reich".

En la página opuesta, la base naval británica de Scapa Flow



El triunfo de Prien

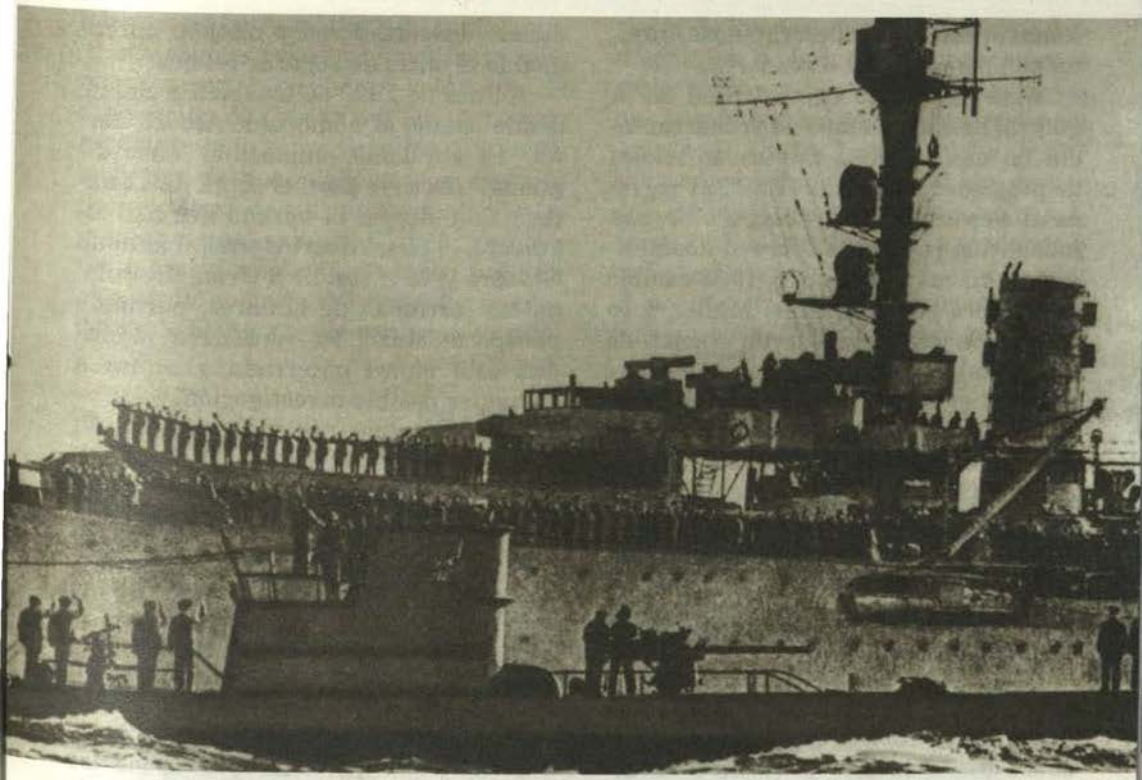
Con esta solemne ceremonia, Alemania -que hace un mes y medio está en guerra con Gran Bretaña y Francia- saluda a los submarinistas que han penetrado en la base naval de Scapa Flow y mandado a pique al acorazado *Royal Oak,* de 29,150 Tn.; pero entre los autores de la empresa no está presente el personaje principal, el espía del Abwehr, el Servicio Secreto alemán, que con su excepcional información, fruto de un paciente trabajo de años y años, ha indicado al U-47 de Günther Prien la ruta para penetrar en el abastecido escondrijo de la flota británica.

Scapa Flow -una triste y desolada dársena de 20 Km. de largo por 14 Km. de ancho, a 60° de latitud este- se encuentra en la isla Pomona, en el archipiélago de Orcadas, al norte del extremo de Escocia, de la cual está separado de un brazo de mar que se llama Pentland Firth. Esta gran bahía, refugio seguro de la Royal Navy, es protegida naturalmente por una corona de arrecifes e islotes, cerquísimos unos de otros, y los canales que ellos forman están bloqueados con obstáculos, cercos, redes antisubmarinas y cascos de buques a vapor fondeados.

Desde hace 70 años los ingleses han hecho de Scapa Flow el sostén de las estrategias navales anti-alemanas: desde este punto los buques de guerra británicos dominan tanto el acceso al mar del norte, como a las grandes rutas del Atlántico; cuando lo desean pueden imponer a Alemania un bloqueo naval muy difícil de sofocar. Alejadas miles de kilómetros de distancia de la Base Naval alemana, las islas están casi siempre envueltas entre la densa y helada neblina del norte. Las tormentas de viento y nieve que asolan con extrema violencia la zona, la protegen de cualquier desagradable sorpresa adversaria. El sistema de reconocimiento alemán raramente logra fotografiar Scapa Flow; los bombarderos, aunque tengan suficiente autonomía para alcanzar la base, bombardear y regresar, son frecuentemente obstaculizados por el mal tiempo y la escasa visibilidad: los cazas y la fuerte defensa antiaérea inglesa son un buen complemento para el rechazo.

Por este motivo, ya durante la Primera Guerra Mundial los submarinos alemanes habían tratado por dos veces penetrar en Scapa Flow: en Octubre de 1914, el U-18 de von Henning, escondiéndose en la estela de un buque mercante inglés, había podido alcanzar uno de los accesos a la base, mas la bahía estaba desierta porque la flota había salido a altamar (o, como se dijo después, se habían alejado a prisa, apenas habían presentido que los alemanes buscaban penetrar a Scapa Flow); en 1918, también al U-116 de von Emsmam, que había intentado penetrar, lo habían mandado a pique, con toda su dotación.

Cuando Canaris, el futuro Almirante y jefe del Abwehr, al inicio de 1926 viene nombrado comandante de la sección "A-11 Marina", su primer pensamiento está en Scapa Flow: aquella bahía escocesa, para él marino de profesión, no representaba solamente uno de los objetivos del servicio secreto, sino el corazón vulnerable de la flota inglesa y también el símbolo de la derrota alemana: allí, después del armisticio de 1919, era transferida la flota de ultramar alemana, y, para no sufrir la humillación de la rendición, los acorazados y cruceros de von Ruiter habían sido autofondeados.



El submarino *U-47* recibiendo, a su regreso de Scapa Flow, los honores de la dotación del acorazado *Emden*.

Se da inicio a la "Operación Baldur"

Como lo demostraba la experiencia pasada, hay un solo modo de ingresar a Scapa Flow: ingresar con un submarino. ¿Pero a través de cuál camino o ruta?

Ciertamente -piensa Canaris-, debe existir un punto débil en la férrea defensa de la bahía y, en tal caso, solamente un espía podría descubrirlo.

Es así que, en aquel mismo año, comienza la "Operación Baldur" (el nombre en código del ataque a Scapa Flow).

Primero que todo se debe recurrir a un hombre idóneo y esta selección que hace Canaris recae sobre un ex oficial de marina, Alfred Wehring, que ha servido bajo el Emperador a bordo del "Admiral Hipper". Cincuenta años, moreno, de mediana estatura, el capitán Wehring es un hombre simpático, culto, de carácter solitario y que jamás ha deseado casarse. Aunque nativo de Hannover, Wehring siempre ha gustado del mar; físicamente asemeja más a un español que a un alemán. Este oficial ya ha trabajado, durante la Primera Guerra Mundial, para el servicio secreto de la marina y su hoja de servicio lo define

como "oficial óptimo, escrupuloso, atentísimo, perspicaz, observador".

Wehring, ya de baja al final de la guerra, ha estado empleado como contador en una pequeña fábrica de relojes de propiedad de un tío. En 1921 regresa al servicio y está encargado de una indagación reservada sobre el abastecimiento naval francés: en 1925 cambió su nombre por el de Karl Müller, y es convertido en vendedor de relojes de una notable fábrica alemana, y en el transcurso de dos años ha recorrido toda Francia: su informe de fin de mes de la compañía contiene -en código- interesantes datos sobre la procedencia del armamento y equipos de todas las nuevas naves de guerra construidas en astilleros de Brest, Le Havre y Marsella.

El día de Navidad de 1927, el presunto Müller es convocado a Berlín, a la oficina de Canaris. La conversación con el jefe de la Sección (A-11 Marina) se desenvuelve sin testigos, pero pronto se sabía que el futuro "pequeño Almirante" le ha confiado una tarea excepcional: encontrar a toda costa el modo de vivir de la Base Naval de Scapa Flow, y hurtar el secreto de los obstáculos que rodean la bahía impenetrable. Todas las noticias que Wehring, alias Müller, conseguirá juntar y transmitir al dueño de un pequeño café de la Haya, se enviarán rápidamente a Berlín.

En enero de 1928, el relojero Müller -con el nombre nuevamente cambiado por el de Joachim van Schullermann- parte para Holanda. Esta vez el agente de Canaris es físicamente diferente al vendedor que recorría Francia: su cabello es rubio, tiene bigotes y lleva anteojos, y a veces lentes ahumados: es por eso que van Schullermann cuenta que un grave accidente automovilístico le ha provocado una gran lesión a la vista. Wehring pasa un año en Holanda vendiendo despertadores y relojes, aprendiendo el oficio de reparar relojes.

A fines de 1929 se traslada a Suiza, donde asume el nombre de Albert Oertel. Es ahí donde empieza el "encubrimiento" decisivo para el espía de Canaris. Cuando, en el verano del año siguiente, el falso Albert Oertel abandona Ginebra y va a residir a Gran Bretaña, en las cercanías de Londres, portando pasaporte suizo, su verdadera identidad está ahora enterrada y oculta a cualquier posible investigación.

Con increíble paciencia el capitán Wehring espera otros dos años -continuando siempre con su trabajo de representante de relojes y de reparador-; al fin del año de 1932 presenta una solicitud para obtener la nacionalidad inglesa.

Su pedido es rápidamente escuchado: ¿Quién podrá sospechar de ser un espía, a este pacífico señor, camino a los sesenta años, tranquilo y digno, que centenares de personas ven todos los días inclinado sobre el banco, detrás de la vitrina de su pequeño negocio de Petham, en las cercanías de Canterbury?

Ninguno sospecha de él, en la primavera de 1935 (en pocos meses Canaris sería jefe de Abwehr, el servicio secreto militar alemán), el falso Oertel deja Londres y se va a Escocia, y se traslada cerca de Kirkwall -en la isla Pomona en el archipiélago de Orcadi, a pocas millas de la bahía de Scapa Flow- para abrir un negocio de relojes suizos y de "souvenirs".

En este pequeño poblado nebuloso Albert Oertel no tardará en hacerse popular.

Es un hombre discreto, por nada curioso, que habla bien, aunque con un ligerísimo acento extranjero, y tiene una vida reservada.

Todo el día transcurre en su pequeño

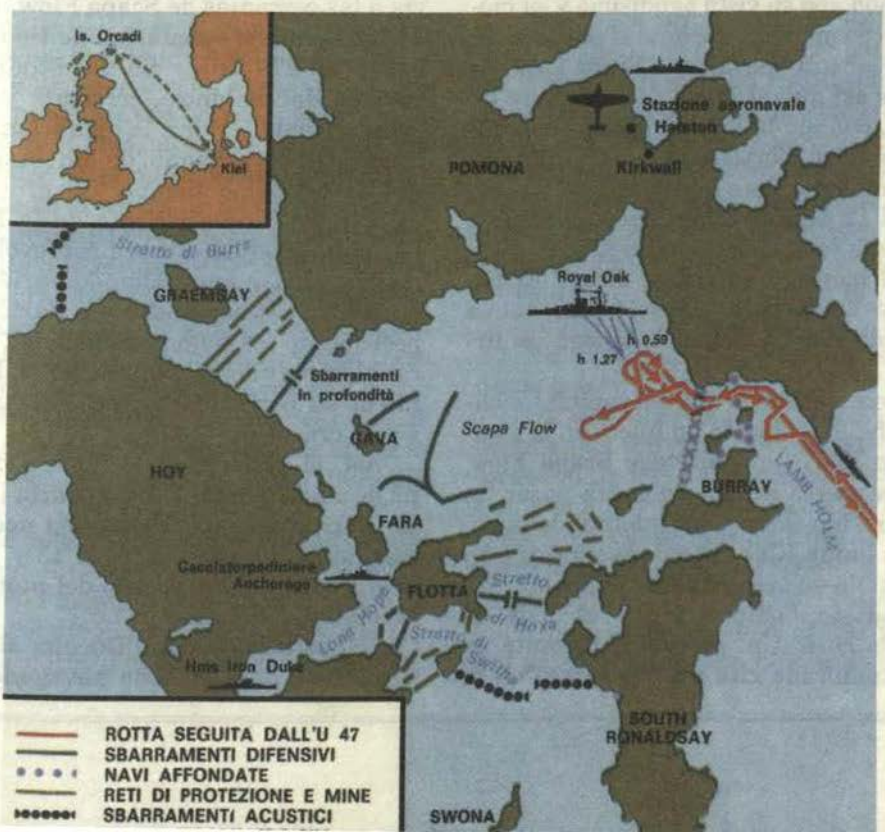
laboratorio entre relojes y despertadores.

Frecuenta regularmente la iglesia, no es avaro y considera solamente la distracción de pasear por los contornos, especialmente sobre la colina que rodea la bahía de Scapa Flow, pero siempre acompañado de un muchacho". "Tengo la vista demasiado débil" dice "y no me fío el andar solo". Cada tarde hace un alto en la hostería del pequeño puerto, donde bebe un par de cervezas en compañía de los pescadores y participa con mucho gusto de las largas discusiones sobre el mar, sobre faenas de pesca, sobre la gente de los pueblos vecinos; pero sobre todo Albert Oertel escucha. Escucha con aire indiferente, y sin perder una sola palabra, el relato de los pescadores que con sus barcas se conducen a la Base Naval de Scapa Flow a vender el pescado fresco, o a concertar cualquier pequeño negocio de contrabando.

Una espera de doce años

¡Porque, dentro de una frase y otra!, venían de afuera informaciones curiosas, pero buenas: como por ejemplo, el pescador supera el obstáculo militar a la entrada, dejándose arrastrar por la corriente de alta mar, como riesgo tienen que evitar los campos minados que hay al entorno de las naves fondeadas de la flota, como también divisar los centinelas que se transportan de un extremo a otro de la bahía por el canal, aprovechando la neblina que se apodera de la isla.

Ruta seguida por el submarino *U-47* para ingresar a la base británica de Scapa Flow.



Cada tarde regresa a casa, luego de estar en la hostería, cierra con llave la puerta, baja las persianas y las cortinas, enciende una potente lámpara, se dirige a su mesa de trabajo y encima extiende una carta plano grande con la reproducción de la bahía de Scapa Flow: la gran ensenada de pan de azúcar, la costa llena de rocas inaccesibles, el canal de Hoy Sound, tras la isla de Stromness y Hoy, el canal Hoxa Sound tras Switha y South Ronaldsay, el canal Holm Sound tras Burray, y la tierra firme de Pomona. Allí hay obstáculos electrificados, redes antisubmarinas y campos minados, allí hay plazas para un cañón y proyectiles que están cerca de las baterías antiaéreas.

Tarde tras tarde la carta llena de datos nuevos (sobre las posiciones de los buques, su zarpe y retorno, la llegada de submarinos, el arribo de contingente de soldados) al cual Oertel añade lo que ha recogido, con su vista agudísima y su memoria formidable, durante el paseo largo por la altura que domina Scapa Flow.

Es así que al inicio de setiembre de 1939, cuando la guerra apenas estallaba, el falso Oertel obtiene información esperada por doce años.

El 12 de setiembre, envía el oficio a la Haya e informa al "Abwehr".

El mensaje en código dice: " El paquete ha llegado. Atiendo una nueva partida dentro del mes. Ruego confirmar".

Esto significa que el capitán Wehring ha descubierto un hueco en la coraza de hierro que protege Scapa Flow, que a través del hueco podrá pasar un submarino. El ingreso oriental de la base se llama Kirk Sound: es un estrecho y tumultoso brazo de mar entre la costa rocosa de Pomona y los escollos de Lamb Hill. Un pescador, durante la acostumbrada cita por las tardes en la hostería de Kirkwall, le cuenta al relojero que tuvo acceso a la dársena de Scapa, cerrado con tres barcos más, y que éstos son empujados por la corriente impetuosa; por lo que están bastante distante los unos de los otros, tanto que un buque a vapor más pequeño (aquéllos empleados en el transporte de víveres) puede pasar. Dos días después, con el pretexto de un luto de familia (la muerte de su madre) Albert Oertel deja Kirkwall, regresa a Londres en tren y de ahí, con otra inocente carta en la que habla de adquirir relojes y de otros que han quedado sin vender, describe detalladamente la posibilidad de penetrar en la base a través de Kirk Sound. Horas más tarde el Almirante Canaris pone al corriente de la información a Doenitz, Comandante de los Submarinos.

La "Operación Baldur" puede comenzar. A mediados de setiembre, el comando de los submarinos alemanes envía a las cercanías de Scapa Flow un U-14, un pequeño submarino de tipo Einbaum, de 279 Tn., a fin de estudiar el sistema de vigilancia, corriente y todo cuanto puede servir a la operación. Asimismo, aprovechando de un singular día de bellísimo tiempo, un grupo de aviones de reconocimiento de la Marina, una tarde de octubre sobrevolando las Orcadas y fotografiando varias veces a Kirk Sound divisan con claridad la posición de los buques fondeados en el canal, acentuando la presencia en la bahía de un portaviones, cinco acorazados y diez cruceros.

Así, el primero de octubre Doenitz ha decidido que un U-boot podría intentar entrar a Scapa Flow, sólo necesita una noche sin luna entre el 13 y 14 de octubre cuando el estado del mar será favorable al máximo:

—Sostengo -escribe Doenitz al gran Almirante Raeder- "que navegando en

inmersión entre las dos mareas se pasa sin ningún problema". Entonces Raeder firma la orden de ataque; Doenitz consigue al hombre en quien confiar la misión. Es el Teniente Günther Prien, de 31 años, que había entrado a formar parte de la marina militar en 1933. El U-47 de Prien, parte de Kiel la mañana del 8 de octubre, saliendo por el Mar del Norte. Es un submarino de 66 m. de largo y de 4.70 de ancho del tipo VII B, desplaza más de 750 Tn. en inmersión. En armamento tiene un cañón antiaéreo de 88 mm. y cinco tubos lanzatorpedos, desarrolla una velocidad de 17 nudos y 8 en inmersión.

La dotación completa es de 44 hombres listos para operar en combate.

La mañana del 12 de octubre, el submarino va a lo largo de la isla de Orcadas, mas el cielo está cubierto y el oficial de ruta no logra encontrar la referencia de ingreso. Prien ordena la inmersión, y ya en la tarde quedará recostado en el fondo a 90 m. de profundidad. Sólo en este momento Prien revela a sus hombres la verdadera intención de la misión.

De cuatro torpedos sólo uno explosiona

Cuando emerge puede finalmente encontrar el punto de referencia y constata exactamente la ruta.

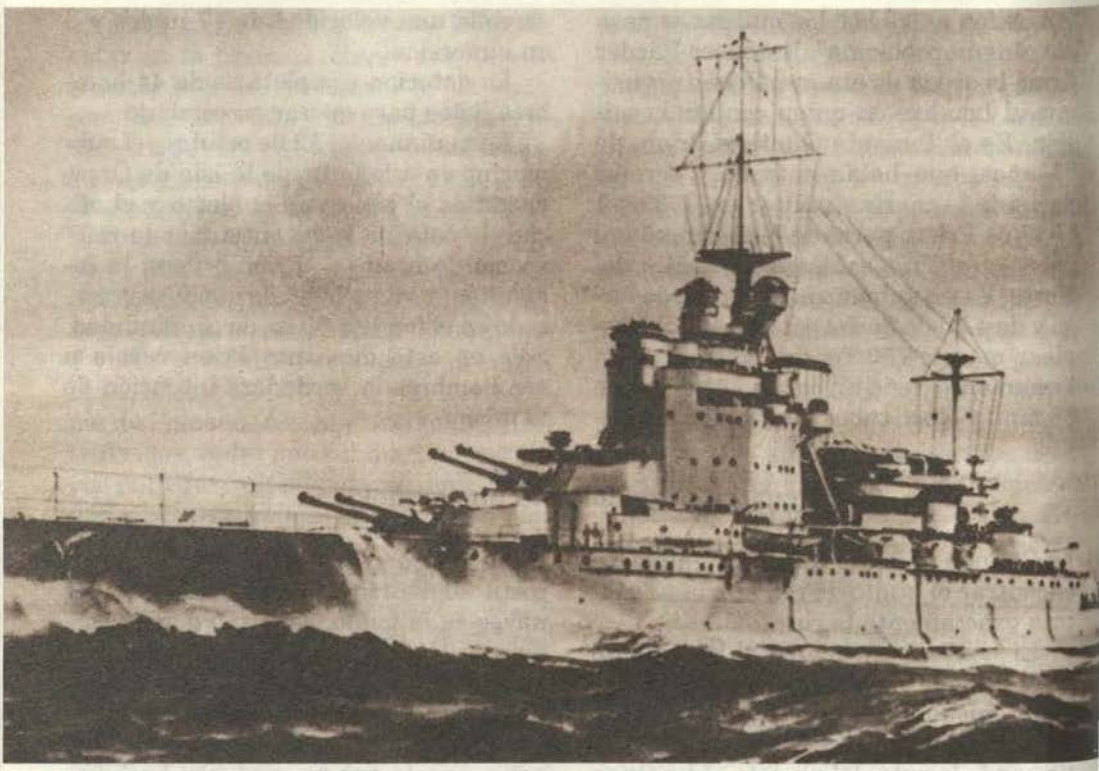
El U-47 se encuentra al sudeste de Kirk Sound, y regresa a posarse en el fondo quedándose por 16 horas. A las 19 horas del 13 de octubre emerge continuando la ruta del noreste. El cielo es nuevamente cubierto, al norte hay una espléndida aurora boreal.

A las 23:08, al oeste de South Ronaldsay Island, la vedette alemana, avista en el horizonte una nave mercante inglesa. El U-47 emerge continuando la ruta a la altura de periscopio por media hora, luego se sumerge para entrar en Kirk Sound. Maniobrando con gran habilidad tras la costa rocosa (casi cerca puede verse un hombre pasearse en bicicleta por el mar), próximo el casco de uno de los barcos que funge de obstáculo, Prien ingresa en la bahía de Scapa Flow.

Es medianoche, la visibilidad es muy buena, el U-47 se dirige a la isla de Cava, en el ángulo sudoeste en la bahía no se encuentran los buques porque la flota ha partido el mismo 13 de octubre. Prien ahora regresa dirigiéndose a la costa septentrional, y ve dos grandes naves en el fondo, así como a los torpederos. ¡Ha llegado el gran momento!

A la una, el submarino dispara sus torpedos. Son a propulsión eléctrica, son invisibles durante su corrida bajo el agua, puesto que no producen burbujas de aire. Uno solo de estos golpea la proa de la Royal Oak, los otros ni siquiera explotan. Hay sorpresa en la marina inglesa, pensando en un ataque aéreo, mas no se ve ningún avión, creen que la explosión ha sido interna, por lo tanto los daños son insignificantes.

Prien quien ya ha tomado el rumbo de retorno, se acuerda que la nave enemiga ha quedado casi indemne, y decide regresar. Se encuentra ahora a 1500m. del objetivo, y lanza una segunda salva de torpedos, tres de los cuales alcanzan de lleno al acorazado. Son la una y media y el *Royal Oak* (un acorazado de la Clase Resolución que había entrado en servicio en 1916 y había participado en la batalla de Jutlandia, había sido remodelado en 1934) se fondea rápidamente. En el buque murie-



El acorazado inglés *Royal Oak*, de 29,150 Tons., con una dotación de 756 hombres, hundido por los torpedos del *U-47*.

ron 786 hombres entre oficiales y marineros, incluido el Contralmirante H.E.C. Biagrove.

Cumplida su misión, el U-47 gana el mar abierto por el mismo camino y enrumba su proa hacia Alemania.

No es clara la suerte que le toca al capitán Wehring. Según su versión, aquella misma noche el falso relojero se alejaba de Kirkwall, mas se queda aún por unos meses en Gran Bretaña hasta que tenga el día para salir, poco antes de la invasión de Holanda (Mayo de 1940), hacia Alemania. Según otros -en el cuaderno de bitácora no dice nada-, el comandante Prien, que sabía de la existencia del espía, antes de abandonar Scapa Flow emerge y con un bote de goma trata de recoger a Wehring que lo esperaba en un punto prefijado a lo largo de la rivera de Kirk Sound, llevándolo consigo a Wilherlmshaven.

Es cierto que después del ataque a la base inglesa, el relojero desaparece de Kirkwall: al día siguiente, cuando los vecinos alarmados por la prolongada ausencia, penetran en la vivienda del falso Oertel, encuentran en la mesa un horario de tren abierto, con un signo de lápiz rojo al costado de un tren que parte por el sur de Inglaterra.

En la cómoda del dormitorio encuentran un poco de dinero. Una carta explicaba que este dinero iba dirigido a la

mujer de servicio. Más de uno pensó que el relojero debió partir de improviso. Solamente a fines de la guerra, en los archivos del Tercer Reich fue posible entender que el bondadoso Albert Oertel había sido un espía alemán.

En cuanto al U-47, después de entrar nuevamente a Wilhemshaven, continúa cumpliendo sus misiones de guerra. En 1941 sumergido después de atacar al cazatorpedero inglés Wolverine, al sur de Irlanda, el submarino no emergería más a superficie, desapareciendo junto con su famoso Comandante.

(*) De *La Seconda Guerra Mondale.* Autor, Arrigo Petacco. Tomo I. Armando Curcio Editore. Traducción por el capitán de navío José Mejía Gonzalo.

La Marina de Guerra del Perú

en la Región Amazónica

PARTE II (A)

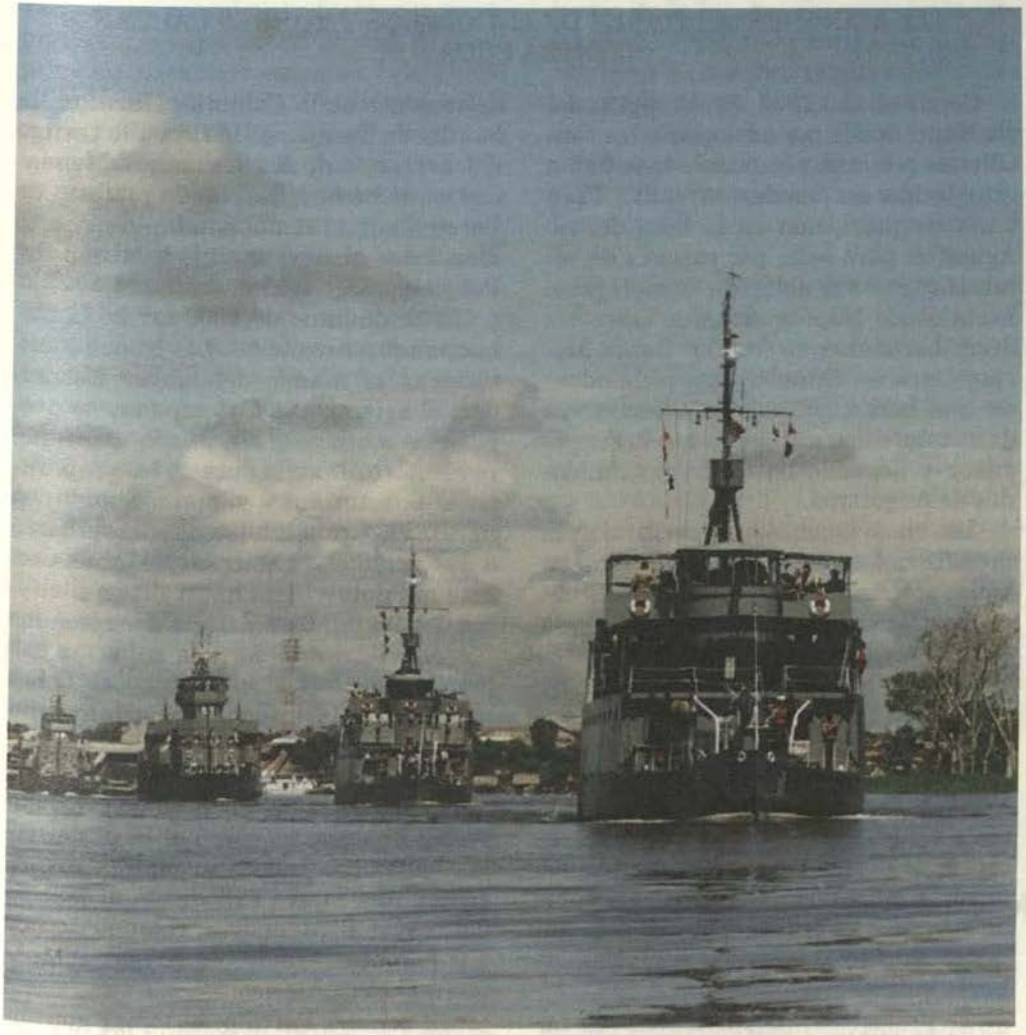
LA MARINA DEFIENDE LA SOBERANÍA NACIONAL EN LA AMAZONÍA

Teniente Primero
Raymundo Villar Gálvez

X. ACCIONES MILITARES DE LA FUERZA FLUVIAL

Mientras los oficiales de la Marina de Guerra del Perú destacados a la Fuerza Fluvial de la Amazonía se ocupaban en realizar exploraciones de carácter científico con el objeto de conocer ampliamente la inmensidad de la selva peruana, Ecuador en su afán expansionista perturbaba continuamente esta labor esforzada y silenciosa, obligando al Perú a tomar las armas para defender su patrimonio nacional.

Sin ser el Perú un país conquistador, como se le ha acusado repetidamente, ni tampoco militarista, se ha visto obligado a sostener varias guerras y muchas acciones bélicas menores en el curso de su vida republicana. De ellas vale recordar la guerra de 1828-1829 en la que Bolívar, cuando vio perdido su poder en Bolivia, Perú y la Gran Colombia, quiso recuperar para Colombia los territorios de Jaén y Maynas. A pesar de haber respetado y aceptado durante su actuación en el Perú, la libre determinación de los pueblos (en el caso de Jaén) y reconocer la Real Cédula de 1802 (en el caso de May-



Cañoneras fluviales en la V Zona Naval. Atenta vigilancia de nuestra soberanía e integridad territorial en los ámbitos de la Amazonía Peruana.

nas), él mismo dictó, inclusive, el decreto de creación de la Corte de Trujillo, con jurisdicción hasta Maynas. El Tratado Larrea-Gual, que puso término a la guerra de 1828-1829, reconoció los derechos del Perú a los territorios de Jaén y Maynas.

En 1858, el gobierno del Mariscal Ramón Castilla le declaró la guerra al Ecuador en defensa de nuestra integridad territorial, amenazada por dicho país al querer disponer de territorios de la Amazonía para pagar a los ingleses sus deudas. Como resultado de esta guerra se firmó el tratado de Mapasingue en el que Ecuador reconoció la peruanidad de la región Maynas.

XI. ACCIONES MILITARES DE ANGOTEROS Y TORRES CAUSANO CONTRA ECUADOR

Corría el año 1903. En la región del río Napo, donde por acuerdo de las cancillerías peruana y ecuatoriana se había establecido un "modus vivendi", Perú tenía su guarnición en la boca del río Aguarico; pero ésta, por razones de salubridad, se vio obligada a replegarse hacia el río Napo y situarse entre las desembocaduras de los ríos Santa María y Curaray. Ecuador, aprovechándose de este hecho, procedió a avanzar sus destacamentos, ocupando territorio peruano y llegando hasta las proximidades de Angoteros.

Las cinco lanchas que constituian la flota fluvial en ese entonces estaban en malas condiciones, tal como se constata en el parte oficial del alférez de fragata Oscar Mavila Ruíz, que decía: "Iquitos 1902. Informo que el gobierno tiene a su servicio en los ríos del oriente cinco lanchas llamadas *Cahuapanas, Amazonas, Iquitos, Francisco Pizarro* y *Urubamba,* todas en pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable, no son útiles ni como lanchas mercantes y menos aún como de guerra, a tal extremo que lejos de imponer respeto al gobierno, son objeto de burla y desprecio".

El prefecto del departamento de Loreto, coronel Pedro Portillo, al tener conocimiento de los avances de las tropas ecuatorianas, comisionó a la lancha *Cahuapanas* al mando del alférez Mavila Ruíz, para que en forma conjunta con un destacamento peruano al mando del capitán EP Juan Chávez Valdivia, compuesto por 28 soldados, remontaran el río Napo y persuadieran en forma amigable a las tropas ecuatorianas a salir del territorio peruano.

Pedro Portillo, que ostentó el grado de teniente de la Columna Naval en la batalla de Tarapacá (1879) y fue testigo del heroismo de los hermanos Menéndez en dicha batalla, siendo prefecto de Loreto bautizó con el nombre de Puerto Menéndez al puerto situado al pie del Pongo de Manseriche.

El 26 de junio de 1903 arribó la *Cahuapanas* a Angoteros. Las tropas ecuatorianas al mando del mayor Bermúdez, al avistar a la *Cahuapanas* se prepararon a atacarla sin previo aviso; pero el alférez Mavila apreció los preparativos ecuatorianos y maniobrando su lancha en forma inteligente desembarcó a los soldados que transportaba. Con esta maniobra logró neutralizar al enemigo, y 20 minutos después de rotos los fuegos, el triunfo sonreía a las armas peruanas. Con esta acción se frenó aquella vez la infiltración ecuatoriana en el río Napo.

La noticia del combate de Angoteros causó indignación en Ecuador. El gobierno de ese país culpó al Perú de haber violado el "modus vivendi" y dispuso que una nueva expedición al mando del mayor Rivadeneyra, compuesta por 138 hombres y un cañón Krupp, se dirigiera al río Aguarico.

El coronel Portillo, al tomar conocimiento de este movimiento de fuerzas ecuatorianas, comisionó nuevamente al alférez Mavila Ruíz para que al mando de la lancha *Iquitos* transportara 15 hombres hasta la guarnición de Torres Causano para reforzar el destacamento de 28 hombres que estaba a órdenes del capitán EP Chávez Valdivia.

El 7 de abril de 1904, llegó la *Iquitos* a Torres Causano y permaneció en ese lugar en cumplimiento de sus órdenes. Como el jefe ecuatoriano, el mayor Ri-

vadeneyra, contaba con fuerzas muy superiores, y suponiendo él que el 28 de julio los peruanos estarían celebrando su aniversario patrio, decidió atacarlos. A las 1430 horas Rivadeneyra inició su operación con fuego de fusilería, apoyado por su cañón Krupp. Ante ese artero ataque, la guarnición peruana tuvo que replegarse en la espesura de la selva. El alférez Mavila largó amarras, se colocó frente a los fusileros ecuatorianos y rompió fuego contra ellos, dándole así al capitán EP Chávez Valdivia el tiempo necesario para reponerse y organizar un contraataque, el que se inició a las 1500, horas para derrotar finalmente a las tropas ecuatorianas una hora después. Al finalizar la tarde había caído prisionero el jefe ecuatoriano, el mayor Rivadeneyra.

Los ecuatorianos tuvieron 28 bajas y los peruanos sólo 2, además de numerosos heridos, especialmente varios tripulantes de la *Iquitos*. En esta acción murió el cabo peruano Pantoja en cuyo honor lleva su nombre la guarnición más avanzada del río Napo. Con este nuevo éxito peruano, en el cual fue decisiva la acción de la lancha *Iquitos* al mando del alférez Mavila, se confirmó una vez más la soberanía peruana en la zona del río Napo.

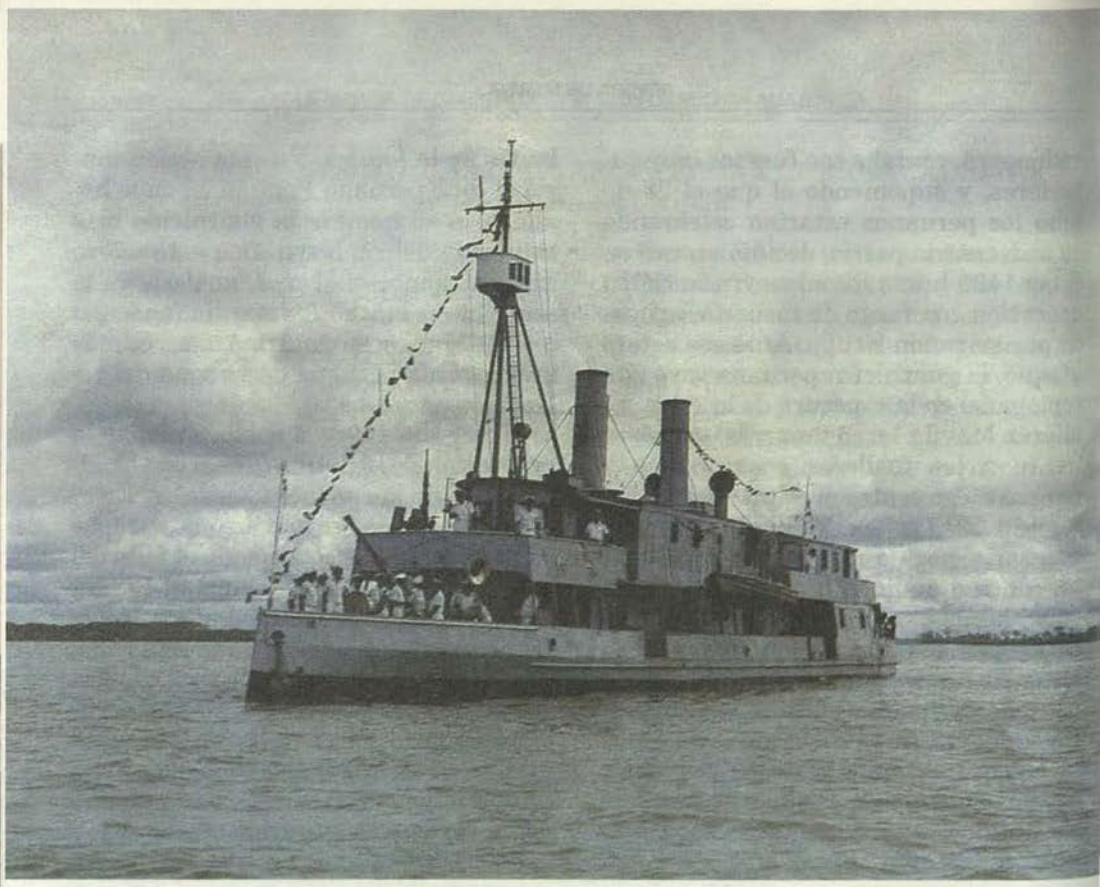
En el año 1905, el gobierno inició la renovación de la flotilla fluvial con la adquisición de la cañonera *América*. En el año 1910, Ecuador movilizó sus tropas en la frontera, desconociendo el fallo del Rey de España, lo que obligó al Perú a movilizar su flotilla fluvial al río Napo. La nave capitana fue la cañonera *América,* al mando del teniente segundo Oscar Mavila Ruíz, vencedor de Angoteros y Torres Causano. La presencia de esta flotilla en el río Napo disuadió a los ecuatorianos, diluyéndose así el peligro del inicio de otra situación conflictiva.

XII. PROBLEMAS CON COLOMBIA

Si bien es cierto se aclaró la situación antes mencionada con Ecuador a comienzos del año 1911, no ocurrió lo mismo con Colombia. Se tenía conocimiento de que en enero del mismo año, había salido de Bogotá una expedición al mando del general Gamboa con destino al río Putumayo, la que se establecería en la zona de Caquetá, cerca a Puerto Córdoba, en pleno territorio peruano y en un lugar estratégico denominado "La Pedrera". El gobierno peruano, al tener conocimiento de esa acción, dispuso que la Fuerza Armada procediera a la reivindicación del territorio ocupado por Colombia.

Se ordenó que el Batallón de Infantería N° 9, al mando del coronel EP Oscar R. Benavides, que estaba acantonado en Chiclayo, procediera hacia Iquitos, y desde allí, con el apoyo de la flotilla fluvial, siguiera al río Putumayo. La Fuerza de Tarea Fluvial estaba constituida por la cañonera *América* al mando del teniente primero Manuel Clavero, como comandante y el teniente segundo Héctor Mercado como segundo comandante, el transporte *Loreto,* el buque hospital *Tarapoto* y el transporte *Estefita.*

Llegado el Batallón de Infantería N° 9 a Iquitos, se procedió de inmediato al embarque en los buques indicados, mientras que el comando militar lo hizo en la *América.* El viaje de bajada por el río Amazonas y la surcada del río Putumayo se realizó con dificultades, pues la caldera de la *América* estaba en malas condiciones.



B.A.P. América, a bordo de la cual, el Teniente Primero Manuel Clavero y su heroica dotación, lograron expulsar a quienes pretendieron tomar una amplia zona de nuestra Amazonía el 12 de julio de 1911.

El 10 de julio la expedición Benavides arribó a las inmediaciones de "La Pedrera". La Fuerza de Tarea Fluvial paró sus máquinas y arrió un bote de la *América* en la que se embarcó el subteniente EP Bergeri en compañía de cuatro tripulantes de la *América,* con la misión de parlamentar con el general Gamboa que se encontraba en la margen derecha del río. Al término de los deslindes protocolares y ante la negativa de Gamboa, Benavides determinó desalojarlo por la fuerza. El teniente Clavero ordenó abrir el fuego, produciéndose el primer disparo a las 1630, fuego que fue respondido por las tropas colombianas, generalizándose así el combate de "La Pedrera".

Las tropas embarcadas en el transporte *Loreto* intentaron desembarcar pero fueron rechazadas por el fuego de una batería adversaria. El día 11 de julio siguieron los intentos de desembarco, sin alcanzar el éxito debido a que las orillas de ese sector no permitían el encoste. Por eso, el teniente Clavero, en un acto admirable, decidió para el día 12, atacar al enemigo por su retaguardia. Para esto surcó el río hacia los remolinos de un mal paso acercándose hasta una distancia de 100 m. de tierra. Todo el fuego enemigo se concentró entonces sobre la

América y uno de los disparos averió sus calderas, motivo por el cual la cañonera comenzó a perder terreno y a tener muchas víctimas. En dicho momento se ordenó elevar la presión de las calderas al máximo, y así la *América,* en su lucha contra la corriente, pudo vencer el mal paso al cabo de 40 minutos colocándose aguas arriba de la "cashuera", donde la ribera del río permitió el desembarco.

Las tropas colombianas habían considerado imposible el paso de los buques, pero al constatar que la cañonera peruana había vencido las fuerzas naturales así como el fuego enemigo, este hecho se convirtió en un efecto desmoralizador para Colombia, y, en el teatro de la lucha, su impacto fue tan grande que las tropas del general Gamboa abandonaron en rápida huida su posición estratégica, dejando pertrechos y hombres que luego fueron capturados.

Es por eso que el 12 de Julio de 1911 se evoca el combate de "La Pedrera", en el que los tenientes Manuel Clavero y Héctor Mercado, a bordo de la cañonera *América* escribieron una página de gloria y valor en la historia de la Marina de Guerra del Perú.

XIII. LA GUERRA DEL AMAZONAS 1932-1933

El 24 de marzo de 1922, Colombia y el Perú firmaron en forma secreta un tratado de límites llamado Salomón-Lozano, mediante el cual se fijó la frontera entre ambos países a lo largo del río Putumayo. Con esto se cedía a Colombia 120,000 km2 entre los ríos Caquetá y Putumayo, y, además, el Trapecio de Leticia entre los ríos Putumayo y Amazonas. Por su parte Colombia reconocía al Perú la soberanía de las fuentes de los ríos Putumayo y Napo.

El presidente del Perú era don Augusto B. Leguía y se dice que la razón que tuvo para firmar ese nefasto tratado era para despejar peligros en el noreste y poder concentrar esfuerzos frente a Chile. También se sostiene que Estados Unidos presionó al gobierno de Lima a ceder en el Amazonas para compensar a Colombia por la pérdida del territorio de Panamá.

El 31 de Julio de 1930 Colombia ocupó Leticia. Ese mismo año se sublevó el comandante EP Luis Miguel Sánchez Cerro con la guarnición de Arequipa, siguiéndole la guarnición de Lima, pues el Ejército Peruano consideraba el inconsistente Tratado Salomón-Lozano como una repudiable traición a la peruanidad al entregar esos territorios que eran peruanos con todos sus derechos.

Luego se produjo la dimisión de Leguía, la renuncia de Sánchez Cerro y su candidatura a la Presidencia de la República, la que ganó, asumiendo el poder como Presidente Constitucional.

El 1° de setiembre de 1932, un grupo de civiles peruanos, al mando del Ing. Ordóñez, reconquistaron Leticia. La guarnición de Loreto apoyó esa reconquista y Sánchez Cerro tuvo que respaldarla aunque oficialmente sostenía que no la había alentado. Se dio inicio a una etapa de negociaciones para recuperar la localidad por la vía legal, pero el presidente colombiano Ernesto Otoya Herrera optó por la reconquista del puerto amazónico y declaró la movilización.

Es muy grato reproducir en estas líneas una apreciación del capitán de navío Alfredo Narváez, entonces comandante de la Fuerza Fluvial, quien manifestó: "...que seguramente la campaña

de 1932 ha sido, después de la infausta guerra del Pacífico, la que ha demandado a nuestro país un mayor esfuerzo y desgaste económico y la que también ha determinado importantes directivas y transformaciones en aquella región de nuestro territorio postergada hasta entonces en sus justas aspiraciones".

Por otro lado decía: "Además se recordará su origen, que fue el 1° de setiembre de 1932, debido a la inconsulta entrega del Trapecio Amazónico, cuyo puesto avanzado era Leticia, a la República de Colombia sin más razones y antecedentes que la debilidad de un gobierno y el injusto Tratado Salomón-Lozano, aprobado por el Congreso el 20 de diciembre de 1927, que causó rebeldía justificada en el departamento de Loreto y en todo el Perú."

"Consumado el asalto de Leticia, en flagrante violación de un tratado aprobado y vigente, el gobierno de Sánchez Cerro alentado ante la rebelión producida en este sector del territorio nacional, y después de realizar exhaustivas investigaciones, acató el mandato de la opinión pública y debió reconocer la razón de su justa demanda."

"Sin embargo, esta actitud del gobierno tuvo que hacer frente a la censura de los partidos políticos de esta época, muchos de ellos anarquizados y que trataban por todos los medios de debilitar la acción política y diplomática, habiendo llegado hasta el extremo de asesinar al Presidente Sánchez Cerro al salir de revistar a las tropas que deberían salir hacia el frente".

"Realmente este conflicto sorprendió al país y consecuentemente a nuestros Institutos Armados que, como siempre, supieron responder con efectividad y patriotismo, alistándose para una lucha que debía hacer frente a la parcialidad de Brasil en los Estados Amazónicos de Belem do Pará, ribereños de ese gran río que, contrariando la política de la República Federal, apoyaron los movimientos de las expediciones colombianas, convirtiendo el puerto de Manaos en una verdadera base fluvial militar colombiana, en donde libremente se abastecían, y en cambio, respecto al Perú, se obstaculizaban los movimientos de nuestra cañonera América, la que utilizaba sus derechos de "libre tránsito" en el Amazonas, vigilando hacia Leticia el avance de la expedición del general colombiano Vásquez Cobos."

"Es en estas graves circunstancias que le corresponde actuar a nuestra Marina de Guerra en cooperación con el Ejército y la Fuerza Aérea, debiendo por tanto las armas peruanas enfrentarse a una poderosa aunque improvisada expedición conformada en su mayor parte por mercenarios, pero instruidos por oficiales europeos procedentes de la última Guerra Mundial".

XIV. LA FUERZA AVANZADA DEL ATLANTICO

Iniciado el conflicto internacional, la Fuerza Fluvial de la Amazonía, al mando del capitán de navío Germán Narváez, recibió órdenes del Estado Mayor General de la Marina de preparar y aumentar los efectivos, poner las lanchas de guerra en condiciones de servicio y movilizar al personal de la Marina Mercante Fluvial. Se efectuaron requisiciones de algunas embarcaciones de esta Marina, se ampliaron los servicios de la Capitanía del Puerto de Iquitos y se le dotó del personal subalterno indispensable. Se hizo el llamamiento del personal más joven y apto de la Marina Fluvial, así como de los prácticos conocedo-

res de los diferentes ríos del teatro de operaciones. Se estableció la Capitanía del Puerto de Leticia, asignando pequeñas embarcaciones con defensas apropiadas para el servicio de la capitanía, se nombró como capitán de puerto a un oficial de Marina y se dispuso que con las cinco embarcaciones se debía efectuar la vigilancia, el enlace y el aprovisionamiento a las fuerzas militares del agrupamiento de esa zona de avanzada de la frontera amazónica amagada por el conflicto.

La Comandancia General del Teatro de Operaciones ordenó el minado de los canales de entrada a Leticia, obligándose a todo barco que arribara a esta localidad a que empleen prácticos peruanos proporcionados por la capitanía. Además de esas urgentes medidas, la Comandancia de la Fuerza Fluvial organizó sus fuerzas en tres divisiones:

Primera División: Cañoneras *América* y *Napo.*

Segunda División: Transporte de Material. Lanchas *Iquitos, Portillo* y *Cahuapanas.*

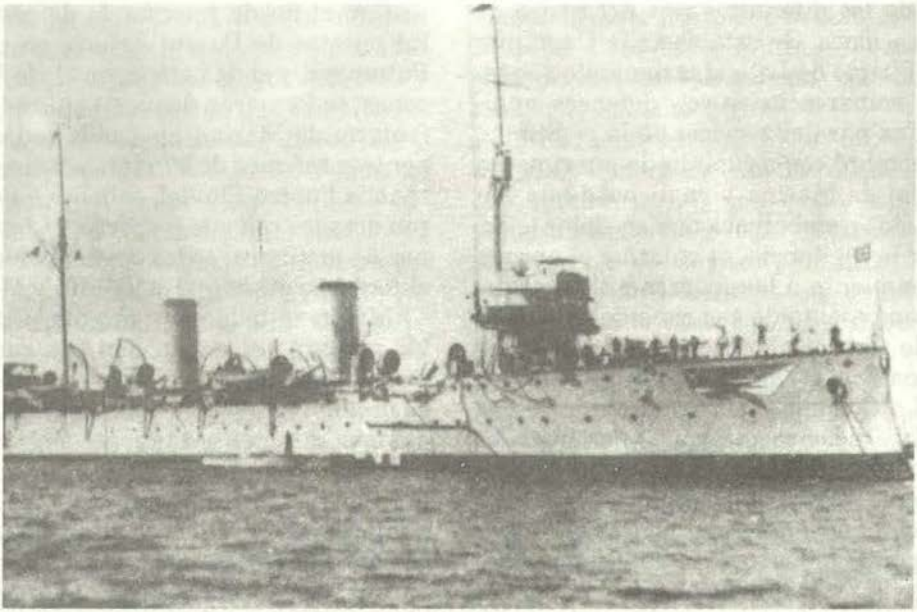
Tercera División: Transporte de tropas. Compuesto por las tres lanchas más grandes del servicio mercante a las que se les dotó de cañones de 47 mm. enviados por el Estado Mayor General.

Mientras la Comandancia General del Teatro de Operaciones desarrollaba su plan estratégico de despliegue de tropas a las fronteras, parte de las naves prestaron el servicio indispensable de conducir a soldados a sus emplazamientos en los puestos avanzados. La lancha mercante *Sinchi Roca* se destinó al servicio de la "Cruz Roja" enarbolando dicha bandera internacional.

Con el fin de reforzar la defensa de los puestos de Puerto Arturo, en el río Putumayo, y el de Leticia, en el río Amazonas, se formaron dos compañías de Infantería de Marina apoyadas cada una por tres cañones de 37 mm. pertenecientes a la Fuerza Fluvial, cañones que fueron dotados con sus respectivas dotaciones de artilleros, todos comandados por el teniente primero José Mosto y Mosto.

Mientras todo esto sucedía, Colombia preparó una expedición a la que llamó "de castigo". El 28 de enero de 1933 se produjo la iniciación de las hostilidades con un enfrentamiento entre dos patrullas que se produjo en Puerto Meléndez y en el cual Colombia perdió un hombre. La expedición, conducida por Vásquez Cobos, y que llevaba al general Efraín Rojas y su Jefe de Estado Mayor el coronel Arturo Borrero, zarpó de Cartagena, sobre el Atlántico, con rumbo al río Amazonas y arribó a Manaos después de haber recorrido 7,000 km. La expedición, llamada también "punitiva", contaba con 1,000 hombres, 6 cañoneras, y 2 buques mercantes armados más 1 buque hospital, 2 lanchas patrulleras, 12 embarcaciones menores y disponía de apoyo aéreo a cargo de pilotos mercenarios alemanes.

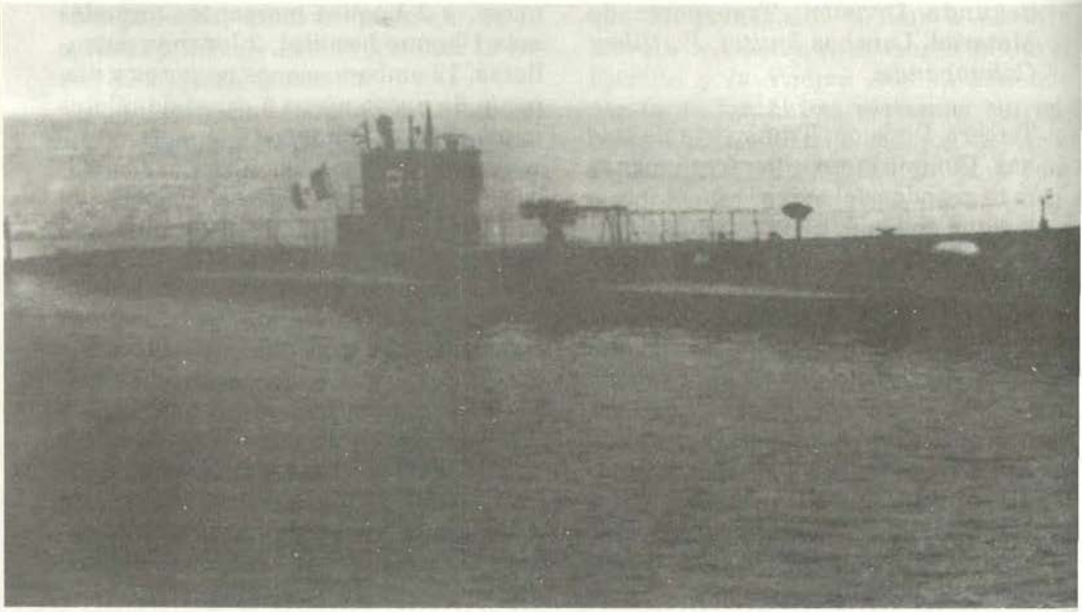
Vásquez Cobos llegó con su expedición a Ipiranga, en Brasil, el 12 de febrero de 1933 y tres días después sus fuerzas ocuparon la localidad de Tarapacá en el río Putumayo, 130 km. al norte de Leticia y a 4 km. de la frontera con Brasil. La guarnición peruana fue atacada con tres cañoneras, dos transportes armados, tres aviones de caza y dos bombarderos con un efectivo total de 455 hombres del Ejército y 122 de la Marina. El Perú resistió el ataque con dos cañones Krupp, 94 soldados y 10 enfermos, quienes evacuaron la posición antes del desembarco colombiano.



Crucero *B.A.P. Almirante Grau*

FUERZA AVANZADA DEL ATLÁNTICO

Submarino *R-1*



A este encuentro le siguieron otros a lo largo del río Putumayo. Mientras todo esto sucedía, en vista de que la poderosa expedición de Vásquez Cobos había alcanzado el río Putumayo, y teniendo en cuenta la compra de dos destructores que se gestionaban en Europa, el Estado Mayor General de la Marina, del Perú, cuyo Jefe era el contralmirante Carlos Rotalde, preparó el plan de acción de la Armada, organizando para tal fin dos fuerzas de tarea.

La primera fuerza se llamó Fuerza Avanzada del Atlántico (FAVA), al mando del capitán de navío Héctor Mercado y su Jefe de Estado Mayor el capitán de fragata Enrique Monge. Los oficiales del Estado Mayor fueron el capitán de corbeta Alberto Arnillas y el teniente primero Guillermo Tirado. La fuerza estaba compuesta por el crucero *Almirante Grau* y los submarinos *R-4* y *R-1*. El *Almirante Grau* tenía al mando al capitán de fragata Víctor Escudero y como segundo comandante al capitán de corbeta José Antonio Rodríguez R. El *R-4* estaba al mando del capitán de corbeta Jorge Arbulú y la dotación de oficiales la componían el teniente primero Alberto Del Castillo, teniente segundo Florencio Teixeira y el teniente segundo Carlos Lindley. El *R-1* estaba al mando del capitán de corbeta Juan Bacigalupo y sus oficiales eran: teniente primero Mijael Mesía, teniente segundo Pedro Gálvez Velarde, teniente segundo Juan Luis Kruger. La misión asignada a esta fuerza era hacer presencia en la costa colombiana del Caribe hasta el Amazonas.

Por otro lado, la Fuerza Naval del Pacífico estuvo al mando del capitán de navío Enrique Maura y estuvo conformada por el crucero *Coronel Bolognesi* y los submarinos *R-2* y *R-3*. Su misión era vigilar las costas del Pacífico colombiano.

El 9 de abril se produjeron reajustes en las dotaciones de los submarinos *R-4* y *R-1*. El día 10 se dio permiso al personal de los "R" para ir a buscar su ropa y utensilios de aseo para un viaje a iniciarse en tres horas.

La división de submarinos zarpó a 1400 horas, al mando del comandante Arbulú, con destino a la base naval de San Lorenzo donde se aprovisionó de torpedos, munición de cañón, víveres y agua. A 1800 horas zarpó rumbo a Talara donde arribó en espera del *Almirante Grau,* que se había quedado en el Callao, donde le adaptaron una base para un hidroavión y lo dotarían de dos cañones antiaéreos de origen japonés.

Tres días después llegó el crucero a Talara y se reaprovisionó de combustible, lubricantes, agua y víveres. Se ordenó el zarpe inmediato de los submarinos para hacer un "rendez vous" a las alturas de las Islas Perlas. El 30 de abril, al salir de inmersión en las proximidades de las Islas Perlas, se interceptó por radio que ese día, después de haber pasado revista en el Hipódromo de Santa Beatriz a las tropas que se preparaban para partir al Teatro de Operaciones, un fanático aprista había asesinado al Presidente de la República, el General Sánchez Cerro.

Ese mismo día se produjo el "rendezvous" con el *Almirante Grau*, se intercambiaron mensajes con las fuerzas avanzadas y luego se siguió viaje a Balboa en cumplimiento de la misión asignada.

La grave situación internacional en la frontera con Colombia, sumada a la crisis política y económica, y la efervescencia política partidarista interna, llevó al Congreso de la República a pedir al Ejército para que disponga que el general Oscar R. Benavides, en ese mismo día que el presidente fue asesinado, asuma la Presidencia de la República hasta

completar el período de Sánchez Cerro.

Al llegar a Balboa, se negó a la FAVA todo tipo de aprovisionamiento y carena. La fuerza necesitaba cartas de navegación del Caribe, munición para armas menores y otras cosas, las que sólo se pudieron conseguir por intermedio de unas amigas de los peruanos, las señoritas Martínez y la señoritas Lewis.

La FAVA cruzó el Canal de Panamá y al llegar a Cristóbal siguió hacia el Caribe rumbo a la isla de Aruba y luego a la isla holandesa de Curazao, donde también se negó el aprovisionamiento a los buques, los cuales sólo recibieron petróleo en Caleta Caracas. La fuerza continuó su viaje hacia la isla Martinica y Puerto España. En el trayecto coincidió con una mar muy gruesa y se descolgó el mástil de la antena del radio y se destruyó toda la superestructura de popa del submarino *R-1*.

Al llegar a Puerto España, el gobernador de la isla fue a bordo del BAP *Almirante Grau* donde lo recibió el Comandante Mercado, a quien le manifestó que, con gran sentimiento, la fuerza no podía recibir aprovisionamientos.

El comandante Mercado, con su simpatía y don de gente, le dijo al gobernador que no necesitaba nada, sólo unos dos días de permanencia en el puerto para reparar el mástil y la antena del radio de uno de sus submarinos, y lo llevó a ver el *R-1* que se encontraba acoderado al *Almirante Grau* en plena reparación. El Comandante Mercado le convidó un pisco sour, preparado por el mayordomo de apellido Sutín, de las pocas reservas que tenía el *R-1*. El gobernador estuvo feliz y le dio a la fuerza libre práctica, se dio franco al personal y cuando los martinenses estaban en el Consulado del Perú pidiendo enrolarse como mercenarios, tal como días antes había sucedido con los buques colombianos, se dieron cuenta que la Marina de Guerra del Perú era otra cosa y se retiraron.

La Comandancia de la Fuerza Avanzada del Atlántico no tenía presupuesto para atenciones y el Comandante Mercado había agotado su provisión personal y la de los submarinos, por lo que pidió se le asignara algo para poder atender a las autoridades. La respuesta que recibió el Comandante Mercado fue: "Misión de esa fuerza al salir del Callao ha sido para defender los sagrados intereses de la Patria, no hacer demostraciones de riqueza."

Terminada la reparación del mástil del *R-1* se zarpó con rumbo a Belem do Pará. Al arribo a la altura del buque-faro abordaron los prácticos y se comenzó a surcar el río Amazonas hacia Belem do Pará. Una vez en Belem, las autoridades del puerto pusieron una serie de obstáculos al no dejar que los buques amarraran a los muelles. Luego de algunas gestiones los buques amarraron a muelle y se reparó la superestructura del *R-1,* trabajando el personal como unos magníficos caldereros.

El 8 de mayo de 1933 el Alto Mando colombiano en el río Putumayo decidió atacar Puca Urco, donde el ejército peruano tenía dividida a las fuerzas colombianas en dos sectores. En aquel combate no intervino ningún buque de la Fuerza Fluvial peruana, pero la Marina estuvo representada por el teniente segundo José Mosto y Mosto al mando de un grupo de marineros que pelearon valientemente al lado de los soldados peruanos.

El 24 de mayo se produjo el cese de hostilidades y se firmó en Río de Janeiro un tratado de paz y cooperación. La Fuerza Avanzada del Atlántico continuó en los muelles de Belem siguiendo su rutina. La actuación de esa fuerza de tarea constituyó una poderosa de-

mostración de la capacidad naval del Perú, que alarmó a la opinión pública del país opositor y le hizo comprender la firme determinación peruana de llevar a cabo una política de reivindicación de sus conculcados derechos pero sancionados por un Tratado contrario al Perú con la intervención de la Liga de las Naciones.

También los alcances de esta audaz expedición al Atlántico repercutieron en la Cancillería brasileña frenando la parcialización y la conducta de algunas autoridades de los estados ribereños del río Amazonas, dando lugar a que connotados órganos de la prensa fluminense declararan que los movimientos estratégicos de la Escuadra Peruana en el Amazonas afectaban fundamentalmente la posición de Brasil en el corazón de Sudamérica y creaban una nueva geopolítica de ese país.

Mientras la FAVA permanecía en Belem do Pará con sus tripulaciones sin recibir su paga, el Presidente Benavides negoció la paz con Colombia, debiendo el Perú entregar Leticia a una comisión internacional para lo cual el Estado Mayor General de Marina ordenó al comando de la FAVA prepare el crucero *Almirante Grau* para ir a Leticia a fin de formalizar la entrega, a lo que el Comandante Mercado contestó: "Misión de esta fuerza a mi mando al salir del Callao ha sido defender los altos intereses de la Patria y no hacer entrega de parte de nuestro territorio". (Firmado. H. Mercado).

La comunicación que se emitió por el Estado Mayor General de la Marina fue: "Diga cuánto tiempo necesita para regresar a su base".

La respuesta: "De inmediato".

Por lo que la fuerza zarpó rumbo a Puerto España en mayo de 1933.

En Puerto España, la FAVA se encontró con los transportes *Rímac* y *Pariñas* que viajaban con una comisión al mando del capitán de navío Tomás Pizarro. A bordo también se encontraban los comandantes de dos destructores recientemente adquiridos; ellos eran los capitanes de fragata Grimaldo Bravo Arenas y Federico Díaz Dulanto. Los jefes intercambiaron información e hicieron algunos destaques de la FAVA a la dotación de los destructores para completar las tripulaciones, entre las que se encontraban los cadetes de 5° y 6° Año. La FAVA partió para Cristóbal y la Expedición Pizarro para Europa.

XV. COOPERACIÓN DE LA FUERZA NAVAL DEL PACÍFICO

La Marina de Guerra del Perú no sólo cruzó el mar Caribe y el Océano Atlántico, siguiendo por las costas de Colombia, sino que con la Fuerza Naval del Pacífico estableció el bloqueo de las costas colombianas en este océano, frente al puerto de Buenaventura, obligando a los colombianos a establecer una vigilancia especial, ahuyentando a la vez su tráfico marítimo.

XVI. VIAJE AL AMAZONAS DEL DESTRUCTOR *RODRÍGUEZ* Y EL CRUCERO *LIMA*

El cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, al mando del capitán de corbeta Alberto Arnillas Arana, que acababa de regresar al Callao en la FAVA, zarpó del Callao escoltado por un submarino hasta Balboa. El submarino regre-

só al Callao y cuando el *Teniente Rodríguez* cruzó el Canal de Panamá, navegó con una serie de peripecias y sufrió, entre otras, la caída de su mástil. Cruzó las costas caribeñas y del Atlántico, llegó a Belem do Pará para seguir hasta el puerto de Iquitos en el río Amazonas.

Igualmente, el antiguo crucero y ex-buque madrina de los submarinos llamado *Lima,* zarpó al mando del capitán de fragata Carlos Pfeiffer Ortega hacia Iquitos vía el Canal de Panamá y llegó a su puerto de destino. En dicho lugar, ambos buques convirtieron ese puerto en el Apostadero Naval más fuerte de la Amazonía dando a la Quinta Región Militar un valioso apoyo.

XVII. ADQUISICIÓN DE LOS DESTRUCTORES *"GUISE"* Y *"VILLAR"*

Por razones de inteligencia se supo que la Marina Colombiana gestionaba en Europa la compra de dos buques del tipo destructor, realizando para ello gestiones y los contactos iniciales con el gobierno de Estonia. Sin embargo, su venta fue efectuada al Perú a través de la legación diplomática en Brasil, que en ese momento se hallaba a cargo del Dr. Ventura García Calderón, quien recibió una oferta del Sr. Antonio Segadas y Vearría que actuaba como intermediario para la adquisición de dichos destructores y otros elementos bélicos.

Pedro Ugarteche, Ministro de Relaciones Exteriores, recibió la oferta desde Brasil y la puso en conocimiento del Presidente Sánchez Cerro, quien convocó al ministro de Marina, el Sr. Alfredo Benavides Canseco. Luego, contando con la recomendación de la Marina de Guerra, el Presidente manifestó el interés por la oferta.

Tras el asesinato del Presidente Sánchez Cerro el Presidente Benavides, que lo sustituyó, dispuso se continuara con las negociaciones, y así fue que el nuevo ministro de Marina, Dr. Luis A. Flores, ordenó al Agregado Naval en Londres, capitán de navío Manuel Faura, que inspeccionara los buques y que después de esta acción concretase la compra si resultaba conveniente. Luego de las gestiones necesarias, se tomó posesión de los dos destructores en el puerto de Talin, rebautizándolos como *Almirante Guise* y *Almirante Villar.*

Las dotaciones viajaron a bordo de los transportes *Rímac* y *Pariñas* al mando del capitán de navío Tomás Pizarro. El capitán de fragata Grimaldo Arenas asumió el mando del *Villar* y el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto el comando del *Guise.* Las tripulaciones ocuparon sus puestos en ambos buques y el 2 de setiembre zarparon escoltados por el petrolero *Pariñas* hacia Gravesent donde se hizo "rendez vous" con el *Rímac* que regresaba con los Cadetes de 5° y 6° Años y otros tripulantes. Todos ellos se embarcaron en ambos destructores, relevándose y enviándose a su país a los estonianos contratados. La fuerza zarpó rumbo a El Ferrol, puerto en el cual se hicieron reparaciones al *Villar;* luego se continuó hacia San Vicente, con escala en Santa Cruz de Tenerife.

En San Vicente se recibieron órdenes de seguir hacia Iquitos, llegando el 9 de noviembre a Belem do Pará, donde previo un "rendez vous" a 50 millas de este puerto, los destructores se encontraron con el *Rodríguez* y el *Lima* y el buque mercante *Perené,* constituyéndose en la Fuerza Naval de la Amazonía. Arribaron a Iquitos el 5 de enero de

1934 a las 11:25 horas, y allí permanecieron 198 días. Los Cadetes fueron evacuados a su Escuela por vía terrestre, fluvial y aérea.

Después que se solucionó el conflicto con Colombia, los dos destructores recibieron órdenes de zarpar para el Callao, con escalas en Belem do Pará y en Puerto España. Los destructores recibieron carena y reparaciones de dique en Fort de France, llegaron a Cristóbal, cruzaron el Canal de Panamá y siguieron rumbo a Talara, desde donde, después de reabastecerse de combustible, siguieron en demanda del Callao, puerto a donde arribaron el 5 de julio de 1934, incorporándose a la Fuerza Naval del Pacífico.

Antes de cerrar el capítulo de la Guerra del Amazonas con Colombia (1932-1933), vale la pena mencionar un caso que merece no sólo ser recordado sino enaltecido. Producida la toma de Leticia, el comando de la Fuerza Fluvial de la Amazonía, con el personal estrictamente necesario para sus operaciones, teniendo que realizar el apoyo logístico desde Masisea hasta Iquitos, dispuso que el teniente primero SN(O) Javier Pinillos Goycochea asumiera para tal fin el mando de la lancha *Cahuapanas,* realizando con eficacia el viaje Iquitos-Masisea-Iquitos. En vista del éxito de dicha comisión, se envió al odontólogo en un viaje similar para recoger oficiales. Realizó un tercer viaje conduciendo la lancha *Iquitos* a Ramón Castilla. El cuarto viaje también al mando de la *Iquitos* lo hizo a Masisea. Su quinto viaje fue como comandante de la *Cahuapanas* al río Napo. Luego, el teniente Pinillos fue nombrado comandante del buque hospital *Manco Cápac* y por último recibió el encargo de tomar, en Leticia, al *Marañón* y llevarlo a Iquitos.

Es de recordar que este oficial cuando prestaba servicios en el Pacífico a bordo del *Teniente Rodríguez* se desempeñaba -además de su función odontológica- como oficial de comunicaciones en las maniobras tácticas.

Terminado el conflicto y vuelta la calma, la Fuerza se dedicó a exploraciones y a la acción cívica en favor de las poblaciones ribereñas.









Cementos Lima S.A.

LIDER EN LA INDUSTRIA DESDE 1916

AV. ATOCONGO 2440, LIMA 35 TELF.: 954-1900 FAX: 954-1928

LAS ORGANIZACIONES ADMINISTRATIVAS

(UN ENFOQUE DE SISTEMAS Y UN ENFOQUE SITUACIONAL)

Capitán de Fragata (Adm.)
Víctor Acosta Bueno

"Una teoría buena es aquélla que funciona cuando se aplica a los problemas prácticos y reales... La validez de los nuevos enfoques en la administración de las organizaciones está en función directa de la habilidad del Administrador".

Prof. Herbert Simon Pittsburg,
Pensilvania, USA.

Las organizaciones, tales como las Sociedades Económicas, Escuelas y Gobiernos Regionales e instituciones que están presentes en casi todos los aspectos de nuestra vida, tienen todas ellas características en común. Son Unidades Sociales con un propósito, están formadas por recursos humanos (personal profesional, técnico de mando medio especializado, así como auxiliar), cuentan con recursos materiales y financieros, para, en conjunto, efectuar un esfuerzo dirigido al logro de una meta u objetivo.

Dentro de la organización hay personas que realizan tareas diferenciadas y coordinadas para contribuir mediante esfuerzos, primero individuales y luego colectivos, a un determinado fin.

Cabe destacar que una verdadera organización reconoce el principio del sinergismo, es decir que el resultado obtenido por el esfuerzo del conjunto como "un todo" integrado, es diferente y generalmente mayor a la suma de los resultados obtenidos de los esfuerzos indivi-

duales de cada uno de sus componentes.

Las organizaciones en la Administración han venido evolucionando en enfoques y conceptos a través de la historia de la humanidad, según la necesidad de contar con ellas para la aplicación a distintas realidades y situaciones en empresas y sociedades.

Es así que desde antes de la Revolución Industrial, ya por el año 1776 aproximadamente, Adam Smith habla en uno de sus primeros tratados, "The wealth of Nations", acerca de la necesidad de la división del trabajo que de por sí se convirtió en un principio fundamental de las organizaciones. Posteriormente durante la Revolución Industrial, a principios del siglo XIX, nuevas ideas económicas religiosas y políticas se combinaron para producir un clima catalítico en los descubrimientos científicos y tecnológicos de estudiosos, tales como Watt, Harvey, Gilbert, Galileo, entre otros, cuyos inventos contribuyeron a la industrialización del aparato productivo.

Con la Revolución Industrial cambiaron los procesos, se reemplazó la fuerza muscular por la fuerza mecánica de las máquinas y se incrementó el volumen de producción en serie. Las empresas necesitaron entonces ir adecuando sus organizaciones a las exigencias del avance tecnológico de aquella época, y es como consecuencia de esta presión tecnológica, y de la necesidad de adaptarse a la satisfacción del mercado de una manera más eficiente, que se van ensayando diversas formas, estructuras y enfoques según los estudiosos y pensadores de la administración científica que efectuaron docenas, cientos y hasta miles de observaciones, pruebas, ensayos y comparaciones de los comportamientos de los individuos (generalmente obreros) en los diferentes tipos de organización, así como las respuestas o reacciones de éstos ante cambios exprofesos de incentivos y acondicionamiento físico del ambiente, en relación a la producción.

De estas pruebas y ensayos nace la "Administración Científica" con su corriente de pensamiento, doctrinas y teorías, cuyos más connotados representantes son: Frederik W. Taylor, ingeniero norteamericano que estableció, como principios fundamentales de la administración y organización, que deben estudiarse los tiempos para fijar la tasa óptima de producción, seleccionar al trabajador adecuado para cada tarea y por último dividir el trabajo entre ejecutivos y obreros.

Henry Fayol, empresario francés, observó y escribió sobre ciertos principios de la administración científica y la organización desde el punto de vista de un intelectual y no de un "obrero" como sí lo hiciera Taylor, ya que este último trabajó como tal en la empresa metalúrgica Midvale Steel Works, hasta convertirse con el correr de los años en ingeniero mecánico. Henry Fayol estableció que en la organización administrativa se deben dar los siguientes principios:

- Una adecuada división del trabajo por especialización.
- Autoridad y responsabilidad equitativa
- Unidad de Mando
- Unidad de dirección
- Subordinación del interés personal al interés general de la organización
- Cadena escalar
- Orden e iniciativa

Después de Taylor, vinieron durante

las décadas de 1920 y 1930 otros pensadores quienes expresaron sus ideas en lo que a las organizaciones administrativas se refiere; entre ellos tenemos a: Luther Gulick, Lyndall y Urwick, quienes estudiaron y desarrollaron las ideas de Fayol, profundizando sobre otros temas, tales como:

- Alcance de Control
- Departamentalización por propósito y proceso.
- Uso del Estado Mayor como "Staff" asesor permanente.

Posteriormente James Mooney y Allan Reilly, en estudios efectuados en los Estados Unidos destacan en su libro "Onwar Industry" las observaciones encontradas sobre los aspectos de "Coordinación", el "Principio Escalar" y el "Principio Funcional".

Mooney y Reilly fueron los primeros en "reconocer" que en la administración empresarial, y básicamente en las organizaciones ya de aquel momento, existían "problemas personales" generados por los individuos que conformaban dichas organizaciones ya que hasta entonces los teóricos daban énfasis a las relaciones estructurales de Producción, Abastecimiento, Ventas y Finanzas, es decir que su preocupación, desde el punto de vista organizacional, se centraba en los aspectos de la estructura funcional y dejaban de lado la problemática del comportamiento del individuo dentro de la organización.

Max Weber, siendo contemporáneo de Taylor y Fayol, escribió y publicó su obra sobre organización y administración en 1921, en Alemania; pero recién en 1947 fue traducida y publicada en los Estados Unidos. El adoptó la idea de una forma organizacional a la que denominó "Burocracia" la cual poseía ciertas características estructurales de diseño que se encuentran en toda organización compleja. Para Max Weber la "Burocracia" era la forma más eficiente de organización para grandes grupos humanos. El ponía énfasis en :

- La jerarquía de autoridad bien definida
- División del trabajo basada en especialización funcional.
- Reglamentos y procedimientos definidos.
- Comunicación descendente.
- Impersonalidad en las relaciones interpersonales

Una ironía en el desarrollo del pensamiento administrativo es que la "Burocracia" de Weber ha venido a significar en la actualidad una "organización pasada, inadaptable y de lenta reacción ante los cambios", y que en su origen fue presentada como lo último en concepción organizacional para hacer frente a esos mismos cambios que exigían el medio externo e interno en las empresas e instituciones.

Las teorías de Fayol y Max Weber parecen tener similitud y hasta son tratados como análogos pero existen diferencias significativas.

Otros autores, como Herbert Simon, March y Massie, mediante estudios efectuados dan por sentado que a los individuos (obreros) dentro de su organización no les gusta trabajar y que requieren una guía detallada, procesos explícitos y muy mecanizados para operar adecuadamente; además establecen que las teorías clásicas de la Administración Científica veían al elemento humano como un "instrumento inerte", que no interactuaba en la organización

y que tenía que ser incentivado unicamente desde el punto de vista económico.

Haire, otro pensador y escritor de la administración, indica que son sobre los supuestos de que el trabajador es perezoso, miope ante los problemas laborales, falto de iniciativa y de creatividad, sobre los que se basaba la teoría clásica de la administración y organizaciones.

En 1927 se llevó a cabo un estudio sobre el comportamiento de los individuos en las organizaciones y su relación con el medio ambiente, así como con las facilidades físicas de las instalaciones. Estos estudios y experimentos se llevaron a cabo en la planta de la Western Electric Company, de Hawthorne, en Chicago, y estuvieron a cargo de el Dr. Elton Mayo, especialista en psicopatología.

El objetivo, en esencia, de su estudio era demostrar que el individuo se incapacita de tal modo por sus obsesiones que se vuelve insensible en sus reacciones a la vida.

Los resultados de los experimentos organizacionales de Haw-thorne dieron como resultado que existían "otras variables" fuera de las condiciones físicas del trabajo y las instalaciones que podían afectar seriamente el comportamiento del individuo y su rendimiento en la producción.

Se planteó la hipótesis de que el aumento en la producción (obtenido como resultado del experimento) no era resultado de las condiciones físicas del trabajo, sino más bien del cambio de las situaciones sociales del trabajador; básicamente: motivación, satisfacción, seguridad física y estabilidad emocional.

Los resultados obtenidos de los estudios de Hawthorne, que terminaron en 1933, se produjeron en un momento en que Estados Unidos atravesaba la época de la gran depresión (1929-1933), donde la tasa de desempleo se incremento del 2% al 30% de la PEA. En este estado de cosas, con los negocios casi en su totalidad quebrados y el espíritu nacional muy abatido, surgió la figura del economista John Maynard Keynes.

Keynes, quien describió lo sucedido en su país como una "falla" de la teoría económica clásica, cuestionó el supuesto del "Laissez-Faire", que sostenía que el mecanismo del mercado y el sistema de precios se ajustarían automáticamente a un punto de equilibrio para la utilización total de los recursos y el empleo.

Esta corriente de pensamiento del "Laissez -Faire" había tenido vigencia desde 1776 con Adam Smith.

Estas críticas dieron como resultado que las teorías administrativas tendrían que ser revisadas, reformuladas y deberían tomar en cuenta en adelante las "interacciones" entre el sistema formal y los individuos que la integran (componentes humanos).

Posteriormente se percibe una "nueva corriente de pensamiento", la denominada: "Escuela del Comportamiento", cuyos principales exponentes son Chandler, Emery, Trist y Kurt Lewin.

Lewin mediante sus estudios estableció un "modelo" que indica que la conducta del trabajador en la fábrica está en función de su personalidad, así como del ambiente del trabajo.

También surgen en esa época otros pensadores estudiosos de la administración y de las organizaciones, como: George Homans, Rensis Likert y Mc Gregor. Este último estableció la teoría "X" e "Y", la primera de ellas, (X), decía que el trabajador evadía la responsabilidad del trabajo y prefería ser dirigido

antes que autocontrolarse, además de estar motivados sólo por incentivos financieros.

La segunda teoría, (Y), establecía lo contrario: que los trabajadores pueden y deben sentirse felices y realizados en su trabajo y que, con una adecuada supervisión, los mismos obreros ejercerían su autocontrol sobre la producción.

Argyris, otro pensador de aquella época, sostuvo que la estructura formal, el control y otras prácticas de las organizaciones tradicionales y conservadoras inhiben el proceso normal de maduración del trabajador y mantienen a los individuos dependientes, pasivos y faltos de iniciativa dentro de la organización.

EL ENFOQUE DE SISTEMAS

En la literatura contemporánea una organización se visualiza como un Sistema, que se define como "una entidad conceptual física que está compuesta de partes o elementos interdependientes, interrelacionados e interactuantes".

Ello implica, por sí mismo, que los aspectos técnicos y sociales de la organización están altamente relacionados e interdependientes entre sí.

A principios del siglo la organización fue considerada como una estructura estática de forma piramidal y casi aislada del ambiente que la rodeaba. Con el nuevo énfasis en el concepto de "Sistemas" se prestó atención a la acción recíproca entre la organización y su ambiente.

Los sistemas tienen características básicas, éstas son:

- Un objetivo central y una medida del desempeño.
- Su ambiente
- Sus recursos
- Sus componentes
- Su administración o dirección.

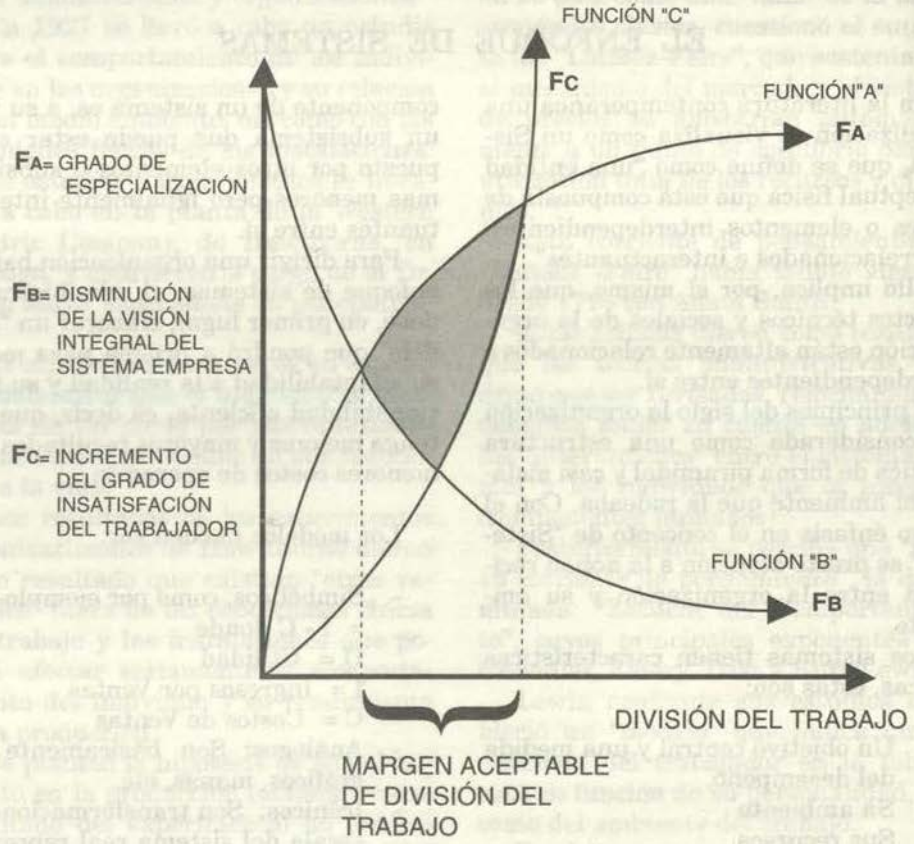
Asimismo, se establece que todo componente de un sistema es, a su vez, un subsistema que puede estar compuesto por otros elementos o subsistemas menores pero igualmente interactuantes entre sí.

Para dirigir una organización bajo el enfoque de sistemas, el administrador debe, en primer lugar, elaborar un "Modelo" que pondrá a prueba para medir su adaptabilidad a la realidad y su funcionabilidad eficiente, es decir, que obtenga mejores y mayores resultados con menores costos de operación.

Los modelos pueden ser:

- Simbólicos: como por ejemplo : U = I - C donde
  U = Utilidad
  I = Ingresos por Ventas
  C = Costos de Ventas
- Análogos: Son básicamente los gráficos, mapas, etc.
- Icónicos: Son transformaciones a escala del sistema real representado que omite sólo algunos aspectos del mismo; por ejemplo, el modelo de un barco a escala es un modelo icónico.

GRAFICO QUE VISUALIZA LOS EFECTOS EN EL TRABAJADOR COMO CONSECUENCIA DE LA DIVISION DEL TRABAJO



PRINCIPIO DE DIVISIÓN DEL TRABAJO

El concepto de este principio está referido al grado en que las necesarias tareas se subdividen y se asignan a distintos individuos especializados, de tal suerte que las ideas de "división del trabajo" y de "especialización" son indesligables.

Las economías e incrementos en la producción generados por la "especialización" se derivan del hecho de que la destreza del individuo aumenta con la práctica focalizada de una determinada actividad.

Lo que está actualmente en discusión entre teóricos y estudiosos del tema administrativo es:

¿Hasta qué punto, grado o nivel deben subdividirse las tareas para buscar incrementar la especialización del individuo, en vista de que surge también como contraparte la insatisfacción que se provoca en el individuo en el aspecto del desarrollo personal? ya que, mientras mayor es la subdivisión del trabajo, se tiende a oficios extremadamente especializados que resultan desagradables y desmotivadores, ocasionando hastío, insatifacción, monotonía y comportamientos indeseables en los trabajadores.

En tal sentido, es conveniente que el administrador de empresas busque alcanzar el nivel óptimo en la subdivisión de las tareas para mantener un alto grado de especialización del trabajador y, a su vez, un estado óptimo de satisfacción y entusiasmo de la persona como profesional.

En el gráfico puede visualizarse cómo se conjugan tres aspectos que se desarrollan en el individuo como consecuencia directa al incremento en el grado de especialización y subdivisión del trabajo.

Observamos en este gráfico que, a medida que aumenta la subdivisión del trabajo y éste se vuelve más especializado, sucede lo siguiente.

- El trabajador incrementa su destreza y eficiencia en su oficio (función A).
- El trabajador disminuye su visión de la problemática general del sistema empresa (función B). Se produce el efecto "Visión de Túnel".
- En el trabajador se incrementa el nivel de insatisfacción con respecto a su autorealización desde el punto de vista profesional y tiende a desmotivarse por un trabajo monótono (función C).

Como consecuencia de la intersección de las tres funciones que representan los aspectos que afectan al individuo dentro de la organización, el autor deduce, en calidad de opinión personal, que existiría un sector o margen señalado por el área achurada en el gráfico, dentro del cual el administrador de empresas puede conjugar la tarea de dividir el trabajo para buscar el grado óptimo de especialización en el trabajador, así como minimizar en lo posible el nivel de insatisfacción profesional del individuo y evitar, asimismo, que siga disminuyendo su visión integral del sistema empresa en el cual está inmerso.

LA DEPARTAMENTALIZACIÓN

Es la técnica utilizada en la administración para lograr la efectiva división del trabajo.

Esta puede ser:

a) Por propósito
b) Por proceso

A su vez, la departamentalización por propósito puede ser:

- Por cliente
- Por situación
- Por producto.

De estas tres formas de departamentalización, la más frecuente es la Departamentalización por proceso, la cual está más orientada al interior de la empresa (a la Producción) y los Departamentos se constituyen en torno a funciones o procesos tales como: ventas, planeación, fabricación, etc.

Las principales formas de dividir al trabajo a través de la Departamentalización por proceso son:

- División por funciones de negocio (compras- ventas).
- División por funciones generales (planeamiento, organización, control, supervisión, evaluación).

ESTRUCTURA DE LÍNEA Y ESTADO MAYOR

En muchas organizaciones es posible distinguir la Autoridad de Línea de la de Estado Mayor, en el proceso de "Toma de Decisiones".

Se considera que las funciones de línea son las que tienen la responsabilidad de alcanzar los objetivos de la organización; mientras que las funciones de estado mayor son las de aquellos elementos que asisten y asesoran al gerente general y/o el gerente de línea para el logro de los objetivos.

La organización de Línea y Estado Mayor es el medio más usual para lograr "la asesoría especializada" que destacó desde un principio Frederick Taylor, por su supuesto, sin las desventajas que ocasiona el que cada trabajador pueda tener más de un Jefe con la "organización funcional" que él planteaba.

Hay dos tipos de estado mayor :

- El Estado Mayor General
- El Estado Mayor Especialista.

DELEGACIÓN Y DESCENTRALIZACIÓN

Si bien los conceptos relacionados entre sí, de delegación, centralización y descentralización, se han discutido ampliamente en la literatura administrativa, no hay realmente hasta ahora un acuerdo general sobre el tema; sin embargo, algunos autores, como Koontz y O´Donell, sostienen que la descentralización es en sí la esencia de la división del trabajo motivada por una necesidad de control.

Además del enfoque de sistemas, existen factores "situacionales" de la necesidad de descentralización; cabría preguntarse entonces ¿por qué los administradores descentralizan?

Las respuestas pueden ser obvias, sin embargo es conveniente dejar en claro las razones que impulsan a la descentralización administrativa, entre ellas tenemos :

- Permite reaccionar y tomar soluciones más rápidas ante una determinada situación.
- Aumenta la motivación de los gerentes.
- Mejora el desarrollo Gerencial.
- Mayor libertad en los gerentes para concentrarse en responsabilidades mayores.

Asimismo, los conceptos de "número de niveles jerárquicos" y "tramos de control" están íntimamente ligados a los conceptos de delegación y descentralización.

A medida que aumenta el tramo de control de un gerente-supervisor (incremento del número de trabajadores directamente bajo sus órdenes) se le hace más difícil conocer en detalle las actividades de cada uno de ellos; permitiendo tácitamente que los trabajadores efectúen sus labores con mayor libertad y, en gran medida, a su criterio.

Autores clásicos, como Graicunas y H. Fayol, creían que las estructuras organizacionales "altas" (tramos de control menores) eran más eficientes que las organizaciones "planas" (tramos de control mayores). Sin embargo esto no está plenamente comprobado.

ENFOQUE SITUACIONAL

A raíz del documento publicado por Harold Koontz, "The Management Theory Jugle", en que sostenía que la gran diversidad de teorías, corrientes de pensamiento, doctrinas y filosofías administrativas enunciadas por diversos estudiosos y autores desde el inicio de la administración científica se tuvo como consecuencia una "Confusión" y una "Guerra en la Selva" del conocimiento de la administración y la organización. Fue así que se optó por la necesidad de buscar, a partir de entonces, una "Teoría unificada de la Administración".

De estos posteriores estudios nace el "Enfoque Situacional" de la organización y de la teoría administrativa, el cual sostiene que la conveniencia en la aplicación de un determinado sistema de organización y administración dependerán de la "velocidad del cambio" en el ambiente y la tecnología reinante.

Diversos autores tales como: Laurence, Lorsch, Joan Woodward, Burns y Stalker, han sostenido este enfoque. Al parecer este "enfoque situacional" de la organizacióón en la administración moderna está llevando a una teoría de "Dependencia", en la cual los procesos y estados internos de la organización dependen de los requerimientos externos, así como de las necesidades de sus miembros y de los factores coyunturales existentes.

CONCLUSIÓN

El autor del presente artículo considera que un compendio resumido de la evolución de las teorías administrativas y de los diversos enfoques generales de las organizaciones, como el presentado en las páginas anteriores, puede ser de gran utilidad a los señores oficiales de la Marina de Guerra en el desarrollo de sus funciones, ya que por la naturaleza de las mismas se convierten en administradores y conductores de hombres (recursos humanos de toda organización), y que, asimismo, con la finalidad de alcanzar la mayor efectividad y eficiencia en el rendimiento de ese recurso humano que lideran es conveniente que apliquen, con la experiencia y profesionalismo que los caracteriza, las estructuras organizacionales esbozadas anteriormente y que más se ajusten a sus necesidades. Enfoques organizacionales tales como el "Sistemas" o "Situacional", cada uno de ellos con sus respectivas ventajas y limitaciones.

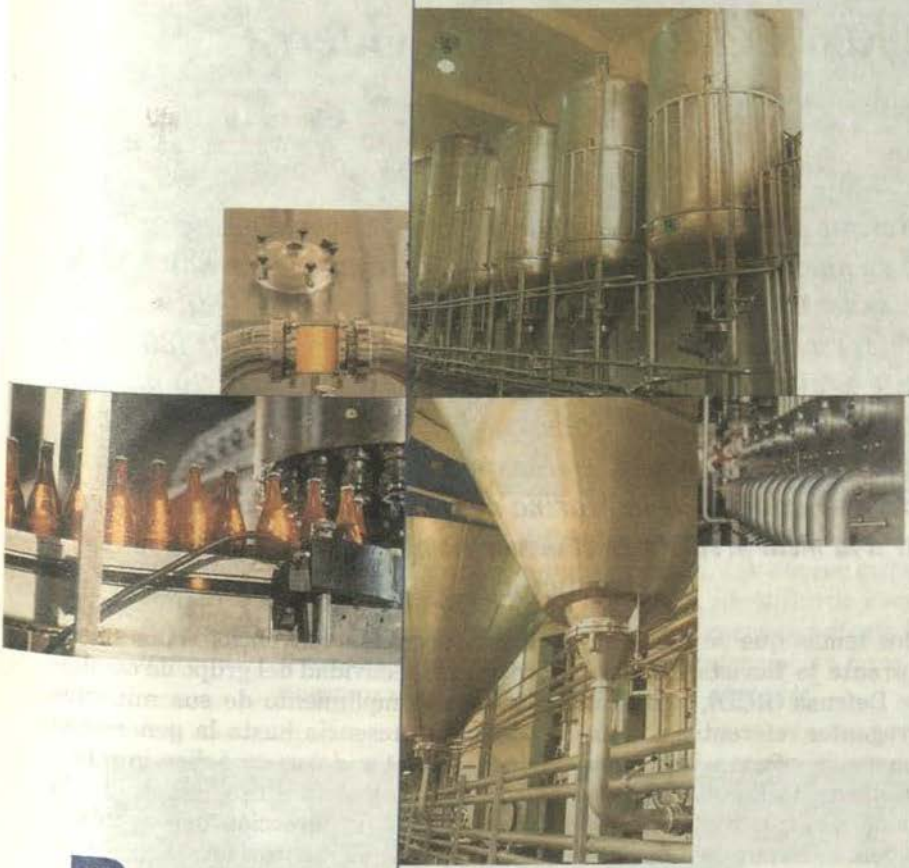
Al respecto existe una amplia litera-

tura para una mayor comprensión y profundización en el tema de las estructuras organizacionales de la administración moderna.

Bibliografía

- Organización y Administración (Gary Deesler).
- Principios de la Administración Científica (Frederick Taylor).
- Administración Industrial y General (Henry Fayol).
- Psicología Industrial y General (Marvin Dunnette).
- Organizaciones y Administración (Alberto León Betancourt).
- Notas y apuntes del curso "Administración y Organización" (ESAN).

LA INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU



Backus

UNION DE CERVECERIAS PERUANAS
BACKUS Y JOHNSTON



EL IMPULSO OFENSIVO *
Red Céntrica para la Guerra

Capitán de Navío USN
William Graveli

(El presente artículo es una traducción que ha cobrado mucha actualidad en nuestra Marina, gracias a la preocupación que han tenido los altos mandos navales de integrar en una forma efectiva y dinámica los diferentes escalones de la toma de decisiones, y esto se ha traducido en un avance significativo en la implementación de redes muy similares a las descritas en el presente artículo, que lo denomina "Red céntrica para la guerra". Espero que lo en él expuesto sirva para entender y comprender este esfuerzo de la Marina de Guerra del Perú y así poder llegar a la meta prevista en el menor tiempo posible. Nota del traductor*).*

Entre los temas que se examinaron durante la Revista Cuadrienal de Defensa (RCD), figuraron varias interrogantes referentes a la naturaleza, dimensión y forma de los compromisos militares de Estados Unidos en ultramar para enfrentar las necesidades que demandarían las posibles misiones. Desde un punto de vista naval, el tema del despliegue avanzado y acceso a bases se encontraba en la corta lista de los asuntos más "arduos" examinados por la RCD.

Existen menos unidades de combate (aire, superficie y submarinos) en servicio activo en la Marina de Estados Unidos que en cualquier otro momento desde los años 30, y es posible que a corto plazo se produzcan mayores reducciones de la flota. El resultado: menor número de buques en cada grupo de combate y como un buque sólo puede estar presente en un solo lugar en determinado momento, el criterio convencional nos sugiere que la efectividad del grupo de combate en el cumplimiento de sus misiones (desde la presencia hasta la generación de fuego sostenido) se verá disminuida.

Como respuesta a esta dinámica, la Marina bajo, la dirección del vicealmirante Arthur K. Cebrowski, Director de Espacio, Información para la Guerra, Comando y Control (OPNAV N6) desarrolló la red céntrica para la guerra como parte de un derrotero para el futuro.

La Red Céntrica para la Guerra (RCG) compensará la reducción en el tamaño de las formaciones navales que se desplieguen, incrementando la efectividad de cada una de las unidades que se dirigen al área de combate. Este incremento no se producirá por medio de ningún adelanto mágico en la física ni ninguna vaga presunción acerca de la índole y los retos de las guerras del futuro. Mas bien, el concepto de la RCG



"La generación y aplicación del poder combativo es el resultado contundente de sensores y del comando y control. Un ataque exitoso (...) requiere que el blanco apropiado sea detectado, identificado y seguido (traqueado) por los sensores; que la autoridad correspondiente haya tomado la decisión de atacar, y que toda esta información haya sido puesta a disposición por la unidad atacante".



radica en el liderazgo naval, en las autoridades de programación y recursos, ingeniosa utilización de ingeniería (empleando las tecnologías actualmente disponibles) y esfuerzos puntuales que involucran los factores humanos de organización, doctrina y entrenamiento.

La RCG encarará estas dramáticas mejoras en la capacidad combativa por medio de las redes (en la percepción y detección); en el intercambio de la información y la coordinación entre todas las unidades, y en la conducción de las maniobras y el fuego.

LEGADO DEL PASADO

La información de los sensores disponibles para una fuerza naval, ya sea para autoprotección o para contribuir al cumplimiento de la misión, proviene de tres fuentes:

- medios orgánicos, tales como radares y aviones de reconocimiento;
- capacidades navales no orgánicas ligadas a la fuerza para una misión específica, tales como aviones de patrullaje con base en tierra; y
- otras capacidades de servicio, teatro o nacionales fuera del control directo del comandante del grupo de combate, tales como los satélites.

Por medio de recientes estudios de sensor a tirador efectuados por OPNAV y Estado Mayor Conjunto (J6) se ha progresado en el logro de la comunalidad entre las fuentes transmisoras de la información proveniente de los sensores. Sin embargo, la entrega de datos de los sensores sigue siendo fundamentalmente un proceso "de datos propulsor a pulsor" en el cual los destinatarios activos corren el riesgo de verse abrumados por un cúmulo de datos relativamente sin importancia proporcionados con la más sana intención por quienes administran los sensores y que no siempre están al tanto de los requerimientos específicos, las prioridades y los intereses de los usuarios a flote.

Normalmente, las directivas de comando han sido enviadas a las fuerzas navales vía un reducido número de canales de comunicación, o "tubos". Debido a las limitaciones de índole tecnológica, de diseño de ingeniería y concepto operativo, la información que se genera fuera de la fuerza naval rara vez llega más allá del nivel del comandante de la fuerza. Y cuando se le disemina a niveles inferiores, a menudo llega fragmentariamente o ha sido demorada por la retransmisión con sistema de más baja capacidad.

Indudablemente que el Comandante está capacitado para dirigir las acciones coordinadas en el tiempo de las fuerzas bajo su mando. Sin embargo, estos planes por lo general son engorrosos y consumen mucho tiempo en su generación y diseminación y, además, son difíciles de adaptar a las tensiones y oportunidades que se presentan en fracciones de segundo durante el combate.

SENSORES Y PODER COMBATIVO

La generación y aplicación del poder combativo es el resultado contundente de sensores y del comando y control. Un ataque exitoso de cualquier buque, avión o submarino, requiere que el blanco apropiado sea detectado, identificado y seguido (traqueado) por los sensores; que la autoridad correspondiente haya tomado la decisión de atacar; y que toda esta información haya sido

puesta a disposición de la unidad atacante. En algunos casos, la unidad puede actuar en forma autónoma dentro de la autoridad preestablecida y otorgada a su comandante. Sin embargo, en cualquier caso, el comandante "in situ" podrá decidir y actuar sólo en base a aquellas oportunidades y percepciones que se encuentren dentro de su campo visual, el cual se puede encontrar limitado por muchos factores tales como la geografía, la hora y la distancia.

Frente a la fuerza disminuida y con menor número de plataformas de combate se presenta una serie de misiones que retienen todos los roles tradicionales de las fuerzas navales y se le agregan varios nuevos conceptos y exigencias, tales como la defensa del teatro por medio de misiles y la guerra antiaérea coordinada sobre tierra. El énfasis en el apoyo a las operaciones en el litoral ha aumentado sustancialmente. La amenaza de la Marina de Guerra Soviética desplegada globalmente puede haber desaparecido, pero en su lugar ha aparecido una demanda para la presencia, capacidad y actuación en todos los rincones del mundo, literalmente debido a que muchos competidores regionales se encuentran ahora en posesión de armas que amenazan a las fuerzas navales en sus aguas litorales.

CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN Y EJECUCIÓN DE LA MISIÓN

El concepto medular del trabajo con la red es la capacidad de cualquier participante de la red en cuanto a poder dirigirse directamente a cualquier otro participante para el intercambio de información o para la coordinación de las actividades. Este concepto, puesto en práctica en las operaciones navales, redunda en un beneficio en todos los aspectos del cumplimiento de la misión.

La meta de trabajo en la red es que cada unidad tenga la capacidad de tener acceso y de exhibir, al mismo tiempo, toda o una parte de la información obtenida de los sensores de todas las fuentes. Si bien es cierto que esto de por sí sólo no garantiza el conocimiento perfecto, sí significa que todo conocimiento disponible proveniente de los sensores orgánicos, del teatro o nacionales, que se empleen en esa ocasión podrán ser utilizados para apoyar a toda unidad en el cumplimiento de su misión.

El resultado inmediato sería permitir que el aparente rango y composición del ambiente sensor en torno a la unidad se torne independiente de las capacidades a bordo de dicha unidad. Por ejemplo, todo buque estaría capacitado para tener acceso y para exhibir el panorama submarino debido a la información proporcionada por todas las fuentes aéreas, de superficie, submarinas, inteligencia y dispositivos fijos subacuáticos en el teatro de la región.

Además de incrementar el rango y detalle al cuadro táctico, el hecho de tener un patrón común aumenta la capacidad para la toma de decisiones, porque los responsables de ello pueden verificar la situación contraponiendo eficientemente las diversas fuentes informantes. Esta capacidad permite a los comandantes tener mayor confianza en el marco de su entorno y así pueden disminuir aquellos clásicos problemas provenientes de la doble cuenta de contactos y los errores en la información sobre la localización de los blancos.

Realzando el conocimiento de la situación en todos los lugares en que se encuentra desplegado el equipo naval mar-aire-tierra, permite a los coman-

dantes una mayor opción para las decisiones sobre el despliegue de sus fuerzas. Podrán aprovechar el acceso a sensores singulares, o estacionar unidades para un encuentro ventajoso en lugares que antes pudieron haber parecido demasiado expuestos. Al hacerlo así podrán pensar no sólo en cuanto al despliegue de plataformas armadas, sino también en maniobrar bajo su control directo.

Otro aspecto de vital importancia de trabajar con la red dentro de un sistema de sensores es la capacidad de anticipar y/o responder rápidamente a los cambios en las circunstancias de la misión o de sus necesidades. El acceso a la información manejado por el usuario permite un grado sin precedentes de flexibilidad y percepción en el planeamiento futuro y en la adecuada reacción a los rápidos cambios de la situación táctica.

Por hacer efectivo el trabajo en la red, no sería necesaria ninguna modificación orgánica o mecánica para cambiar el flujo de los datos específicos hacia, o desde cualquier unidad. No existe ningún cuello de botella y no se puede perder la capacidad debido a la avería de un equipo del escalón, pérdidas en combates o en error humano.

MORTANDAD DEL TIRO DE APOYO
(contundencia del FUNA)

Recientemente algunos estudios y juegos de guerra han llegado a la conclusión de que existe la necesidad de incrementar dramáticamente el volumen del fuego sostenido para el apoyo del combate en tierra. En otros casos, se considera que la precisión y la velocidad de fuego son tan o más importantes que el mero volumen.

En algunos escenarios se considera que los requisitos del tiro de apoyo exigen el consumo de la máxima capacidad de cada avión de ataque, de los misiles de crucero y cañones que pueda poner en acción el grupo de duración. En cualquier caso, la ventaja importante tradicional que gozan las fuerzas navales (su capacidad para asestar golpes calculados, con gran flexibilidad en la magnitud, duración y tipo de fuego) continuará siendo tan exigida en el futuro como lo fue en el pasado.

El reto que se les presenta a los diseñadores de buques y sistemas y a los tácticos es encarar esas necesidades en función a las actuales condiciones.

- Cualquier unidad podría ser llamada a prestar apoyo a fuerzas amigas en una batalla táctica en tierra; batir blancos estratégicos a largo alcance; y proteger a la fuerza contra ataques de misiles de crucero.
- La diversidad de estas misiones exige que cada una de las unidades no solo esté diseñada, equipada y entrenada para desempeñarse eficazmente en cada uno de los casos antes indicados durante el transcurso del despliegue, sino también estar preparadas para actuar en los casos más exigentes en todo momento.
- El creciente alcance y mortandad de las armas relacionadas con la guerra naval (tanto amigas como enemigas) contrarresta la masa reducida de la fuerza si los fuegos disponibles pueden ser coordinados para producir el efecto deseado, concentrados en la medida necesaria para producir un impacto apabullante y desviados tan rápidamente de modo que no se pierda nunca la oportunidad ni se permita ninguna penetración peligrosa en nuestras defensas.

COORDINACIÓN DEL COMANDO, CONTROL Y COMUNICACIONES

La facultad de poder acceder a la información y actuar en la forma concordante descrita se basa en un mecanismo de coordinación muy capacitado y muy meditado. El C3 (comando, control y comunicaciones), la piedra angular conceptual de la red céntrica de guerra, es una red en sí misma que proporciona a los usuarios la información, informes del estado, órdenes e intenciones cuando ellos la requieren conforme a las necesidades dinámicas de la misión.

Entre las características de la red coordinada de C3 se encuentran:

- *Comunalidad,* indispensable para la participación dinámica de las unidades participantes en un sistema abierto;
- *Economía de esfuerzo,* de modo que las unidades puedan manejar individualmente el flujo de su información y asegurar, así, el máximo rendimiento de los equipos; y
- *Capacidad mejorada* con reducción del tiempo latente en comparación con el método convencional para cursar los mensajes (una ventaja especialmente importante en los casos de misiones que comprenden a participantes con diferentes capacidades de C3, tales como una fuerza de tarea, mar-tierra).

Resulta fácil pasar por alto la importancia, así como descartar la dificultad, involucrada en la conversión de todos los actuales sistemas de transmisión mensajes de punto a punto por medio de botones manejados por el productor a un sistema de red fundamentalmente nuevo. Por un lado, el proceso de C3, siendo la *médula* de los educados culturalmente para ver la guerra en términos de "mira-disparamira", un paradigma en el cual destacan los sensores y las armas, pero no necesariamente la coordinación fuera del buque. Sin embargo, un empleo del comando y control por medio de la red, incrementa la capacidad de todas las unidades para adaptarse a nuevas oportunidades, o hacer frente a nuevas amenazas no contempladas al formular la misión. Esto puede constituir la diferencia entre el éxito o el fracaso de la misión.

El *poder* de la red varía de acuerdo al cuadrado del número de entidades participantes de la red. Este es el valor más importante para una fuerza naval que tiene la red céntrica de guerra. A medida que crece el tamaño total de la fuerza para abarcar un mayor número de módulos basados en el mar, aire, tierra y el espacio, su *poder total de cognición,* y con ello el poder combativo, aumenta exponencialmente. Por otro lado, una futura fuerza naval, que cuente con el pleno beneficio de vigilancia de los sensores, armas y comando que brinda la red céntrica de guerra, será por lo menos tan *poderosa* en su capacidad para cumplir su misión como una fuerza apreciablemente mayor lo es hoy en día. Lo que se requiere para poner en acción a La Red Céntrica de Guerra es apreciar íntegramente las oportunidades que nos ofrece, trazar el rumbo y no desviarse de él.

---

* De *Surface Warfare,* Marzo-Abril 1998. Traducción por el contralmirante Luis Vargas Cooban.

FABRICACIÓN Y CONFECCIÓN DE UNIFORMES
PRENDAS E INSUMOS EN GENERAL

INTERNACIONAL



PRODUCTS CENTER S.A.

GUZMÁN BLANCO N° 406 LIMA-PERÚ
TELEFS: 431-2668
FAX: (51-1) 424-1514

El perfil de las Fuerzas Armadas en América Latina ante el nuevo concepto de la Seguridad Cooperativa

Capitán de Navío
Felipe Rojas Quirós

1. INTRODUCCIÓN

Hoy, en los actuales tiempos de la moda democrática, de la cooperación y la globalización, es interés natural e "instinto" de todo Estado alcanzar un sostenido ritmo de desarrollo, agotando esfuerzos en establecer un clima de estabilidad interna y regional en el ámbito de las relaciones internacionales. Esta búsqueda, que la llamaríamos en pos del Bien Común, se sustenta, como doctrina, en dos grandes pilares, el bienestar general *y la* seguridad integral. *De una relación de dependencia mutua entre ambos conceptos, se resume que sin seguridad no hay posibilidad de desarrollo de una nación.*

De la afirmación vertida en el párrafo anterior, se deriva, para cada Estado en particular, la percepción de diferentes y/o comunes amenazas contra la estabilidad y progreso deseados. La percepción de la amenaza es, a su vez, un proceso dinámico que varía en el tiempo, de acuerdo a hechos trascendentales en la evolución de la historia universal y regional o simplemente por situaciones internas que puedan socavar la gobernabilidad de un país. Así, surge la necesidad de un *Sistema de Defensa* Nacional que integra todos los campos de aplicación del Poder Nacional y que se desenvuelve en un marco jurídico local e internacional. Una vez definidos los objetivos y valores por defender, la institución del Estado conformada por las Fuerzas Armadas, es la fuerza material o masa crítica para ser empleada en el espacio y tiempo críticos, sujetas a la decisión de la autoridad política que legitima su empleo.

En cuanto a las esferas de preocupación de la seguridad, tradicionalmente se contempla el frente externo como el cuidado de la soberanía e inviolabilidad del territorio, y el interno, como la protección del orden constitucional establecido.

El tema de la seguridad para los países de América Latina ha estado normalmente ligado a los intereses de los Estados Unidos, en una relación que podríamos denominar de aliados dentro del contexto de la influencia del mundo occidental. La magnitud o grados de cooperación, las distancias, el apoyo directo económico y 'otras formas de vecindad', han evolucionado y cambiado acorde y al compás de grandes sucesos políticos mundiales:

Tenemos por ejemplo y en forma cronológica, la bipolaridad hegemónica del mundo durante la Guerra Fría después de la Segunda Guerra Mundial; la Revolución Cubana y la Guerra de Vietnam, como clásicos ejemplos de éxito de la Guerra No Convencional; los altibajos del interés de EE.UU. hacia América Latina y el escepticismo de los países de la región; la problemática de los Derechos Humanos y la crisis de la democracia en la región; la caída de los socialismos reales asociada a la crisis de las ideologías como "leit motiv"; y la globalización en todos sus aspectos, incluyendo principalmente la integración económica, la pérdida gradual de importancia de la soberanía política y la fusión cultural.

En la primera parte trataremos de explicar, en términos generales, la relación de los países de la región con EE.UU. en las diferentes etapas en que dicha relación evoluciona. En su momento definiremos el tema central del presente artículo, el de la promoción de una nueva corriente de seguridad en el hemisferio.

Cabe mencionar que el tema que nos ocupa cobra interés por los siguientes considerandos:

Hoy, en un mundo globalizado y en el trasfondo de un mundo temporalmente unipolar, estamos frente a la creencia que vivimos arrastrados, guiados y asegurados por un orden político/jurídico que sostiene y sostendrá una paz duradera. Estas ideas se basan en el triunfo aparente del modelo democrático liberal como forma de gobierno universal y de la economía integrada de mutuos beneficios, la misma que se encontraría hoy por encima de la clásica soberanía de la esfera política. Es a partir de esta situación que ahora se generan voces desde organizaciones no gubernamentales que vienen promoviendo un nuevo concepto de *Seguridad Cooperativa*. Intentaremos contrastar los objetivos in-

herentes a dicho concepto en un contexto de nuevo orden, con las posibles guerras del futuro basadas en la prioridad de los conflictos bajo la *lógica del sentido,* más actuales que aquellos generados por la tradicional *lógica de poder* o conquista.

Por otra parte, la nueva visión de seguridad, puntualizada en el párrafo anterior, es posible que fortalezca sus argumentos ante la evidencia, subjetiva o no, de la disminución de posibilidades de las hipótesis de conflicto en la región. Entonces, trataremos también de visualizar nuevas amenazas externas de otro tipo, probablemente comunes al bloque regional; y otras internas derivadas quizás de esa "lógica de sentido" aludida, más afines a los conflictos del futuro entre civilizaciones o mayorías organizadas.

La pregunta resultante, cuya respuesta comprende la conclusión central de nuestro artículo, es la siguiente:

¿Cual será entonces el papel y futuro perfil de las Fuerzas Armadas en América Latina?

2. EVOLUCIÓN DE LA INFLUENCIA CONTEMPORÁNEA DE EE.UU. EN AMÉRICA LATINA

Históricamente el tema de la seguridad hemisférica de América Latina es y ha sido inherente al marco de las relaciones internacionales, afín a una relación inseparable con la política de los Estados Unidos de Norteamérica. Esta potencia, tradicionalmente líder del mundo occidental, siempre fue un Estado gravitante en la evolución de la vida política de las naciones latinoamericanas, siendo influenciadas directa o indirectamente en torno a las amenazas, intereses y conflictos de la superpotencia del hemisferio norte.

Efectuando una breve recopilación de la evolución antes expresada y tomando como referencia de partida la *Segunda Guerra Mundial*, diremos que la finalización de ésta significó un gran cambio en el acomodo internacional. Se polarizó el mundo en dos grandes bloques hegemónicos de países, unos capitalistas y otros socialistas. Disputaban entre sí una lucha ideológica irreconciliable por la imposición de un contexto de ideas fuerza, tratando de irrigarlas en los diferentes gobiernos regionales. El método se aplicó ya sea en forma de una estrategia directa mediante el uso militar de la fuerza u otra más soslayada en el campo político del largo aliento, ambas formas orientando el esfuerzo por la obtención del poder mundial.

El orden ideológico en la lógica de la oposición de voluntades, imponía un modelo de régimen político y un sistema económico de desarrollo totalmente contrapuestos. Es decir, una lucha entre modelos democráticos y otros totalitarios, así como la oposición entre una economía de libre mercado y una participación total del ente estatal en el control de las fuerzas productivas y de la planificación del crecimiento.

La confrontación entre bloques durante el período denominado de la Guerra Fría, generó políticas de defensa conjunta contra la potencia agresora y por ende la conformación de grandes Pactos o Alianzas, ya sea desde el enfoque amigo/enemigo soviético o desde el norteamericano. Las políticas de defensa y fabricación de armas se multiplicaron hasta el límite de la disuasión nuclear y

el vértigo de la muerte asegurada.

La relación con los Estados Unidos en el panorama de la Guerra Fría, se intensificó, con énfasis en la dimensión de la seguridad colectiva contra el poderío soviético. Así, se suscribió el Tratado de Asistencia Recíproca (TIAR), se crearon Programas Bilaterales de Asistencia Militar, las Maniobras Navales de UNITAS y la Junta y el Colegio Interamericano de Defensa. Todos ellos fueron mecanismos de apoyo mutuo y compromiso en la perspectiva de una agresión física al continente por el lado soviético.

Cabe mencionar que, en paralelo, los países de la región latinoamericana mantenían desconfianzas territoriales y por lo tanto existían conflictos latentes locales. El objetivo de los Estados Unidos recaía en contribuir en simultáneo a fortalecer sus lazos de cooperación en la región y a no generar desequilibraos de poderío militar, controlando la oferta de materiales bélicos excedentes de la Segunda Guerra Mundial.

Por otra parte, a principios de los años sesenta, a raíz del éxito de la *Revolución Cubana* y sus consecuencias, se visualizó el concepto que el peligro soviético no vendría a través de una invasión, sino vía revoluciones internas manejadas desde la esfera comunista. La bandera de lucha de las naciones rezagadas se ondeaba por la reivindicación social y la independencia de una suerte de colonialismo norteamericano. El gobierno de los Estados Unidos entonces modificó su ámbito de influencia hacia la lucha contra la subversión en América Latina. Este cambio se enmarcó dentro de lo que se conoció como la *Doctrina de Seguridad Nacional.*

En consecuencia, el poder militar en Latinoamérica cobra fuerza en los años sesenta y setenta por la presencia de la infiltración comunista, generándose los Conflictos de Baja Intensidad, llamados así por la no aplicación de los instrumentos bélicos típicos que se emplean en una Guerra Convencional. Esta orientación de nuevos modelos de conflicto no minimizaban la gravedad de la lucha. Por el contrario, se extendieron los estudios académicos de los militares hacia los campos económico, político, social e ideológico, percibiendo la amenaza comunista desde la necesidad de enfrentaría con otro tipo de herramientas bajo la perspectiva (quizás sólo académica) de una guerra total. En resumen, los militares asumieron la responsabilidad de transformar la sociedad a formas más justas de vida y de independencia política, autoreferentes a una propia identidad nacional. Una búsqueda de Estados "legítimamente nacionales".

El efecto más directo del desarrollo expuesto, fue el aumento de la tensión en las controversias vecinales en la región y la precipitación como efecto dominó de regímenes de gobiernos militares burocráticos autoritarios. Podríamos denominar la conjugación de estos hechos, como *la base de un nacionalismo creciente* en la conducción de los Estados en América Latina.

Cabe señalar que la visión nacionalista de los gobiernos de la región amplió las distancias en la relación con los Estados Unidos, incrementadas por el escepticismo hacia la posibilidad de recibir recursos económicos para el desarrollo de la región. El efecto local, en general, fue mas bien contrario a la confianza hacia Norteamérica. Más apego tuvieron la política de rechazo a la dependencia de la potencia occidental y la absorción de ideas socialistas de intervención estatal para el progreso de los pueblos. Por ejemplo, 'la doctrina cepalista" de Priebke y las corrientes popu-

listas para una supuesta integración masa/élite temporal, legitimada, más por la manipulación de una personalidad carismática.

Ya en los actuales años noventa, ante el fracaso de la ideología totalitaria comunista a raíz del *desmoronamiento de la Unión Soviética y sus satélites,* pasamos a la etapa que sucedió a la Guerra Fría. Con ella, la aparición de Estados Unidos como único líder de la política mundial, pero dentro de una gradual multilateralidad de sus pares. Ya no es el dueño absoluto de su programa ni el amo de la economía mundial. Ahora debe competir. En América Latina, al no concretarse éxitos en la mayoría de los gobiernos autoritarios en su intento de progreso y modernización, se suscitó una *ola de transiciones democráticas.*

3. LA SEGURIDAD DENTRO DE UN MARCO ORIENTADOR ACTUAL

Nos encontramos hoy en una situación en la cual vienen siendo aceptadas en el consenso mundial algunas grandes tendencias orientadoras como las únicas viables y valederas para el progreso de las naciones. En algún momento de la Introducción se ha hecho referencia a ellas y ahora ampliamos su contenido:

La primera es la aplicación de una *economía de mercado* bajo los supuestos teóricos de un esquema neoliberal. En la práctica, la problemática es bastante más compleja. El centro de gravedad de la polémica es encontrar un equilibrio social basado en la igualdad de oportunidades para la gente común, a fin de evitar la percepción realista por parte de la sociedad de la aplicación de un modelo tirano que sólo contribuiría a ensanchar las brechas. Esta posición, que evidencia la participación del Estado como ente regulador, es opuesta al 'laissez faire" del liberalismo económico. En este punto es factible ir visualizando una posible fuente de conflicto interno que tiene su semilla en los marginados del proceso y que obedece al modelo "de la búsqueda de un sentido", contra el modelo dualista económico/social del neoliberalismo.

La segunda tendencia es la *globalización,* un fenómeno de la modernidad actual independiente a la voluntad de los gobiernos. Se trata de un proceso de 'arrastre' mundial al cual es imperativo insertarse para no quedar fuera del sistema competitivo reinante en el ámbito internacional. Si analizamos el caso de muchos países de América Latina, veremos que estos aún no superan la era industrial y ni siquiera la agraria medieval en zonas interiores, conformando grupos pertenecientes a la segunda y primera ola de civilizaciones (aludiendo a Alvin y Heidi Toffler, en "Creación de una Civilización'). Por lo tanto, su situación es aún más compleja.

Por otra parte y continuando con la globalización -que germina de una "transnacionalización de la economía" mundial- ésta involucra los siguientes aspectos de concepto:

Un impacto cultural, la individualización de la sociedad, la primacía del conocimiento, la inmediatez de la información, la adopción de formas de vida diferentes y la innovación en la forma de conducir las relaciones internacionales. Si asociamos la tendencia de la globalización, que abraza también a Estados con sociedades divididas y diferenciadas con la economía liberal de mercado antes descrita, seguimos madurando las

posibilidades de generación de conflictos bajo la lógica del sentido o identidad.

La tercera tendencia es la presión por la adopción de *modelos democráticos* de gobierno como única forma de conducción política de aceptación generalizada. Para sociedades que aún les cuesta encontrar una identidad que las amalgame y sin una cultura cívica madura, la lucha por la democracia se hace más difícil, con el agravante de las dificultades para superar la pobreza.

Las tres tendencias mundiales descritas moldean la dinámica actual y constituyen el marco orientador para responder a la pregunta sobre el perfil de las FF.AA. latinoamericanas en el futuro próximo. Por el momento, parecería que su rol sólo estaría centrado en la solución de conflictos de carácter interno. Más adelante y dentro de las mismas tendencias, se analizará el nuevo tipo de amenazas.

De acuerdo a lo expresado en los párrafos anteriores y en el escenario de la existencia de un mundo unipolar multilateral, se promueve una corriente inherente a la seguridad en el hemisferio que se resume en los siguientes considerandos:

- La guerra entre democracias maduras no es concebible.
- La situación actual de acercamientos en la región, no justificaría la percepción de hipótesis de conflicto.
- Existen otro tipo de amenazas producto de la modernidad, frente a las cuales las FF.AA. no son eficientes para contrarrestarlas.
- Se sugiere modificar el rol tradicional militar de las FF.AA. en Latinoamérica.
- La defensa de la integridad de los Estados de la región estaría asegurada por la intervención de un organismo político supranacional.

Es interesante recurrir en este punto a Philippe Delmas y su libro "El Brillante Porvenir de la Guerra" (Editorial Andrés Bello, Primera Edición, impreso en Chile año 1996):

Nos dice el autor, con escepticismo, que no ha existido ni existirá en la historia una paz asegurada, porque la humanidad no ha logrado un nivel de sensatez que le brinde a esa paz una solidez creíble. Refiriéndose al orden político afirma:

"Que garantizar la muerte de todos haya sido el único medio de *lograr el orden político,* muestra el largo camino que debemos recorrer para aprender a estar juntos" (página 17) .

Nos resume, asimismo, que durante siglos no hubo sino acomodaciones temporales en las ambiciones de las potencias y que el orden político tiene como significado crear el sentimiento de estar juntos. Toda otra acción estratégica es organización y coordinación de intereses, pero *jamás se trató de una comunidad de destinos.* En el tiempo, esta dinámica varía y no hay respuesta valedera para amasar una concordancia de intereses perdurables. Por ello, *el orden político es temporal,* diferente a una connotación de estabilidad duradera. Lo confirma y lo sentencia la historia y sus ejemplos.

Frente al panorama descrito, de las tendencias universales "de la modernidad" y frente a la posición de voces concurrentes, el conflicto convencional pierde peso en cuanto a su aceptación. Se presentan nuevas amenazas de las cuales algunas de ellas son comunes para los EE.UU. y Latinoamérica; y se conjugan con el nuevo orden mundial político y económico para delinear intereses compartidos por defender como

aliados del mundo occidental. Es así, que nace el concepto de *Seguridad Cooperativa* para contrarrestar una problemática amenazante supuestamente común.

El Programa de Paz y Seguridad en las Américas, como una actividad conjunta del Programa Latinoamericano del Woodrow Wilson Center con FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales) de Chile, viene promoviendo el tema en cuestión y nos define la *Seguridad Cooperativa* de la siguiente manera:

"Un sistema de interacciones estatales que, coordinando políticas gubernamentales, previene y contiene las amenazas a los intereses nacionales y evita que las percepciones que de éstas tienen los Estados se transformen en tensiones, crisis o abiertas confrontaciones".

Francisco Rojas Aravena ('Medidas de Confianza Mutua y Balance Estratégi-co', P y SA FLACSO The Woodrow Wilson Center, Oct. 1995) se expresa así en el artículo citado:

"En América Latina las amenazas fueron esencialmente vecinales e ideológicas. Desaparecidas estas últimas, emergen nuevas amenazas como el narcotráfico y los riesgos ambientales. *Los temas tradicionales, sin embargo, mantienen un peso significativo".*

En otro párrafo:

"El resurgimiento de conflictos territoriales... aunado a la emergencia de nuevos riesgos y amenazas, mostraron un panorama mucho más complejo al promediar la presente década".

El tema es que la seguridad se desenvuelve en un ámbito no tan simple como para minimizar el perfil de las FF.AA. Y tiene dos dimensiones: la primera es que podrían persistir potenciales conflictos en el frente externo y aquellos de simultánea efervescencia de origen doméstico como el narcotráfico - que sobrepasa las fronteras y que sí es de interés común por el peligro que representa.

La segunda dimensión, y abundando en los problemas asociados a la seguridad interna, se refiere a que la ola de democratización en el continente sudamericano no tiene una solidez madura como para contrarrestar los desequilibrios de sociedades divididas, pobres y de bajo nivel educacional en medio de la modernidad material que las penetra.

Las amenazas aludidas son producto de la transitoriedad del paso de la civilización industrial de la segunda ola a la del conocimiento y la informática de la tercera ola. Los efectos traumáticos y naturales de todo proceso de transformación social de adaptabilidad, generan desequilibrios entre las diferentes fuerzas sociales, económicas y culturales. Como de alguna manera se ha dado a entender, no todas las colectividades marchan al mismo ritmo, por lo tanto es previsible la generación de nuevos conflictos. De manera reiterativa, estos pueden ser de orden interno que amenacen la misma supervivencia del Estado y/o conflictos -también de baja intensidad pero de engendro foráneo- que afecten la estabilidad de ese mismo Estado.

Tratando de resumir los planteamientos expresados, es necesario comprender los siguientes aspectos:

Primeramente y sin dejar de prestar atención a los problemas tradicionales del frente externo de respuesta convencional, la tendencia es la prioridad de los conflictos de respuesta especializada y puntual. Sin embargo, sus posibilidades de daño pueden requerir de una actitud contestataria total, con todos los medios, en todos los campos de acción del poder nacional, los bélicos y no bélicos disponi-

bles. En segundo término, es factible que existan amenazas comunes a las cuales enfrentar de manera combinada mediante acuerdos entre gobiernos (por ejemplo contra la subversión y el narcotráfico). Pero ello no significa una generalización para toda situación, ya que cada país tiene su propia realidad geopolítica y su propia apreciación estratégica de seguridad. La misma amenaza ha de generar diferentes posibles consecuencias y, por lo tanto, una diferente concepción de medios para enfrentarla. Un tercer aspecto radica en que *la línea divisoria entre la problemática interna o externa, va careciendo de importancia en cuanto a su relación con la injerencia de las FF.AA.* Los hechos de violencia y su escalada, producidos en uno u otro caso de acuerdo a la tecnología en poder del enemigo y su masa crítica, han de ser contrarrestados por unas FF.AA. de diseño adecuado y no por una minimización de su rol e importancia.

4. LAS AMENAZAS EN EL FUTURO

En el presente acápite se pretende exponer un resumen de las diferentes y nuevas amenazas para los Estados de la región, ya sin una alusión exclusiva y específica de carácter de frente externo o interno. Ya hemos expresado la pérdida de importancia del trazo de una línea divisoria cuando nos referimos a los conflictos del futuro. Interesan los efectos contra la supervivencia del Estado y la adecuación de los medios para enfrentarlos.

Por otro lado, no se trata de analizar la vigencia o no de las hipótesis de conflicto tradicionales entre vecinos. Es obvio que si resurgen enfrentamientos por hostilidades abiertas y declaradas el tema de la necesidad de unas FF.AA. típicas no resiste análisis.

De lo que se trata es demostrar que para un futuro inmediato, así los países del continente avancen en su integración definitiva, existen otros tipos de amenazas que es necesario distinguir y evitar su minimización. La importancia recae en el hecho que con más frecuencia se escucharán voces cada vez más cercanas sobre el requisito de cambiar el perfil de las FF.AA. al extinguirse las posibilidades de conflicto en la región. El fin loable, en consecuencia, es el de reorientar los recursos económicos destinados a la defensa, en combatir la pobreza.

Antes de realizar el esbozo descriptivo de las amenazas del futuro, haremos un breve recuento de la situación actual Sobre la posibilidad de una emergencia de los conflictos tradicionales en nuestra región. En este paréntesis se proyecta un punto interesante, pues independientemente de la factibilidad deseada que se vislumbre un futuro de paz promisorio en el continente, las amenazas por definir pueden afectar a todo el conjunto. El enfoque, como veremos, se expresará sólo desde un punto de vista positivo de paz, que no favorecería la posición de la necesidad de conservar unas FF.AA. típicas. Sin embargo, dichas amenazas del futuro cercano, por el hecho de afectar al todo, podrían generar necesidades de coordinación colectiva con FF.AA. repotenciadas para la defensa de intereses regionales compartidos. *Podría ser factible pasar de una concepción de desarme a otra totalmente contrapuesta de un rearme en bloque.*

A continuación, el mencionado recuento:

En nuestros tiempos, es una realidad reconocida el positivo proceso de superación de problemas fronterizos entre países sudamericanos con desavenencias históricas. Un caso reciente y palpable es el avance en la relación entre Chile y Argentina. Un escenario de conflicto para estos países ha dejado de ser prioridad por las siguientes razones:

a) Ambos son actualmente miembros del Mercosur, con las respectivas implicancias político/económicas de integración que se derivan.

b) En los últimos años se ha dado solución a 21 diferendos limítrofes, quedando por resolver la problemática de los Campos de Hielo Sur o Hielos Continentales. Este tema ha logrado hoy avances significativos por la decisión de sus gobernantes, debiendo solucionarse definitivamente por mutuo acuerdo o por el sometimiento a un arbitraje internacional.

c) Desde el punto de vista histórico y de sensibilidad social, son países que no han librado una guerra, por lo tanto no existen animosidades profundas.

d) Al igual que en el campo político y económico, en el militar el diálogo es también ahora más abierto y transparente, pudiendo llegar a realizar futuros ejercicios militares combinados.

En el caso de Perú y Chile, la continuidad de gobiernos democráticos y el cambio de postura de las relaciones exteriores hacia un regionalismo abierto y de integración ha modificado radicalmente la hipótesis de conflicto generada en la década de los años setenta. Desde hace más de doce años se llevan a cabo reuniones anuales de Confianza Mutua entre los Estados Mayores de las FF.AA. de ambos Estados, que van reforzando las buenas relaciones.

Entre Bolivia y Chile persiste el interés nacional del país altiplánico de obtener una salida soberana al mar. Quizás en un futuro la problemática encuentre una solución intermedia vía la convergencia de intereses económicos comunes, que posteriormente derive hacia una integración física plasmada en un desarrollo de infraestructura de efecto multiplicador. Un punto adicional que refuerza la tesis positiva de una minimización de conflicto es la aparente y no muy lejana posibilidad del ingreso de Bolivia al Mercosur. Como supuestos socios y miembros de un convenio regional, implicaría necesariamente la adopción de políticas de acercamiento y búsqueda de acuerdos.

Un conflicto entre Venezuela y Colombia por problemas definición de la frontera marítima no parece viable. El centro de gravedad radicaría en la conveniencia del narcotráfico y la guerrilla de crear un vacío de poder en la zona, asunto superable con racionalidad y cooperación.

Perú y Ecuador se encontrarían en vías de lograr una solución histórica definitiva a sus diferendos limítrofes en el marco del Protocolo de Río de Janeiro, con el apoyo de los países garantes.

El recuento esbozado, tal como se mencionó anteriormente, presenta únicamente el lado optimista, vale decir, no existiría un panorama bélico típico. La paz estaría asegurada. A pesar de este supuesto ambiente promisorio, afirmamos que persiste la necesidad de unas FF.AA. adecuadas, en todo caso, mejor adaptadas.

A manera de reflexión y aspecto a tener en cuenta como ingrediente de cualquier apreciación, debemos decir que las FF.AA. en América Latina han tenido un rol preponderante en la historia de la evolución de sus pueblos. Han permanecido indesligables a los vaivenes

de la política porque fueron parte del proceso independentista y de la formación de sus respectivas naciones. Han sido gravitantes en la subsistencia de sus Estados cuando se ha requerido de ellas y también han sido protagonistas en periodos de crisis que pusieron en peligro la paz social y la estabilidad. Por los considerandos expuestos específicos de la realidad latinoamericana -de los cuales no se puede prescindir- en muchas oportunidades se ha traslapado el rol militar profesionalmente puro, con un rol de injerencia política. Por ello, su campo de acción en los problemas internos nacionales fue parte de la historia.

A continuación, pasaremos a nombrar las posibles amenazas del futuro:

Para América Latina, las nuevas amenazas se desprenden de su situación tradicional de subdesarrollo social, económico y político, con las variables exógenas ya explicadas del neoliberalismo, la democracia y la globalización. Hay un sentido de normatividad internacional del cual no es factible desprenderse en la búsqueda del progreso. Sin embargo, coexistimos en situaciones de alta inestabilidad en proceso de acelerado cambio.

Pasamos a una breve descripción de las amenazas anteriormente mencionadas, en el umbral del siglo XXI:

- Las profundas desigualdades de orden económico, social y educacional, son factores de injusticia social latente que pueden acarrear violencia política y convulsión en la sociedad. Están presentes los riesgos de un socavamiento de las economías débiles de los Estados como consecuencia de la adaptación a las tendencias neoliberales que pueden causar desequilibrios internos.
- Existe una "desigualdad de cultura política" por la falta de maduración de las élites. Se refleja en que se tornan vulnerables al mercantilismo político y a la corrupción, con la consecuente apatía por parte de las mayorías que se traduce en un vacío político, ambiente proclive al estancamiento y, en caso extremo, a la anarquía.
- La sobrepoblación de países industrializados del hemisferio norte, podría conducir al forzamiento de grandes migraciones a regiones geográficamente extensas y de reducida población relativa (América Latina). Al respecto, se presentan dos problemas importantes: primeramente la recepción de migrantes de desconocida calidad humana. En segundo término, se crearían identidades distintas al interior del territorio propio, con el riesgo de generarse conflictos culturales en la región, nunca antes imaginados.
- El Océano Pacífico se presenta como el escenario del intercambio comercial mundial y como la gran reserva de recursos naturales en sus aguas y en sus fondos. Su explotación por parte de las grandes potencias, por su capacidad tecnológica, afectaría directamente a las economías y a la soberanía de los países ribereños con derechos sobre las aludidas aguas.
- El transporte de desechos industriales y nucleares por vía marítima podría poner en peligro nuestro ecosistema.
- Independientemente al ineludible mandamiento del respeto por la vida y derechos de las personas, el tema de los DD.HH. es un ins-

trumento efectivo de propaganda política. La manipulación del tema al interior de los Estados y muchas veces conducida desde el exterior, ha entorpecido labores de pacificación y ha servido para censurar la legitimidad de recurrir a las FF.AA. Las instituciones que hoy cobran vigencia ante la desafección por la política y carencia de canales de representación son los denominados Organismos No Gubernamentales. Alguno de ellos podían ser fachada que reagrupan remanentes de la hoy aparentemente desprestigiada ideología marxista.

- A la amenaza del tráfico ilícito de drogas debemos agregar un aspecto militar en la lucha que no se puede soslayar: la interdicción aérea, marítima y terrestre, así como la labor integrada de inteligencia. Es pertinente asociar a esta amenaza, el tráfico ilícito de armas, en apoyo de los grupos narcoterroristas o de otros grupos fundamentalistas de diferente especie. En la era del ordenador, por ser una actividad millonaria, hay que considerar la posibilidad de formación de grupos de altísima tecnología y consecuente elevada magnitud de daño.

Finalmente y sin renunciar a la innegable relación histórica con los EE.UU. como único hegemón, hemos podido apreciar que no necesariamente sus intereses y amenazas son las mismas que para los países latinoamericanos.

Quizás seamos copropietarios con Norteamérica de un continuo espacio geopolítico, por lo que debemos buscar permanentemente la mejor forma de convivencia, *pero sin renunciar a nuestra propia identidad y soberanía con nuestros propios medios. Para ello contribuyen las FF.AA.*

5. CONCLUSIONES

La paz no está asegurada, pues el orden político internacional actual es sólo temporal. Se funda en el orden jurídico y en los intereses económicos compartidos. Ambos fundamentos son de un carácter ajeno a la naturaleza de la guerra. La guerra es de naturaleza política, que consiste en el arte de vivir juntos. Para ello, el requisito indispensable es la estabilidad. Después del orden nuclear, los Estados se han multiplicado por el simple hecho de una búsqueda de identidad de grupos diferenciados y antagonistas que se encontraban forzosamente unidos. Pero han pasado a conformar Estados débiles fragmentados que no entenderán el orden jurídico/económico que se pretende implantar en la era del ordenador y de las tendencias de arrastre mundial. La inestabilidad de los Estados es hoy la primera fuente de guerra.

En nuestra región se viene moldeando un panorama prometedor de integración en el largo plazo, minimizándose las hipótesis de conflicto. En el caso de superar los problemas vecinales, se podría asumir como hipótesis, una defensa en bloque de seguridad colectiva contra posibles amenazas del siglo XXI. Como hemos analizado, en un mundo de intensificación del comercio global y en una región cada vez más integrada política y económicamente, se vislumbran en el futuro cercano nuevas amenazas, la mayoría de las cuales son comunes a

nuestros países. En otras palabras, se visualiza la posibilidad de conflictos extracontinentales, potenciando un nuevo rearme más cualitativo que cuantitativo para una seguridad regional común. Cabe mencionar que continuarán existiendo casos en los que se requiera de una defensa y cooperación compartida con Norteamérica.

La principal amenaza para los países del continente latinoamericano es la inestabilidad. Como dice Philippe Delmas, "no existen casos de Estados cuya prosperidad o justicia hayan surgido en la inestabilidad". *Las FF.AA. seguirán siendo garantes de la supervivencia del Estado.* Por el,mismo hecho que la inestabilidad involucra la puesta en peligro del Estado mismo, es ineludible el papel protagónico de las FF.AA. Su perfil será el acorde a las amenazas del próximo milenio, adaptando la calidad del método al compás de la tecnología disponible y a la forma que adopten las guerras del futuro. Pero de manera alguna pensar en tornear el perfil de las FF.AA. Sería un suicidio colectivo, a cambio de un concepto de seguridad cooperativa.

Bibliografía

- DELMAS, Philippe, *"El Brillante Porvenir de la Guerra"*, Ed. Andrés Bello, Stgo. de Chile 1996.
- CASALES, Vicente, Ensayo *"La JID y el equilibrio estratégico de América Latina"* Oct. 1995, publicado en Chile por Flacso/P y SA/Wilson Center.
- PRIETO, Daniel, *"Perspectiva de la Seguridad Sudamericana"*, Artículo 1995.
- TOFFLER, Alvin y Heidi, *"Las Guerras del Futuro"*, impreso en los talleres de la Escuela Superior de Guerra Naval para fines académicos, 1996.
- TOFFLER, Alvin y Heidi, *"El Shock del Futuro"*, idem.
- TOMASSINI, Luciano, *"El Proceso de Globalización y sus Impactos Políticos"*, Artículo del Centro de Análisis de Políticas Públicas de la Universidad de Chile, Nov. 1995.
- Biblioteca Instituto de Ciencia Política de la Univ. de Chile, *"La Seguridad Hemisférica como condición para la Estabilidad Democrática"*, 1996.



Valores que debemos impulsar

Capitán de Fragata
Pedro Cabrera Ferreyros

Muchas veces, en la ejecución de nuestras labores diarias, realizamos actividades de carácter familiar, social, cultural y laboral, en compañía de parientes, amigos, compañeros de trabajo, etc., entre los cuales existe un constante intercambio de conocimientos y experiencias que nos ayudan a cumplir con los diferentes roles que asumimos en el transcurrir de nuestras vidas. Es, precisamente, a esta constante relación de intercambio a la cual quiero referirme en el presente artículo, ya que en muchos casos no percibimos que, así como se reciben experiencias de nuestros mayores y jefes, también se reciben experiencias de personas más jóvenes o que ocupan cargos de menor nivel jerárquico a los nuestros, experiencias muchas de ellas interesantes y positivas que debemos tener en cuenta en nuestras decisiones y nuestro diario accionar.

En la vida familiar y estudiantil, por ejemplo, a veces no comprendemos que nuestros hijos están viviendo una época con manifestaciones diferentes a las experientadas por nosotros y que en la actualidad la situación coyuntural demanda una formación muy exigente y más orientada hacia una especialización, en razón de que el niño debe tratar de mantenerse al nivel de los últimos adelantos de la técnica moderna, apreciándose que desde pequeños reciben conocimientos como, por ejemplo, de informática e idiomas, herramientas necesarias para que puedan enfrentarse a las exigencias de la vida con mayor éxito, ya que sin ellas su desarrollo se vería limitado, lo que conllevaría una desventaja en su realización personal y profesional.

Observamos que impera el uso de la computadora y esto les simplifica el adquirir conocimientos que a nosotros nos costó mucho hacerlo. La creación de los Kits de Multimedia o el acceso a Internet, por ejemplo, facilitan el aprendizaje de muchas materias como Historia, Idiomas, Matemática, etc., e incluso, depende mucho del interés y empeño que manifieste el niño o estudiante para poder lograr un mejor aprendizaje, necesitando sólo de la ayuda de un especialista como orientador en el uso del software o de la materia.

Este cambio, obligado por el adelanto de la técnica, ha ocasionado que ellos adquieran conocimienos modernos y se mantengan permanentemente actualizados, beneficio que nosotros los mayores quizá lo hemos recibido cuando ya éramos profesionales, me refiero lógicamente a personas contemporáneas o mayores a nosotros. Actualmente, llegamos a casa y vemos a nuestros hijos, desde pequeños, que dan opiniones y recomendaciones muy acertadasa los padres, que muchas veces, sorprendidos, (no aseguro que sea un caso general), manifiestan su malestar y resistencia para aceptar esta situación.

Respecto a las manifestaciones de modernidad, no podemos decir que se presentan favorables en todos sus aspectos; si comparamos las vivencias adquiridas durante nuestra formación escolar, universitaria o equivalente, observaremos que los conocimientos modernos que están adquiriendo nuestros hijos aparentemente descuidan la concepción de los valores humanos, complemento muy importante en nuestra formación; tarea que le corresponde poner énfasis a los padres de familia, para lograr en ellos una formación integral.

Permítanme manifestarles que en la historia encontramos ejemplos, muchos de ellos lamentables, de hombres que, teniendo grandes conocimientos técnicos y científicos, han puesto en peligro la existencia misma de la humanidad y de las naciones por la carencia de valores en su formación.

Detalles tan simples como el agradecimiento, que yo recuerde, siempre fueron recalcados por nuestros padres, sin embargo hoy se están perdiendo; nos sentamos a la mesa para tomar nuestros alimentos y al terminar no manifestamos nuestro agradecimiento a Dios y, subsecuentemente, a la persona que nos atendió, indistintamente si es la mamá, la esposa, la hermana o la empleada.

Muchas veces culminamos una gestión con éxito y nos olvidamos que esto fue posible gracias al apoyo de todos aquellos que participaron en la ejecución de un trabajo determinado y que por consiguiente también les debemos nuestro agradecimiento.

Constantemente, al entrar a un lugar, o al encontrarnos con alguien, nos

olvidamos de saludar, desconociendo que el saludo es una manifestación que dignifica al que lo manifiesta y personaliza al que lo recibe, y que, además, constituye el inicio de una sana comunicación.

También es notorio observar que no se piden las cosas *por favor* y esto, seguramente, como consecuencia de que nuestros hijos nos observan como personas que pertenecemos a una organización jerárquica donde constantemente damos y recibimos órdenes, asumiendo ellos una actitud igual, es decir, no pidiendo las cosas con buenos modales sino exigiéndolas.

En el trabajo, diariamente, los que ejercen cargos de dirección y ocupan niveles intermedios constantemente tienen contacto con jefes y subordinados, y en muchas soluciones a problemas, y recomendaciones sugeridas para solucionarlos, ha intervenido el subordinado. No debemos olvidar que esa persona, al igual que el jefe, dedica parte de su tiempo colaborando en solucionar problemas que diariamente se presentan y que él merece también el mismo trato y respeto. A veces, cuando el trabajo absorbe a una persona, se incurre en exigencias y presiones, olvidándonos de aquellos valores mencionados anteriormente. No hay que perder de vista que, con un buen trato, pidiendo las cosas con amabilidad, se pueden conseguir mejores resultados que exigiéndolos; además, que con un buen trato ayudamos a las personas a ser mejores. Debemos inculcar en nuestros hijos, y en las personas que trabajan con nosotros, el sentido de la responsabilidad, que no es más que poner a disposición de los demás lo que somos, comprometiéndonos en un desarrollo mutuo, trabajando y obrando por convicción y no por la presión de las exigencias.

En una sociedad donde hemos experimentado cambios estructurales que están devolviendo la confianza en el mañana, debemos incidir en rescatar y tratar de no perder aquellos valores que han sido herencia de nuestros padres; recordar que si ellos se preocuparon en inculcarlos los resultados de su aplicación nos ha permitido realizar nuestras labores con mayor entusiasmo, encontrando siempre puertas abiertas al diálogo y una mejor convivencia en la sociedad. Si hemos experimentado estos resultados cabe hacernos esta pregunta: ¿Acaso no queremos lo mejor para nuestros hijos?, ¿acaso no queremos que la sociedad mejore? Si la respuesta es afirmativa, dediquemos todo nuestro esfuerzo en rescatar estos valores, los mismos que permitirán una mejor convivencia como Familia, Sociedad y Nación.

Gotitas de sabiduría

Por JOGAVA.

1.- *Los mitos tienen más poder que la realidad, la revolución como mito es la revolución definitiva.*

Albert Camus.

2.- *Nada más difícil, pero nada más preciso que saberse decidir.*

Napoleón I (Bonaparte).

3.- *Quien no sabe fingir, no sabe reinar.*

Nicolás Maquiavello.

4.- *El menor mal es el mayor bien posible.*

Simón Bolívar.

5.- *En la paz los hijos entierran a los padres, en la guerra los padres entierran a los hijos.*

Herodoto.

6.- *El comunismo es una página mal leída del Evangelio.*

Arnold J. Toynbee.

7.- *Si la nobleza es hija de la virtud, muy a menudo ha matado a su madre.*

Voltaire.

8.- *La historia humana se convierte cada día más en una carrera entre la educación y la catástrofe.*

H.G. Wells.

9.- *El respeto que es importante entre amigos, es indispensable entre enemigos.*

R. Nixon.

10.- *Salvo lo relativo a la fuerza, no existe igualdad entre el bien y el mal.*

W. Churchill.

11.- *Si nos colocamos perpetuamente en posición defensiva y cedemos la iniciativa a nuestro adversario, perderemos.*

R. Nixon.

12.- *El secreto de la existencia humana no está solamente en vivir, sino en saber por qué se vive.*

Fedor Dostoievski.

13.- *Ser natural es una postura muy deficil de mantener.*

O. Wilde.

14.- *La primera condición para el progreso es la suspensión de la censura.*

G.B. Shaw.

15.- *Audacia, más audacia y siempre audacia.*

Jorge Danton.

16.- *Los únicos que están siempre de vuelta de todo, son los que no han ido a ninguna parte.*

Antonio Machado.

17.- *Se puede engañar a todos por un tiempo, o se puede engañar a algunos todo el tiempo, pero no se puede engañar a todos todo el tiempo.*

Abraham Lincoln.

18.- *Una verdad sin interés puede ser a menudo eclipsada por una falsedad emocionante.*

Aldous Huxley.

19.- *La vida es breve, el arte perdurable, la ocasión fugaz, el experimento peligroso, el juicio difícil.*

Hipócrates.

20.- *La esperanza es un estímulo vital muy superior a la suerte.*

Federico Nietzsche.

1.- Escritor francés (1913-1960); (P.Nobel 1957) *La peste, El extranjero, etc.*
2.- Emperador francés (1769-1960). Nacido en Ajaccio, Córcega.
3.- Político e historiador italiano (1469-1527) *El principe.*
4.- General y estadista venezolano, caudillo de la emancipación americana, nacido en Caracas (1783-1830).
5.- Historiador griego, llamado el padre de la historia (484-420 AC).
6.- Historiador inglés (1889-1975) *Historia de las Civilizaciones.*
7.- Francisco María de Arquet; escritor francés; nacido en París (1694-1778); *Cartas filosóficas, Zadig, etc.*
8.- Escritor inglés (1866-1946) *La guerra de los mundos, La maquina del tiempo, etc.*
9/11.-Presidente U.S.A., nacido en 1913. *No más Vietnan; Victoria sin guerra, Líderes, etc.*
10.- Político inglés (1874-1965). Premio Nobel 1957; *Memorias, etc.*
12.- Escritor ruso, nacido en Moscú (1821-1881). *Humillados y ofendidos, Crimen y castigo,*

Los hermanos Karamazov, El idiota, etc.

13.- Escritor inglés, nacido en Dublín (1854-1900). *El retrato de Dorian Gray, El abanico de Lady Windermere, etc.*

14.- Dramaturgo irlandés, nacido en Dublín (1856-1950). *Pigmalion, Héroes, Hombre y superhombre, etc.* P. Nobel 1925.

15.- Revolucionario francés (1759-1794), brillante orador. Fue guillotinado

16.- Poeta español, nacido en Sevilla (1875-1951). *Soledades, La guerra, Juan de Mairena, La Lola, etc.*

17.- Presidente U.S.A., nacido en Hodgenville (1809-1865). Guerra de secesión antiesclavista.

18.- Escritor inglés (1894-1963). *Contrapunto, Un mundo feliz etc.*

19.- El más famoso médico de la antiguedad, nació en la isla de Cos (460-377 Ac.).

20.- Filosofo alemán, nacido en Rokken (1844-1900). *Así hablaba Zaratustra.*

Sección Especial

del
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos
del Perú



Sobre la embarcación, que se ha transformado en un espantable demonio marino de enorme cabeza y beca devoradora, un personaje de alcurnia divina.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION HISTORIA MARITIMA

INTRODUCCIÓN



Dr. Hermann Buse de la Guerra

Continuando con los más importantes extractos de los volúmenes de la *Historia Marítima del Perú,* en la presente reseña incidimos sobre la polémica relativa al origen del hombre americano. Se trata de un hombre cuya existencia transcurre entre un rudimentario arte textil, una agricultura limitada y una caza precaria de animales que descienden de las lomas para aproximarse al mar en busca de mejores alimentos. Y, entonces, se inicia así el proceso milenario de ir formándose en nuestro escenario marino la conciencia de la importancia del mar no sólo como fuente de aprovisionamiento de víveres sino también como indispensable vía de comunicación en demanda de otras civilizaciones.

Así, pues, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, a través de las páginas de la *Revista de Marina* irá difundiendo muy particularmente aquellos aspectos que, para cada época de nuestra Historia Marítima, sus autores han dejado escritos importantes testimonios de nuestros hombres del mar de todos los tiempos, que nos dejaron el mensaje de conocer y utilizar siempre y mejor nuestro espacio marítimo para los efectos de la seguridad y desarrollo nacional desde esta cuarta región natural del país.

Además, paulatinamente, iremos acompañando a los párrafos tomados de estos libros artículos específicos que interpreten, a la luz de la actualidad, la importancia de no descuidar la auténtica conciencia marítima nacional.

LA PREHISTORIA

La Prehistoria es aquel periodo de la vida de la humanidad anterior a todo documento escrito y que sólo se conoce por determinados vestigios: construcciones, instrumentos, huesos humanos o de animales, etc.

El Dr. Hermann Buse de la Guerra examina ordenadamente, con abundante documentación histórica y científica -aquélla proporcionada principalmente por los Cronistas y ésta de la investigación arqueológica más reciente- los diversos campos en los que el mar está presente en la vida de los grupos antiguos o en el desenvolvimiento de las culturas que florecieron en la Costa.

Estos son:

La probable llegada del hombre a través del mar; las migraciones por la ruta de las aguas oceánicas; las estaciones aurorales en el litoral; la vida del hombre en los primeros periodos de la prehistoria dependiendo de los productos del mar. Más adelante: el mar en el mito y en la religión; las leyendas sobre el mar; la navegación; los diversos tipos de embarcaciones que usó el antiguo poblador de la Costa; la probable relación de estas embarcaciones con las de origen selvático o con las que todavía se usan en el Lago Titicaca.

No acaba el tema del mar en la prehistoria. Hay más: el comercio marítimo, sea de cabotaje u oceánico como sostienen algunos autores. El mar en la economía (estudio éste que comprende diversos aspectos; por ejemplo: el mar en la alimentación, en las industrias suntuarias, etc.). La pesca y recolección de mariscos.

Por las maravillas que produjo el artista antiguo, destaca el capítulo sobre el mar en el arte en todas sus manifestaciones.

Y un capítulo subyugante es el de la legendaria expedición de Túpac Inca Yupanqui a las islas Ahua Chumbi y Nina Chumbi al frente de 20,000 guerreros con inmensa flota de balsas.

El autor ha consultado una amplia bibliografía, de todas las épocas; ha acudido a los datos de la Arqueología; y ha investigado en los museos. No ha escapado a su examen un solo aspecto de las relaciones que el hombre antiguo tuvo con el mar. Demuestra que en la prehistoria está el origen del destino marítimo del Perú moderno.

EL PAÍS MARÍTIMO

Situado en la parte central occidental de América del Sur, dentro de la zona tórrida, el Perú abre sus puertas al mundo exterior a lo largo de un frente marítimo de más de 2,300 kilómetros, que pasa los tres mil si se

consideran las sinuosidades de su dilatado desarrollo. Este frente marítimo, que representa algo más del 30% del perímetro del territorio nacional, se halla comprendido entre la frontera con Ecuador, aproximadamente a los 3° 25' de latitud meridional, y la frontera con Chile, a los 18° 20'. Se caracteriza notoriamente por un perfil litoral muy sencillo, en el que casi no hay entrantes ni salientes de mayor importancia. Vista desde el mar, la tierra tiene un aspecto uniforme, de pobrísima o nula verdura. Salvo en los abanicos terminales de los valles, donde el hombre desde tiempo inmemorial trabaja intensa y metódicamente la tierra, extrayendo de ella inmejorables frutos, la totalidad es yerma, y el desierto campea en forma de pampas o tablazos e inmensas acumulaciones onduladas de arena. En la parte central y, sobre todo, en el sur, la tierra llega al mar en forma de espesas comunidades de cerros, que no son sino estribaciones en las que se apoya el colosal, y a lo lejos dominante, sistema orográfico de los Andes, el más extenso del mundo y con cumbres que sólo ceden en altura a las de los sistemas asiáticos.

Hermann Buse de la Guerra, *Historia Marítima del Perú*, Tomo II, Vol. 1, p. 35.

LAS TRES REGIONES

El sistema orográfico de los Andes cubre el territorio peruano con la plenitud de una ancha faja, de norte a sur, y determina sus características principales.

Por la predominancia de los rasgos cordilleranos, resulta, así, el Perú, por el lado del mar, un país esencialmente andino, y esta condición, no obstante la pretendida existencia de la Costa, se prolonga, casi de un extremo a otro, hasta el mar.

Hacia Levante, los ramales y contrafuertes de este colosal sistema se hunden en la llanura que riegan los grandes tributarios del río Amazonas. Aquella es la región de la Selva, llamada de antiguo *Montaña,* océano de vegetación, llanura interminable que, si no fuera por el macizo del Matto Grosso y los relieves orientales del Brasil, llegaría ininterrumpidamente hasta el Atlántico. Es una región perfectamente diferenciada, con rasgos inconfundibles, cuyo manto verde trepa las laderas orientales de los Andes y crea una zona de transición llamada *Ceja de Montaña,* asperísima, impenetrable, rebosante de humedad, invadida todo el año por la neblina.

Por el Poniente, en cambio, las estribaciones andinas, más cortas que las del Este, bajan abrupta y rápidamente formando profundas quebradas que se angostan a veces en estrechísimos e imponentes cañones, y no cesan en su brevedad hasta el mar. Sólo en algunas partes, como en Piura e Ica, la Costa se resuelve en forma de extensos *tablazos* o llanuras desérticas, en los que la invasión de la arena es persistente; el resto, en cambio,

de la pretendida región de la Costa es sólo flanco andino, que desde la divisoria hidrográfica no para hasta el mar, y se hunde en él, sobresaliendo después en forma de peñascos, islotes y algunas islas de mediana dimensión, escarpadas e innaccesibles por su propio carácter de cumbres hundidas. La Costa, así, deja de ser un concepto topográfico y se convierte en un concepto meramente climatológico. Es, en suma, el flanco occidental de los Andes hasta donde el mar deja sentir su influencia.

La idea de las *fajas regionales* siempre ha estado presente en la geografía del Perú y ha sido considerada como una verdad incuestionable. El P. Cobo fue uno de los primeros en escribir en forma sistemática sobre la geografía del vasto y multifacético país de los Incas, ya ganado definitivamente, en su época, a la dominación de España, y dejó de él la siguiente escueta descripción regional: "...dividiremos -dice- la tierra del Perú en tres partes o regiones, que son como tres fajas angostas que corren a todo lo largo de este reino... La *región y faja oriental* abraza las vertientes y faldas de la sierra que miran al oriente y llamamos *Andes* (corrupción del nombre *Anti)* y *tierra yunga;* la segunda faja es la misma *sierra...;* y la tercera comprende las vertientes y faldas occidentales de la misma sierra, que es la región que nombramos *Llanos".*

En parecidos términos pero al influjo de la misma idea se expresó el cronista de las guerras civiles Pedro Gutiérrez de Santa Clara: "Pues todas estas tierras y provincias -dejo dicho- se dividen en tres cordilleras o caminos, que son los *llanos,* que están por la costa de la mar; y la *serranía* que llaman menor, y los Andes, que son unas sierras bien ásperas y confragosas y de muy grandes pizarrales, y como son altísimas, están casi todo el año muy blancas de la nieve..."

Idem, pp.37-38

LA LLEGADA DEL HOMBRE A TRAVÉS DEL MAR

Producto el descubrimiento de América, el memorable 12 de octubre de 1492 -hito inmarcesible de la historia- y completado por el propio descubridor, Cristóbal Colón, el reconocimiento de las costas de América Central y de numerosas islas de las *Antillas,* Europa se volcó al Nuevo Mundo; lentamente, bien es cierto, por las circunstancias de la época pero con la expectativa inmensa -rayana en avidez- que fue capaz de despertar la tierra recién hallada en el espíritu de aquellos hombres indomables del ilustre y sin par Siglo de los Viajes.

Llegado el europeo a América, hallóse de pronto ante un cúmulo de interrogantes y ante situaciones de orden humano, geográfico y natural jamás previstas ni soñadas. Entre todas, la incógnita del hombre fue la mayor y la que más hondamente le embargó. Haciendo un recuento de aquel

momento histórico, verdaderamente estelar de la humanidad, un eminente hombre de ciencia del siglo pasado y fecundo escritor que con revolucionarias teorías trató el tema de este capítulo, dejó dicho: "Desde los primeros momentos del descubrimiento de América, *el problema de la procedencia* de sus pobladores empezó a ocupar la mente de los teólogos y filósofos... Esa raza tan diferente de la europea, que se les presentaba por primera vez, que habitaba la parte más extensa del mundo, que no tenía conocimiento alguno de la existencia del Viejo Continente, que aparecía rodeada de animales y vegetales en su mayor parte diferentes de los que poblaban las comarcas de Europa; que vagaba en un continente separado del resto de la tierra conocida por un inmenso mar; que hablaba lenguas completamente desconocidas y que practicaba costumbres y ritos en su mayor parte extraños, completamente contrarios a los de los europeos, les llamó sobremanera la atención... Esa raza eran los *antípodas*, eran los hombres de que había hablado San Agustín, que, según él, no podían existir, porque provendrían de otra creación que la de Adán... Los teólogos tuvieron que tratar de poner en concordancia con los textos sagrados los nuevos descubrimientos, y de aquí se originó una *interminable disputa sobre el origen del hombre americano...*"

Efectivamente, pocos problemas -quizá ninguno- han desencadenado más enconada y sostenida polémica en el campo de las ciencias históricas y antropológicas, como el relativo al origen del hombre americano. De esta polémica, que lleva ya cerca de cinco siglos y que, seguramente, se mantendrá por mucho tiempo más, ha surgido una literatura frondosísima, de follaje complicado y oscuro por el que pasan escasos rayos de luz. Desde el siglo XVI se han aventurado las más dispares teorías, se han propuesto las soluciones más encontradas, y del mar de opiniones, unas en extremo antojadizas y sin ningún fundamento, otras bien armadas y, por ende atendibles, poco en claro se saca a la fecha. Por consiguiente, aunque los avances de los últimos tiempos han sido importantes y el replanteamiento del problema se ha efectuado en el campo estrictamente de la ciencia, *la incógnita* del origen del hombre americano sigue en pie.

Idem., pp. 79-80

EL MAR EN LA ERA PRECERÁMICA

Un personaje solemne y ricamente ataviado con yelmo aparece sentado en actitud de devorar un pescado.



Después de la *era primordial o lítica*, representada por las primeras agrupaciones humanas establecidas frente al mar, se extiende sobre muchos siglos de la prehistoria peruana otra era, con caracteres definidos, que ha dado en llamarse *era precerámica*. Como su nombre lo indica, el rasgo principal que la tipifica es la falta de objetos de barro cocidos al fuego. El hombre ya tiene un bagaje cultural más o menos rico, realiza buenos trabajos de un incipiente arte textil (sólo por las técnicas del entrelazado y el anillado), sus métodos de obtención de alimentos son relativamente avanzados y, sobre todo, cultiva la tierra, pero, no obstante estas meritorias conquistas, todavía no ha llegado el invento fundamental, que es la *alfarería*.

No hay, naturalmente, una cronología de confines precisos para esta era pero se estima que el hombre ingresa a ella por el año 3,800 antes de Cristo. El *hombre primordial* de la edad lítica, mediante una serie de logros, alcanza la condición de *hombre precerámico* y configura así un conjunto cultural bien definido. Gracias a las excavaciones de Bird, Evans, Strong, Engel y otros, realizadas a partir de 1946 -año en el que se inicia el conocimiento en el Perú de este nuevo mundo prehistórico-, se puede ya dibujar, con trazos claros, la vida del hombre en ese tiempo.

Numerosas agrupaciones, considerablemente más densas que las de los siglos precedentes, establecidas en su totalidad frente al mar -en tratándose de las de la Costa-, ocupan viviendas semisubterráneas y se alimentan principalmente de los variados productos que ofrecen las aguas. No comen sus alimentos crudos pero como carecen de ollas para el conocimiento se limitan a soasarlos o pasarlos por agua caliente, la que obtienen con piedras recalentadas en recipientes de calabaza o mate. Tienen una economía de ancha base. En efecto, recogen mariscos de toda clase, tanto de las rocas batidas por las olas como de los fondos arenosos donde viven apretadas colonias de moluscos bivalvos; pescan con habilidad suma valiéndose de redes y anzuelos, pero como carecen en la generalidad de los casos de embarcaciones, hacen uso de esos implementos desde las playas o desde las peñas avanzadas de los promontorios; también, como rezago de una antigua tradición, tan viejo como los grupos transhumantes que poblaron el país, recolectan en el campo semillas, frutos y raíces; en las lomas -cuando es invierno-, o en las tierras periódicamente anegadas por los ríos, dan caza a los animales que bajan de las alturas, principalmente el venado; y para asegurar el abastecimiento alimenticio, cultivan la tierra. Son, por consiguiente, en la plenitud de la forma, *pueblos* agricultores, que saben seleccionar la semilla, riegan los campos y esperan el ciclo vital de las plantas para cosechar. Desde luego, es una agricultura limitada a sólo ciertos cultivos; por ejemplo: del mate, el zapallo, la calabaza, el tomatillo, una especie de yuca; en ciertos valles, el camote, el ají, el pallar, y nada más. No cultivan el maíz, el que llegará tarde y causará una verdadera revolución cultural.

Idem., pp. 237-238

EL MAR EN LA RELIGIÓN

Tumi ceremonial de oro que representa en la empuñadura un ídolo con tres conchas marinas de adorno en la cabeza



Relacionado con la pesca y el sustento, el *mar* -con el nombre de *Mamacocha*- fue una de las principales divinidades en el Perú antiguo: sin duda, una divinidad preincaica y surgida entre los pueblos de la Costa. Mas, con el tiempo, de divinidad regional se convirtió en divinidad de todo el vasto país andino, comprendiendo la Sierrra y los Llanos, y tan fue así que los cronistas contaron que no sólo los indios del litoral le rendían culto sino también los serranos cuando bajaban a los llanos marítimos. "Devotamente invocaban el mar los indios que lo divisaban al bajar de la Sierra a la Costa, pidiéndole que les conservase una buena salud, pues creían que sus vapores producían las enfermedades que padecen los montañeses que bajan a los llanos marítimos.

Claro es que, nacido en la Costa, el culto al mar, después de su propagación a los pueblos del interior y de robustecida fama por todo el Tahuantinsuyo, mantuvo entre las naciones de los llanos una posición preeminente. En la época del imperio, cuando el sol era el dios dominante, en la Costa el mar ocupaba el primer puesto en el cuadro de divinidades. Otras divinidades tradicionalmente costeñas, exceptuando al creador Pachacámac (que es Viracocha o que está próximo a Viracocha), no obstante la popularidad de algunas de ellas y su enraizamiento profundo, ocupaban un plano subalterno. Así por ejemplo: "en la Costa, en Trujillo, la Luna, bajo el nombre de Si" (estrechamente relacionada con el mar por lazos mitológicos), "se adoraba como señora de las tempestades (?) por los súbditos de Chimú; pero, generalmente, *por toda esta región el mar asumía el puesto ocupado por el Sol en las sierras.* En Trujillo el océano se llamaba Ni, mientras por los Incas, quienes lo reverenciaban, cuando llegaron a la Costa, se conoció con el nombre de *Mamacocha,* la *madre mar* y era invocado en especial como protector contra las enfermedades..."

Idem., p. 589.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

LA OBRA ENCICLOPÉDICA MÁS COMPLETA Y AUTORIZADA SOBRE NUESTRA COMPLEJA E INTENSA ACTIVIDAD MARÍTIMA

TOMO II VOLÚMENES 1 Y 2
DR. HERMANN BUSE DE LA GUERRA

Después de la parte científica, la **HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ** comprende la Epoca Prehispánica, cuyo desarrollo ha sido hecho por el doctor Hermann Buse de la Guerra, quien fuera profesor, autor de numerosos libros sobre arqueología, Historia y Geografía, y ganador de premios nacionales de Fomento a la Cultura.





INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

SE COMPLACE EN ANUNCIAR A LOS SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA

OFERTA ESPECIAL CON GRANDES DESCUENTOS Y CONDICIONES ESPECIALES A LOS PRIMEROS 50 INSCRITOS

LA SEGUNDA PARTE DE LA HISTORIA MARÍTIMA COMPRENDE EL PERIODO DE 1850-1920 EN DIEZ VOLÚMENES FINAMENTE EMPASTADO DE MÁS DE 800 PÁGINAS CADA LIBRO

Av. Salaverry 2487 Fax 422-7838 Telfs. 422-1861 422-9950 San Isidro
Email: iehmp@servinet.com.pe
WEB: http://www.servinet.com.pe/historia-maritima/index.hmtl.

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae.*
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transcripciones,* que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

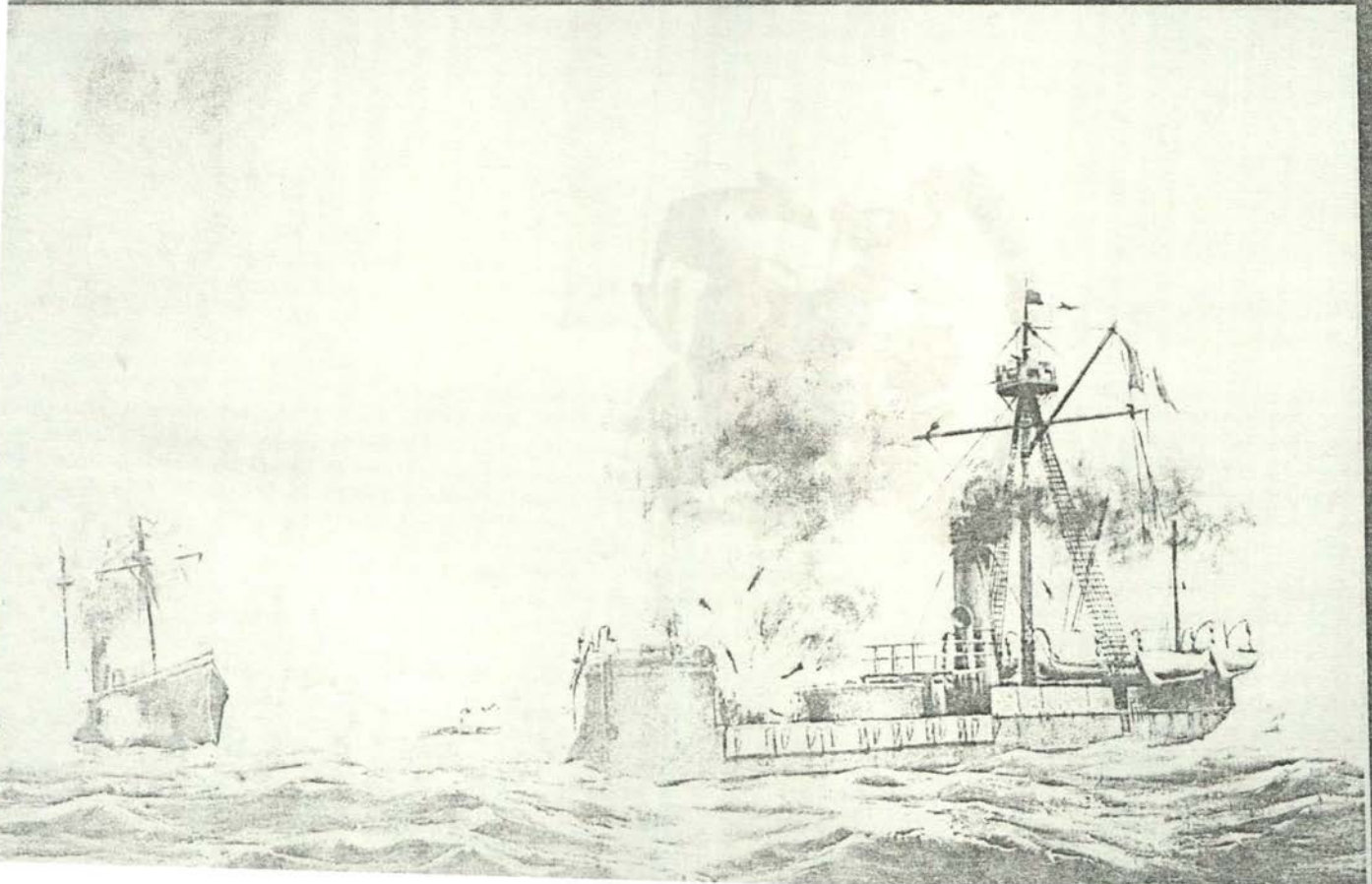
4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.



Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Jorge Núñez Montoya

JEFE DE LA DIVISIÓN DE PRENSA
Capitán de Corbeta
Jaime Valdez Huamán

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sana Fernández La Madrid
Fernando E. León La Torre

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte
Iván Gálvez Gaveglio

Publicado por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Teléfono 463-0399

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA

JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE, 1998

SSN 1012-8287



Combate naval de Angamos.
(Óleo del pintor Fernando Saldías Díaz, existente en el Palacio de Gobierno, Lima).

LA MARINA DE GUERRA
Y
NUESTRA SOBERANIA MARITIMA

En los dos primeros meses del tercer trimestre, nuestra agenda registra, próximos unos de los otros, tres fechas que tienen indudable significado y reconocimiento cívicos: la del nacimiento del héroe de Angamos (27.07), la del día jubilar mayor de la patria (28.07) y la que recuerda la promulgación del Decreto Supremo Nro. 781 (01.08-1947) que declaró nuestra soberanía marítima en los espacios y aguas del océano que nos es adyacente. El epónimo héroe de nuestra marina militar; la remembranza de nuestra independencia; las celebraciones por nuestra condición de nación soberana en sus destinos, y, finalmente, el recuerdo y la valoración del dispositivo que originó la Tesis Peruana que dio fundamentos y aliento para la innovación del Derecho del Mar.

Parada Militar del 29 de julio pasado. Cuando, en el curso del Desfile, cobró presencia la Marina, la ciudadanía, de modo espontáneo y unánime, tributó con fervor su aplauso al paso enérgico y marcial de los contingentes navales. Respecto a nuestra extensión y jurisdicción en el océano adyacente, nuestra Marina de Guerra se halla, porque le es consubstancial a su misión -así como por su laudable ejecutoria en él-, hondamente vinculada a nuestro mar. Vela en él. Lo custodia. Y, en los casos que se han dado, o se diesen, lo ha defendido y lo defenderá.

El dominio marítimo del Perú, que -por establecerlo así nuestra Constitución Política- se extiende 200 millas

mar adentro a partir del litoral, crea para la Marina de Guerra una misión y una responsabilidad de lo más trascendente; por que el mar así delimitado, el mar peruano, el Mar de Grau, es, a más de espacio favorecedor de las actividades de comunicación y comercio, también reconocido emporio de riquezas de orden hidrobiológico y mineral, es decir, escenario de esperanzadoras posibilidades para nuestro desarrollo y progreso. El mar, nuestro mar, es así una realidad generosa, y es fuente, asimismo, de actividades y espectativas en las que, en gran parte, se fundamentan y posibilitan nuestro esfuerzo e impulso hacia el futuro que anhelamos.

Acorde a su misión y responsabilidades, la Marina de Guerra provee a la nación de la tutela que le es consubstancial, a fin de que los derechos y los intereses del Perú no sean mellados ni aprovechados ilegítima e impunemente en desmedro de lo que a la nación, autónoma y soberana en su mar, le corresponde.

Así, imbuida siempre de principios e ideales, y portadora y depositaria -igualmente- de un historial de señera y ratificada ejemplaridad en todas las veces que se trató de la defensa de la nación y sus fueros, la Marina de Guerra persistirá en su empeño de ser la firme voluntad, la segura fuerza que velará y vigilará continua y permanentemente el espacio oceánico afecto a nuestros intereses, potestades y soberanía.

EL DIRECTOR

ANGAMOS

Concluyendo su quinta -y que habría de ser la última- incursión en espacios bajo el dominio enemigo (había llegado con la *Unión,* hasta Tongoy, a pocas millas de Valparaíso), el *Huáscar,* al alcanzar las aguas de Antofagasta se había internado en dicha rada en vías de hacer reconocimientos. Era ya llegado el día 8 de octubre de 1879. Concluido el sondeo, que demandó aproximadamente una hora, a más o menos las 02.00, el *Huáscar* se unió a la corbeta, y, juntas ya, ambas naves pusieron proa hacia Arica.

A poco de vencidas las 03.00 horas de ese día, entre las brumas fueron avistadas desde el *Huáscar* las siluetas de tres buques. Eran la primera división naval enemiga; el acorazado *Blanco Encalada* precedía a dos unidades más. Entonces las naves peruanas en procura de evitar la caza se orientaron al Oeste, y luego al Suroeste, logrando así librarse del acoso. Y de este modo, distancia alargada de por medio, tomaron rumbo a Arica otra vez. El tiempo transcurría, en el brumoso entorno, inexorable...

Eran las 07.15 de la mañana cuando, súbitamente, el vigía del *Huáscar* dio la voz: "¡Tres humos al norte!..." En efecto, se trataba de la otra división enemiga, encabezada por el blindado *Cochrane.*

El pórtico de Angamos ha quedado abierto a la Historia y los siglos. En lo ancho del escenario, sobre el manto de las inquietas aguas, quedan definidos los protagonistas de la contienda inminente. El navío solitario y afamado que hasta entonces enalteciera la guerra en el mar, acosado y cercado por seis buques...

El *Huáscar* se apresta a la lucha. Pudo haber sido hundido por su tripulación. Pudo haberse acogido a lo explicable de la bandera en blanco. Pero no. Su aureola, una de valor y fama insignes, está con él. Si no ha de continuar así en el tiempo, concluirá con honor, en combate. Se proyectó, pues, un tramo hacia la costa; después se volvió orientando su torre de cañones hacia el semicírculo de hierro.

8 de octubre de 1879 en Punta Angamos. Quieta y como tensa la ligera niebla sobre el mar. Se han vencido ya dos tensas horas. Eran llegadas las 09.30 cuando el pundonoroso comandante del *Huáscar,* Grau, ordenó afianzar en el mástil el pabellón de combate. Ha llegado el momento. Iquique, Antofagasta, Caldera, Cobija, Taltal... Como en esas próceres acciones, también esta vez él, el Comandante Grau, hace suya la iniciación de la lucha. A su orden, desde el monitor, se rompieron los fuegos....

En Angamos se produjo el término de una campaña sin precedentes; una campaña heroica alentada por un ideal elevado y noble: el del amor y respeto a la Patria, sentimientos que por sí explican incluso el sacrificio en aras del honor nacional y la integridad de su territorio. En ellos se sustentó la señera ejecutoria del Héroe por antonomasia de la Campaña Naval de 1879 y, asimismo, figura epónima de la Marina de Guerra del Perú.

PERSONAJES



Semblanza del Almirante Miguel Grau

9

SUBMARINOS



Evolución del Sistema y Equipos de Ataque en nuestros Submarinos

33

AVIACIÓN NAVAL



Aviadores navales precursores de nuestra Aviación Nacional

84

PODER NAVAL



Las Fuerzas Navales de Superficie en Sudamérica

99

INSTITUCIONALES



La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica

152

SUMARIO

EDITORIAL 3

PERSONAJES
Semblanza del Almirante Miguel Grau 9
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

Grau y von Müller: Caballeros Andantes de la mar 27
C. de F. (r) Luis Felipe Villena G.

TECNOLOGÍA
Evolución del Sistema y Equipos de Ataque en nuestros submarinos 33
Calm. (r) Federico Salmón de la Jara

ESTRATEGIA
El Perú, la gesta de América y el 2 de Mayo de 1866 45
Calm. (r) José García Valdivieso

La nueva Gran Estrategia americana después del fin de la Guerra Fría 75
Dr. Manuel Migone Peña

AVIACIÓN NAVAL
Aviadores navales precursores de nuestra Aviación Nacional 84
C. de N. Clemente San Martín Borja

PODER NAVAL
Las Fuerzas Navales de Superficie en Sudamérica 99
Tte.1° Alessandro Mogni Novoa

DERECHO DEL MAR
El Perú frente a la Convención del Mar 112
C. de N. Javier Olivares Polack

DERECHO INTERNACIONAL
Los Intereses Marítimos del Perú: Una visión resumida 119
Calm. Jorge Brousset Barrios

XXXIX años del Tratado Antártico (1959-1998) 129
C. de N. CJ Hernán Ponce Monge

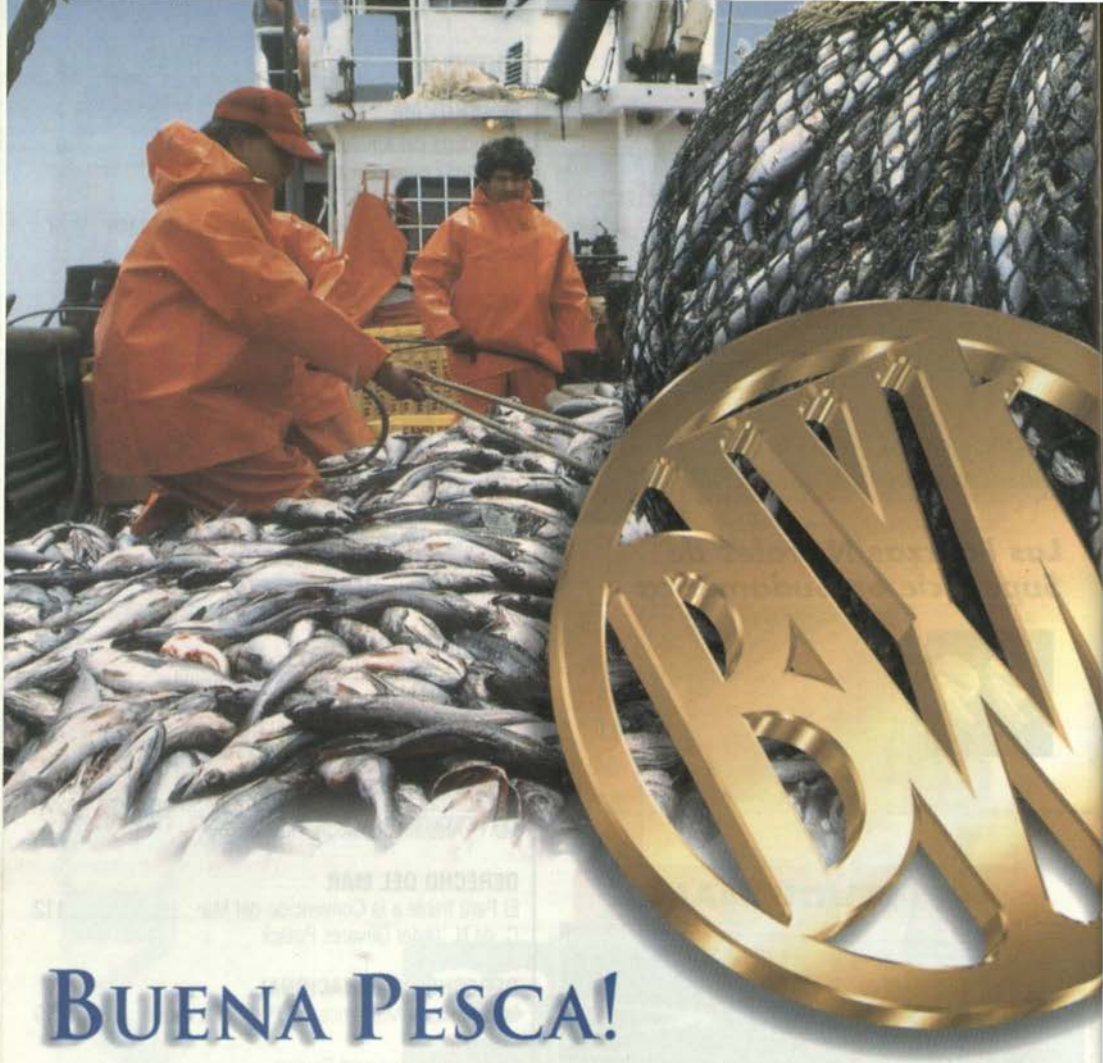
HISTORIA
Los Cazasubmarinos 134
Valm. (r) Javier Pinillos Cabada

Las torpederas *Herreshoff* en la Guerra del Pacífico 142
C. de C. John Rodríguez Asti

La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica 152
Tte. 1° Raymundo Villar Gálvez

MICELÁNEAS
Gotitas de Sabiduría 166

SECCIÓN ESPECIAL
(Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú) 171



BUENA PESCA!

Ayer, sólo con el esfuerzo y la experiencia.
Hoy, además, con tecnología bancaria especializada.

Conociendo esa antigua e importante relación de los peruanos con el mar, desde un comienzo hemos participado en el desarrollo y en la modernización del Sector Pesquero.

Hoy en día, nuestro rol como institución financiera apunta a conservar el liderazgo del sector en el mundo; creando servicios más adecuados y competitivos para nuestros clientes; propiciando la explotación racional de nuestras reservas ictiológicas; apoyando a las empresas en el aprovechamiento de nuevos recursos marinos.

BANCO WIESE

El Banco que conoce al Perú

Parece que la Patria del marino se hubiera ensanchado hasta los limites extremos del Continente Americano".
Aristóbulo del Valle
(26 octubre, 1879)

Semblanza del Almirante Miguel Grau

Fernando Casaretto Alvarado
Contralmirante A.P. (r)

(Tele video conferencia organizada por el Director de Instrucción de la Marina de Guerra del Perú, Calm. Bruno Schenone Verdecchia, y el Director de Instrucción de la Armada de la República Argentina, Calm. Álvaro Vásquez. Mayo, '98. La contraparte argentina desarrolló el tema: "Semblanza del Almirante Guillermo Brown").



MIGUEL GRAU
(1878)
Fotografía tomada por Eugene Courret.

La Marina de Guerra del Perú transcurre su desarrollo en un antiguo culto que da, que ha dado siempre, a los hombres que a través del tiempo y en la circunstancia que les tocó vivir han contribuido con su vida y sus hechos a que el Perú se formalizara como la gran nación que es, a que el Perú y su rica raigambre histórica incruste en América su vital organismo.

Nombre fundamental en la historia naval peruana y americana es el Almirante Miguel Grau. *(Fotografía N°1: Miguel Grau, tomada por Eugene Courret, 1878).* Su gloria ha sido perennizada en bronce *(Fotografía N°2: Monumento a Grau, Victorio Macho, Lima)* y en granito *(Fotografía N°3: Monumento a Grau, Fabio Lanzarini, Callao).*

El general Dn. José de San Martín proclamará la independencia del Perú en el año 1821, pero antes, desde el mismo setiembre de 1820 en que se realiza el desembarco en Paracas, importantes prohombres argentinos de la libertad americana, como Juan Gregorio Las Heras, Guillermo Miller, Juan Antonio Álvarez de Arenales, Rufino Guido, Manuel Rojas, Juan Lavalle, y tantos otros, protagonizarán en el Perú hechos trascendentes que la historia guarda con reconocimiento, con afecto, y que el pueblo recuerda cuando ve monumentos de estos hombres en las plazas y sus propios nombres en calles y avenidas.

En 1824, Junín y Ayacucho conocerán de actuaciones cimeras que unen, que siguen uniendo, a peruanos y argentinos, a americanos en acciones bélicas por la libertad continental: Necochea comandará la caballería patriota en Junín, el mismo que encumbra a Manuel Isidoro Suárez y al Húsares del Perú con José Andrés Rázuri.

Jorge Luis Borges tiene para Junín, batalla columnar de la independencia americana, una composición poética que él mismo considera inscrita dentro de lo mejor de su obra, se intitula "Junín" y aquí alude justamente a Manuel Isidoro Suárez, quien es uno de sus bisabuelos: *"...Vuelvo a Junín, donde no estuve nunca, a tu Junín, abuelo Borges (...) Te imagino severo un poco triste, quién me dirá cómo eras y quién fuiste".* Otro poema intitulado: "Página para recordar al coronel Suárez, vencedor de Junín", reitera en la memoria de este joven oficial que a los veinticuatro años tuvo tan destacada actuación aquel 6 de agosto de 1824.

Guillermo Miller es protagonista en Junín y Ayacucho, batalla ésta que termina, en la cumbre misma del Condorcunca, con la victoria patriota el 9 de diciembre de 1824.

En esta gesta americana ha intervenido un oficial colombiano, se llama Juan Manuel Grau y Berrío.

Trece años desde la proclamación de la independencia nacional y diez desde las batallas capitales de la emancipación habían transcurrido cuando en el año 1834 nace en Piura Miguel Grau Seminario. Geográficamente, se ubica este departamento en el norte peruano y de esa tierra -generosa en hombres, hechos y fertilidades- se ha dicho que es: "una gran cabeza hecha de roca bravía y arena cálida, que mete la cara en el mar y reclina la nuca en los Andes fuertes y duros".

Allí pues, donde Punta Balcones señala el territorio más occidental de America del Sur, penetrando en el Océano Pacífico, nació Grau. La joven nación peruana iniciaba la etapa republicana de su historia, acoplándose a los nuevos tiempos con la dificultad de los primeros pasos.



MONUMENTO A GRAU
(Lima)

... Su gloria ha sido perennizada en bronce.

Escultor, Victorio Macho.

Juan Manuel Grau, soldado colombiano veterano de Junín y Ayacucho, y doña Luisa Seminario del Castillo, dama piurana, son los padres de Miguel, quien es el tercero de cuatro hermanos.

Estrecheces económicas coadyuvan a lo que posiblemente fue un impacto emocional en el niño Grau deslumbrado, a los ocho años de edad, cuando conoce el mar de Paita -que es puerto acogido por una de las bahías más hermosas de la costa peruana- al asumir el padre un cargo administrativo en el puerto.

Se embarca a los nueve años de edad en el bergantín *Tescua* al cuidado de don Manuel Herrera quien es su preceptor en el mar. Un segundo buque, la goleta *Florita* sería fundamental escalón en la vida del grumete Grau, esta nave es también comandada por Herrera, como la *Josefina*. Una serie de otros buques se constituirán en el hogar marino de Grau quien verá transcurrir, así, parte de su niñez y toda su adolescencia hasta volver definitivamente al Callao en agosto de 1853. Ha cumplido diecinueve años el robusto joven que ingresa a la Marina de Guerra al tiempo que se relaciona con el profesor español que es también poeta: Fernando Velarde. Éste, a la muerte de Grau, en 1879, hizo una inspirada composición literaria que en uno de sus versos define de alguna manera al discípulo:

"Nunca fuiste risueño ni elocuente,
Y tu faz pocas veces sonreía,
Pero inspirabas entusiasmo ardiente,
Cariñosa y profunda simpatía".

El guardiamarina Grau es -en base a su calificada experiencia- un navegante extraordinario, pero junto con ello es también un profundo conocedor del alma humana. Había navegado todos los mares y alternado con hombres de todas las latitudes. Encontró que su tierna edad lo hacía, a bordo de naves extrañas, objeto de curiosidad primero y admiración después. Trajinó cubiertas en donde los hombres sin hablarse se entendían en la maniobra, en la estiba de la carga, en la rueda de cabillas gobernando la nave, aun en el castigo corporal tan común por entonces ante actos de indisciplina.

Mucho de la formación espiritual y física de Miguel Grau es mérito de preceptores anónimos, hombres rudos que deben haberse conmovido ante la presencia de un grumete que estaba fuera de sitio -por lo menos por su edad-, pues eran años que debían ser compartidos con hermanos, con amigos, con padres.

Doce naves mercantes habían sido la escuela práctica de Grau. No fue ajeno a capítulos ingratos en ese devenir. Hong Kong, Macao, eran puertos donde se traficaba con esclavos chinos destinados a las ricas plantaciones azucareras del Perú. Muchos de estos hombres, engañados por sus contratistas, viajarían en condiciones infrahumanas y morirían en el camino. Todo ello lo ve, lo observa, lo sufre y aprende Grau. Este tráfico se dio desde el año 1849 y continuaría hasta 1857. Su sensibilidad humana extraordinaria debe haber hallado respuesta en tan múltiples experiencias; por ello, no asombra después -a quien se asome a estos años aurorales en la vida de Miguel Grau- que en situación de guerra ordene a sus hombres rescatar del mar a los náufragos de la corbeta chilena enemiga *Esmeralda* el 21 de mayo de 1879, pues, a su entender y a su sentir, "son náufragos; vencidos ya, no son enemigos".

Para muchos historiadores esta acción de Grau es el pedestal de su gloria, para otros su revelación al mundo. Al propio comandante del monitor *Huáscar*, el solo intento de interpretación del hecho lo extrañaría. Más adelante, en el transcurso de nuevas acciones de armas, él actuará de la misma manera cuando meses más adelante interviene en la captura del transporte *Rímac*, el 23 de julio, o cuando ordena unos días antes al comandante del *Matías Cousiño* que desembarque a su gente pues va a echar a pique el buque.

En 1853, como ya se ha comentado, es el año de la vuelta definitiva de Miguel Grau al Perú. La Marina, por la voluntad indesmayable del presidente Ramón Castilla, había desarrollado con eficiencia y continuidad. Bergantines, goletas, fragatas y navíos componían una logística respetable tan sólo superada por el prestigio de los oficiales que conducían los buques.

En 1854, el comandante de la fragata *Mercedes*, Juan Noel, lega a la Marina un acto de honrosa tradición. Decide no abandonar su buque cuando el 2 de mayo de ese año se va a pique en el puerto de Casma. Esto es conocido por aquel joven piurano que, próximo a cumplir veinte años, debe haberse conmovido con el hecho.

Antes, el 27 de julio de 1848, ha arribado al Callao el *Rímac*, primer buque de vapor, de ruedas, armado con seis cañones. Es una primicia en América del Sur y motivo de orgullo para los marinos.

Grau es también testigo de una hazaña naval peruana de carácter universal: entre el 25 de octubre de 1856 y 28



MONUMENTO A GRAU
(Callao)
Escultura en granito por Fabio Lanzarini.



de mayo de 1858 la fragata *Amazonas* se constituyó en el primer buque escuela americano que dio la vuelta al mundo.

Sucesivos cargos y mandos ostenta Grau hasta que el 14 de abril de 1864 naves españolas conducen la ocupación de las islas guaneras Chincha, ocasionando la natural reacción peruana y sudamericana, así como desacuerdos al interior del ámbito gubernamental español. El presidente Pezet nombra en comisión a jefes y oficiales en demanda de reforzar la escuadra. Miguel Grau recibe en Saint Nazaire, Francia, el 15 de diciembre de 1864, la corbeta *Unión* la que conducirá finalmente a la patria.

La guerra con España tiene en Grau importante protagonista como comandante de la corbeta "Unión", esto cuando el 7 de febrero de 1866 se libra en Chiloé, el combate de Abtao. El 2 de mayo consolidará en el Callao -definitivamente- la independencia americana, combate en el que destaca un paisano de Grau: Lizardo Montero Flores, y en los fuertes y baterías del puerto, 161 oficiales de Marina.

La personalidad de Grau es manifiesta, sus conciudadanos lo respetan como a otros marinos entre los cuales están: Aurelio García y García, Lizardo Montero, Manuel Ferreyros. Con Miguel Grau, estos oficiales son bautizados por el pueblo: "Los cuatro ases de la Marina". Lo son profesionalmente pero se han adentrado en el espíritu ciudadano por que son respetables y saben hacer respetar a la nación por la legalidad y por la fuerza de las armas que, con eficiencia enorgullecedora, saben emplear y poner al servicio de la nación *(Fotografía N°4 de Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros).*

Jorge Basadre, historiador de la República, ha expresado a menudo que el Perú es un país "a veces cegado por la embriaguez de momentos alegres y confiados, aunque en más de una ocasión resultó sumido en un agonizar cruento, para tener, luego, extraordinaria aptitud para reaccionar". Viene a colación la cita para recordar que después del conflicto con España y retirados los hombres y las naves hispanas de la isla de San Lorenzo, donde yacen sus muertos, el presidente Mariano Ignacio Prado decide que los marinos peruanos acudan en expedición a las Filipinas para desalojar a los españoles de esas tierras. La euforia de Prado lo lleva -inconsultamente- a disponer que un jefe extranjero contratado tome el mando de la Escuadra para tal expedición.

Los marinos, y Grau entre ellos, rechazan tan absurda disposición lo que le vale juicio y prisión en la isla de San Lorenzo. El abogado Luciano Benjamín Cisneros asumirá la defensa de los navales acusados, según Prado, por los delitos de: deserción, insubordinación y traición a la patria. El 11 de febrero de 1867 son absueltos los encausados. Miguel Grau solicita licencia para ingresar en una compañía inglesa de navegación al mando del vapor "Puno". Meses después contraería matrimonio en la Iglesia del Sagrario de Lima, el 12 de abril de 1867. Es el mismo año de la muerte del mariscal Ramón Castilla en la Pampa de Tamarugal, camino a Tiliviche. Una frase de este prohombre de la nación peruana, que tanto hizo por la Marina de Guerra, fue: "Si Chile compra un buque, el Perú debe comprar dos". *(Fotografía N° 5: Miguel Grau de pie al lado de un mueble, posada la mano izquierda en un jarrón. Eugene Courret).*



MIGUEL GRAU
(De pie, al lado de un mueble, posada la mano izquierda en un jarrón).
Fotografía por Eugene Courret.

En un escueto perfil de la personalidad de Grau, destaca con relevancia un vector de civismo que a menudo confunde al investigador, pues acude al estudio en la convicción que Grau es fundamentalmente un héroe del mar. Grau, quien fue antes que nada un hombre pendiente de las necesidades y carencias de otros hombres, se exalta ante la injusticia y enfrenta a menudo a quien trata de conculcar los derechos del ciudadano. Por eso en 1872 lidera la resistencia contra Tomás Gutiérrez, ministro de Balta, y hermano de otros tres coroneles con quienes se había levantado en revolución para impedir el acceso a la presidencia de la República de Manuel Pardo, primer mandatario civil en la historia del Perú. Las frases que figuran en el manifiesto de la Armada Nacional, con el que Grau y muchos marinos se oponen al golpe, reflejan mucho más que un estado de ánimo. Como comandante del monitor *Huáscar* cumple una comisión al sur. La reacción de la ciudadana llevaría no sólo a la debelación del intento revolucionado sino también a la muerte de tres de los cuatro oficiales comprometidos. Antes ha muerto también fusilado en el cuartel San Francisco el presidente José Balta.

Representante por la provincia de Paita entre 1876 a 1879, Miguel Grau vuelve a demostrar su calidad personal y sentido del deber. En el libro copiador de exposiciones de la Cámara de Diputados se pueden leer tópicos que son sólidos argumentos a esta afirmación. Defiende a Paita con ardor cuando el gobierno propone la supresión de la provincia y su anexión a Piura. Defiende a la Marina de Guerra, el Arsenal, las partidas relacionadas con los servicios que deben recibir los buques, los recursos humanos, cuando se pretende recortar las dotaciones y llega a ser cáustico cuando expresa en la sesión del 28 de diciembre de 1878: "yo aplaudo el celo de la comisión al hacer las supresiones que con frecuencia hace, aun en ramos que desgraciadamente no conoce bien, alabo su espíritu económico; pero debo observarle (...)" *(fotografía N° 6: del parlamentario Grau, de civil, con chistera en la mano derecha).*

La Resolución Legislativa N° 2368 que firman en Lima -el 14 de octubre de 1983- el Presidente Fernando Belaúnde Terry y el ministro de Marina Jorge Du Bois Gervasi establece una curul permanente en honor al parlamentario Miguel Grau en el Congreso de la República y la lista de asistencia iniciada con su nombre y la respuesta: ¡Presente!.

La guerra con Chile acaecida en 1879 tiene en la actuación de nuestros marinos, especialmente en Miguel Grau, una medalla de honor prendida en el pecho de la patria que alcanza por igual a los peruanos de entonces y los peruanos de todas las épocas. Así fue y así seguirá siendo.

La actuación profesional de los marinos peruanos al mando de la Escuadra fue evidentemente superior a la del enemigo. Lamentablemente los buques eran armas para una guerra que ya había pasado y que fue librada con éxito en 1866, las naves veteranas de Abtao habían enmohecido, tecnológicamente y materialmente hablando; pero los capitanes demostrarían que el viejo aforismo gualdrapeaba con el mismo sentir. Así los hombres de acero en buques de madera eternizarían una casta que tiene continuidad en los hombres de la Marina que hoy constituyen dotaciones de gran eficiencia en naves de alta tecnología.

Como el origen de la guerra fueron el guano y el salitre, los buques chilenos se apostaron durante largas semanas frente al puerto salitrero de Iquique y



PARLAMENTARIO MIGUEL GRAU
De civil, con chistera en la mano derecha.

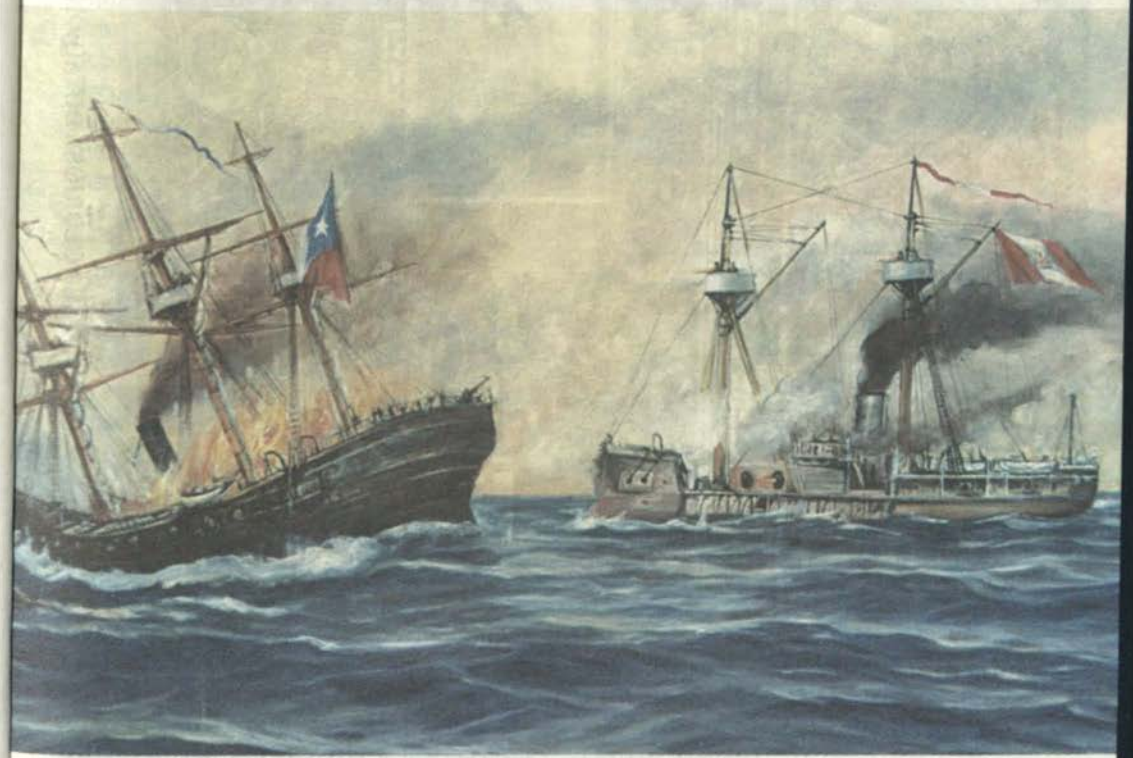
allí permanecieron inactivos, hasta aprestar su viaje al Callao en la segunda semana de mayo con intención de sorprender a la escuadra peruana.

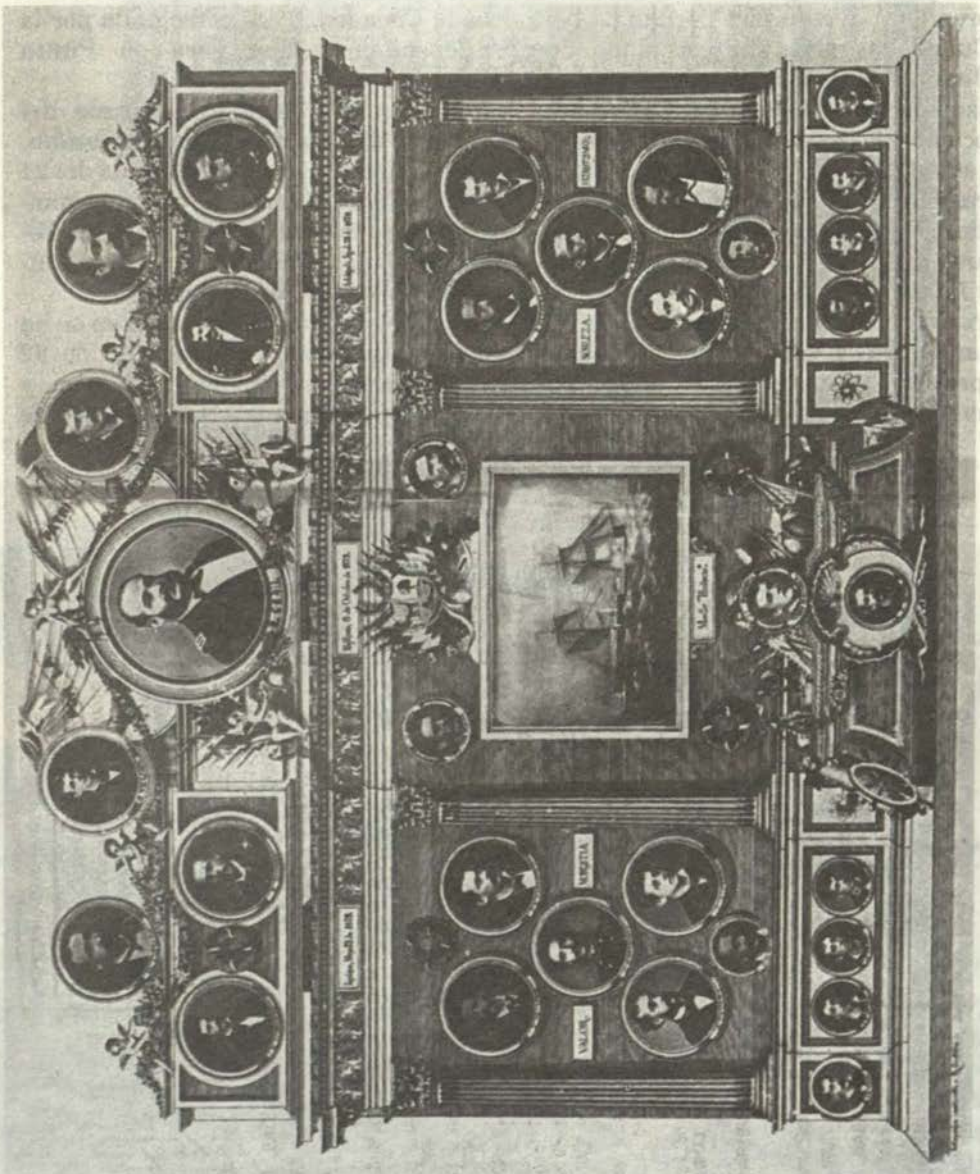
Cuando las naves chilenas al mando de Juan Williams Revolledo están en las islas Hormigas -frente al Callao- reconociendo la zona, los buques peruanos se encuentran en Arica, centro de operaciones dispuesto por el presidente Prado. En Iquique sorprenden a tres buques chilenos: *Esmeralda*, *Covadonga* y *Lamar*. El *Huáscar* se adelanta a la fragata peruana *Independencia* que comanda Guillermo More y acierta con un proyectil de cañón a la *Covadonga* atravesando su casco de parte a parte. Huyen del escenario de Iquique el *Lamar* y la *Covadonga*, permaneciendo en la rada la *Esmeralda*. Huyendo entonces la *Covadonga*, es perseguida por la *Independencia* que vara en Punta Gruesa.

En Iquique tres espolonazos del *Huáscar* dan cuenta de la *Esmeralda*, que se sumerge a las 12.10 horas del 21 de mayo de 1879, muriendo su comandante Arturo Prat y 140 hombres. *(Fotografía N° 7: Combate de Iquique, autor David Samillán Senmache).*

El comandante Grau -como ya se ha mencionado- dispuso el rescate de 62 sobrevivientes a quienes dio ropa y abrigo en el *Huáscar*. Con la acción de

COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
(Óleo del pintor David Samillán Senmache).





LA GLORIOSA DOTACIÓN DEL *HUÁSCAR*

Iquique se empina en la historia universal este oficial peruano que en el fragor de la guerra es capaz de ordenar: *"Salven a los náufragos, que ya no son enemigos".*

Se dice que los héroes del mar trascienden con mayor fuerza que otros héroes en la memoria de los pueblos.

Que la condición del escenario donde se desenvuelven sus hechos, la vastedad del océano y el techo infinito del cielo con su miríada de estrellas y planetas engrandecen sus acciones.

Que la desaparición física de marinos muertos en acción es parte de esta trascendencia.

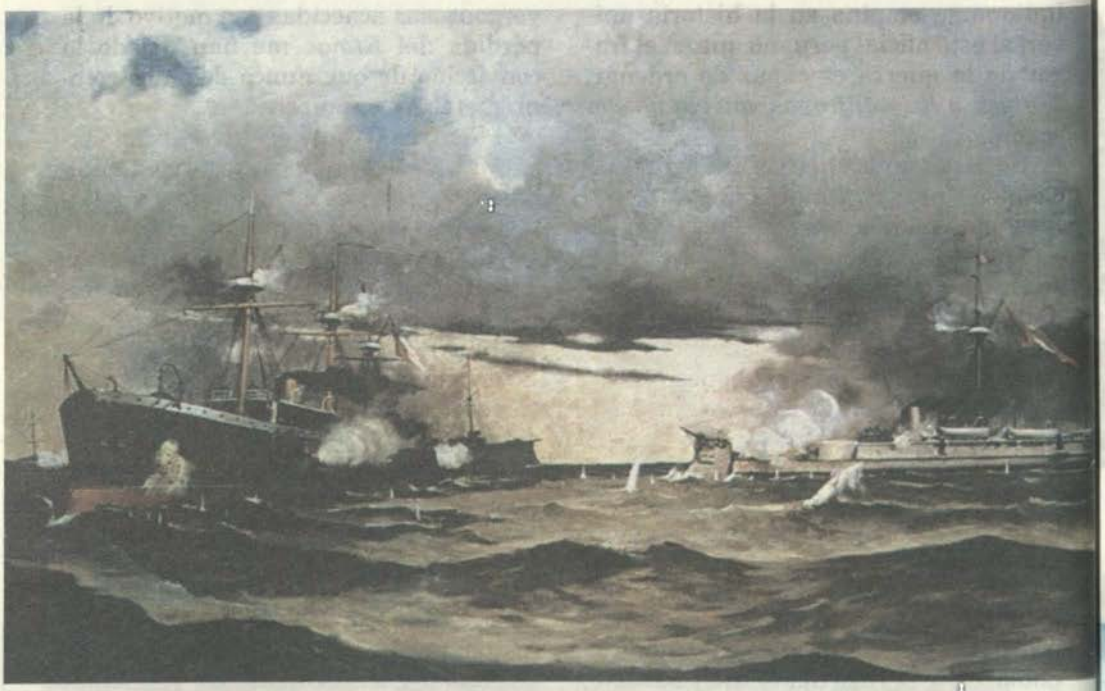
Grau impuso un estilo de guerra que le ganó -con sus triunfos en la campaña marítima- notoriedad. Lo evidencian no sólo los náufragos de Iquique, también los bombardeos que dispuso sólo sobre objetivos militares sin dañar la población. El caso del *Matías Cousiño*, sorprendido por Grau en Iquique en la madrugada del 10 de junio -buque que bien pudo Grau espolonear-, su comportamiento con los oficiales y tripulación del transporte *Rímac*, que fue capturado por el *Huáscar* y la *Unión* el 23 de julio de 1879, acción de la guerra naval que llegó a poner en peligro la propia estabilidad del gobierno chileno ("Ayer conversaba con el presidente sobre lo que pasa y le decía que ya no se trataba solamente de cambio de ministerio, sino también de que él abdicase". Saavedra a Rafael Sotomayor. Santiago, 28 julio 1879). Posteriormente, el 11 de agosto, el presidente chileno Aníbal Pinto expresaba "(...) la noticia de la captura del "Rímac" dio lugar aquí a escenas parecidas a las de noviembre cuando vino Bilbao. La misma chusma movida por los mismos agentes. Imposible imaginar una estupidez igual. La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del *Rímac* me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra".

Mientras Grau y el *Huáscar* amenazaron a Chile, la guerra estuvo detenida; otros heroicos comandantes y notables naves peruanas podrían sintetizarse en este concepto, es decir aglutinarse alrededor del comandante y el monitor como una pléyade gloriosa. *(Fotografía N° 8: Dotación del "Huáscar").*

Cuando el 8 de octubre de 1879 el combate de Angamos pone fin a las hazañas del monitor, con la muerte de su comandante, oficiales y personal subalterno, entonces recién se iniciará la campaña terrestre. Veinte días después de Angamos, es decir el 28 de octubre, zarpa de Antofagasta la fuerza de ocupación chilena y el 2 de noviembre tiene lugar el desembarco en Pisagua. *(Fotografía N° 9: Combate de Angamos, autor Teófilo Castillo).*

La primera noticia pública del combate de Angamos fue dada por el diario "El Comercio", 2da. Edición de la Tarde -número 14897- del jueves 9 de octubre. Un fragmento de la información dice: "Un telegrama oficial recibido de Arica al medio día de hoy anuncia la probabilidad de que haya sucumbido el *Huáscar* en un combate con los blindados chilenos. El despacho a que nos referimos comunica que el 8 combatió con el *Blanco Encalada* y el *Lord Cochrane* en Mejillones. (...)".

Martín García Merou (1862-1905), ilustre abogado escritor y diplomático argentino, quien fue también ministro de Estado, escribió, siendo aun muy joven, después del combate de Angamos, dos composiciones literarias, la primera intitulada "Miguel Grau", en cuyos versos expresa: *(fotografía N°10: Martín García Merou).*



CAMBATE NAVAL DE ANGAMOS
(Óleo del pintor Teófilo Castillo)



MARTÍN GARCÍA MEROU
Abogado, escritor y diplomático argentino.



ARISTÓBULO DEL VALLE
Maestro universitario y legislador argentino.

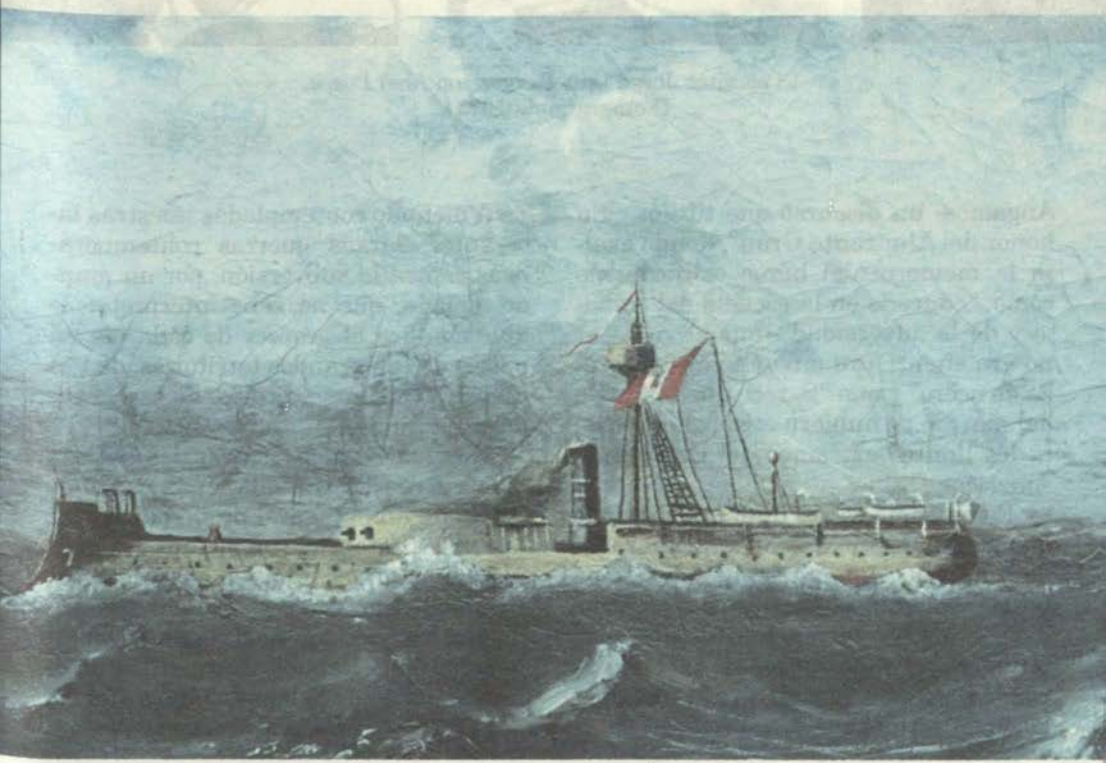
"El angel del martirio
rozó tu sien y acarició tu frente;
porque la gloria humana
enciende el blanco lirio
en la llama fugaz de la aureola,
y abre su templo al corazón ferviente,
pero después sobre el altar lo inmola".

Y la segunda que él tituló "Huáscar", y que es en los versos que siguen un clásico en nuestra Marina de Guerra: *(fotografía N° 11: El "Huáscar" en son de combate, de Guillermo Spiers).*

"Allá va... Solitario entre las brumas
Se confunde en la sombra su silueta
Con el oscuro cielo,
Las pálidas espumas
Y los reflejos de la mar inquieta!...
Su generoso anhelo
Lo empuja a la victoria.
En medio del embate de la suerte,
Murmura el viento que lo mece: muerte!
Y el mar rugiendo le responde: gloria!..."

Aristóbulo del Valle *(fotografía N° 12, de Aristóbulo del Valle),* notable maestro universitario, senador y diputado de la República Argentina, y uno de sus oradores históricos, pronunció en el Teatro Colón, de Buenos Aires, el 26 de octubre de 1879 -es decir a 18 días de

"EL *HUÁSCAR* EN SON DE COMBATE"
(Óleo de Guillermo Spiers).





El escritor Jorge Luis Borges con Abel Posse
(Fotografía de 1975).

Angamos- un discurso que tituló: "En honor del Almirante Grau", donde exalta la memoria del héroe calificándolo como: "educado en la escuela del trabajo y de la adversidad", que el Huáscar no era sino "Grau envuelto en su coraza de acero" y que "Parece que la Patria del marino se hubiera ensanchado hasta los límites extremos del Continente Americano".

Esto último es sin duda mucho de lo que aquel marino desearía hoy para toda América. Una patria de todos. Una patria en la que países como Argentina y el Perú -entre otros- han sabido construir, superando pruebas tremendas con valor, con dignidad, con recursos económicos que son siempre escasos.

A menudo contempladas nuestras lacerantes, largas guerras contemporáneas contra la subversión, por un mundo alejado, que no sabe interpretar lo que significa el acaecer de cada día en países de tan grandes territorios, de tan plurales culturas y etnias, de tan grandes esperanzas.

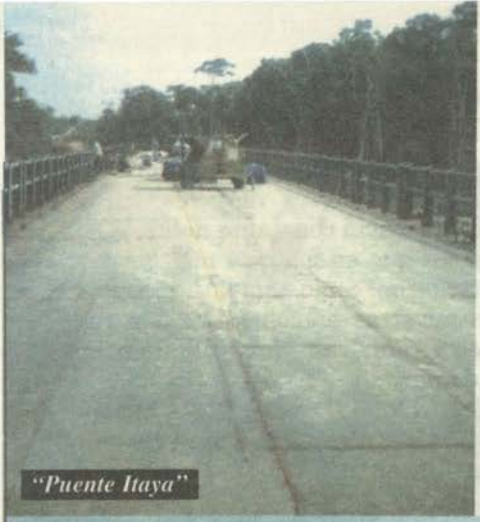
En los vastos escenarios donde transcurre nuestra vida, el mar, que es sujeto de fundamental protagonismo en nuestra existencia, fue alguna vez definido por Borges, a quien en la fotografía apreciamos con otro literato argentino de alcurnia, don Abel Posse -hoy embajador de la República Argentina en el Perú-, con estas palabras: *(fotografía N° 13: Jorge Luis Borges con Abel Posse).*

"Antes que el sueño o el terror tejiera mitologías y cosmogonías, antes que el tiempo se acuñara en días, el mar, el siempre mar, ya estaba y era".

"Ya estaba y era" anticipado a la presencia misma del hombre, pero puesto allí temprano por Dios para unir a todos los hombres.

Frente a los retos rutinarios que nos ofrece la vida, un hálito vivificante acude en las horas de prueba y nos enriquece espiritualmente. Es la memoria de nuestros hombres mayores y con ellos la presencia constante do los jóvenes héroes que en guerras más recientes entregaron, como aquéllos, todo, para que nuestras naciones que son tan grandes y tan ricas, desarrollen en un clima de paz.

En el profundo respeto a esos héroes, a nosotros nos corresponde hacer lo que siempre hemos hecho: Servir a la Patria.



"Puente Itaya"

SIMA_PERU SA

GERENCIA DE COMERCIALIZACION

Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao, Perú.
Teléfono: (51-1) 465-7357 / 429-1081
Fax: (51-1) 465-0664

"Sima Construye el Perú Crece"



E/P Don Luis

48 AÑOS SIMA-PERÚ S.



Compuerta



Sécador Rotatubo

Grau y von Müller:

Caballeros Andantes de la mar

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez

Es de suponerse que, con rara excepción, los organismos internacionales que propugnan la paz y el desarrollo hayan podido superar significativamente, a pesar de la fuerza que hayan impreso a contracorriente, los recelos y la animosidad que caracteriza a tantas épocas de belicosidad y destrucción en las guerras que registra la historia de la humanidad.

Si mucha gente cree que la guerra es un factor inherente a la vida y a la supervivencia de los pueblos, y hasta podrían aducir que un gran espacio geográfico (como lo es hoy, por ejemplo, la Unión Europea) en donde antaño ocurrieron brutales eventos bélicos son susceptibles de convertirse después en grandes núcleos de paz y desarrollo, ¿acaso no debería ser cierto que creado el hombre a imagen y semejanza de Dios habría de poseer más capacidad que ésa para constituirse, al revés, en instrumento de paz y desarrollo? Además, aunque ello resultaría imposible, puede fundadamente calcularse el nivel de bienestar al que habría llegado la humanidad si gran parte de las inversiones en armas y en la reconstrucción de los daños. El resultado sería espectacularmente superior. Si alguien ha dicho, y con razón, que el subdesarrollo está en la mente y no tanto ajeno a nosotros me gustaría preguntar si no es cierto que con la guerra estaría sucediendo lo mismo.

Hecha esta introducción quiero ahora relacionar el tema con uno de los pasajes de nuestra historia republicana. El más hermoso. Y que corresponde tan honrosamente al escenario marítimo.

Es de dominio público la trayectoria de vida de nuestro héroe máximo Miguel Grau Seminario, muy particularmente humanizando la guerra al dejar de bombardear ciudades indefensas y salvando náufragos provenientes de sus mismas acciones a lo largo de seis meses del tipo de una especie de guerra de corso que condujo, hasta ser transportado a la gloria el 8 de octubre de 1879 en el monitor *Huáscar*.

Pero quizás muy pocas personas conocen que treinticinco años después, al estallar la Primera Guerra Mundial, el comandante Carlos von Müller, de la Armada Alemana, al mando del *Emden*, crucero explorador de 3.050 toneladas, 25 nudos, 12 cañones de 4 pulgadas y dos tubos lanzatorpedos de superficie, inició una proeza similar cuando al romperse las hostilidades en setiembre de 1914, estaba en misión en el Mar Amarillo, en el Oriente, en el Océano Índico.

Durante tres meses detuvo, se aprovisionó y trasladó a su nave, las dotaciones de 15 naves mercantes, e igual número de buques generalmente británicos, antes de hundirlos, exhibiendo una extraordinaria ubicuidad en teatros de operaciones en Ceilán, Diego García, Malacca e Isla de Cocos, en donde, después de presentar combate, renunciando a rendirse ante la presencia de fuerzas navales británicas que lo venían persiguiendo, muy particularmente el crucero *Sidney*, encalló de intento su nave en esas islas cuando, descontando 200 muertos y más heridos, y con sus cubiertas destrozadas, disponía de apenas un tercio de su dotación. Ante ese blanco fijo e inerme el *Sidney* terminó de rematar al *Emdem*. Era noviembre de 1914. Von Müller, herido y hecho prisionero junto con su dotación, fue condecorado por su gobierno con la Cruz de Hierro, habiendo también tenido en su haber el hundimiento de un crucero ruso y un cazatorpedero francés.

Dentro de su conducta de guerra es de suponer que el *Emdem*, en determinados momentos estaba complicado con personas extrañas a su dotación y que dificultaban las normales actividades de a bordo para una campaña bélica y entonces se dió el caso que von Müller detuviese, paulatinamente, hasta 4 naves británicas exclusivamente para transbordar prisioneros, y después de aprovisionarse de víveres y combustibles, dejarlos en libertad. Es lógico que esta acción conllevaba el riesgo de denunciar su posición ante las fuerzas navales enemigas.

Sin embargo, a pesar de que omito algunos otros pasajes de estas proezas del *Emdem,* deseo concluir transcribiendo a continuación, literalmente, los siguientes párrafos del fascículo titulado "La odisea del *Emdem*" *(Episodios de la Gran Guerra,* de Feliú y Susana Editores, Barcelona, España) por E. Díaz-Retg:

"A las pocas horas de hundirse el "Killen" fue avistado otro buque mercante, el "Kabinga", que obedeció en el acto las señales del *Emdem,* para que hiciera alto. Se apersonaron a bordo de dicho buque los oficiales alemanes, reconocieron el cargamento y las provisiones, y cuando entraron a la cámara de los oficiales para revisar la documentación, el capitán les presentó a su esposa, que viajaba con él. Era una complicación con la que no se había contado y respecto a la cual no tenían órdenes y uno de ellos volvió a bordo del *Emdem* a dar aviso de ello a su comandante, von Müller. ¿Era posible hacer prisionera a una dama? ¿Se compaginaba con la hidalguía el abandonar a una señora en alta mar a bordo de una lancha? Ni por un momento pasó por la mente del jefe alemán semejante atrocidad y con una caballerosidad que a algunos les parecerá ciertamente extraña, von Müller pasó a bordo del "Kabinga" para ofrecer sus respetos a dicha señora, dejó a bordo del buque inglés las provisiones suficientes para que pudiera ganar el puerto más próximo y expresando, asimismo, a su capitán y a toda la tripulación reunida sobre cubierta que no era la misión de los buques de guerra alemanes el molestar a señoras, que no cuadraba a la valentía de los marinos mercantes el escudarse tras la consideración y el respeto que merecían de todo hombre bien nacido las mujeres, y como él, von Müller, siempre había sido y sería caballeroso, como buen marino, les dejaba en libertad y no hundía el buque para que la dama que en él viajaba no se viera expuesta a la molestia de ser

prisionera ni a los peligros de ganar la costa más próxima en una lancha de poco porte, mandó retirar el destacamento armado y, encargando al capitán no diera noticia exacta de la situación del *Emdem,* volvió a bordo de éste, que se alejó a toda máquina, mientras la tripulación del "Kabinga", agradecida, lanzaba varios hurras a von Müller, hurras constestados por los marinos alemanes con el himno *Deutchsland, Deutchsland uber alles".*

Un hermoso complemento del trágico final del crucero *Emdem* lo tomo también de la misma fuente bibliográfica, mencionada anteriormente, y que a continuación resumo:

El día 9 de noviembre, víspera del final del *Emdem,* llevando todavía una chimenea suplementaria que para el combate la tripulación había construído con maderamen y fierro para simular que se trataba de una nave de guerra británica, apareció el *Emdem* ante la isla Cocos, la más meridional de las del grupo Cocos-Keeling. En dicha isla existía una estación telegráfica inglesa y una estación transmisora y receptora de telegrafía sin hilos. Los telegrafistas ingleses y los oficiales de guarnición en la isla que habían ya visto al crucero anclado hacía poco y habían creído que era el buque inglés *Minotaur* fueron sorprendidos desagradablemente al ver acercarse a tierra dos chalupas con marineros armados y con cuatro ametralladoras. Eran las fuerzas de desembarco del *Emdem* consistente en 40 hombres al mando del teniente von Mucke, cuyo fin era la destrucción de la estación telegráfica. Antes que desembarcaran pudo el telegrafista de servicio expedir un radiograma pidiendo auxilio y acusando la presencia del *Emdem* en aquella isla, radiograma que fue recibido por el buque inglés *Melbourne.* A las 7 horas y 30 minutos de la mañana desembarcaba el destacamento alemán que, guardando con centinelas de vista los pocos hombres hábiles de la estación telegráfica, empezó la tarea de la destrucción del puesto de telegrafía sin hilos y del corte de los cables, tarea que terminó a las 9 y 20 minutos.

Al mismo tiempo la sirena del *Emdem* llamaba repetidamente a toda prisa a sus hombres de desembarco. ¿Qué sucedía? El radiograma recibido por el crucero *Melbourne* y de éste transmitido al *Sidney* que con él escoltaba un convoy de tropas australianas que marchaban hacia Europa, había hecho su efecto, y el *Sidney,* que a toda prisa se había dirigido hacia la isla Cocos, había aparecido a la vista del buque alemán. El *Sidney,* de 5,600 toneladas, con una velocidad de 26 nudos y armado de cañones de mayor calibre que los del *Emdem* era para éste un enemigo formidable. Fatalmente, ante la aparición del *Sidney,* von Müller tuvo que dejar urgentemente el área perseguido por la nave británica, de mayor poderío naval, dejando entonces en tierra a los 40 hombres a órdenes del teniente von Mucke.

Abandonados a sí mismos, sin esperanza de poder ganar su patria, debían esperar pacientemente que terminara la inmensa lucha o que un buque de guerra inglés fuera a la isla Cocos y los hiciera prisioneros. Ninguna de las dos hipótesis parecía bien a von Mucke y a su gente y en vano discurrían el modo de eludirlas. No es fácil salir de una isla sin buque. Pero en el embarcadero de la misma había un buque pequeño, una goleta con máquina auxiliar, de 70 toneladas, propiedad de un inglés llamado Ross y a quien pertenecía en parte el

grupo de las islas Keeling. Se apoderaron los marinos alemanes de dicha goleta, instalaron en ella las cuatro ametralladoras y un antiguo cañón de bronce que hallaron en la isla, recogieron en él cuanto combustible y provisiones de boca pudieron agenciarse y después de dejar en libertad a la escasa población de la isla, que hasta entonces habían estado bajo buena guardia y tratado con toda la cortesía y amabilidad posible, se hicieron a la mar. Cuarenta hombres, tres oficiales y cuatro ametralladoras a bordo de una goleta de 70 toneladas que enarbolaba orgullosa el pabellón alemán y que ocultaba el antiguo bajo un lienzo en que se leían las letras de su nuevo título *Emdem II,* era lo que tras de sí, como una estela de valor y de confianza en sí mismo, dejaba el desaparecido *Emdem*.

Fue así que el día 10 de noviembre zarpó el "Ayesha" convertido en barco de guerra y al cabo de pocos días los buques de cabotaje que circulaban entre los puertos occidentales de la Indochina fueron hundidos y apresados por un minúsculo buque, sucesor del *Emdem* y cuyo casco abrigaba el mismo resorte capaz de grandes y heroicas empresas: el amor a la patria y el convencimiento íntimo de que Alemania exige a sus hijos una disciplina férrea y encaminada a un solo y único fin.

Pero no solamente fueron buques costeros los apresados por el *Emdem II*; un buque carbonero inglés, el "Oxford", fue apresado también, pero no hundido, sino transformado en un crucero auxiliar y con éste fueron ya dos naves alemanas en el mar de las Indias, una pequeña escuadra que siguió persiguiendo a los buques mercantes y que logró burlar siempre la persecución encarnizada de sus adversarios.

Y luego se perdió otra vez la pista de los marinos alemanes, hasta que en los primeros días de febrero llegaron a Hodeida, en el Mar Rojo, después de sufrir pérdidas sin cuento, de habérseles terminado las provisiones, alimentándose sólo de chocolate y de cocos y de haber vigilado sin descanso para poder escapar a los buques de guerra aliados con los que no estaban en condiciones de combatir.

Recibidos por los turcos como héroes, con todos los honores debidos a los verdaderos valientes, a través de la Arabia y de la Turquía asiática llegaron a Constantinopla los sobrevivientes del crucero alemán cuyas hazañas temerarias no tienen igual en toda la historia de las heroicas gestas de todas las Marinas del mundo ni en las de los piratas y corsarios que un día fueron los amos del mar por su valor, su sangre fría y su audacia.

Sea cual fuese el resultado de la gran guerra que asola a Europa, sea cualquiera la opinión del que se pare a considerar todo cuanto el *Emdem* y sus tripulantes llevaron a cabo, habrá que reconocerse que cumplieron como buenos y que ninguno, hasta ahora, de cuantos hechos heroicos se han registrado en toda esta lucha entre las naciones puede compararse en intensidad, duración, valor y abnegación con la historia del pequeño crucero botado al agua en Danzig en 1908 y destruido en el mar de las Indias en noviembre de 1914.

En Alemania se mantuvo por mucho tiempo, en memoria del *Emdem*, el hecho de colocar en letras menores, bajo el nombre real de las naves que allí se construían después del final de su vida de esta histórica nave, el título *Emdem* como una especie de segunda partida

de bautismo que honraba doblemente a esa nueva unidad. Así no sólo las nuevas naves germánicas exhibían no sólo su pabellón nacional sino el orgullo de un crucero que adornó excepcionalmente las páginas más bellas de su historia patria, muy particularmente naval.

Supongo que el lector habrá de preguntarse si 35 años después del sacrificio de Grau, nuestro máximo héroe, el Comandante von Müller fue o no otro caballero andante de los mares, un émulo de nuestro Gran Almirante sobre el que, a propósito de este tipo de hazañas, debemos estar muy atentos a la más completa de sus biografías ya publicadas y que próximamente dará a luz el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Grau es una personalidad todavía no suficientemente estudiada y que, estimo que no es exagerado señalarlo, dejó en herencia para la humanidad un hermoso testimonio de lo que significa la necesidad de moderar, toda vez que ello sea posible, los ímpetus de la bestialidad que significa dar rienda suelta a los bajos instintos que bullen en la naturaleza humana, muy particularmente en el fragor de los combates. Y me atrevo a afirmar que se trata de un personaje cuya transcendencia moral y espiritual no sólo en la nación, sino, como antes se mencionó, también en el concierto de las naciones, debe permanentemente cultivarse como un bello atisbo de que será siempre posible convertir en realidad, por largo que fuese el camino. Finalmente, sin ser ingenuo, debo suponer que los organismos internacionales correspondentes deben testimoniar, por lo menos, cierto ánimo para lograr, o por lo menos, intentar la humanización de "las leyes de la guerra".

PREMIO copé

Apoyando al arte y la cultura nacional, en la promoción de nuevos valores y la consagración de otros.

19 AÑOS



PETROPERU

Evolución del Sistema y Equipos de Ataque en nuestros Submarinos

(Una contribución a la monografía del arma)

Calm. (r)
Federico Salmón de la Jara

"Una vez determinados los valores de rumbo, velocidad y distancia, proceder a la aproximación al blanco sin ser detectado, colocando al submarino en una posición que le asegure uno o más lanzamientos, con la más alta precisión".

No obstante los grandes progresos tecnológicos, se puede afirmar que, dentro del aspecto táctico, el principio arriba enunciado continúa siendo el mismo a través de de los años y la experiencia en el empleo del arma submarina. Me limitaré, por tanto, a intentar una apreciación sobre las condiciones, equipos y facilidades para las operaciones de guerra con que llegaron al Callao los tres primeros tipos de submarinos de nuestras fuerzas navales, así como las sucesivas transformaciones y mejoras que fueron recibiendo durante su larga y eficiente vida activa a fin de capacitarlas y ponerlas al día para el mejor cumplimiento de su misión: El ataque.

I. LOS LEGENDARIOS SUBMARINOS "R"

Hace unos meses, al publicar nuestra *Revista de Marina* un artículo sobre estas unidades en su viaje de retorno a sus astilleros de construcción, después de tres décadas de su recepción, afirmé que en el momento que dejaron las gradas de lanzamiento fueron considerados como "los mejores y más modernos submarinos del mundo" por el hecho de que al término de la Primera Guerra Mundial las grandes potencias navales estaban dedicadas a la investigación y prueba de distintas versiones o tipos de submarinos que resolvieran las exigencias que la experiencia de la guerra había dejado. Dije, entonces, que la casa constructora "The Electric Boat Co.", de Groton, Conn., USA , se adelantó al diseñar los submarinos que nuestra Marina contratara.

En el campo estratégico, su radio de acción en superficie representaba un factor altamente favorable, considerando las posibles áreas de operación (los tanques de lastre podían ser utilizados como reserva de combustible). El casco resistente permitía alcanzar los sesenta metros de profundidad, con un margen de seguridad del 20%, límite considerado suficiente para los entonces limitados medios de la guerra antisubmarina (equipos de detección y cargas de profundidad). Sus excelentes máquinas Diesel, al igual que poderosos motores eléctricos principales para su propulsión en superficie o en inmersión, sistema de baterías, de aire comprimido, bombas de lastre y auxiliares, capacidad de agua dulce, incrementada con equipos de destilación y posibilidades de comunicación, garantizaron su eficaz empleo a cargo de dotaciones plenamente preparadas y absoluto conocimiento del buque por cada una de sus dotaciones. Por otra parte, su velocidad en superficie e inmersión, maniobrabilidad, diámetro táctico y eficaz diseño para el trimado, respondían a las exigencias de su época.

Sistema y conducción del ataque

Quizá la incorporación de los tanques de compensación de torpedos representó, en esos años, uno de los mayores aciertos en su diseño, al dar solución a graves situaciones presentadas durante el proceso del ataque en acciones de la Primera Guerra Mundial, cuando al dispararse los torpedos se producía el incontrolado levantamiento de la proa, causa de repetidas pérdidas de submarinos al ser avistados por las unidades de superficie. Estaban dotados de cuatro TLT instalados a proa en línea de crujía. Los torpedos eran accionados desde las estaciones de comando de la Torre de Combate o del Puesto Central. Era discutible la capacidad máxima de dotación de torpedos, limitada a cuatro, alojados en los TLT y otros cuatro detrás de las literas del compartimento. Algunas teorías en boga aconsejaban una proporción de 2.5 veces del número de TLT, posiblemente no muy cierta en nuestra realidad al considerar la extención del teatro de operaciones estratégicas y la posibilidad de bases adelantadas para el reaprovisionamiento.

El procedimiento del ataque en sí para las fases de reconocimiento, aproximación al blanco, determinación de los componentes: Rumbo, Distancia, Velocidad y características del enemigo, con el submarino navegando en inmersión, sólo podía llevarse a cabo utilizan-

do uno de los periscopios, puesto que aún no se habían desarrollado los equipos de detección por sonido, con la eficiencia obtenida años después, ni menos aún los modernos equipos de radar sobre mástiles izables. Sin embargo, los "R" llegaron premunidos de un sistema elemental de audífonos instalados en cubierta, a proa. De un material flexible en la forma de cuernos, demostraron baja eficacia. Además, su ubicación daba lugar a continuas averías de las antenas durante las maniobras en muelle, lo que obligó a su desmontaje pocos años después. Igualmente trajeron un dispositivo bastante elemental para la comunicación bajo el agua, consistente en dos placas sensibles instaladas a banda y banda del casco, las que al activarse permitían la trasmisión de ondas submarinas, principalmente entre submarinos que dispusieran de iguales equipos.

Años después se hizo una importante modificación para adecuar aún más a nuestros "R" a su verdadera misión: Atacar en inmersión, lo antes posible y en cuanto fuera ubicado el blanco. Para ello se desmontó los mástiles ubicados en la torre, los que eran izados o arriados por un sistema similar al de los periscopios. Estos mástiles, de aleación de bronce y de gran altura, sostenían las antenas para la comunicación por radio. Para preparar la inmersión era necesario su arriado, con la consiguiente demora, logrando eliminar a la vez la persistente intención de los Comandantes Generales de la Escuadra de "integrar" los submarinos con las unidades de superficie para las maniobras y ejercicios tácticos, cambios de formación, giros, etc., cuyas órdenes eran dadas mediante el legendario sistema de banderas de señales izadas en las drizas que formaban parte de la estructura del mástil. Las enormes antenas fueron reemplazadas por simples antenas de "látigo" montadas sobre el puente.

Poco después se instalaron los cables de seguridad contra redes antisubmarinas, cables de gran resistencia que corrían desde la parte alta del puente hasta proa y popa. Las experiencias de la guerra indicaban la conveniencia de contar con este sistema de seguridad operando en aguas enemigas, particularmente en áreas cercanas a puerto.

Fue doctrina invariable de todo Comandante lograr el máximo adiestramiento de las dotaciones para alcanzar los mínimos tiempos de "entrada en inmersión", recurriéndose a medidas de emergencia como las de inundar parcialmente los tanques principales de lastre a fin de desaparecer de la superficie en inmersiones rápidas, que lograban bajar los cincuenta segundos desde el sonido del claxon.

Desde los primeros días de la guerra bajo el mar, el periscopio, por obvias razones, fue el elemento insustituible en la Misión del submarino: La destrucción de los buques de superficie antes de ser avistados por ellos. Durante el presente siglo, la guerra ruso-japonesa (1904-1905), con relativo éxito, marca su asomo. Ya en la Primera Guerra Mundial, el submarino, empleando sus dispositivos esenciales, periscopio y torpedo, inicia su gran desarrollo y todas las Marinas que intervienen en las distintas áreas estratégicas, lo emplean con grandes resultados. Alemania se ubica a la cabeza, poniendo en actividad más de cuatrocientas unidades que casi paralizan la navegación en las rutas marítimas surcadas por los aliados. Así el submarino *"U-3"*, al mando de

Otto Weddigen, utilizando exclusivamente el periscopio logra la hazaña de hundir, en una sola acción, a los cruceros británicos *Hogue, Cressy* y *Aboukir*. En igual forma, el Comandante von Arnauld de la Perriere, durante su más extraordinaria campaña en el Mediterráneo, a mediados de 1916, destruyó más de doscientos buques, con un total de quinientas mil toneladas. Debe tenerse en consideración que, en ese año, los buques británicos, particularmente, disponían ya de las primeras armas antisubmarinas: utilizaban la navegación en convoy y protegían a sus unidades mayores con destructores. El periscopio mantenía su papel decisivo.

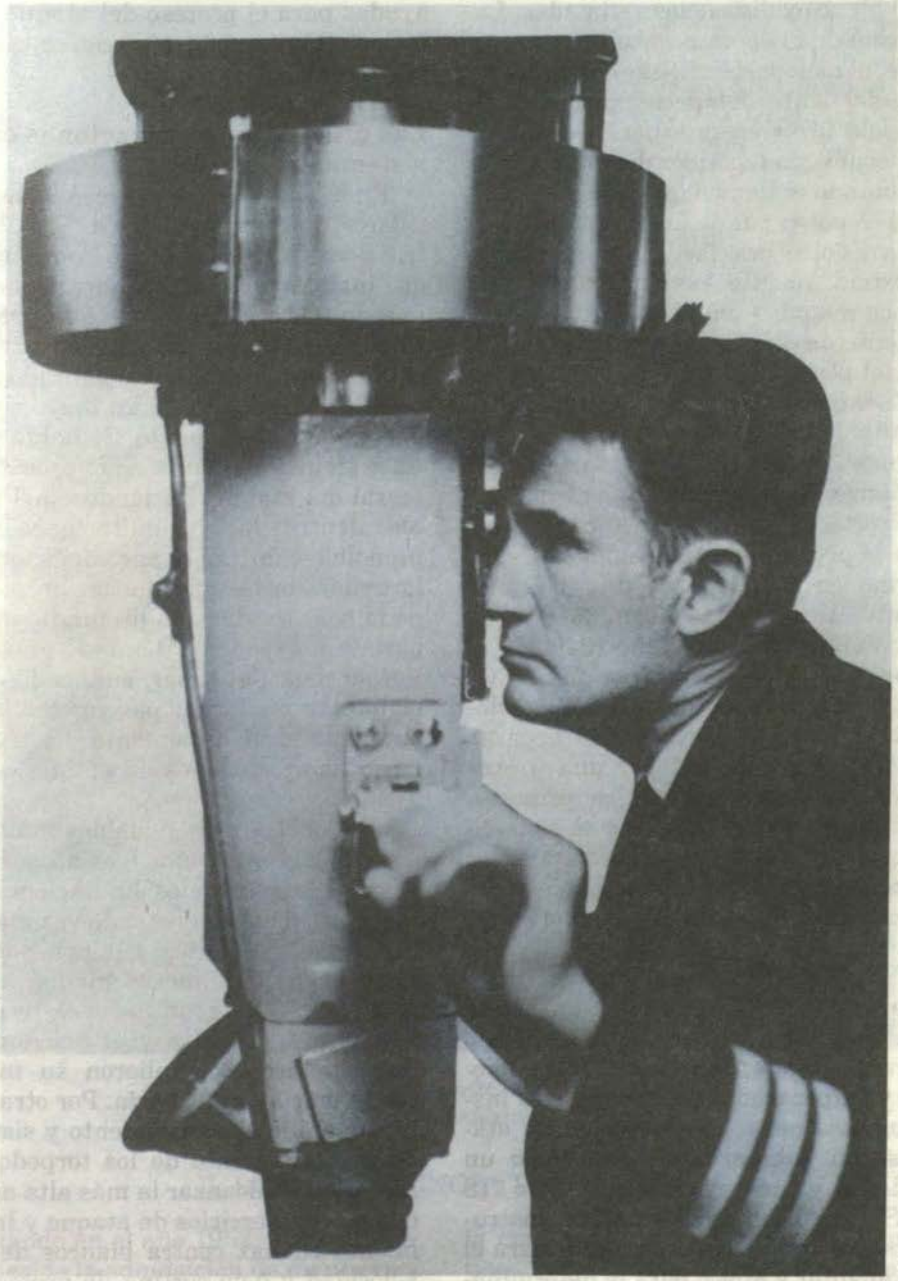
El "IS WAS", tradicional instrumento para conducir el ataque

El "buscador de rumbo" -conocido ampliamente por los oficiales submarinistas con el nombre en inglés de "IS WAS", consistente en un dispositivo manual hecho de celuloide u otro material similar, con tres discos y un brazo concéntrico, capaces de girar libremente y ser fijados mediante un tornillo central después de haberse hecho los movimientos que llevaban a la resolución del problema cinemático- fue el elemento indispensable para la determinación del "rumbo del blanco" y los consiguientes rumbos de "aproximación", de "ataque", "ángulo de encuentro" y de "retirada", previa marcación del rumbo del submarino indicado por el girocompás, en el instante de la observación por el periscopio, así como la marcación relativa del blanco y la apreciación "al ojo" del ángulo de la proa, por "Babor o Estribor". Por consiguiente, este último dato era el único sujeto a error para la exacta determinación del rumbo que llevaba el enemigo.

Por las razones señaladas, era constante preocupación de todo Comandante entrenarse continuamente en apreciar este elemento aprovechando cualquier ocasión de la presencia de buques en la mar. Se contaba, también, con prácticos dispositivos manuales mostrando fotografías de buques en diferentes posiciones, cuyo "ángulo en la proa" debía apreciarse rápidamente, comparándolo con los verdaderos valores mostrados en el reverso del dispositivo.

En cuanto al cálculo de la distancia al blanco, el problema se reducía a asumir la altura de uno de los mástiles del buque bajo ataque, leyendo directamente la distancia aproximada en la escala logarítmica ubicada en los mandos del periscopio, previa selección de las escalas de aumento. De esta manera se hacía posible la solución del triángulo de ataque, quedando las órdenes de velocidad del submarino a la apreciación continua de la situación. La velocidad del blanco sólo podía "ser apreciada" por la observación "al ojo", ya sea por el desplazamiento del agua en la roda del blanco o por la estela en popa que éste dejaba ver.

A bordo del B.A.P. *"R-3"*, mi primer submarino como oficial, al igual que mi viejo camarada el alférez de fragata Enrique León de la Fuente, años después brillante Comandante de submarinos, éramos "víctimas" del incansable acoso de nuestro excelente Comandante, el capitán de corbeta Alfonso Balaguer Regalado, destacado conductor del arma submarina, quien no cesaba de exigirnos la confección de complicados cuadros de coordenadas y abscisas con los trazos de repetidas marcaciones relativas al blanco, velocidad propia,rum-



"... Ángulo por la proa 20° por estribor..."

bo al blanco y distancias estimadas. La doctrina de la época aconsejaba, por su parte, el método de utilizar el trazo vertical del lente del periscopio, manteniéndolo firme en el espacio mediante un mecanismo repetidor del girocompás y anotando el tiempo que el blanco tardaba en pasar por dicho trazo. Estimada la eslora, era factible determinar, aproximadamente, la velocidad de éste. Ambos métodos tenían el grave inconveniente de exigir continuas exposiciones del periscopio.

Es importante dejar establecido que, durante los doce primeros años, los submarinos "*R*" estaban limitados a hacer sus lanzamientos con ángulo cero en tiro directo, siendo la trayectoria del torpedo la prolongación del rumbo del submarino en el momento de su lanzamiento. Ya en plena Segunda Guerra Mundial, cuando, en el año 1940, viajamos a la base de submarinos de COCO-SOLO, C.Z., se instaló el sistema deflector en los TLT, permitiendo disparar con un ángulo de 90° por una u otra banda. Se adquirieron los primeros equipos de sonar, así como el sistema eyector de señales bajo el agua y los cascos fueron sometidos al proceso del *degaussing* contra minas magnéticas.

El " IS WAS" se moderniza. Aparece la "Guitarra"

Paralelamente a la instalación de nuevos equipos a bordo, los *"R"* recibieron y empezaron a utilizar nuevos instrumentos para la resolución de ataques con submarinos, tales como un moderno y más avanzado tipo de "IS WAS", el Abaco de Distancias, instrumento de resolución de ángulos para el tiro angular y Abaco para la determinación de velocidades. Los Comandantes y sus oficiales disponían de mayores ayudas para el proceso del ataque. La famosa "Guitarra" trajo nuevos bríos y mayor eficiencia.

Las últimas modernizaciones en el sistema de ataque

En el año 1950, al regresar a los astilleros de construcción de "The Electric Boat Co.", en Groton, Conn., se logró instalar el sistema para el lanzamiento de torpedos en todo ángulo giroscópico. Se puso en servicio un nuevo equipo de sonar más adelantado y se instaló un radar sobre un brazo fijo en la parte alta del puente. Se había dado un gran paso adelante en el proceso integral del ataque, haciéndose así posible, dentro de las limitaciones comprensibles, iniciar la aproximación con la ayuda de la información proporcionada por el radar a la profundidad que permitía exponer la antena de éste. Por su parte, el sonar, empleado especialmente en forma pasiva, había incrementado notablemente la técnica para las operaciones de ataque con la ayuda de este equipo.

Los nobles e inolvidables submarinos "*R*" lograron, años tras años, ir superando sus iniciales limitaciones poniéndose al día con los cada vez más sofisticados sistemas y equipos para la conducción de la guerra submarina. Al igual que lo hicieron los sucesivos Comandantes, oficiales y dotaciones que los tripularon, cumplieron su misión con la más alta eficiencia. Por otra parte, superado el conocimiento y sistema de mantenimiento de los torpedos, se hizo posible alcanzar la más alta actividad en los ejercicios de ataque y lanzamiento en haz contra blancos de alta velocidad y bajo cortina de protección, navegando en zig zag. Como los viejos árboles, terminaron de pie.



...¡ Superficie !
(Tipo: nuestros submarinos "Sierra")

II. LOS SUBMARINOS TIPO "SIERRA"

Cuando en el año 1952, nuestra Marina decide la adquisición de un nuevo y más moderno tipo de submarino, contrata con la misma "The Electric Boat Co.", en Groton, Conn., convertida ya en la empresa General Dynamie Corporation., considerada como la más avanzada en la construcción de submarinos en los Estados Unidos de Norteamérica, se presenta un problema de difícil solu-

ción. Terminada la época de los famosos submarinos tipo "Fleet", "Guppy", etc., que le dieron la victoria en el Pacífico, la Marina norteamericana había iniciado ya la era nuclear y no era factible pensar en el diseño de modernos submarinos convencionales. Disponía, dentro de una gama de tipos, de varias unidades tipo *Mackerel*. Sus características correspondían a un submarino mediano sobre la base del submarino tipo *"S"*. Fue ésta la decisión del Alto Mando Naval, y así se decidió a la construcción de los cuatro submarinos tipo *Tiburón*, dos de ellos aún en plena actividad. El contrato establecía que el Perú debía suministrar, a través de la Marina americana, todos los equipos del sistema de control de tiro para su instalación por el astillero. Estos incluyeron el TDC, solucionador de ángulos, el DRT, el DRA, sonares, radares, periscopios, torpedos, cañón de 3", armas cortas y demás equipos menores. Fue un trabajo altamente instructivo y eficaz, todo el proceso de investigación y esfuerzos para lograr la obtención de los más apropiados equipos para nuestros submarinos, dadas las restricciones de la Marina norteamericana para autorizar la venta de los tipos y modelos más sofisticados. Debo rendir mi homenaje a los Comandantes y oficiales del *Lobo* y del *Tiburón* que demostraron su alta capacidad profesional y tenaz esfuerzo para lograr los mejores resultados y así mejorar al máximo el equipamiento en su más importante aspecto: *La eficiencia para el ataque*. Igual profesionalismo demostraron durante todo el tiempo de la construcción, puesto que fueron muchas las mejoras e innovaciones hechas al proyecto original presentado por "The Electric Boat Co." Los Comandantes y sus segundos, al seguir el curso de Comando y Táctica avanzada (Capitanes de fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio, y capitanes de corbeta Miguel Rotalde y Ramón Arróspide), no sólo incrementaron su preparación y puesta al día en los últimos adelantos del empleo y táctica del arma submarina, sino que tuvieron también la oportunidad de alternar en *The U.S. Submarines Scholl*, de New London, con muchos de los más calificados y connotados comandantes "ases" de la Segunda Guerra Mundial.

En la adquisición de los equipos que debía suministrar la Marina de los Estados Unidos, jugó un papel muy destacado el entonces capitán de fragata Carlos Salmón Cavero, nuestro Agregado y Comisionado Naval en Washington, quien haciendo uso de sus muchas amistades e influencia ante los Almirantes y Oficiales claves del Pentágono, logró obtener resultados difíciles de esperar. Fue también factor decisivo el constante apoyo prestado por el Almirante USN Milton S. Miles, Director del Panamerican Affairs, gran amigo del Perú, su Marina y del Almirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina.

Dotados de cuatro TLT en proa y dos en popa, en forma al eje longitudinal del buque, los submarinos *Sierra* constituyen, de hecho, un gran avance en las posibilidades para el ataque en comparación con los *"R"*. Fueron equipados con el sistema Torpedo Data Computer MK 3 Mod. 5 (TDC) con sus principales componentes: el Computador de Posiciones y el Solucionador de Angulos para los TLT de proa o de popa. Para conducir el ataque, el Computador recibe la información de la velocidad y rumbo propio, así como los datos de velocidad y rumbo del blanco, la marcación verdadera y la distancia. Ya



... ¡ Blanco !
(Una vista del blanco a través del periscopio)

con esta información, se van produciendo los valores que indican la posición del blanco seleccionado con relación al submarino atacante. Dadas las posibilidades de los diferentes tipos de torpedos empleados, es posible asegurar un buen lanzamiento mediante la introducción manual de los datos complementarios del tipo de torpedo a utilizarse. Es entonces cuando el Solucionador de Angulos recibe la información que se va generando en el Computador, produciendo el valor de Angulo de Giro con el que se disparan los torpedos, ya sea con los TLT de proa o de popa, de acuerdo a la situación táctica del momento. Al respecto, el Solucionador de Angulos transmite al mecanismo Regulador Indicador de Angulos de Giro, el que, finalmente, introduce al torpedo, dentro del TLT, el valor final del Angulo de Giro requerido para hacer su corrida en dirección al blanco y asegurar así un impacto seguro.

Complementando el proceso para la apreciación táctica y la conducción del ataque, se adaptó los más modernos modelos para el ploteo, utilizándose los sistemas "Barnard" y "Lynch" instalados en la Cámara del Comandante, con lo que todos los oficiales integran, mediante un adecuado proceso de comunicación, el "Equipo de Ataque". Los Comandantes y oficiales, que, durante casi veinte años, habíamos formado parte de los "equipos de ataque" de los viejos *"R"*, ya sea como ayudantes y más tarde como Comandantes, tuvimos, desde ese

momento, un nuevo y apasionante horizonte para el cumplimiento de la Misión básica del Submarino: *El Ataque*. Sin embargo, valientemente, conforme señalé al comienzo, los nobles "*R*" seguían modernizando y "rejuveneciendo" sus primitivas facilidades para alcanzar el punto decisivo del lanzamiento.

Paulatinamente, con la incorporación a nuestra Fuerza de Submarinos de los submarinos "GUPPY 1-A" con seis TLT en proa y cuatro en popa, aumentó aún más la capacidad ofensiva del arma submarina del Perú. Tengo entendido que estos submarinos disponían básicamente del mismo sistema de Control de Tiro de los submarinos tipo "SIERRA", con algunas mejoras y adelantos, contando además con el sistema integrado para el disparo de torpedos MK-37, sistema que permite introducir los datos que requiere el torpedo para desarrollar su plan de "corrida", ya sea en trayectoria recta, serpenteo o combinada.

Además, con estos submarinos, se hizo posible el habilitamiento para escucha, profundidad de corrida del torpedo, dada la situación y profundidad del submarino atacante.

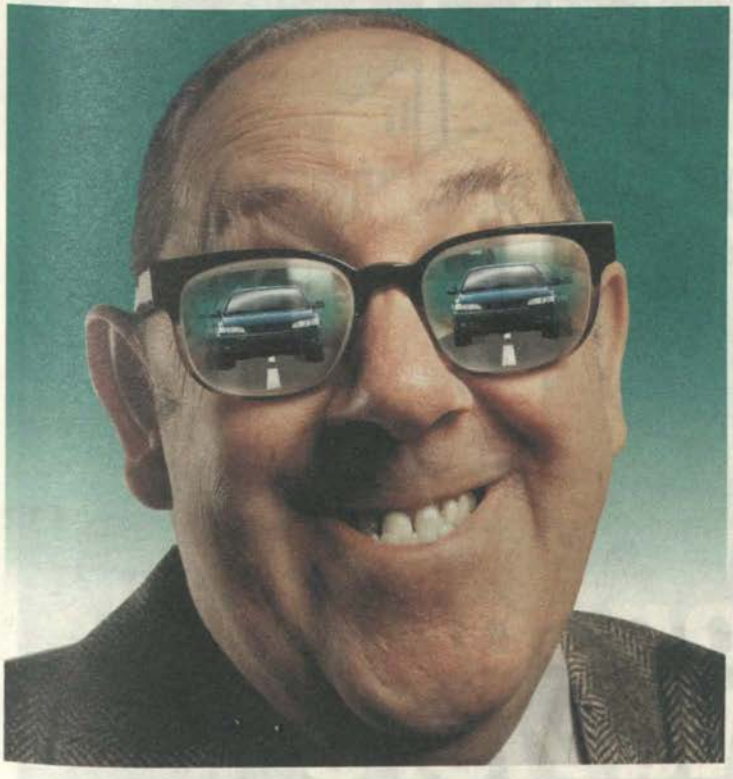
Una nueva posibilidad de éxito para el ataque se hizo posible para el caso de empleo del torpedo M -37, en versión de filoguiado, disponiendo para ello de un Director de Torpedos específico que permite controlar el torpedo durante todos los momentos de corrida, desde el lanzamiento hasta su habilitamiento, materializado en la indicación del propio torpedo, a través del cable filoguiado, al Director del MK-37 al haber obtenido contacto con el blanco, mediante la luz roja que al "parpadear" indica que está procediendo, en su corrida, a la aproximación final a blanco seleccionado.

III. MAYORES ADELANTOS EN LOS SISTEMAS Y EQUIPOS DE ATAQUE

No debo atreverme a reseñar algunas modificaciones y adelantos que con el transcurso de los años de actividad de los Submarinos tipo "SIERRA" y "GUPPY" 1-2, fueron recibiendo estos buques en sus equipos de control y sistemas para el ataque, mayormente durante sus posteriores viajes a las bases y astilleros de los Estados Unidos de Norteamérica. Invito cordialmente a todos aquellos brillantes Comandantes y oficiales submarinistas que, entre los años 1960 hasta 1a actualidad, han sabido mantener muy en alto la orgullosa tradición de eficiencia en nuestras unidades submarinas, mejorar y poner al día la historia del desarrollo de sus sistemas, equipos y procedimientos para el ataque. Misión básica del submarino y que tantas generaciones de excelente submarinistas han logrado llevar en alto.

Llegará, también, el momento para que las nuevas promociones que dotan eficientemente nuestros submarinos Tipo 209, última generación de nuestra Fuerza de Submarinos, continúen escribiendo la historia del desarrollo del sistema de ataque de las unidades que han constituido, sin solución de continuidad, a lo largo de casi un siglo de ininterrumpida actividad, la razón de prestigio y eficiencia que tanto enorgullece a quienes tuvimos el privilegio de servir a bordo de los submarinos de nuestras Fuerzas Navales.

Contiauto



El Banco Continental sorteará entre todas las personas que compren un auto nuevo con Contiauto hasta el 30 de setiembre, un auto igual al que se compraron.*

Le ofrecemos el sistema más conveniente del mercado para comprar su auto nuevo:

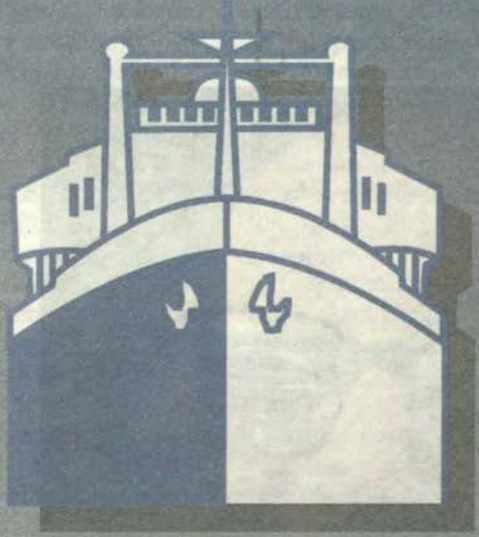
- Financiamos hasta el 100% del valor del vehículo.
- Hasta 60 meses para pagar.
- Ingresos netos conyugales desde 2,500 soles.
- Las tasas más competitivas.
- **Aprobación inmediata.** A partir de la entrega de la documentación completa.

Recuerde, con Contiauto usted puede llevarse dos autos iguales por el precio de uno.

Ver doble ya no es un problema. Es cuestión de suerte.

R.D. EN TRAMITE.

BBV Banco Continental



Consorcio Naviero Peruano S.A.

Av. Central 643 Piso 7 San Isidro - LIMA 27
Teléfono: 421-5800 Fax: 421-6852, 442-5136
Telex: 21063, 20074
FONONAVE:
421-5700 (Itinerario Vía Fax)

El Perú, la gesta de América y el 2 de Mayo de 1866

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

A todo hombre el mar le dará
nuevas esperanzas.

Cristóbal Colón

12 de octubre de 1492; Rodrigo de Triana avista tierra y con ello frustra por negación el descubrimiento del nuevo mundo, ya que si en esa madrugada no se divisaba tierra, el futuro Almirante de la Mar Océano, Virrey y Gobernador de las tierras que descubriera - título otorgado mediante la firma de las Capitulaciones de Santa Fe- Dn. Cristóbal Colón, debía dar media vuelta y regresar a España tal como se había comprometido con sus tripulaciones. Sin embargo, tiempo después desembarcaba en la isla de Guanahaní, una de las Bahamas más tarde bautizada como San Salvador, donde tomó posesión de los nuevos territorios descubiertos en nombre de los Reyes Católicos de España, territorios de los cuales hasta su muerte, ocurrida en 1506, no llegó a tener conocimiento, ni de la magnitud de su descubrimiento, ni del aporte que los mismos iban a proporcionar con sus riquezas a España, creyendo siempre en su teoría de que había arribado a las Indias Occidentales.

Como consecuencia del descubrimiento vino una segunda fase en el proceso de la conquista del Perú, donde le cupo importantísimo rol a Francisco Pizarro con sus dos socios Diego de Almagro y Hernando de Luque; habiéndosele concedido al primero de ellos el título de Gobernador, Capitán General y Adelantado de las tierras que conquistase, mediante la firma de la Capitulación de Toledo con el monarca español Carlos I. La conquista, entre otros, trajo consigo el impedir la consolidación del Imperio de los Incas, en pleno proceso de evolución.

El Imperio de los Incas que según Garcilaso tenía una extensión de 1300 leguas (7,244 Kms. Fig. 1), constituía el final de un proceso que se había desarrollado a través de miles de años y que se conoce como la historia de la civilización andina, la cual en esencia culmina con el arribo de los conquistadores en el siglo XVI. El territorio del Imperio de los Incas comprendía el sur de la actual república de Colombia, fijando su límite norte en el río Ancasmayo, en las inmediaciones del nudo de Pasto (2 grados de latitud norte); la costa y sierra del actual Ecuador; la costa y sierra del Perú actual; el norte y el centro del actual Chile hasta el río Maule (35 grados 30 minutos de latitud sur); por el sudeste la parte andina de Bolivia, incluyendo la meseta del Collao y la región del Tucumán en el noroeste Argentino. Dicho Imperio, tuvo una duración de alrededor de entre 12 y 14 generaciones, con una vigencia aproximada de 300 años, estimándose que su población fue de alrededor de 12 millones de habitantes. Imperio cuyo fin está aparejado con el término de las fratricidas luchas entre Huáscar y Atahualpa, con el triunfo del último de los nombrados, y con el arribo de los conquistadores, quienes apresan, juzgan y ajustician a Atahualpa. Es pertinente, antes de continuar, remarcar la acendrada vocación marítima del poblador peruano de aquella época, la que inicialmente estuvo reducida a la llamada "costa nutricia", creando una vinculación efectiva con el océano, la misma que fue ampliándose con el tiempo, llegándose no sólo a efectuar navegación de altura para sus desplazamientos comerciales hacía norte y centro américa sino que, consecuencia de su espíritu inquieto, aventurero y conquistador, llegan a nosotros las interrogantes planteadas en el siglo XVI por Cabello de Balboa y Sarmiento de Gamboa, relacionadas con el hazañoso viaje de Túpac Inca Yupanqui a las misteriosas islas de Ahua Chumbi y Nina Chumbi, localizadas por algunos investigadores - Rivet y Heyerdahl - entre otros, en los vastos archipiélagos de Oceanía.

La primera ciudad hispano peruana, San Miguel, se fundó, en Piura en 1531, donde se acuñó en base a lo estipulado en la capitulación de Toledo de 1529, la primera moneda denominada Callana, en 1532, y que equivalía a 450 maravedíes, para posteriormente fundarse la Ciudad de los Reyes, actual Lima, en 1535, donde en 1557 se acuña la primera moneda con motivo de la proclamación de Felipe II. Todo el proceso de acuñado de estas monedas era supervisado y controlado por los oficiales de la Real Hacienda.

Al producirse la conquista se genera la segunda etapa de la formación territorial del Perú, señalando a su vez, sin ninguna duda, la exploración, expansión y conquista de la amazonía, creándose dos Gobernaciones, la de Nueva Castilla a cargo de Francisco Pizarro y la de Nueva Toledo a cargo de Diego de Almagro, siendo ambas gobernaciones

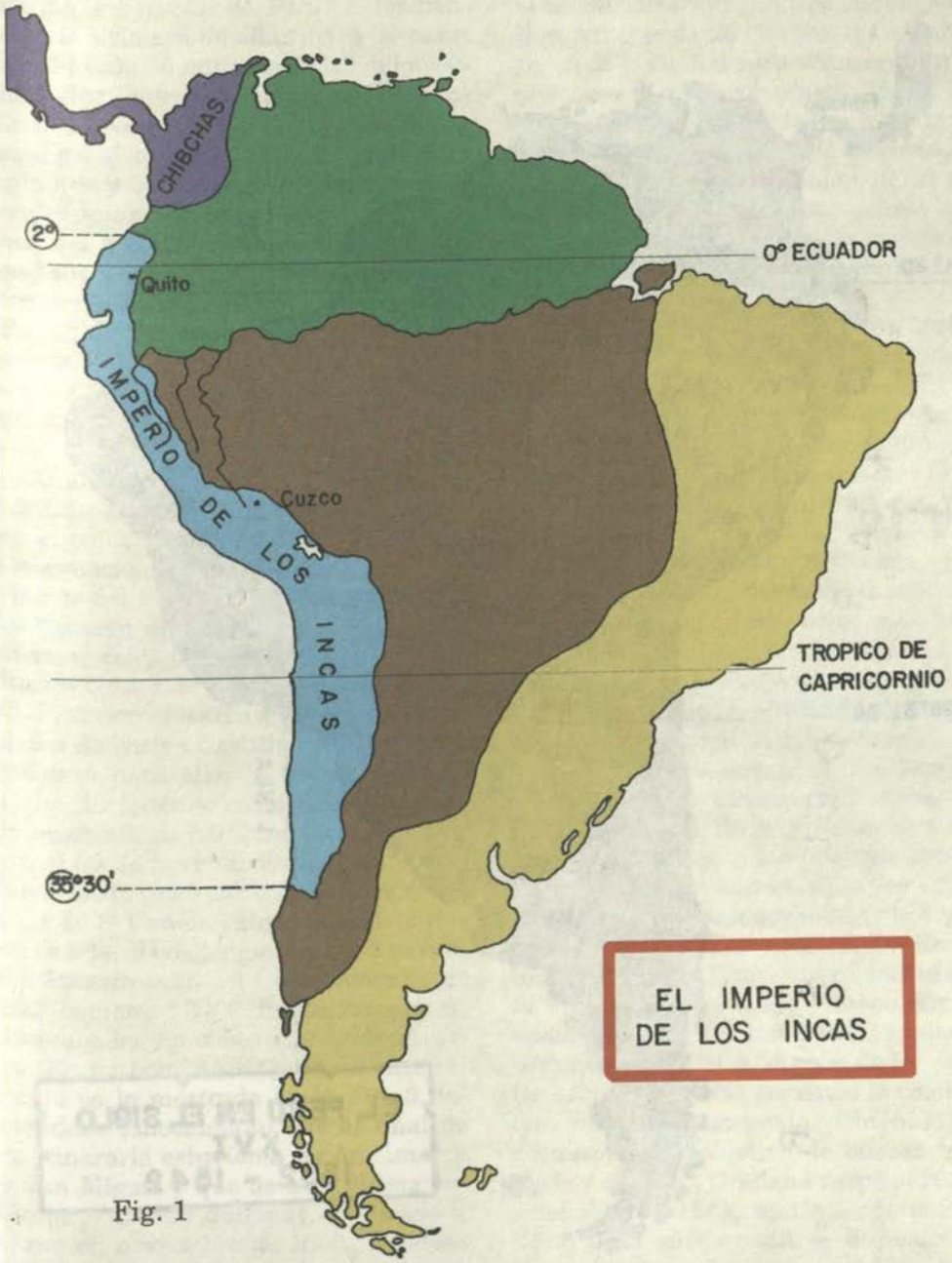

CHIBCHAS
2°
0° ECUADOR
Quito
IMPERIO DE LOS INCAS
Cuzco
TROPICO DE CAPRICORNIO
35°30'
EL IMPERIO DE LOS INCAS

Fig. 1


Panamá
1°20'
Santiago
*Quito
GOBERNACION
DE NUEVA CASTILLA
(PIZARRO)
14°05'43"
*Chincha
Cuzco
GOBERNACION
DE NUEVA TOLEDO
(ALMAGRO)
25°31'36"
MAR DEL SUR
46° 37'
TORDESILLAS
DOMINIO
DEL
PORTUGAL
DE
LINEA
EL PERU EN EL SIGLO
XVI
1532 - 1542

Fig. 2

consideradas por la corona española como las *"Provincias del Perú"*, extendiéndose la primera de ellas desde el paralelo 1 grado 20 minutos de latitud norte hasta los 14 grados 5 minutos 43 segundos de latitud sur, y la segunda desde este paralelo hasta el de 25 grados 31 minutos y 36 segundos de latitud sur ; teniendo ambas como límite este la línea del tratado de Tordesillas firmado en 1494 y que fijaba la demarcación entre las futuras posesiones de España y Portugal ; las cuales corrían de polo a polo a 370 leguas al oeste de Cabo Verde y a lo largo del meridiano de los 46 grados 37 minutos de longitud oeste (Fig. 2).

Uno de los momentos cruciales de la historia hispanoamericana se produce en el tránsito de la existencia de estas Gobernaciones -denominadas "las Provincias del Perú"- a los virreinatos, con la creación del Virreinato del Perú en 1544 y, cuyo primer Virrey fuera Dn. Blasco Núñez de Vela.

Francisco Pizarro a la sazón Gobernador de Nueva Castilla, creó, sin tener facultad para ello, la Gobernación de Quito, invistiendo como Gobernador de la misma a su hermano Gonzalo Pizarro el 30 de noviembre de 1539, y recibiendo éste como encargo el descubrir el País de la Canela - supuestamente rico en canela, clavo, jengibre y nuez moscada. Pizarro salió del Cusco con mas de 200 hombres, 3000 indios auxiliares, 100 caballos y muchos camélidos de carga. En su tránsito a Quito, la ruta seguida es la mostrada en la Fig. 3, teniéndose conocimiento que al final de su itinerario estuvieron en Andamarca y San Miguel y que de esta última subieron a tierras quiteñas, arribando a Quito en noviembre de 1540. Viéndose forzado en este lugar a romper la Caja Real, apropiándose de 10,127 pesos para sufragar los gastos expedicionarios al no encontrar ningún tipo de colaboración de parte de los vecinos, quienes huyeron de la ciudad para evitarse complicaciones. El pertrechamiento de la expedición había demandado un gasto de 60000 ducados -moneda de oro española antigua- en el Cusco, más 30000 pesos en Quito - nombre este último que se daba a diferentes monedas españolas antiguas, tales como: peso duro, peso fuerte o peso sencillo.

Después de nombrar como su lugarteniente a Francisco de Orellana -el tuerto, fundador de Santiago de Guayaquil-, la expedición, según señala Antonio Del Busto D., *"partió de Quito por Pascua de Navidad"*; pasando por Quijos, siguiendo a Sumaco, para por tierras de muy difícil acceso entrar a lo que llamaron el País de la Canela - por creer que habían descubierto arboles caneleros. Al percatarse de su error continuaron viaje, llegando al río Coca, al que llamaron Santa Ana, en junio de 1541, donde recibieron información de la existencia de tribus guerreras de mujeres de extrema ferocidad. En este lugar dieron inicio a la construcción de los bergantines San Pedro y Victoria, y debido, entre otros, a las pésimas condiciones en que se encontraban los expedicionarios, a lo enmarañado de la vegetación y a la falta de comida, Orellana, pidió permiso a Pizarro para continuar la exploración río abajo y luego dar la vuelta, no debiendo tomarle tal exploración más de 12 días, al cabo de los cuales debería regresar portando la comida que hubiese conseguido. Obtenido el permiso con el objetivo de buscar "poblado y comida", Orellana zarpó el 26 de diciembre de 1541, continuando por el Coca, para sin percatarse ingresar al Napo, donde arribaron a una aldea, que llamaron Aparia la Menor, el 4 de enero

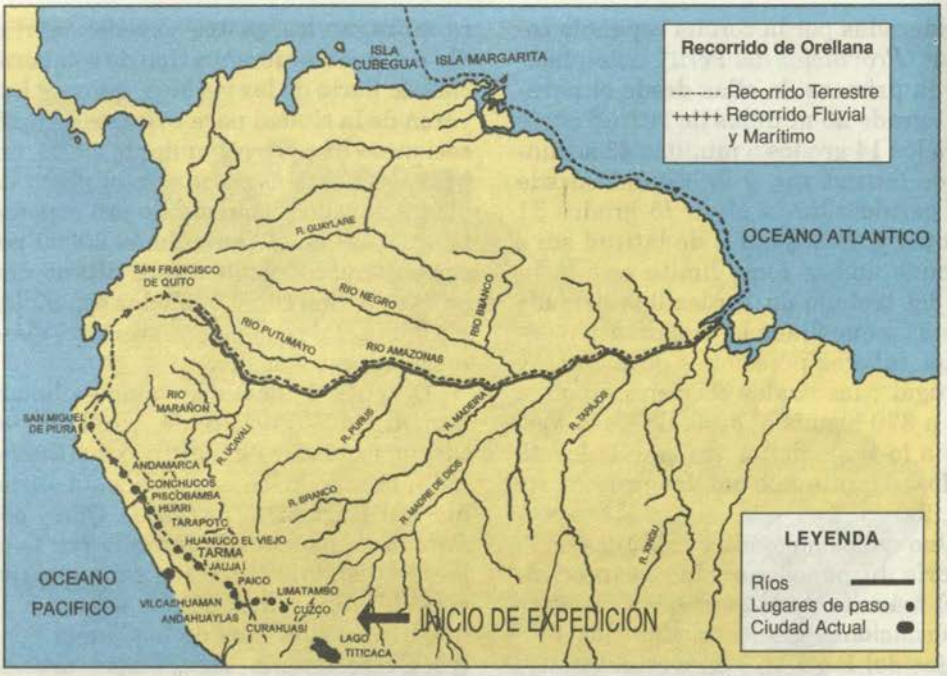


Fig.

de 1542, tomando posesión de los caciques y sus tierras. Aquí se les proporcionó comida; existiendo ésta en cantidades suficientes para regresar. Sin embargo, ante la imposibilidad de "volver aguas arriba" debido a la fuerte correntada decide continuar, zarpando el 2 de febrero, navegando aguas abajo por el Napo, pasando por la boca del Curaray y arribando a Mangua, lugar donde escucharon hablar de un río gigantesco. Se dispusieron a encontrarlo y continuando su navegación dieron con él la mañana del domingo 12 de febrero de 1542, según la información registrada por fray Gaspar de Carbajal, quien oficiaba de cronista de la expedición ; acababan de descubrir el gran río mar, el río Amazonas. Con estos hechos se demuestra, tal como escribe el historiador José Antonio del Busto, que : *"El Amazonas fue descubierto desde el Perú, por el Perú y para el Perú"*, agregándose por añadidura, que este hecho se realizó en el Perú y, que la expedición organizada y equipada en el Perú, estaba integrada por peruanos, puesto que en su mayoría la constituían nativos oriundos del Perú y conquistadores residentes y afincados en el Perú.

El Virreinato del Perú, creado en 1544 por Carlos I de España, Emperador Carlos V de Alemania, era el segundo de América -puesto que en 1535 había sido creado el Virreinato de Nueva España (actual Méjico y Centro América cuyos limites eran Panamá)- estando constituido por las Audiencias de Lima, de Santa Fe de Bogotá, de La Plata o Charcas, de San Francisco de Quito, de Chile, de Buenos Aires y de Panamá (Fig. 4), incluyéndose dentro de él las provincias no descubiertas de la Amazonía, hasta la línea del tratado de Torde-


AUD. DE PANAMA
GOBERNACION DE VENEZUELA
(Virreinato de Mexico)
AUD. DE QUITO
QUITO
VIRREINATO
PROVINCIAS NO DESCUBIERTAS
DOMINIO DE PORTUGAL
46° 37'
OCEANO
LINEA DE TORDESILLAS
MAR DEL SUR
Chuquisaco AUD. DE CHARCAS
DEL
AUDIENCIA DE CHILE
PERU
Santiago
Buenos Aires
AUD. DE BUENOS AIRES
ATLANTICO
EL VIRREINATO DEL PERÚ EN LOS SIGLOS XVI y XVII

Fig. 4

sillas. Como puede verse, el Virreinato del Perú, con excepción del Brasil y de la Gobernación de Venezuela, que pertenecía al Virreynato de Nueva España, era en la práctica todo el continente sudamericano, y cualquier descubrimiento que se hiciese por derecho propio le pertenecía al Perú.

La organización política dividía a los Virreinatos en: Audiencias (consideradas provincias mayores), las cuales a su vez comprendían los Gobiernos, Corregimientos, Alcaldías mayores y otras circunscripciones menores tales como los partidos.

Posteriormente, y debido a consideraciones de orden geográfico, político, administrativo y religioso, se producen una serie de modificaciones tanto orgánicas como limítrofes, creándose en 1717 el Virreinato de Nueva Granada, que fuera suspendido en 1723 y restablecido en 1739 y el del Río de la Plata en1776, creándose además la Capitanía General de Caracas en 1777 y la de Chile en 1778, siendo la situación geográfica la que se muestra en el mapa N° 5.

Los virreyes en sus inicios eran elegidos con carácter vitalicio, lo cual cambió luego a una duración de tres años, para finalmente dejarlo establecido en cinco , ellos encarnaban el poder real en las Indias y gozaban de numerosas atribuciones gubernativas, fiscales, judiciales, militares y aun religiosas.

Llegamos así a 1800, hito importántisimo en el proceso independentista américano, donde los escritos prohibidos de G. T. Raynal, Montesquieu, Voltaire y Rousseau, leídos por los criollos educados de la época, así como los trabajos científicos basados en las premisas de Descartes, Leibnitz y Newton, que circulaban libremente, tuvieron gran influencia esparciendo y ampliando las ideas de libertad e independencia. En este suscinto ensayo no podemos dejar de rendir tributo a la epopeya gestada por Juan Santos Atawallpa, Apo Inca, el gran guerrero libertario y sucesor por derecho propio de Atahualpa, el Inca vilmente asesinado por Pizarro en Cajamarca, quien tuvo en jaque a los realistas desde 1742 en que se inicia su levantamiento, con la sublevación de los indios de la selva central, hasta 1761 fecha en que muere, dejando sentado, tal como figura en los anales de la historia, que el gran guerrero inca jamás fue vencido. En el ínterin se da la odisea de Tomás Catari, la cual en alguna forma acelera la rebelión de José Gabriel Tupac Amaru, curaca de Pampamarca, Surimana y Tungasuca, esposo de Micaela Bastidas; rebelión que culminó con el vil asesinato tanto del Inca como de su esposa y de sus más cercanos seguidores que a la vez eran sus familiares, y donde se puso de manifiesto la mas grande crueldad humana de parte del visitador Areche, crueldad que no era otra cosa que la inmensa cobardía que lo impulsaba, cobardía que a su vez y en su momento, fuera expuesta en las disposiciones que posteriormente dictara a fin de eliminar el sentimiento de nacionalidad Inca, pretendiendo destruir todas las expresiones de su cultura. Este documento fue posteriormente aprobado por el rey de España con Real Cédula del 28 de abril de 1783, con lo cual, no sólo aprobó los crímenes cometidos por Areche en su nombre, sino que terminó haciéndose cómplice de tamaña felonía; sin embargo, este abortado movimiento generó en su momento una serie de brotes provocados por el mismo, los cuales deberán ser materia de otro escrito.

Uno de los precursores de la independencia americana sin lugar a dudas es José Gabriel Tupac Amaru, y por considerar discriminatorio el tratar de ci-


CARACAS
CAPITANIA GENERAL DE CHARCAS
VIRREINATO
DE NUEVA GRANADA
BOGOTA
GUAYANAS
OCEANO
ILDEFONSO
QUITO
GUAYAQUIL
MAYNAS
VIRREINATO
DE SAN
DEL
DOMINIOS DEL PORTUGAL
LIMA
CUZCO
PERU
AUDIENCIA DE CHARCAS
CHUQUISACA
OCEANO
PACIFICO
VIRREINATO
DEL
RIO DE
LA PLATA
BUENOS AIRES
SANTIAGO
CAP. GNRAL. DE CHILE
ATLANTICO
LOS VIRREINATOS Y CAPITANIAS AL PRINCIPIO DEL SIGLO XIX

Fig. (mapa) 5

tar aunque sólo fuese nominalmente, a todos aquellos que con la fuerza de sus ideas o con la razón de las armas contribuyeron a crear conciencia de la necesidad de la independencia de América, por las omisiones en que podríamos incurrir involuntariamente, sólo citaremos a quienes en alguna forma encarnan la representación de todos los demás, en cada uno de sus respectivos países, así tenemos al peruano Juan Pablo Viscardo y Guzman Zea y su famosa "Carta a los españoles americanos por uno de sus compatriotas" en 1778 ; al colombiano Antonio José Nariño, quien traduce y publica la "Declaración de los derechos humanos" en 1789 ; al venezolano Francisco de Miranda en 1806 ; al cura Hidalgo y el célebre grito de Dolores que dio inicio a la revolución mexicana el 16 de setiembre de 1810 ; a José Gervasio Artigas, caudillo de la independencia uruguaya ; Manuel Belgrano en la Argentina y Bernardo O'Higgins en Chile. Y es aquí, en 1810 aproximadamente, que se inicia el movimiento emancipador en la América española, al surgir las juntas de gobierno, formadas principalmente por mestizos y criollos como consecuencia y símil de las constituidas en España a raíz de la invasión de Napoleón Bonaparte.

El proceso independentista iniciado en 1810, encuentra al Perú con los limites que se muestran en el mapa n° 6, donde puede observarse la reincorporación de Mainas al virreinato del Perú por Real Cédula de 1802. Este hecho fue posteriormente reconocido por el Libertador Dn. Simón Bolívar, cuando en Trujillo, llamada en ese entonces ciudad Bolívar, el 26 de marzo de 1824 decreta la creación de la Corte Superior de Justicia de aquella ciudad y luego, el 14 de abril de 1825, en un nuevo decreto, fija la jurisdicción de cada Corte Superior determinando que: *"La de la ciudad de Bolívar comprenderá también, además del departamento de La Libertad, la provincia de Mainas"*. Se grafica también la incorporación de Guayaquil al virreinato del Perú según Real Cédula del 7 de julio de 1803, donde el 10 de octubre de 1821, reunido el cabildo de la ciudad puerto, proclamó con toda solemnidad su independencia del dominio español, declarándose integrante del Perú. El general Villamil es entonces comisionado para poner en conocimiento de San Martín la decisión de la ciudad, comisionando este último a Toribio Luzuriaga y a Tomás Guido para que asuman su representación, quedando así Guayaquil, integrado al Perú independiente, finalmente se aprecia la creación del partido de Atacama por Real Cédula del 1° de octubre de 1803 como parte componente de la provincia de Potosí.

La independencia de la América española careció de una dirección unificada y de una estrategia integral, debido no sólo, a las vastas distancias involucradas y a los variados obstáculos geográficos existentes, sino también al aislamiento económico y cultural de una gran cantidad de regiones, así como a la carencia de una fuerte base popular que la impulsase. De otro lado, el hecho que el mayor poderío español, tanto terrestre como marítimo y naval se hallaba concentrado en el Perú, a consecuencia que el eje del poder naval en el Mar Pacífico, verdadero *mare nostrum* hispánico, se hallaba en el apostadero del Callao, desde donde se manejaba el control de la extensa costa que une el estrecho de Magallanes a California, y a lo fortuito de la procedencia de San Martín y Bolívar, el primero argentino y el segundo venezolano ; configuraron de sí, una estrategia de pinzas con sus res-

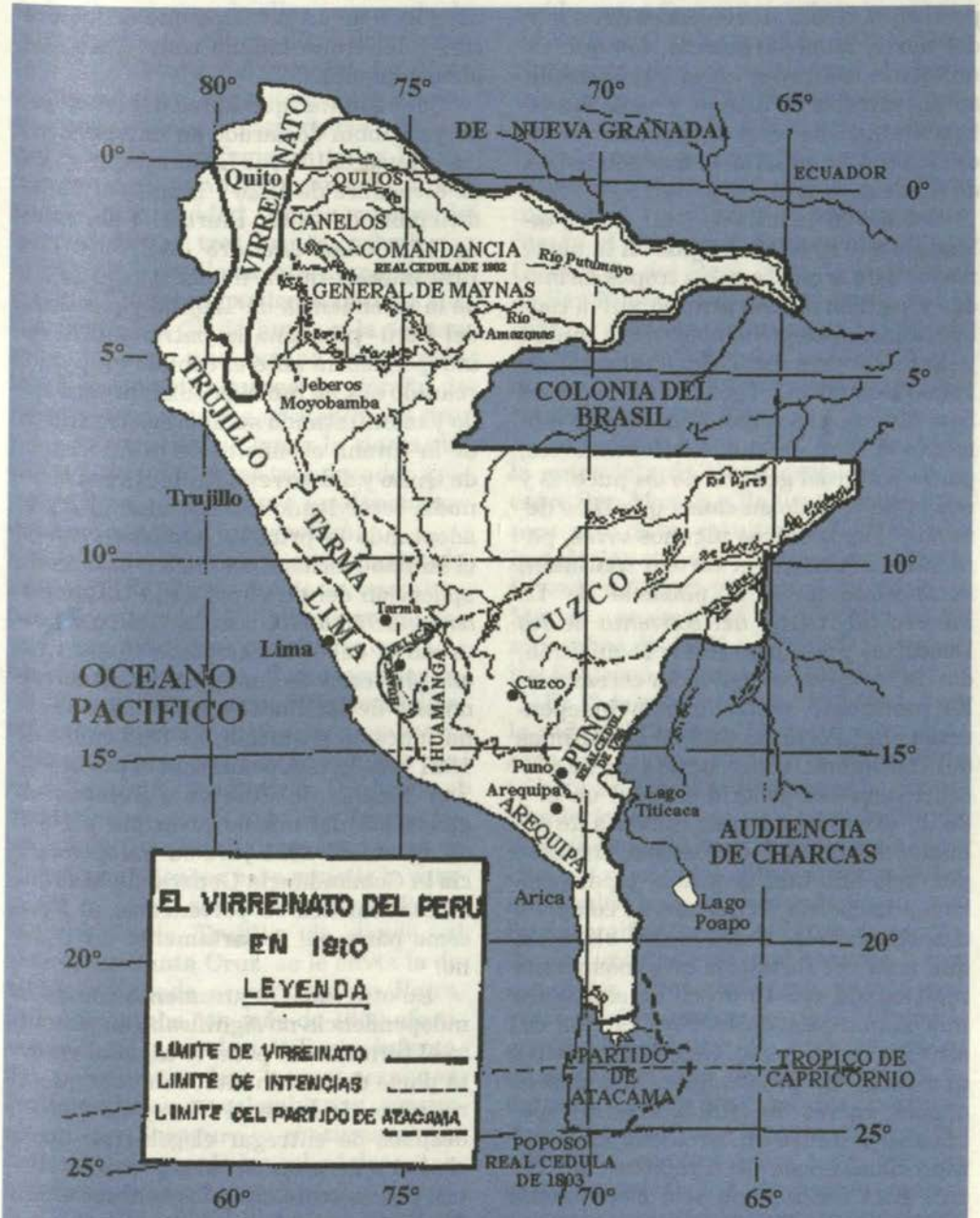

80°
75°
70°
65°
0°
5°
10°
15°
20°
25°
60°
DE NUEVA GRANADA
ECUADOR
VIRREINATO
Quito
QUIJOS
CANELOS
COMANDANCIA
REAL CEDULA DE 1802
Río Putumayo
GENERAL DE MAYNAS
Río Amazonas
Jeberos
Moyobamba
TRUJILLO
Trujillo
COLONIA DEL BRASIL
TARMA
LIMA
Tarma
Lima
CUZCO
Cuzco
HUAMANGA
PUNO
Puno
Arequipa
AREQUIPA
Lago Titicaca
AUDIENCIA DE CHARCAS
Arica
Lago Poapo
OCEANO PACIFICO
EL VIRREINATO DEL PERU
EN 1810
LEYENDA
LIMITE DE VIRREINATO
LIMITE DE INTENCIAS
LIMITE DEL PARTIDO DE ATACAMA
PARTIDO DE ATACAMA
TROPICO DE CAPRICORNIO
POPOSO
REAL CEDULA DE 1803

Fig. (mapa) 6

pectivos teatros, provenientes del sur y del norte, respectivamente, los que finalmente confluyen en el Perú, donde se encontraba el último y más fuerte bastión hispano en el continente, y donde finalmente se sella la independencia de América el 2 de mayo de 1866.

Sábado 28 de julio de 1821, en un tabladillo que se había erigido en la plaza mayor o de armas, con las tropas formadas y seguido de una gran comitiva conformada por los principales de la ciudad y ante la presencia de alrededor de 16000 asistentes, el general Dn. José de San Martín proclamó: "Desde este momento el Perú es libre e independiente, por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende" ; se lanzaron algunos vivas, para posteriormente el cortejo continuar, sucesivamente, a la plazuela de La Merced, al frontis del convento de los Descalzos y a la plaza de la Inquisición, donde se volvió a repetir la ceremonia. Es pertinente sentar que la independencia del Perú fue una de las últimas del continente, consecuencia de la concentración del poderío español en él y de la existencia de una mayoría de pobladores oriundos de España, dándose por todo ello una favorable predisposición a la corona, lo que era de completo conocimiento de San Martín, situación que a su vez fortalecía su pensamiento relacionado con su deseo de establecer una monarquía en el Perú en vez del sistema republicano. Este hecho motivó que luego de proclamarse la independencia, en vez de establecerse la república se instaure un "protectorado", autoproclamándose él "Protector del Perú". Esta fórmula no sólo mediatizaba la independencia del Perú, sino que nos concedía el privilegio de caer bajo un vergonzante colonialismo manifiesto, enviándose una misión a Europa, a la búsqueda de un príncipe que se hiciera cargo del trono limeño como eran sus ideas y planes.

Cabe señalar que antes del 28 de julio ya habían declarado su independencia a favor del Perú: Lambayeque el 28 de diciembre de 1820 ; Trujillo el 29 de diciembre de 1820 ; Piura el 4 de enero de 1821; San Leandro JAEN de Los Bracamoros -quien no constituía parte de la intendencia de Trujillo y por ende del Perú- proclama la patria y jura su independencia ante el cabildo en pleno, reunido el 4 de junio de 1821, pregonando y manifestando su liberación política de la corona española, de la Audiencia de Quito y del virreynato de Nueva Granada, resolviendo incorporarse al Perú, adoptando la primera bandera y luego el Himno Nacional en clara e indudable aplicación del principio de la *"Libre determinación de los pueblos"*, el cual junto con el del *"Uti Possidetis"* fueron los que sirvieron de base para el establecimiento de los límites entre las nuevas naciones en gestación. El 7 de enero de 1821 jura la independencia el pueblo de San Nicolas de Tumbis o Tumbes en aplicación del mismo principio y el 19 de agosto de 1821 juró su independencia la Comandancia General de Mainas, la cual ratifica su pertenencia al Perú como parte del departamento de Trujillo.

De otro lado, la juramentación de la independencia no significaba en absoluto el término del poderío español en esta parte del continente, debido a que al retirarse de Lima el Virrey La Serna, después de entregar el gobierno de la ciudad a los altos círculos procolonialistas, con instrucciones de obedecer a San Martín en todo lo que este planteara a condición de que mantuviese alejados de la capital a los bravos montoneros, divide a sus tropas en tres grandes uni-

dades; la primera de ellas encargada de la custodia de los castillos del Callao bajo la jefatura del general La Mar; donde estaban depositadas las armas que no pudieron transportarse a la sierra y donde se refugiaron todas las familias que buscaban seguridad; la segunda gran unidad era un cuerpo de ejército de las tres armas, caballería, infantería y artillería, que al mando del general Canterac partieron hacía la sierra central el 25 de junio, y la tercera gran unidad, que estaba constituida también por otro cuerpo de ejército de las tres armas y que al mando del propio La Serna partió hacía la sierra sur el día 6 de julio; estas tres grandes unidades iban a dar lugar a las denominadas campañas de intermedios.

En tanto, en el norte se da inicio a la campaña de Quito, donde se encontraban acantonadas las tropas coloniales que eran asediadas por Sucre, quien es batido ampliamente. Como consecuencia, Sucre pide un armisticio de 90 dias, el cual es firmado el 19 de noviembre de 1821, el mismo que posteriormente fuera desconocido por Bolívar. Quebrado el armisticio y percibiendo el gobierno peruano de Guayaquil la no existencia de fuerzas suficientes para resistir la campaña colonial, solicita el envió de refuerzos desde Trujillo; de donde, al mando de Santa Cruz, se le envía la división reforzada acantonada en Piura, la cual contaba con más de 1600 efectivos con unidades de caballería, infantería y artillería. Las tropas peruanas, guayaquileñas y colombianas convergieron en Saraguro y continuaron su avance en busca de los coloniales a través de Cuenca y Latacunga, hasta arribar a las faldas del Pichincha donde se dio la batalla, para luego de tres horas de lucha, decidirla en favor de los independientes. El 25 de mayo el ejército unido ocupó Quito, donde hizo su entrada Bolívar el 16 de junio de 1822. Posteriormente Bolívar envió una división colombiana de 1500 plazas sobre Guayaquil, tomando la ciudad y declarándola en estado de anarquía, autoproclamándose como su jefe político y militar, con lo cual se consumó de hecho y por la fuerza el despojo y desmembración de Guayaquil del Perú, ante la pasividad de San Martín, a pesar de tener a la escuadra peruana dominando las aguas del puerto y a la división de Santa Cruz, que había contribuido a la independencia de Quito, acantonada en el área.

Se produce luego, el 26 y 27 de julio, la entrevista de Guayaquil - secreta - entre San Martín y Bolívar y, como consecuencia de los resultados de ella, de la instalación del primer congreso constituyente del Perú y de su renuncia. San Martín, se embarcó en Ancón el 22 de setiembre de 1822 a bordo del bergantín *Belgrano*, con rumbo a Valparaíso.

El 1° de setiembre de 1823 fondeó en la rada del Callao el bergantín *Chimborazo* que traía a Bolívar, a quien se le tributó un fastuoso recibimiento, requiriendo éste casi un año para lograr la estabilidad política y consolidar su ejercito, así como a las diferentes unidades nacionales bajo su comando como una fuerza unificada. En el lapso de menos de dos años se han dado tantos y tan complejos acontecimientos, que la mayoría de ellos ocupan varios volúmenes en las bibliotecas de historia, entre ellos: la campaña de intermedios y la entrada a Lima hasta en dos oportunidades de Canterac con sus tropas, teniendo en cuenta, sobre todo, que los castillos del Callao siguen en manos realistas y que por el mar pueden llegar los refuerzos tan ansiados por los españoles y no deseados por los patriotas. Todo ello ha motivado arribar al 6 de

agosto de 1824, donde los patriotas, después de una ardua y muy difícil ascensión por la sierra, derrotan al enemigo en las pampas de Junín; para luego, el 9 de diciembre del mismo año cubrirse de gloria en Ayacucho, al batir al ejército español en la última y más grande batalla terrestre de la guerra de independencia, con la cual se logra el objetivo deseado de la liberación de España, quedando como últimos reductos españoles en América: el general Olañeta en el Alto Perú, quien no acepta la rendición de La Serna acusándolo de traición, Rodil en los castillos del Callao, quien no se rinde sino hasta un año después de Ayacucho, entregando los fuertes del Callao luego de haber sido diezmada y agotada la guarnición y ser inútil toda espera de navíos españoles, y los realistas acantonados en el archipiélago de Chiloé. Luego de una serie de eventos llevados a cabo entre Sucre y las remanentes tropas realistas en el Alto Perú, éste las derrota el 3 de abril de 1825 en la batalla de Tumusla, ingresando a la ciudad de La Paz el 9 del mismo mes, proclamando la independencia y constituyendo inicialmente la República Bolívar, posteriormente Bolivia, en honor al Libertador, quien fue declarado Padre de la patria y primer presidente; gobernando por delegación Sucre hasta 1826, año en el cual es nombrado presidente constitucional hasta la revolución de 1828 que lo expulsa del poder, anula la constitución bolivariana y ocupa el poder por diez años el mariscal Dn. José de Santa Cruz. Cercana está la independencia de la América española después de casi tres siglos de dominio, desde el descubrimiento por Cristóbal Colón en 1542, pasando a través de la conquista, la colonia y el virreinato; sin embargo, será en el lapso de los próximos 42 años, desde diciembre de 1824 hasta el 2 de mayo de 1866, donde se cerrará definitivamente la independencia americana y es durante este tiempo que se dan una serie de acontecimientos que tendrán especial significación en el futuro desarrollo del continente, así como de cada una de las naciones que en él se albergan.

Debemos tener en consideración que el término del dominio español no proveyó una solución a los de por sí ya difíciles problemas encarados por la mayoría de naciones recién creadas, muy especialmente el Perú, por todo lo que este dominio significó en los más de 300 años de su existencia en los campos político, económico y social y por el hecho de que todas estas naciones emergentes a una nueva forma de existencia, en mayor o menor grado se vieron envueltas en luchas internas, generadas por los diferentes caudillos nacidos a consecuencia del mismo proceso independentista y que tenían como objetivo alcanzar el poder sólo por lo que este significaba o detentarlo noblemente para poder construir desde él las naciones que habían avizorado al inicio del proceso.

A continuación, en forma suscinta trazaremos una especie de inventario de los -a criterio del suscrito- más importantes sucesos acaecidos en el continente en el lapso que va desde Ayacucho hasta la denominada guerra con España y su colofón el 2 de mayo de 1866.

El congreso de Panamá, donde tenía cifrada Bolívar la esperanza de crear una federación de Estados Americanos regidos por una sola dirección y que vaya desde México hasta la Argentina, fracasó por presentarse al mismo sólo los representantes de la Gran Colombia, Guatemala, México y Perú. Al término del citado congreso, Bolívar acepta el hecho que su sueño de una gran

confederación de estados americanos en el Hemisferio Occidental en las presentes circunstancias era quimérico; concibiendo como consecuencia la idea de una fuerte y estrecha alianza de repúblicas -la Confederación de los Andes-, las cuales retendrían sus propios gobiernos y enviarían diputados a un Congreso Federal, el cual manejaría lo relacionado con las relaciones internacionales y la defensa, ambicionando y reservándose para sí el titulo de Protector de la Federación, la cual, en adición, sólo tendría una bandera y un ejército.

Las corrientes separatistas norteñas, inmanejables desde que Bolívar abandonó el poder, culminaron con la secesión de la Gran Colombia, que fuera creada por el congreso de Angostura, y de la cual en1829 se separó Venezuela, en 1830 parte de lo que ahora constituye la república del Ecuador y que fueron los territorios considerados en su Constitución inicial, y en 1903 Panamá; repúblicas que junto con la actual Colombia -excepto los territorios que constituyen el área comprendida entre el Putumayo, el Caqueta y el trapecio amazónico, que en ese entonces pertenecían al Perú- constituían los territorios de la Gran Colombia.

La creación de la Confederación Perú-Boliviana, constituida por los estados: Sur Peruano, establecido el 17 de marzo de 1836 e integrado por los departamentos de Arequipa, Ayacucho, Cusco y Puno y cuya bandera estaba formada por una banda vertical roja y dos bandas horizontales la superior verde y la inferior blanca, siendo su escudo un sol con cuatro estrellas ; el estado Nor Peruano, constituido el 6 de agosto de 1836, y que estaba integrado por los departamentos de Amazonas, Huailas, Junín, Lima, y Libertad, adoptando como pabellón, escudo y tipo de moneda los que había tenido la República del Perú, y Bolivia, o Alto Perú, el cual conservaba su bandera y escudo. La bandera de la Confederación debía de ser roja con los escudos de Perú y Bolivia al centro, coronados con el sol y las cuatro estrellas sur peruanas (Fig. 7). Los estados federados quedaban sujetos a la autoridad del gobierno central detentado por Santa Cruz, entre cuyas atribuciones más importantes estaban: la militar, la diplomática y la económica. Además, el Protector se irrogaba una serie de atribuciones tales como: ser elegido por 10 años con capacidad de reelección, podía también elegir Arzobispos, Obispos, Senadores y Presidentes de las Repúblicas Confederadas, amén de disolver el Congreso, entre otras. La Confederación empezó a morir por su propio peso casi al momento de su nacimiento; puesto que desde que nació generó una serie de controversias en al ámbito sudamericano.

A consecuencia de las mismas, se da la guerra entre la Confederación Perú Boliviana y las Repúblicas de Argentina y Chile; la primera de ellas gobernada por el tirano Rosas, quien le declaró la guerra el 9 de mayo de 1837 por la cuestión de limites con Bolivia en relación a Tarija y por el supuesto auxilio que Santa Cruz proporcionaba a los unitarios emigrados y proscritos; de otro lado el Congreso chileno aprobó la guerra el 26 de diciembre de 1836, esgrimiendo una serie de razones cuyo único objetivo era la existencia de la Confederación, puesto que, de acuerdo con el pensamiento portaliano y acorde con la política consecuencia del mismo, la existencia de la Confederación significaba una amenaza demasiado grande para las aspiraciones chilenas y su proyectada hegemonía en el Pacífico Sur.

La concepción, desarrollo y práctica


N
MAPA DE UBICACION
COLOMBIA
ECUADOR
ESTADO
NOR PERUANO
BRASIL
OCEANO PACIFICO
ESTADO
SUR PERUANO
Huaura
Lima
Sicuani
BOLIVIA
La Paz
Tapacari
Tacna
ARGENTINA
CHILE
Confederación Peruano-Boliviana
Límites de la Confederación
Límites de los Estados Confederados
Congresos Federacionistas
Ciudades
Escala Gráfica
200 0 200 400 Kms.

Fig. 7

de la política de Diego Portales, como resultado de su conocimiento de lo que era Chile y de lo que en su pensamiento debía ser; de su conocimiento de la realidad peruana por el largo tiempo que había vivido en el país y de la situación post independentista del continente; amén de haber bebido de fuentes tan importantes como el pensamiento político de O'Higgins y del pensamiento político-estratégico-marítimo de Cochrane, hacían inviable para Chile la existencia de un Estado como la Confederación por lo que él podía significar en el futuro, y las consecuencias que dicha significación podían tener para las aspiraciones de Chile.

Es pertinente señalar que a pesar de no existir una declaratoria de guerra formal contra la Confederación, ya Chile, en un acto de total piratería, había incursionado en el Callao el 21 de agosto de 1836 en forma nocturna y sorpresiva, abordando y capturando a las naves peruanas *Santa Cruz, Arequipeña y Peruviana* a título de depósito provisional, por orden expresa del ministro Portales.

Viene luego la batalla de Yungay, de 1839, donde las tropas de Bulnes derrotan a las de la Confederación Perú-Boliviana, dando término a la existencia de la misma, reconstituyéndose nuevamente las Repúblicas del Perú y Bolivia y, según la óptica chilena, restableciéndose el balance de poder en el continente.

Posteriormente tenemos los dos gobiernos de Castilla; quien promulgó la Constitución de 1860, fomentó las obras públicas, suprimió la esclavitud y emancipó a los negros. Castilla tenía a su vez la más clara visión geopolítica marítima del Perú y a él se le atribuye la frase: "Si Chile construye un buque, el Perú debe construir dos"; adquiriéndose durante su gobierno la fragata *Mercedes* y los bergantines *Guise* y *Gamarra,* más dos goletas y un transporte. Posteriormente, el año 47, arribó el *Rimac,* primer buque a vapor de la marina de guerra, siendo seguido en 1853 por la fragata *Amazonas.* Es Castilla quien envía el bergantín *Gamarra* a San Francisco, donde permaneció por 10 meses, protegiendo los intereses de los gambusinos peruanos que se hallaban en California durante la fiebre del oro. Este hecho se cita para graficar la importancia en la época del Perú como potencia marítima.

Luego, en 1830 se declaró libre de derechos la extracción del guano hasta el año 1840, en que se empezó con los contratos de arrendamiento para utilizar posteriormente el sistema de consignaciones, llegándose así al año 1847, donde se produce el apogeo de la extracción, para finalmente llegar en 1879 a lo que Jacinto López, el gran escritor venezolano, titulase como: *"La guerra del guano y el salitre o la guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú",* donde cabe resaltar la vital importancia que tenía en la época el nitrato o salitre, relevada ésta para los países europeos por su empleo fundamental en la fabricación de la pólvora.

El 21 de setiembre de 1857 viene el problema de la concesión ecuatoriana de territorios a los acreedores ingleses como forma de pago de la deuda alícuota correspondiente a los gastos de independencia de la Gran Colombia; donde entre las concesiones hechas se consideraba al cantón de Canelos, comprendiendo expresamente las márgenes del río Bobonaza, partiendo desde la confluencia de éste con el Pastaza hacia occidente; siendo estos territorios pertenecientes al Perú en virtud de la Real Cédula de 1802, del *uti possidetis* de 1810 y por la posesión continuada. Este

incidente dio lugar a la declaratoria de guerra de 1859, la que culminó con el tratado de Mapasingue, mediante el cual y a pesar que no fue aprobado por los respectivos congresos, se logró la anulación de la concesión de terrenos a los acreedores ingleses, evitándose como lo manifiesta Basadre: "la posibilidad de creación de una nueva Guayana".

Llegamos así, a grandes rasgos, al conflicto con España, el cual comienza a gestarse en 1860, cuando el ministro de Estado español propone a su par de Marina lo siguiente: *es imprescindible hacer ver de nuevo el pabellón español*, por *la Mar Pacífico, donde, por desgracia, hoy es poco conocido*, indicándole la conveniencia política de alterar la derrota de la escuadrilla naval que se piensa enviar a las Filipinas, acordándose seguir la ruta del Cabo de Hornos en vez de doblar por el de Nueva Esperanza. Como consecuencia de esta decisión, el arribo al Callao de la seudo denominada "Comisión científica" se produce en junio de 1863 al mando del Almirante Luis Henández Pinzón, quien portaba instrucciones precisas de su gobierno en el sentido de proteger enérgicamente las reclamaciones de los españoles residentes en Sudamérica, contrarrestar las campañas ofensivas a España, pedir reparaciones, hacer rendir homenaje al pabellón hispano y tomar acciones de guerra, bombardeando puertos y ciudades en caso fuera necesario, no debiendo hacer estadía en puerto, en las fechas de aniversario de la independencia de las ex colonias, a fin de no tener que rendir honores al pabellón, con lo cual tácitamente se reconocería la independencia de las mismas. Dado que la capitulación de Ayacucho no contempla en ninguno de sus acápites la independencia definitiva del Perú; constituía dicha omisión el pretexto necesario para que España se negara a reconocerla, exigiendo determinadas condiciones para ello, entre las cuales estaba el reclamo por España de las reparaciones consecuencia de la guerra de independencia. La flotilla estaba compuesta por las siguientes naves de guerra: las fragatas mixtas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo* (a vapor y velas, con 44 cañones cada una), y la goleta *Virgen de Covadonga* (únicamente velera y con dos colizas), más la también goleta *Vencedora*. El arribo al Callao se produjo luego de haber recalado, como parte de su singladura, en los puertos de: Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, tomando rumbo luego por el Cabo de Hornos, arribando a Valparaíso el 5 de mayo de 1863.

El 4 de agosto de 1863, a escasas 24 horas de la asunción al mando por Pezet, se produce el incidente de la hacienda Talambo, en Pacasmayo, incidente al cual se llega como consecuencia de una inmigración de 260 colonos vascos en 1860. El problema, de carácter personal, se suscita entre el dueño de la hacienda algodonera Dn. Manuel Salcedo y el colono Marcial Miller, produciéndose una pelea en la cual murieron un vasco y un peruano, resultando varios heridos y quedando presos los vascos. Este incidente, así como el cobro de la llamada "deuda colonial", configuraron el pretexto necesario que desembocó en la ocupación de las islas guaneras de Chincha el 14 de abril de 1864, por decisión del "Comisionado Especial" Dn. Eusebio de Salazar y Mazarredo, lo cual configuraba, de hecho, un atentado contra la soberanía peruana además de privársele de su principal fuente de ingresos fiscales.

Ante esta situación y teniendo como detonante el tratado Vivanco - Pareja

firmado el 27 de enero de 1865, se produce la revolución "Restauradora" del 28 de febrero del mismo año, acaudillada por el coronel Mariano Ignacio Prado, quien se desempeñaba como Prefecto del departamento de Arequipa, emitiéndose el acta revolucionaria de doce considerandos, el cual contemplaba como uno de sus fundamentos principales el hecho que el tratado antes mencionado: *"consagraba la deshonra, el oprobio, la explotación de la hacienda y afectaba la soberanía de la Nación"*. El movimiento culminó triunfalmente cuando el 28 de noviembre de 1865, en un comicio celebrado en la Plaza de Armas de Lima, se proclamó a Prado Dictador del Perú, siendo uno de sus primeros actos el convertir los Ministerios en Secretarías, llamando a ocuparlas a Dn, José Gálvez en Guerra y Marina, Dn. José María Quimper en Orden Público, Dn. Toribio Pacheco en Política Internacional, Dn. Manuel Pardo en Hacienda y Dn. José Simeón Tejada en Educación y Justicia, declarando el 14 de enero de 1866 la guerra a España.

El 5 de diciembre de 1865 se firmó el tratado defensivo peruano-chileno, procediéndose posteriormente al canje de los instrumentos de ratificación del mismo el 14 de enero del año siguiente, con lo cual quedaba perfeccionada la alianza, estando abierta a la adhesión de otras naciones; incorporándose el 30 de enero el Ecuador y el 22 de marzo Bolivia, con lo que quedó configurada la cuádruple alianza, tal como iba a ser conocida en el futuro, teniendo la misma, como principal objetivo estratégico el negarle el uso prácticamente de todo el Pacífico Sur a cualquier tipo de requerimiento logístico de la escuadra española. Nótese que tanto Bolivia como Ecuador carecían de armada y que la chilena no era significativa; sin embargo, este último país en concordancia con los postulados portalianos - a esa fecha ya fallecido - había mandado construir dos acorazados en Inglaterra, los futuros *Blanco Encalada* y *Cochrane,* con lo cual se convertiría en la Armada más poderosa de esta parte del continente en su momento. De otro lado, tanto Colombia como Argentina, también ex colonias españolas, no se sintieron para nada amenazadas, a pesar de que la primera de ellas, contaba tanto entonces como ahora con costas sobre el Pacífico Sur, y de existir el conocido antecedente ocurrido en 1861, relacionado con la ocupación de Puerto Rico y la declaración que la isla "reingresaba al seno de la monarquía española".

En el ínterin se han producido una serie de sucesos, los cuales serán suscintamente enumerados, ya que su citación y enunciado contribuirán al análisis de lo acaecido en dicha época, dando luz sobre los acontecimientos, permitiendo a su vez una mejor comprensión de la situación.

El 25 de noviembre de 1864 fondea la escuadrilla de Pinzón en Pisco, donde en la noche se declara un incendio en la fragata de guerra de S. M. C. *Nuestra Señora del Triunfo,* incendio que es imposible controlar y sofocar, destruyéndose totalmente el buque, perdiéndose con él la mitad del poder naval español en el Pacífico Sur, sin que mediara combate alguno. El 6 de diciembre del mismo año arriba por vía marítima el general Dn. José Manuel Pareja y Septién, anterior ministro de Marina español, quien acude a relevar al almirante Pinzón.

Posteriormente arribarán, para incorporarse a la flota del Pacífico, la *Blanca,* la *Berenguela* y la *Villa de Madrid,* para finalmente el 5 de mayo de 1865 arribar al Callao la fragata *Nu-*

mancia, blindado de primera clase y de 7000 toneladas de desplazamiento, joya de la arquitectura naval de la época que era acompañada por el vapor carbonero *Marqués de la Victoria.*

El general, comandante general de la Escuadra del Pacífico y ministro plenipotenciario ante la república de Chile, en cumplimiento de las órdenes recibidas de la Corte española, presenta las credenciales que lo acreditan como nuevo agente diplomático español al Gabinete en Santiago, acompañadas de una nota de protesta, dando un plazo de cuatro días para su respuesta. Las reivindicaciones estaban referidas, entre otras, al hecho que no se le proporcionase carbón de piedra a la Escuadra del Pacífico, a la autorización de salida del Dart con armas, municiones y otros efectos para el Perú y, al por qué se le permitía abastecerse de carbón a los buques franceses, estando Francia en conflicto con Méjico. Al no obtenerse respuesta a la nota de protesta, Pareja establece el bloqueo del litoral chileno, estableciendo que la *Numancia* quede en el Callao junto con el *Marqués de la Victoria*, que la *Covadonga* bloquee Coquimbo y la *Blanca* y la *Berenguela* procedan en igual forma con Caldera. El mayor general de la Escuadra, Dn. Miguel Lobo, se opone a tal estrategia, pues intuye que la misma sacrificará a la pequeña y casi indefensa *Covadonga.*

En efecto la corbeta chilena *Esmeralda,* de 22 cañones y con cuatro nudos más de velocidad que la *Covadonga,* artillada ésta con sólo dos colizas, se le acercó enarbolando pabellón inglés, para luego de la primera andanada izar su propio pabellón y después de un combate de aproximadamente 50 minutos de duración al que se ha denominado como del Papudo, capturar el navío. Tomada cuenta de los acontecimientos a través del cónsul de los Estados Unidos, y después de despedirlo, Pareja se suicida dejando una nota pidiendo no ser sepultado en aguas chilenas. El mando de la Escuadra del Pacífico recae entonces en el recientemente ascendido Dn. Casto Méndez Nuñez, quien como primera medida modifica la estrategia anterior, reduciendo el bloqueo a los puertos chilenos de Caldera y Valparaíso, para finalmente circunscribirlo únicamente al último de los nombrados, concentrando sus fuerzas a fin de evitar la sorpresa y disminuir los riesgos.

Méndez Nuñez recibe la orden de Marina que en ningún caso debe abandonarse el Pacífico sin lograr la paz, ya sea como consecuencia de una negociación digna o por la fuerza de las armas. Esto conduce al bloqueo de Valparaíso y a la desaparición de la marina mercante tanto del Perú como de Chile, por apresamiento de las unidades o por cambio de bandera de las mismas. A raíz de estos incidentes la Junta de Oficiales decide emprender la búsqueda de la escuadra aliada que por informaciones recibidas se supone localizada en el archipiélago de Chiloé.

En diciembre de 1865 se formó la división naval peruana a las órdenes del capitán de navío Dn. Manuel Villar, compuesta por las fragatas *Amazonas* y *Apurímac,* las corbetas *América* y *Unión* y el vapor auxiliar *Lerzundi* ; las cuales zarparon hacía el sur de Chile a objeto de encontrarse con el *Huáscar* y la *Independencia* en travesía de Europa al Perú y con los buques chilenos: la fragata *Esmeralda* y la goleta *Covadonga* - recientemente capturada a los españoles- y el vapor *Maipú,* para dirigirse luego a la zona de Chiloé. El comando de la escuadra aliada recayó en el capitán de navío Williams Rebolledo, por ser el jefe más caracterizado chileno

presente y estar operándose en sus aguas, tal como estaba establecido en el art. 3° del tratado de alianza entre Perú y Chile.

El 16 de enero, entrando a Challahué y teniendo como matalote de proa a la *Esmeralda* con Williams Rebolledo a bordo, se perdió la fragata *Amazonas,* de 33 cañones, al haberse varado en los arrecifes de punta Quilpué, en el denominado canal de Boca Chica, que es el más estrecho y correntoso, y cuando el buque maniobraba a órdenes del práctico, el teniente Emilio Errázuriz, oficial de dotación de la *Esmeralda.* Si bien es cierto que la fragata estaba limitada en su andar, también lo es que esta circunstancia acrecentaba el peligro para la misma por las condiciones oceanográficas del área; por lo cual no puede descartarse que en esta pérdida haya habido no sólo negligencia, sino también imprudencia e impericia. El buque, varado al extremo suroeste de la isla Abtao, se perdió irremediablemente en la noche a pesar de los esfuerzos desplegados, salvándose su tripulación, artillería y pertrechos; artillería que fuera emplazada después como fortificaciones en tierra.

El 7 de febrero de 1866 las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca* -destacadas por Casto Méndez Núñez quien se encontraba a bordo de la *Numancia* con el resto de la flota bloqueando Valparaíso- arriban a Abtao donde se hallaba la escuadra aliada, el mando de la cual había recaído en el capitán de navío Manuel Villar, puesto que Williams Rebolledo había zarpado en la *Esmeralda* -para asuntos administrativos- encontrándose ausente durante el combate. Aproximadamente a las cuatro y cuarto de la tarde según el parte de Alvargonzález, comandante de la fuerza española, la *Apurímac* abrió fuego, siendo inmediatamente contestado por la *Blanca.* El fuego se generalizó por ambas partes, siendo los tiros mas precisos y de mayor alcance los de las corbetas peruanas *Unión* y *América.* El combate duró aproximadamente dos horas, al cabo de las cuales y en palabras del jefe español: (él) *"se vio obligado a abandonar la lucha para poder salir antes de que la noche lo encontrase en tan peligrosa situación y con la seguridad que los buques aliados no se moverían de su inexpugnable fondeadero".* La escuadra aliada opuso 31 cañones por banda contra los respectivos 45 de que dispusieron los españoles, habiéndose intercambiado alrededor de 1500 cañonazos, de los cuales la escuadra peruana recibió catorce y la española treinta, habiendo sido el dispositivo de la escuadra peruana, así como las evoluciones de las naves españolas los que se muestran en el croquis N° 8.

Challahué trajo como consecuencia el fracaso de la estrategia española, lo que motivó que Méndez Núñez, conocedor de los resultados, cambiase su pensamiento acerca de la capacidad combativa y marinera de la escuadra peruana; ya que, en la práctica, a ella se enfrentaron Alvargonzález y sus fragatas, por la ausencia de la *Esmeralda* con W. Rebolledo, quien como hemos mencionado, detentaba el mando de los aliados. De otro lado, los aliados comprobaron que realmente Challahué no era todo lo inexpugnable que se creía, por lo que se trasladaron a Huito, donde, a fin de estrechar aun más la boca de entrada, en lugar conveniente hundieron al vapor *Lerzundi.* Consecuencia de estos acontecimientos, y acicateado por los continuos fracasos, Méndez Núñez dejó al mando de la escuadra bloqueadora de Valparaíso a Pezuela a bordo de la *Berenguela,* zarpando el 16 de febrero, con la *Numancia, Resolución* y *Blanca,* en

Fig. (croquis) 8



COMBATE DE ABTAO

7 de febrero de 1899

PERÚ Y CHILE-ESPAÑA

pos de la división naval aliada, para luego de infructuosa búsqueda hacer rumbo hacia Valparaíso, a donde arribó el 27 de marzo, llevándose a cabo una serie de negociaciones, cuyo único objetivo era evitar el bombardeo del puerto. Negociaciones en las cuales intervinieron tanto las autoridades chilenas como los cónsules de países afincados en el área y los comandantes de buques, tanto de guerra como mercantes surtos en el puerto, principalmente ingleses y norteamericanos.

Fracasadas éstas, evacuada la población hacía los cerros y bajo los efectos de la arenga de Méndez Núñez: *"¡Honra quiere España sin barcos ; no barcos sin honra !"*, que hizo desistir de sus propósitos y abandonar el puerto a los buques extranjeros surtos en el mismo. Siendo las 8 de la mañana del 31 de marzo, se dio inicio al impune bombardeo, sobre una plaza abierta, declarada así por Chile por carecer de medios de defensa, habiéndose empleado alrededor de 2600 bombas y granadas, calculándose los daños en más de quince millones de pesos. Finalmente, el 14 de abril, luego del arribo de la *Almansa*, de 50 cañones, zarpó con su escuadra rumbo al Callao, con intenciones de llevar a cabo un castigo similar al infligido a Valparaíso.

La escuadra española arribó al Callao el 26 de marzo, fondeando al este del cabezo norte de la isla San Lorenzo, desde donde, el día 27, se envió un manifiesto al decano del Cuerpo Consular, por el que, entre otros, se le comunicaba las acciones que las fuerzas hispanas iban a llevar a cabo contra el Callao y sus fortificaciones, a fin que, tanto los súbditos extranjeros residentes como sus intereses se pusieran a salvo, dándoles para tal efecto un plazo de cuatro días.

Dado que el objetivo de la escuadra española iba a ser tanto el bombardeo de la ciudad como de sus edificios y almacenes, la estrategia defensiva peruana estuvo basada en el establecimiento de tres sectores de defensa: el norte, constituido por: la Batería Independencia con seis cañones de 32 libras, la Torre Junín con dos cañones Armstrong de 11 pulgadas, la Batería Junín con cinco cañones largos de 32 libras y el Reducto del Sol con dos cañones Blakely de 13 pulgadas; el centro, donde se encontraba la división naval constituida por: el vapor *Tumbes* con dos cañones rayados de 70 libras, el monitor *Loa* con dos cañones de 110 y 32 libras respectivamente, el monitor *Victoria* con un cañón Vavaseur de 68 libras en torre giratoria de acero, el vapor *Sachaca* con seis cañones lisos de 12 libras y el vapor *Colón* con dos cañones lisos de 12 libras; y finalmente el sector sur, constituido por: la Batería Abtao con seis cañones largos de 32 libras, la Torre La Merced con dos cañones Armstrong de 11 pulgadas, la Batería Zepita con ocho cañones de 32 libras (dos largos y seis cortos), el Reducto improvisado Pichincha con cinco cañones de 32 libras, la Batería Maypú con dos cañones de 48 y cuatro de 32 libras y el denominado Cañón del Pueblo con un cañón Blakely de 13 pulgadas.

A su vez, la escuadra española se había formado en dos divisiones; la primera de ellas atacaría el lado norte y estaba compuesta por las fragatas: *Villa de Madrid* con 50 cañones, la *Berenguela* con 40 cañones, la *Almansa* con 50 cañones y la *Vencedora* con 6 cañones, y la segunda división que accionaría por el sur y que estaba compuesta por las fragatas: *Resolución* con 44 cañones, la *Numancia,* con 40 cañones y la *Blanca* con 40 cañones; cabe señalar que con excepción de la *Numancia* cuyos caño-

nes eran de 68 libras, los del resto de las unidades eran de 32 libras.

El plano de la Fig. Nº 9 nos muestra el dispositivo de cada fuerza, así como las posiciones relativas entre las mismas y los puntos conspicuos de referencia en tierra, no a escala, este plano pertenece al Archivo del Museo Naval del Perú.

Pocos minutos antes del mediodía se inició el combate que culminó pasadas las cinco de la tarde, cuando la flota española severamente castigada se retiró, volviendo a sus fondeaderos de la isla San Lorenzo, donde se dedicó a enterrar sus muertos, curar sus heridos y reparar las averías de sus navíos para ponerse en condiciones de navegación, hasta el 10 de mayo en que zarpó abandonando aguas peruanas, sin atacar otros puertos del Perú, tal como rezaban sus órdenes.

Algo más de cinco horas de intenso cañoneo duró el combate, donde se enfrentaron los 135 cañones por banda de las fragatas hispanas contra los 58 cañones de diferentes calibres que oponían las fuerzas defensoras, las cuales afrontaban entre otros, severos problemas logísticos derivados de su diversi-



Plano del Combate del "2 de Mayo" (Archivo del Museo Naval del Perú)

dad, amén de tener una menor velocidad de fuego, lo que estaba compensado por el mayor alcance y peso de sus proyectiles.

Largo y tedioso sería narrar el combate, basado en los partes de ambos bandos, un tanto confusos consecuencia del momento vivido, así como de lo que se encontraba en juego, de un lado: "La libertad de América" ; del otro, "Las reivindicaciones exigidas". Sin embargo, documentación al respecto está disponible en ingentes cantidades, en publicaciones y documentos existentes en bibliotecas y archivos oficiales, para aquellos que deseen explorar y profundizar en detalle, no sólo su conocimiento, sino también la posibilidad de arrojar nuevas luces al respecto.

Ambos adversarios se declararon vencedores y la victoria fue celebrada tanto en España como en las repúblicas aliadas con diferentes actos. El júbilo peruano sólo se vio empañado por la muerte del Secretario de Guerra y Marina, Dn. José Gálvez, quien cayó en la lucha en la Torre de la Merced.

Santiago de Chile fue embanderado el día 12, hubo manifestaciones populares, *Tedéum* en la catedral con asistencia del Presidente acompañado por los ministros de Estado y visitas al Plenipotenciario peruano Pardo. En La Paz, el 17 fue declarado feriado realizándose una serie de actos patrióticos, se paseó la bandera peruana por las calles de la ciudad y Melgarejo, a la sazón Presidente, decretó el 2 de mayo fiesta nacional, concediendo distinciones honoríficas a los vencedores del Callao y Abtao. En Ecuador, el gobierno dispuso tres días consecutivos de festividades, con repiques, manifestaciones públicas y otras expresiones de jubilo tanto en Quito como en Guayaquil.

Tanto o más importante que el combate en sí, son las consecuencias del mismo; de un lado el 2 de mayo de 1866, como ya lo hemos manifestado anteriormente, significa realmente el sello de la independencia de la América española de la Metrópoli, cesando toda injerencia y reclamación sobre los territorios descubiertos por Colón y posteriormente conquistados, colonizados y explotados por mas de 300 años; de otro lado, los resultados de la llamada guerra con España llevaron a la firma de un armisticio entre los aliados y España el 11 de abril de 1871, mediante el cual se suspendían las hostilidades; para que posteriormente cada uno de los aliados firmara el tratado de paz correspondiente. El Perú lo hizo el 14 de agosto de 1879, en plena guerra con Chile. En cuanto a los otros países de la alianza, Bolivia lo hizo el 21 de agosto del 79, Chile lo realizó el 12 de julio del 83 y Ecuador el 28 de enero de 1985.

La otra consecuencia importante es la fehaciente demostración de efectividad que tiene la defensa del litoral como parte integrante de una estrategia general, para disuadir o rechazar cualquier tipo de amenaza. La historia, maestra por excelencia, es prolífica en ejemplos que convalidan este aserto.

COMENTARIOS AL MARGEN

1. Desde épocas remotas, el poblador peruano, asentado primero en los señoríos de la costa y posteriormente como integrante del Imperio Inca, tuvo una clara visión de la importancia e influencia del mar sobre su existencia, utilizándolo como una fuente más de alimentación, lo mismo que de vía comercial con otros pueblos, arriesgándose a efectuar hazañosas travesías allende el horizonte, en busca de nuevas tierras y poblaciones que conquistar.

2. El mar ha sido, es y será la fuente de riqueza del pueblo peruano, así como, la vía por la cual han llegado a estas tierras lo bueno y lo malo que se puede esperar. Así tenemos la llegada del conquistador y colonizador español quien trajo consigo la cultura occidental y el catolicismo, de un lado, y de otro, la opresión, la explotación y la destrucción de la cultura e imperio incaicos cuando entraba en su fase de consolidación.

3. El intenso tráfico comercial colonial se realiza por mar, y por mar también se presentan en las costas peruanas los piratas, corsarios y filibusteros que buscaban hacer su propio negocio con los naturales en detrimento de los intereses de la corona española, o aquellos otros que pretendían desalojar a los hispanos, asentándose ellos y los gobiernos a los cuales servían en su reemplazo, o por último aquellos que únicamente deseaban realizar pillaje y robo por sí y para sí.

4. Por mar llegan a nuestras costas la expedición libertadora, la cual tenía un claro concepto de la importancia del mismo en el proceso independentista; ya que era claro que una vez perdidos por España tanto el Mar Pacífico, verdadero *mare nostrum* hispano, así como el Caribe, designado en su época como el *Lago español,* el declive hispano en América era sólo cuestión de tiempo.

5. Es por el mar por donde se llevan a cabo las expediciones apoyadas por Chile para combatir a la Confederación Perú-Boliviana, logrando su derrota a fin de, según la óptica chilena y el pensamiento portaliano, lograr el restablecimiento del balance del poder en esta parte del continente.

6. La guerra con España, y su corolario, la conformación de la cuádruple alianza, además de los resultados de la misma, tiene la virtud de poner sobre el tapete la importancia de la defensa del litoral como parte integral de un sistema defensivo y de un pensamiento estratégico. De otro lado, permite ver la luz a una serie de acontecimientos que no han sido explorados en profundidad ni han sido relacionados entre sí, por tratarse de hechos aparentemente inconexos; los que en su conjunto permitirían establecer pautas de comportamiento con proyecciones actuales y futuras de suma importancia, hechos que están plenamente respaldados bibliográficamente, dejando al amable lector el sacar sus propias conclusiones al respecto, y que son :

- En pleno conflicto, en 1865, Chile encargó a su agente diplomático en el Ecuador, Dn. Nicolás Hurtado, que negociara un tratado chileno-ecuatoriano contra el Perú, lo cual hacía aprovechando que estaba en la presidencia de ese país Gabriel García Moreno.
- En su informe de 1865, el diplomático peruano en Ecuador, Manuel B. Cisneros, explica al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, la trama de las gestiones de Hurtado, uno de cuyos párrafos dice: "En esa entrevista reproché la parcialidad de sus procedimientos, puestos más en relieve, desde que por personas respetables y de influencia gubernativa sabía que en plena tertulia reunida en su casa, había expresado airada y enfáticamente: que ahora ni nunca permitiría Chile que el Perú le hiciera daño alguno al Ecuador".
- En 1868, cuando ninguno de los aliados había firmado la paz con España, existiendo tan sólo una suspensión del conflicto, el gobierno de Chile concertó con el de España, a espaldas del Perú, para que el gobierno de la Gran Bretaña permitiera a los españoles sacar de sus astilleros a los poderosos blindados *Victoria* y *Arapiles,* a cambio

de lo cual se permitiría, a su vez, retirar de los astilleros ingleses las corbetas chilenas *Chacabuco* y *O'Higgins* que se hallaban en construcción. Al respecto,el ministro del Perú en Washington, Dn, José A. García y García, en el informe de abril de 1868 a su Ministro de Relaciones, refiriéndose a esta actitud de su aliado Chile, decía: "En los anales de la guerra no ofrece quizá un solo caso la historia del mundo en que un beligerante haya coadyuvado deliberadamente a mejorar la condición de su adversario en la esperanza de merecer su favor".

• La pérdida de la fragata *Amazonas* de 33 cañones al ingreso a Challahué, teniendo conocimiento el comandante de la escuadra aliada, W. Rebolledo, de las limitaciones que tenía en su andar y de las difíciles condiciones oceanográficas que presentaba la llamada "boca chica" a tal ensenada, estando a bordo el práctico chileno teniente Emilio Errázuriz de la dotación de la Esmeralda.

• La ausencia en Abtao de Williams Rebolledo -quien ejercía el comando de la Escuadra aliada de acuerdo al art. 3° del tratado defensivo- a bordo de la corbeta *Esmeralda,* poniendo a la citada escuadra en inferioridad bélica frente a los españoles ante la inminencia del combate; ya que los 22 cañones de la *Esmeralda* equilibraban el número de bocas de fuego de ambas fuerzas.

• El bombardeo sufrido por la corbeta *Unión* cuando, a las 3 de la tarde, al salir de Huito y embocar el canal de Chacao, recibió unas lluvia de balas que con los cañones de la *Amazonas* emplazados en tierra le hacían los chilenos, y que por la ineptitud de los artilleros no dieron en el blanco. *La Unión* procedía a Valparaíso a traer al vicealmirante Blanco Encalada quien iba a asumir el mando de la flota aliada en reemplazo de W. Rebolledo. Posteriormente él mismo trató de explicar a Villar que se trataba de una confusión consecuencia del olvido de retirar una orden dada dos meses atrás, orden por demás sin fundamento.

7. La estrategia aliada en Abtao, si bien no era la mejor, era la única que se podía llevar a cabo como consecuencia de la sustancial diferencia de poder relativo entre las escuadras aliada y española, debiendo en todo momento, la aliada, evitar la batalla decisiva o combate en mar abierto, pues, la sustancial diferencia en número de bocas de fuego, andar de las unidades y blindaje de las mismas hacía suicida tal enfrentamiento. Ello, a su vez, implicó un gravísimo riesgo, el cual estaba sustentado en la posibilidad, no empleada por los españoles, de cerrar las entradas a Challahué, mediante el hundimiento de mercantes en ambas bocas impidiendo la salida de los aliados y neutralizando cualquier acción posterior.

8. A su vez la estrategia española desde sus inicios no tuvo consistencia, puesto que a la pérdida por incendio de la fragata *Nuestra Señora del Triunfo,* ocurrida el 25 de noviembre de 1864 en el puerto de Pisco, cuando aún no se habían iniciado las operaciones; se sumó la captura de la goleta *Covadonga* cuando navegaba sola, a pesar de su debilidad comparativa, en las inmediaciones de Coquimbo. Posteriormente, y a pesar de su inmensa superioridad naval, se destacan sólo dos fragatas para tratar de interceptar la heterogénea división naval aliada a fin de buscar la batalla decisiva. Esta última, como hemos visto, se hace fuerte y le hace frente a la fuerza hispana con óptimos resultados en Challahué. Luego, y a pesar que se refuerza con más unidades, la escuadra española, la división naval aliada se refugia en Huito, donde no es ha-

PERUANA DE SEGURIDAD

EMPRESA DE SEGURIDAD PARTICULAR



PERUANA DE SEGURIDAD

VP

. Vigilancia particular a nivel nacional
. Servicio especial
. Servicio de resguardo personal
. Seguridad electrónica
. Estudios de seguridad
. Comunicaciones, radiotelefonía, VHF, HF, UHF

Parque González Prada 705 - Magdalena del Mar.
Telefax: 461-0859, 461-1149, 461-2957

Se complace en saludar a la Marina de Guerra del Perú con ocasión de conmemorarse el 164° aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau Seminario.

LA NUEVA GRAN ESTRATEGIA AMERICANA DESPUÉS DEL FIN DE LA GUERRA FRÍA

Dr. Manuel Migone Peña

En diciembre de 1988, los responsables de la toma de decisiones estratégicas en los Estados Unidos de Norteamérica se encontraron ante una situación paradojal. Estados Unidos emergía como potencia triunfadora de la Guerra Fría, puesto que el anuncio hecho por Gorbachov en las Naciones Unidas, de retirar unilateralmente los 500,000 hombres de sus fuerzas de ocupación de la Europa Oriental, implicaba, como se vería poco después, el fin del Imperio Soviético y, por consecuencia, de la bipolaridad que había caracterizado hasta entonces la situación estratégica del globo. Ahora bien, la confrontación bipolar a nivel planetario entre Estados Unidos y la Unión Soviética había sido la fuente determinante de la estrategia americana. La cual, desde el famoso "Memorándum X" de George Kenan (*), tenía como meta la contención, a través de alianzas militares, de toda expansión estratégicamente relevante de Rusia, implicando por otro lado una carrera tecnológica industrial en materia de armamentos. Esta última alcanzó su cúspide con el proyecto del Presidente Regan de "Guerra de las Estrellas", el cual llevó al colapso final a la economía soviética.

(*) Dos instrumentos fundamentales, por un lado.

A partir de esta confrontación bipolar derivaba para Estados Unidos la legitimidad de su liderazgo en el mundo occidental. Siendo su protección indispensable para garantizar la supervisión y libertad de las naciones europeas, resultaba justificado exigir de éstas y del resto de las potencias menores del mundo occidental una obediencia básica al liderazgo americano. Las grandes decisiones sobre asuntos mundiales, incluso cuando concernían directamente a alguna potencia occidental, se tomaron durante este periodo por acuerdo entre Estados Unidos y Rusia. Esto se acentúo especialmente a partir del Gobierno de Kennedy.

Por consiguiente, al desaparecer el enemigo soviético el liderazgo americano en occidente quedaba deslegitimado y sus fuerzas armadas privadas de misionamiento. Como dijera Arbatov a la Revista "News" en mayo 1988: "Os hemos hecho a vosotros americanos, algo terrible, os hemos dejado sin enemigos".

Todo esto ocurría además en un contexto sumamente difícil para los planificadores de la defensa americana. Desde 1985 el Congreso Norteamericano venía reduciendo sistemáticamente el presupuesto del Pentágono. Para el Congreso, los asuntos de política exterior habían pasado a un sector preterido a la problemática de política interna. A esto debe sumarse los efectos del trabajo genial de Paul Kennedy sobre "Auge y caída de las grandes potencias", el cual había introducido en el debate político la noción de que la causa fundamental de decadencia de las grandes potencias era una desproporción entre el gasto militar y la potencialidad económica real de una nación. Ese conjunto de factores una política de gran fuerza en contra del gasto militar, ello se vio reflejado en la asignación presupuestal. En 1984 la programación quinquenal del Pentágono proyectaba un gasto de 475,000 dólares para 1989 y más de 500,000 para 1991; pues bien, el Parlamento aprobó un gasto militar de 300,000 para 1991; y de menos de 290,000 para 1991.

Antes de seguir adelante, debemos visualizar con claridad la estructura básica permanente de la mentalidad de los planificadores militares americanos. Ellos se perciben a sí mismos como parte de un sistema tecnológico industrial generador de poder. Su metodología de análisis está determinada por las características básicas de la mentalidad americana, la cual pone lo económico como referente esencial y no concibe más enemigo interno que el que produce las grandes depresiones. Todo esto lleva a priorizar los niveles industriales, comerciales y tecnológicos de acción. Aquí la tecnología es el ámbito en el cual el progreso industrial o comercio se transforman en poder político militar. Es también creencia de los planificadores militares americanos que el desarrollo tecnológico militar es una fuente de crecimiento del desarrollo industrial del país, incluso su motor principal.

A partir de 1941 el gobierno americano en su esfuerzo por generar el llamado arsenal de la democracia ha construido una gigantesca red industrial, que abarca desde la investigación y desarrollo hasta la producción y comercialización en materia de industria militar. Llevados por la lógica interna de esta estructura y en contra de los supuesto liberalismo, la mayor parte de las tecnologías punta han surgido en Estados Unidos bajo impulso y control del Gobierno, por medio de los militares

y funcionarios del Pentágono el cual funciona básicamente como un coordinador de los intereses de las instituciones militares con los de la industria del armamento. Esto se puede notar ejemplarmente en el caso de la aeronáutica[1].

Al interpretar este fenómeno debemos cuidarnos de cometer el error de los analistas marxistas de los años 60. Ellos vieron en el complejo industrial militar una alianza entre el capitalismo y la burocracia militar del Pentágono puesta al servicio de los mercaderes de armas. El sistema en realidad no es sino la correa de transmisión que permite transformar el poder presupuestal del Estado en poder militar, puesto tecnológica e industrialmente al servicio de la potencia nacional. Todo ello disfrazado detrás de una ideología liberal que se intenta imponer a los aliados, estrategia cuya aplicación en USA habría hecho imposible el desarrollo y mantenimiento del poder americano.

Ahora bien como hemos escrito líneas arriba, durante casi 50 años fue el afrontamiento americano-soviético lo que generó la motivación y justificación socio-política para el funcionamiento de esta maquinaria. Con el derrumbe del Imperio soviético perdió su fuerza este principio de legitimación. Además emergieron potencias económicas competidoras como Japón y la Unión Europea todo esto en un periodo de degradación de la infraestructura y de la cohesión socio-económica norteamericana.

Más preocupados del ámbito interno y de la sensibilidad de los electores, los parlamentarios a partir de 1985 prepararon un proceso de redistribución de los fondos federales privilegiando los gastos en infraestructuras sociales y de salud a costa de la disminución de los gastos militares. Esto nos hace ver que la constelación de poder interno americana es sumamente ambigua. Las relaciones entre el complejo de poder industrial militar y los tomadores de decisión presupuestal son inestables, oscilando constantemente de la amistad a la enemistad. Naturalmente la meta común sigue siendo el reforzamiento del poder americano pensado fundamentalmente en términos económicos. Es por esto que el Pentágono no ha vacilado en aceptar recortes substanciales en programas que antes consideraba imprescindibles. Así en 1991 el Secretario de Defensa no trepidó en suprimir los fondos destinados al desarrollo del nuevo avión de combate A12 de la Marina, el cual hasta entonces había sido considerado un componente esencial de la defensa americana del siglo XXI. Es más, el Pentágono ha aceptado una reducción del presupuesto promedio de 8% por año, mientras que su planeamiento estratégico de largo plazo se había basado previamente en suponer un crecimiento presupuestal del 3% en términos reales superiores a la inflación anual. Esto nos

(1) La disputa entre Estados Unidos y Europa a propósito del Airbus no puede ser entendida si no es a partir de estos presupuestos. La actual predominancia americana en lo que respecta al transporte aéreo civil tiene sus raíces en las subvenciones militares. Tanto Lockeed como Boeing han realizado los gastos de investigacion y desarrollo de sus máquinas civiles a costa del erario militar americano. Así por ejemplo, el C49 militar, de la Lockeed, se convirtió en los aviones civiles Constellation; del Douglas C64 militar surgieron los DC6 y DC7 civiles y del Boeing KC-135 militar salió el famoso 707 civil. Es así como se garantizaró el predominio de la aeronaútica civil americana durante décadas.

indica que lo militar es concebido ahora como un medio al servicio del poder económico, siendo el fin último del complejo militar industrial del Pentágono el mantenimiento del poder económico tecnológico de la Nación en constante redefinición, en función de los cambios de constelación socio-políticos. La seguridad nacional ha pasado a ser ante todo protección del Poder económico. Los Estados Unidos de hoy entienden al poder básicamente en términos económicos, ellos son expansionistas e imperialistas en términos mercantiles y no heroicos para utilizar las categorías de Sombart.

Solamente si se tiene en cuenta esto se puede entender el por qué de la actual forma de la estrategia americana.

Pasaremos a presentar algunas características esenciales de esta nueva estrategia analizando la evolución la Fuerza Aérea.

Dentro de la estructura industrial militar americana la Fuerza Aérea tiene un rol especial sumamente importante. Su organización actual es sumamente reciente, y tiene su punto de partida en la institucionalización del sistema de seguridad nacional de la post guerra. Su marco legal es la National Security Act, promulgada por el Presidente Truman, que generó el Departamento de Defensa, que abarca las tres armas autónomas, creando además el Consejo de Seguridad Nacional, encabezado por el Presidente Norteamericano como el más alto organismo de decisión en materia de seguridad nacional en Estados Unidos e institucionalizó las actividades de inteligencia por medio de la creación de la notoria Agencia Central de Inteligencia (CIA).

Hasta antes de este punto, la Fuerza Aérea estaba subordinada al Ejército y era considerada como una especie de apéndice que prestaba apoyo a las operaciones terrestres. Esto, mientras que la Marina era ya una entidad autónoma y sumamente poderosa

En realidad, esta situación de hecho no hacía sino reflejar mentalidad aislacionista defensiva predominante en la preguerra entre los ciudadanos americanos. El arma perfecta del aislacionista defensivo tanto para la defensa como para la proyección de poder era la Marina concebida por Mahan.

Los visionarios, como el General Mitchell, que al principio de los años 20 defendieron la necesidad de crear un cuerpo de bombardeo estratégico de largo alcance eran totalmente marginados e incluso sometidos a sanciones.

La guerra cambia todo eso. La Fuerza Aérea da un golpe maestro cuanto presenta en agosto de 1941 el Plan AWPD-1 [2], para dirigir un ataque estratégico contra Alemania. Ahora bien, las previsiones de este plan no se cumplieron; no fue la guerra aérea la que derrotó a Alemania.

Estudios realizados en 1945 después de la capitulación alemana mostraron que la ofensiva aérea militar anglo-americana no había destruido al poder industrial alemán.

A fines de 1944 después de devastadores ataques aéreos, gracias a la brillante política del ministro alemán de Armamento Albert Speer, Alemania había conseguido triplicar su producción industrial en relación a la de 1941. En cambio en cuanto a las acciones tácticas

(2) La elaboración del plan es descrita por el coronel James Gaston en su estudio "Planning the American Air War", National Defense University Press, 1983.

la Fuerza Aérea Americana obtuvo resultados muy importantes, como por ejemplo la destrucción de las vías de comunicación de la Francia ocupada de 1944 lo que facilitó el desembarco aliado, y sobre todo la destrucción de los centros de producción de combustible sintético alemán lo que produjo la parálisis casi total de la Luftwaffe. Pero en el campo estratégico, ni el General Le May consiguió con sus B29 paralizar la industria japonesa.

Lo que viene a cambiar totalmente la situación dando un realce sustancial a la Fuerza Aérea fue la bomba atómica. Ella apareció como el arma absoluta y con una posibilidad formidable de producción y proyeccieón de fuerza. La increíble desmovilización de la máquina de guerra americana en 1945 se explica tanto por la presión de los políticos americanos que reclaman el regreso de los ciudadanos como por la potencia absoluta que confería la bomba. Ello permite que la Fuerza Aérea americana pase a tener de 17,000 aviones en Europa en 1945 a 96 aviones en diciembre del 46. A partir de setiembre del 47 la Fuerza Aérea pasa de ser arma subordinada a entidad autónoma igual al Ejército y la Marina. Ello porque sólo sus aviones podían portar la bomba atómica lo que le dio un privilegio estratégico radical.

Teniendo todo esto en cuenta se entiende con claridad las amenazas que se cernían sobre la Fuerza Aérea Americana a partir de 1988. A la desaparición del enemigo estratégico se sumaban las reducciones presupuestales y la perspectivas abiertas por el Tratado START de reducción estratégica, amenazando con reducir su status. en el interior de las Fuerzas Armadas Americanas. En las reformas que comenzaron a partir de ese momento las armas estratégicas nucleares han sido reagrupadas estando su comando alternativamente en manos de un general de la Fuerza Aérea y de un Almirante.

Para afrontar esta problemática y evitar una mayor pérdida de importancia relativa la Fuerza Aérea Americana se ha apoyado en su peso industrial y tecnológico, basándose en el hecho de que en la estructura industrial militar relacionada al Pentágono, en la cual se funda la seguridad nacional americana, la Fuerza Aérea tiene un rol fundamental. Gracias a las previsiones tomadas por el General Arnold, el tecnólogo precursor cuando ejerció el comando de la Fuerza Aérea, la estructura tecnológica industrial de ésta sobrepasa claramente el marco de una mera fuerza militar. Recordemos que Arnold encargó en 1944 el plan de desarrollo de la Fuerza Aérea Americana a un científico T.H. von Karman. Éste se lo presentó en diciembre 1945, en 33 volúmenes bajo el título "Toward Newff Orizons". Se trataba, ante todo, de un plan tecnológico que sirvió de guía maestra para la investigación de la Fuerza Aérea Americana. Bajo el impulso y control de la Fuerza Aérea fueran desarrollados, gracias a este, plan los misiles, los cohetes, los radares, la electrónica, etc. A su iniciativa y con su sostén financiero es que se lanza a partir de los años 50 el gran esfuerzo industrial y universitario en materia de electrónica. Ella dirige y promueve, también por medio de la NASA, la industria aeroespacial. Vale decir es la Fuerza Aérea Norteamericana, la cual gracias a su política de desarrollo, hace pasar a la industria aeronáutica de su país, del estado pre-industrial en que se encontraba en 1939, ser a la industria dominante del mercado mundial que es hoy.

La Fuerza Aérea Americana se ha

valido de este peso específico en la estructura tecnológico industrial americana para generar un remisionamiento que la favorece extremadamente y que ha mostrado sus primeros frutos en la Guerra del Golfo.

La crisis de Kuwait ha servido como piedra de toque. Recordemos que el 18 de setiembre de 1990, el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, General Dugan, declaró que la ofensiva aérea sería suficiente para alcanzar la derrota estratégica de Irak. Efectivamente, la guerra de Kuwait fue casi exclusivamente aérea. Las armas de alta precisión desarrolladas a partir de 1970, fueran usadas masivamente constituyendo el núcleo del esfuerzo aéreo americano.

Las consecuencias del conflicto han sido altamente beneficiosos para la Fuerza Aérea Americana. Se ha demostrado fehacientemente que si las armas intercontinentales siguen siendo estratégicas desde el punto de visto de un conflicto nuclear, el cual es de momento altamente hipotético, en materia de guerra convencional las armas estratégicas son aquellas armas inteligentes esencialmente utilizadas por la Fuerza Aérea Americana . Con esto ella ha restablecido y reforzado su posición independiente respecto a las otras dos fuerzas, habiendo generado incluso una nueva doctrina estratégica cuyos principios básicos son los siguientes:

1.- La Hiper Guerra (Hiperwar). La noción es del general Dugan y a mencionado. Expresa la aceleración cuantitativa del sitio de empleo de las fuerzas aéreas de combate el cual ha dado un salto cualitativo gracias a nuevas tecnologías de reaprovisionamiento, precisión y hasta ese momento la Fuerza Aérea había estado condenada a un apoyo episódico a batallas Terrestres. Aparte de este punto se convertía en un elemento permanente en tiempo real [3].

2.- Esta presencia permanente, sumados al uso de un 20% de los casos de armas de alta precisión, conduce a reconocer a la Fuerza Aérea y no a alguna otra las tres cualidades cuya combinación asegura la superioridad decidida en el combate: rapidez, antipresencia y precisión en la presión ofensiva. Por primera vez resultó verdaderamente posible que la Fuerza Aérea Americana sola bastara para llevar a cabo una guerra victoriosa.

3.- El aparato de sostén (transportes estratégicos, reabastecedores en vuelo, etc.), las capacidades adquiridas en la autonomía de vuelo, el salto cualitativo en las capacidades, como la tecnología de la furtividad o la capacidad de navegación con ayuda satélital, han generado una capacidad inigualada de proyección de la Fuerza.

La Guerra del Golfo ha sido una demostración de esta nueva doctrina estratégica. Efectuada a la manera de una gigantesca maniobra, ella ha demostrado la aparición de una nueva arma absoluta. La Fuerza Aérea convencional aliada a la nueva tecnología. En momentos en que la disuasión nuclear ha entrado en un declive acelerado y no disuade

(3) En 43 días las Fuerzas Aéreas Americanas efectuarán 109,876 misiones, esto es, una media de 2555 misiones de combate por día.

prácticamente a nadie, con la Guerra del Golfo se ha establecido una nueva disuasión tecnológico-convencional.

Como se comprenderá, con esto en el escenario político interior americana la Fuerza Aérea ha recuperado todo su crédito; ella es la titular casi exclusiva de la nueva disuasión y además aparece como la promotora fundamental del nuevo progreso tecnológico de los Estados Unidos. Después de la Guerra del Golfo se han resucitado progresos como el del bombardero B2 y se han acelerado esfuerzos de desarrollo tecnológico. La Fuerza Aérea Americana se propone, ahora a través del impulso tecnológico, a que su país no pierda en la guerra económico-comercial lo que ganó políticamente con el fin de la Guerra Fría.

La Guerra del Golfo tiene que ser considerada también desde el punto de vista mencionado. Permítasenos, antes de seguir adelante, analizar con algún detalle las consecuencias estratégicas de la Guerra del Golfo.

Una simple mirada sobre el mapa mundial nos muestra los continentes de nuestro planeta agrupados en tres bandas de tierra vista de N. a S.

La primera va de Alaska a la Tierra del Fuego y forma América; la segunda que va del cabo de Norte al cabo de Buena Esperanza constituye la Euráfrica; la tercera que va de la Kamtchatka hasta Tasmania constituye la Australasia.

Entre Euráfrica y la Australasia se encuentra el Cercano Oriente que viene a ocupar así el centro del Antiguo Mundo, mientras que el centro de este centro lo constituye el Golfo Pérsico. Vale decir desde el punto de vista Geopolítico, esta zona es el talón de Aquiles del Viejo mundo.

En lo que a este espacio se refiere, no se trata, pues, meramente de petróleo. En ninguna parte los Océanos penetran tan profundamente en la gran masa continental Afro-euro-asiática: el Océano Índico a través de sus dos brazos que son el Mar Rojo y el Golfo Pérsico y el Océano Atlántico a través del Mediterráneo y el Mar del Norte. Entre los dos Océanos, equidistante de África y de Asia, se encuentra la antigua región de Ur, proxima a la desembocadura del Tigris y del Eufrates. Toda perturbación en este punto que provenga del exterior tiene repercusión en los dos continentes.

Después de la apertura forzada de los puertos japoneses por sus naves de guerra en 1854, la política de los Estados Unidos consiste en ocupar cabrezas de puente sobre las riberas del viejo mundo así como trampolines insulares potenciales. Es por esto que los americanos ocuparon Filipinas en 1898 y Japón, antes de ocupar Corea del Sur e intentar hacerse de Viet Nam. La región del Golfo por situarse en la exacta intersección de los grandes ejes terrestres de comunicación que enlazan al Lejano Oriente con el África y a Europa con la India resulta un objetivo clave para su estrategia de posicionamiento.

Cualquiera que se implante en este espacio adquiere *ipso facto* la capacidad de amenazar los flancos y retaguardias de los países del Medio Oriente, Europa, la India y África.

Si tomamos todo esto en cuenta podemos decir que desde el punto de vista americano la Guerra del Golfo ha tenido también como objetivo a Europa. Como ha hecho notar Gian Franco Miglio, profesor de ciencias políticas de la Universidad de Milán: Los Estados Unidos han comprendido que si no desean vivir el mismo declive que la Unión Soviética debían debilitar a sus adversarios del mañana, esto es Japón y la Unión Europea. Los norteamericanos temen que

Europa adquiera sobre ellos una sustancial ventaja aeronáutica y tecnológica.

Conscientes como son que se acerca inexorablemente la fecha en la cual tendrán que abandonar totalmente Europa, se han concentrado en obtener el dominio del Medio Oriente y del flujo petrolero que de él proviene y del cual tanto Europa como Japón dependen estratégicamente y seguirán dependiendo por décadas, hasta que se hayan puesto en explotación las reservas siberianas. Solamente cuando esto último ocurra el Medio Oriente habrá perdido su actual importancia geoeconómica. Para que no no se piense que el análisis de Miglio peca de suspicacia recuérdese que ya Henry Kissinger, sin duda la mayor autoridad en estrategia de Estados Unidos en una fecha tan temprana como 1975, publicó en la revista "Comentar" un estudio titulado "Apoderarse del Petróleo", en el cual describe la conveniencia para los Estados Unidos de realizar una guerra como la del Golfo. Sólo analistas muy superficiales del fenómeno de la guerra pueden creer que en un conflicto armado el adversario al cual se quiere dañar es a quien se hace la guerra. Ha ocurrido con frecuencia en la historia que países que han participado victoriosamente en un conflicto han descubierto que la victoria ha minado las bases de su independencia o de su prosperidad.

El procedimiento consistente en debilitar a los propios aliados por medio de guerras llevadas en conjunto es tan viejo como el mundo. Esto lo demostraron claramente los americanos en las dos guerras mundiales. El pretexto era en los dos casos destruir el poder alemán, pero el objetivo real iba mucho más allá. Después de la victoria común, América aparecía heredera de las prebendas y ventajas de sus aliados, Gran Bretaña a la cabeza.

Adquiriendo el control sobre el petróleo de Golfo Pérsico, los Estados Unidos tienen en su mano un arma estratégica de primera importancia en la guerra económica contra la Unión Europea y Japón y esto lo han conseguido, gracias a su Fuerza Aérea, aplicando su nueva estrategia.

Podemos volver ahora a nuestro tema principal si tratamos de analizar a fondo la naturaleza de la nueva estrategia americana, cuyos principios hemos escrito líneas arriba: tenemos que reconocer que en lo sustancial se trata de un triunfo póstumo de las tesis de Mitchell.

No estamos para nada ante una estrategia de la globalización. Si lo vemos con mayor precisión, se trata de la estrategia de un hegemón en decadencia que ve crecer un reto a su supremacía proveniente de antiguos aliados como la Unión Europea y Japón y de viejos rivales como China.

Por consiguiente, en la nueva estrategia americana se trata de un Aislamiento Ofensivo que ha reemplazado el predominio naval militar propio de los periodos Aislacionista Defensivo y Expansionista típico de un hegemón en el cenit de su poder. Recuérdese que Mitchell, partiendo de los experimentos de bombardeos de acorazados hechos en 1922 y 23, predijo el ataque de Pearl Harbor, sosteniendo que llegaría el momento en el cual el desarrollo de la tecnología aérea permitiría anular toda posibilidad de una estrategia Aislacionista Defensiva basada en la superioridad marítima. Su doctrina implicaba constituir un poder pensado no para conquistar y ocupar sino para proyectar fuerza y destruir lo más lejos posible. Se

trata, pues, de la ofensiva hecha atacando desde la retaguardia. Esto le permite a Estados Unidos utilizar la amenaza de la destrucción absoluta del enemigo sin incurrir en el riesgo de una guerra que fuera auténticamente tal y utilizar esto como medio de una presión económica.

Aviadores Navales precursores de la Aviación Nacional

Capitán de Navío
Clemente San Martín Borja

Setenta y ocho años han pasado desde que los pioneros navegantes del cielo hicieron posible un anhelo de nuestra querida institución. El concepto de Poder Naval en el cual se integraba a la aviación naval contó con el apoyo decidido del Alto Mando y éste fue el factor primordial para que los primeros aviadores navales lograran metas imposibles. Aquel valioso legado de quienes nos antecedieron fue heredado por el capitán de navío Armando Figueroa Roggero, quien hace 35 años atrás llevó adelante la tarea de los grandes precursores y forjadores de la aviación naval en el pasado; aquellos neptunos con alas que con su valor y pericia hacían del cielo la continuación del mar. Hoy, los herederos de la gloriosa tradición naval en los cielos de la patria continúan forjando, con el mismo espíritu de entrega y profesionalismo de sus antecesores, la permanencia, grandeza y futuro de la Fuerza de Aviación Naval.



El C. de N. AP Armando Figueroa Roggero, en su avión "Piper Azteca", antes de emprender vuelo de EE.UU. de N.A. al Perú. Verdadero gestor del Servicio Aeronaval. En el año 1963.

ASÍ SE HIZO LA HISTORIA

CENTRO DE HIDRO-AVIACIÓN DE ANCÓN 1920-1932

En el año de 1920, el gobierno peruano se empeñó en formar y organizar una Aviación Naval que, desde el aire, vigilara y defendiera nuestra soberanía sobre el amplio litoral peruano. Es así que por Resolución Suprema se creó el Centro de Hidro-Aviación, asignándosele inicialmente como asiento operativo la isla San Lorenzo; pero al estudiarse las condiciones que presentaba ésta, así como las del mar de la bahía del Callao, se observó que podrían constituir un obstáculo para instruir a los Guardiamarinas en la difícil tarea de volar; por



El C. de N. USN Harold B. Grow. verdadero reorganizador de nuestra Aviación Naval. Fue gestor del servicio aéreo a la Montaña. Miembro de la Misión Naval Norteamericana que en el año 1924 fuera contratada por el gobierno del Perú.



Calm. Juan Manuel Ontaneda, preclaro fundador de nuestra Aviación Naval (en el año 1924) y posteriormente del Cuerpo de Aviadores del Perú. Caballeroso y noble, sus hechos son de imborrables recuerdos.

lo que se determinó posteriormente que dicho Centro se estableciera en la bahía de Ancón.

La primera organización al servicio del Centro de Hidro-Aviación de Ancón en 1920 fue la siguiente:

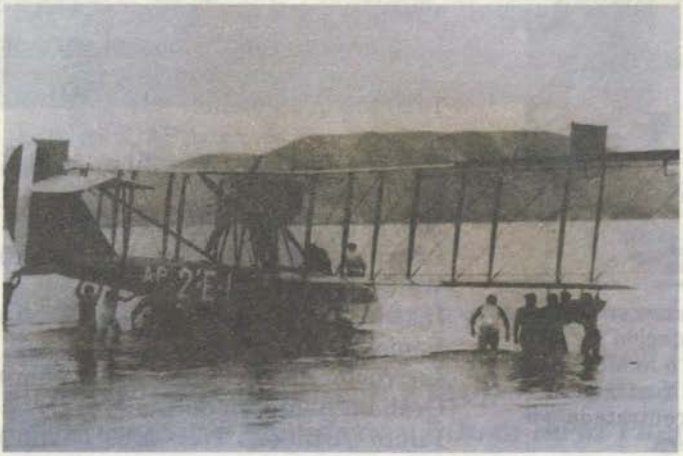
- Jefe, C. de C. (Asim.) Juan Leguía Swayne
- 2do. Jefe, Tte. 1ro. José Gutiérrez
- Instructor de Vuelo, Tte. 1ro. (Asim.) Walter Simon (USA)
- Instructor de Vuelo, Tte. 1ro. (Asim.) Benjamín Reeswerber (USA)
- Instructor de Vuelo, Tte. 1ro. (Asim.) Graham S. Mason (USA)
- Piloto Aviador, Tte. 1ro. (Asim.)



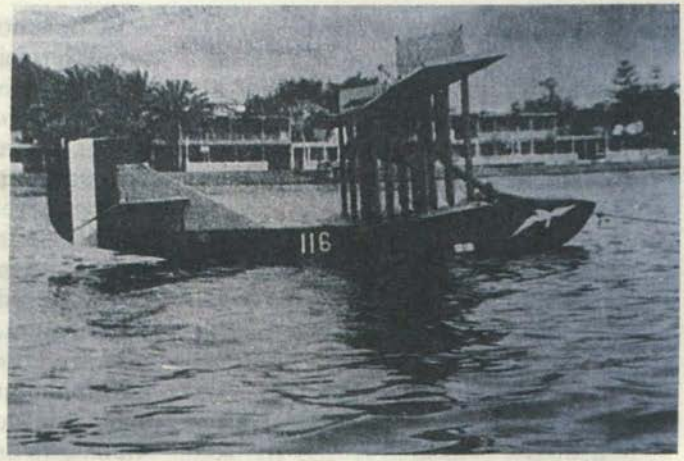
Agosto de 1929. El Tte. 2do. Carlos Washburn Salas comenta los vuelos realizados con sus alumnos, alfereces Carlos Tudela y Lavalle, Alfredo Roldán Seminario y Samuel Morante Jara, al pie de un bote-volador "Curtis Seagull".



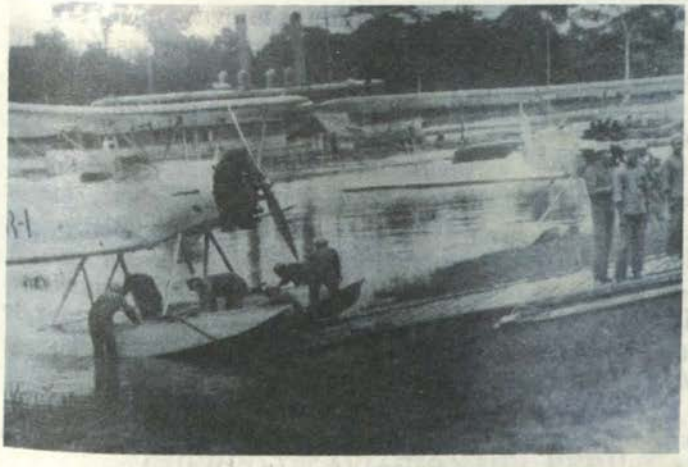
Personal subalterno, mecánicos y de marinería, a la llegada del A. de F. Pedro Griva P. (al centro) a la Base de San Ramón en un "Keystone" 1-R-8.



Personal subalterno en maniobras con el bote-volador 2E-1, tipo H.S.-2L, ayudando a dejar su varadero. Esta aeronave estaba dedicada a la instrucción avanzada de Aviadores Navales.



El bote-volador 116, un "Curtis Segaull", en la rada de Ancón. Año 1921.



Personal subalterno (marinería) efectuando trabajos en la Base Aeronaval de Itaya. Esta Base se empleó para iniciar los vuelos Iquitos-Masisea. Año 1928. Al fondo se aprecia una unidad naval de nuestra Amazonía.



Pilotos navales en un momento de descanso durante las primeras maniobras combinadas con la Escuadra realizada en Pisco. Año 1921.

Ewans Luther Ewan (USA).
- Jefe de Mecánicos, Gdia. Mar. (Asim.) Walter Jawelsky (Polaco).
- Mecánico aviador, Gdia. Mar. (Asim.) William Weeler (USA).
- Mecánico aviador, Gdia. Mar. (Asim.) John Powell (USA).
- Ayudante Talleres, Gdia Mar. (Asim.) Ray M. Hall (USA).
- Alumno Piloto A. Fgta. Carlos Zegarra Lanfranco.
- Alumno Piloto A. Fgta. Armando Zamudio Colmenares.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Carlos Washburn Salas.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. José A. Pinillos.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Carlos Huguet Vega.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Gustavo Cornejo Portugal.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Carlos Hildebrandt Dávila.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Máq. Enrique Van Heurck.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Máq. Augusto Correa Santisteban.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Máq. Ismael Pro Arteaga.
- Alumno Piloto Tte. 2do. (Asim.) José Estremadoyro Navarro.
- Alumno Piloto Tte. 2do. (Asim.) Julio Ontaneda Menacho.
- Mec. de Aviac. Civil Rosendo Mogollón Orellan.
- Mec. de Aviac. Civil Gonzalo Vásquez Tejada.
- Mec. de Aviac. Civil Fernando Arbe García.
- Mec. de Aviac. Civil Javier Espejo Cuto.

Podemos notar que se contrató a personal extranjero para que colaborase en la dirección y la organización del Centro y en el aprendizaje de los alumnos.

Asimismo el primer oficial en jefaturar el Servicio de Hidro-Aviación de Ancón fue el piloto civil Juan Leguía Swayne, brevetado en Inglaterra en 1914, con experiencia en la Primera Guerra Mundial alistado en la "Real Fuerza Aérea", e hijo del entonces Presidente de la República Augusto B. Leguía a quien se le asimiló con el grado de capitán de corbeta y se le asignó la jefatura del Servicio de Hidro-Aviación de Ancón.

Igualmente, para la acción y entrenamiento del personal se disponía inicialmente de:

- 12 máquinas nuevas.
- 6 botes-voladores "Curtiss Seagull" -gaviota de mar-, motor "K-6" de 150 HP.
- 3 hidroaviones tipo "F.B.N", motor "Clegert" de 120 HP.
- 3 botes-voladores "Levy", motor "Renault" de 350 HP.

Constituyen la primera promoción de Aviación Naval, un selecto grupo de marinos peruanos. Ellos fueron, por orden de mérito, los siguientes:

- Guardiamarina Carlos Washburn Salas
- Guardiamarina Gustavo Cornejo Portugal
- Alférez de Fragata Armando Zamudio Colmenares
- Teniente Segundo Jorge Aalva Saldaña
- Guardiamarina Ismael Pro Arteaga
- Guardiamarina Carlos Hildebrandt Dávila
- Teniente Segundo (Asim.) José Estremadoyro Navarro

En esta promoción debió brevetarse el Guardiamarina Carlos Huguet Vega, quien el 2 de febrero de 1921, a bordo

del bote-volador "Curtiss Seagull" Nro. 117 que piloteaba, cayó al mar, perdiendo la vida. En la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón se colocó el busto del aviador naval inmolado y la Escuela se denominó desde entonces "Alférez Huguet", perennizando así su memoria.

Las actividades de vuelo sufren cierta disminución, como consecuencia de la crisis económica mundial que imperaba en esa época. Asimismo se realizaron precipitados ensayos en la organización, los que, finalmente, no prosperaron. Sin embargo, siguieron saliendo nuevas promociones de aviadores navales.

Esta caótica situación no podía prolongarse por mucho tiempo, y es así que cuando cesa el contrato, con nuestro Gobierno, del teniente primero Walter Simon y sus colaboradores (extranjeros contratados, miembros de la primera organización), entramos en un periodo de transformación y reorganización en Ancón. En enero de 1924 se hacía presente en el Perú la primera Misión Naval Americana de Aviación Contratada, constituida, entre otros de sus miembros, por el capitán de fragata U.S.N. Harold B. Grow, y el capitán de corbeta U.S.N. Ben H. Wyatl a quien se encargó la jefatura de la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón, consiguiéndose con esta reorganización un programa de instrucción y entrenamiento similar al que se llevaba en Pensacola (Escuela de Aviación Naval de EE.UU).

Como Servicio de Hidro-Aviación de Ancón, este grupo de valerosos aviadores navales logró por ese entonces impulsar al Servicio de Aviación Militar, crear las primeras rutas para la conquista de la Selva con los vuelos realizados por el comandante USN Harold B. Grow y el teniente segundo Leonardo Alvariño Herr, heroico aviador naval inmolado en la Selva y de quien lleva su nombre el actual Museo Aeronaval ubicado en la Fuerza de Aviación Naval en reconocimiento a su mérito y valor. Asimismo, se logró forjar la creación de la Fuerza Aérea.

El lema de la Aviación Naval en la década de los 20 era: "Lo difícil demora un poco, lo imposible un poco más...", lo cual se tradujo en estos importantes logros y en otros más.

CUERPO DE AVIACIÓN DEL PERÚ (CAP) (1932-1950)

El año de 1929 se centraliza nuestra aviación militar bajo un solo Comando. Los oficiales que pertenecían a la Aviación Naval y los que pertenecían al Ejército podían solicitar su ingreso voluntario y, además, se permitía la incorporación de oficiales que reunieran los requisitos establecidos. Este CAP. fue creado por D.S. del 03 julio de 1932 bajo la autoridad del Ministerio de Marina y Aviación, cuyo primer Artículo, entre los 52 que contenía, a la letra dice: lro. "Créase en el Ministerio de Marina y Aviación un cuerpo especial de Aviadores, que en adelante se llamará "Cuerpo de Aviación del Perú".

Este "Cuerpo de Aviación del Perú" por Decreto Ley 11471 de julio 1950 fue denominado Fuerza Aérea del Perú, "FAP".

Un ejemplo de la participación en esa época de los aviadores navales fue la trágica muerte del Capitán AVC. Víctor MONTES Arias y la de su mecánico, el 19 julio de 1932, cuando ambos pertenecían ya al CAP. en esos momentos.

El capitán Montes había ingresado a



Realizando maniobras de hangarado. Avión Corsario al término de sus vuelos. Año 1938. Base Aérea de Ancón. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Base Aérea de Ancón. Personal de mantenimiento procediendo a hangarar un avión Corsario. Año 1938. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Maniobras realizadas, en diciembre de 1937, en la bahía de Pucusana. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Personal de especialistas realizando mantenimiento de avión "Vought-Corsair". Base Aérea Las Palmas, 25 de mayo de 1939. Cuerpo de Aviadores del Perú,



Avión anfibio "Grumman" bimotor "Wasp" TP-1H adquirido a los EE.UU. de N.A. Año 1939. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Helicópteros 47G en las primeras instalaciones del servicio Aeronaval (Zona Sur del Aeropuerto Internacional). Extremo derecho, camarote del Oficial de Guardia. Al medio, antiguo hangar/comedor. Izquierda, oficinas administrativas. Año 1967.

la Escuela Naval el año 1918, ocupando el puesto Nro. 1, a la Sección Ingeniería que existía en esa época.

Egresó el año 1922, recibiendo la espada de honor. En el año 1927, identificado con la aviación, ingresó a la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón, calificándose como Piloto en octubre de 1928 y enviado a perfeccionarse a la Base de Aeronaval de Pensacola, USA.

La superioridad de Aeronáutica, para honrar la memoria de este nuevo mártir que pereció en circunstancias en que retornaba de un vuelo de Trujillo, a donde se había dirigido para debelar un movimiento revolucionario en esa ciudad, denominó a la Base Aérea de tal lugar como "Capitán Montes".

EL SERVICIO AERONAVAL - FUERZA DE AVIACIÓN NAVAL (1963-1998)

Después de un largo receso y de muchos intentos por parte de oficiales de Marina para que nuestra Armada contase nuevamente con su Aviación, el 24 de julio de 1963, se crea por D.S. el Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú, el cual funcionó inicialmente en la Base Naval del Callao (Artillería Móvil), para luego pasar a las instalaciones del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (Zona Sur).

Esta creación del Servicio Aeronaval tuvo en el capitán de navío Armando Figueroa Roggero a su verdadero gestor. Pasionista y visionario, tuvo que bregar con las incomprensiones y egoísmos que devienen de toda empresa que se inicia; pero su ideal, entereza y perseverancia finalmente lo llevaron al éxito, colocándolo entre los pioneros de la verdadera y efectiva Aviación Naval.

BREVE RESEÑA DE LAS ACTIVIDADES AÉREAS DEL C. DE N. ARMANDO FIGUEROA ROGGERO:

1957 Aviador Civil brevetado (con su peculio) logra la calificación de Piloto Aviador Naval.

1960 Misión de Estudios en Venezuela (Base Aérea Aragua) para volar avión y helicóptero.

1962 Sufre accidente (cae en el mar en Helo "Bell").

1962 Misión de Estudios en Forth Worth, Texas (Entrenamiento Avanzado).

Aquí, en representación de Ministro de Marina adquiere los primeros helicópteros "Bell" 47 G2A de instrucción.

1963 Primer Comandante del Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú.

En marzo de 1965 el Servicio Aeronaval contaba ya con nuevos precursores de la Aviación Naval del Perú. Ellos fueron:

PILOTOS

Capitán de Fragata AP. Armando Figueroa Roggero.

Teniente Primero AP. Raúl Vargas Fuller.

Teniente Primero AP. Jorge Navarro Gutiérrez.

Teniente Segundo AP. Roberto Duboc Deza.

Teniente Segundo AP. Mario Fasce Villavicencio.

OFICIALES ALUMNOS

Teniente Primero AP. Jorge Ocampo Oliart.

Teniente Primero AP. Augusto Vargas Prada Perales.



Dotación del helicóptero Bell 47J. De izquierda a derecha, Tco. Luis Mora, Tte. 1ro. Jorge Navarro, Cmdte. Koliker (Agr. Nav. argentino), C. de F. Armando Figueroa Roggero, Tte. 1ro. Tulio Chiappe, Tte. 1ro. Raúl Vargas Fuller.

Dotación Aérea Ala Rotatoria. Personal subalterno (mecánicos), de izquierda a derecha: Ruíz, Carbajal, Chora, Vélez, Cherre, Bravo, Salas, Lara, Laura, Mac Donald, Sanchez, Yataco, Núñez, Espinoza. Agachados, Jesús Espinoza, Pérez. Pilotos: Fernandez, Palacio, Celle, Yábar, Arce, Alzamora, Rocha. Helo: Alcuette III, HA-420. Año 1975.





Dotaciones Aéreas SH-3D a bordo del BAP Aguirre después de realizar entrenamiento antisubmarino. De izquierda a derecha: Pilotos, Arnillas, Avila, del Portal (f), Chanduví, Drago, San Martín, Vites (oficial de armamento), Beltrán (Segundo Cmdte. BAP Aguirre), Koster (Cmdte. EAN-22), Torres (Cmdte. BAP Aguirre). Pilotos: Méndez, Quevedo, Navarrete. Año 1986.

Helo Alouuette III, posado a bordo del BAP Villar.





Wichita-Kansas, año 1977. Fábrica Beechcraft. Pilotos navales en comisión para entrenamiento y traslado al Perú del primer grupo de aeronaves de instrucción T34 C-1. De izquierda a derecha: Edery, Salinas, Palacios, Morante B., Ruíz, Castro.

Actual Fuerza de Aviación Naval. Dotaciónes Aéreas de Combate.



EN MISIÓN DE ESTUDIOS EN LA ARGENTINA

Capitán de Corbeta AP. Juan Soria Díaz.

Teniente Primero AP. Tulio Chiappe Guerra.

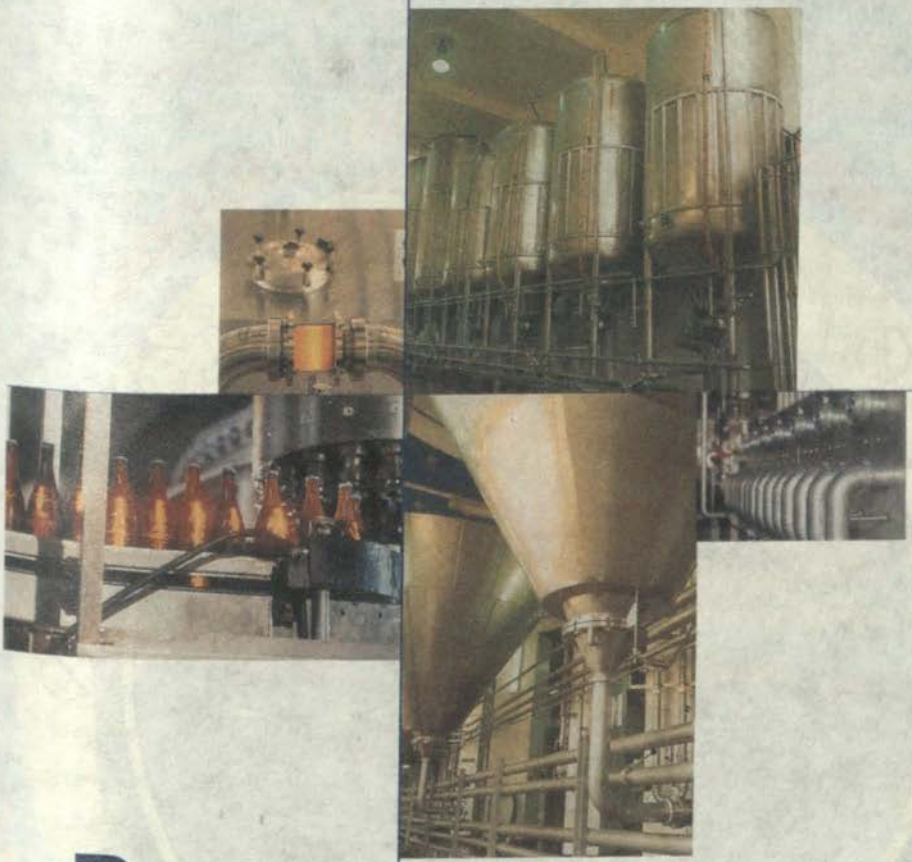
El lema de la Aviación Naval desde entonces es: "Para un Aviador Naval Peruano, el cielo es la continuidad del Mar". A partir del 1ro. de diciembre de 1980, con motivo de la creación de la Comandancia General de Operaciones Navales, el Servicio Aeronaval toma el nombre de Fuerza de Aviación Naval, como parte integrante de las otras Fuerza Navales.

Actualmente la Fuerza de Aviación Naval cuenta con aeronaves y dotaciones aéreas que le permiten cumplir la misión asignada por la superioridad con eficacia, realizando operaciones aéreas de:

Exploración marítima.
Guerra antisuperficie.
Guerra antisubmarina.
Acciones de defensa interna.
Apoyo logístico /Acción Cívica.
Otros.

Es grande y valioso el legado de quienes nos antecedieron. Podríamos hablar mucho al respecto, pero sólo estos hechos he querido resaltar para que, después de 35 años de existencia, el espíritu emprendedor, audaz y tesonero del aviador naval sea cada día más sólido. Para que hoy los herederos de esta gloriosa tradición naval en los cielos de la patria continúen forjando, con el mismo espíritu de entrega y profesionalismo de sus antecesores, la permanencia, grandeza y futuro de nuestra querida Fuerza de Aviación Naval.

LA INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU



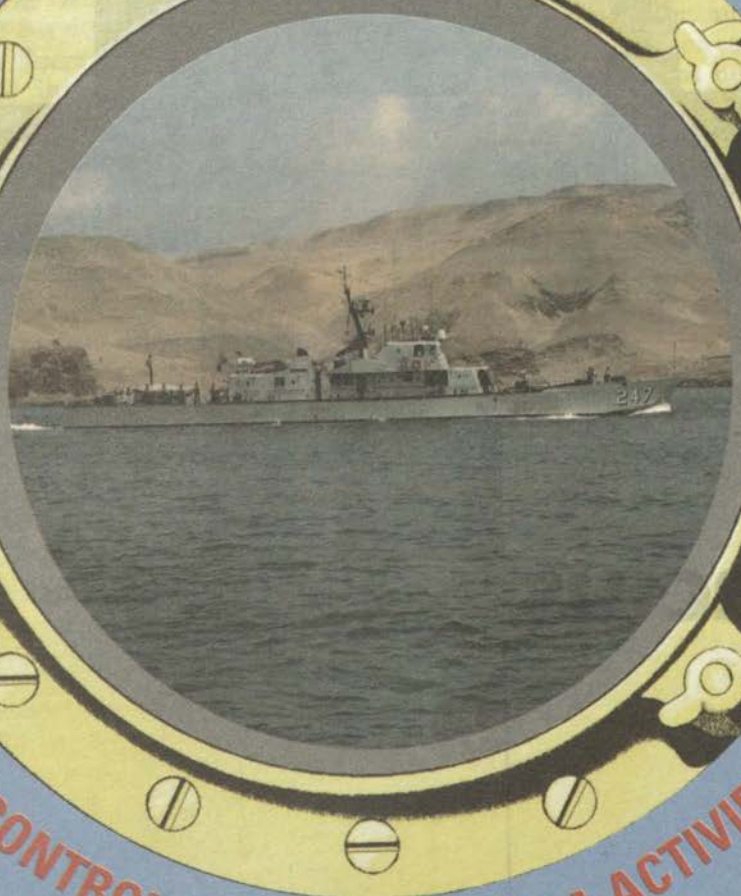
Backus

UNION DE CERVECERIAS PERUANAS
BACKUS Y JOHNSTON



DIRECCION GENERAL DE APITANIAS Y GUARDACOSTAS

CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO NACIONAL



EJERCIENDO CONTROL CONSTANTE DE LA ACTIVIDAD ACUATICA

INFORMES

Jr. Constitución 150 Plaza Grau - CALLAO Teléf.: 429-6898 Fax: 465-1068

Internet: http: / www.dicapi.mil.pe E-mail: dcgdicap+@amauta.rcp.net.pe t@dcgdicap.mil.pe

LAS FUERZAS NAVALES DE SUPERFICIE EN SUDAMÉRICA

Un nuevo reto para un nuevo milenio

Teniente Primero
Alessandro Mogni Novoa

Se ha desarrollado el siguiente artículo de información sin el propósito de entrar en mayores detalles técnicos que podrían recabarse de cualquier revista militar; lo que se desea es mostrar la evolución en los últimos 25 años de las principales Fuerzas de Superficie en las Marinas Sudamericanas, incidiendo especialmente en dos puntos vitales. Uno de ellos es ver la importancia que se da a la renovación de material antiguo, donde muchas Marinas pequeñas crecieron de la noche a la mañana sin tener Unidades que reemplazar; el segundo punto, más importante aún, constituye los proyectos que llevan adelante industrias navales pujantes que emergen al finalizar el presente milenio en el exclusivo y complicado Mercado Internacional de las Construcciones Navales.
En resumen, lo que significaran estas Fuerzas al comenzar un nuevo Siglo.



Desde principios de la década de los setenta hemos contemplado cómo las principales Armadas Sudamericanas han renovado sus mejores Unidades de Combate de Superficie con el fin de mantener o incrementar su poder disuasivo.

En éste contexto, la hegemonía norteamericana en el continente sudamericano con buques de la última Guerra Mundial, cedidos a diferentes Armadas, fue perdiendo campo al ser sustituidos éstos por Buques de Primera Línea procedentes del Viejo Continente, entre ellos Unidades holandesas, italianas, alemanas, inglesas y francesas, desde Cruceros y Destructores hasta Fragatas y Corbetas misileras portahelicópteros, nuevas o modernizadas.

Cabe destacar que los buques norteamericanos de la época, tales como los de las clases Brooklin, Fletcher, Allen M.Summer o Gearing Fram excedentes, cedidos como colaboración a las principales Marinas, contaban con escasa modificación en sus Sistemas de Armas y Electrónica de diseño.

Es entonces que por diferentes problemas políticos de la época y por necesidad debido a la antigüedad y carencia de repuestos para las Unidades existentes, se inicia todo un proceso o carrera para renovar dicho material viejo por otros nuevos o modernizados de acuerdo a requerimientos y adelantos tecnológicos de la época, que les permitiera inclusive poder operar hasta cumplida la primera década del próximo milenio, en espera de ser reemplazados durante este período por otras Unidades modernas, probablemente de diseño y construcción local.

Es éste el caso de la Industria Naval del Brasil o Chile, que han logrado mantener un ritmo importante en el desarrollo de los diseños y construcciones

navales, con proyectos que sin lugar a duda se llevarán a cabo en los años venideros, logrando con ello alejarse de la dependencia externa.

Además de las Armadas tradicionalmente fuertes, otras más pequeñas se fortalecen en este periodo con la adquisición de buques nuevos que no necesariamente significará renovación de material obsoleto existente. Es éste el caso de Marinas como las de Venezuela, Colombia y Ecuador.

Atrás quedó aquella época en que nuestros Destructores, clase Ferré, fueron los primeros en el continente en ser armados con los misiles mar-mar Exocet, ingenios modernos que prácticamente sustituyeron a la artillería, y que hoy en día dotan a todas las Unidades más importantes de la Región.

Pronto conoceríamos muchos otros misiles que engrosan hoy el variado abanico bélico existente en el área con tecnología inglesa, italiana e israelí, tanto para el ataque a Unidades de Superficie como para la defensa contra Aeronaves incursoras.

La Aviación embarcada de ala rotatoria cobró igual importancia en todo este proceso de renovaciones.

Ahora las principales Marinas operan helicópteros modernos armados ya sea con misiles o torpedos.

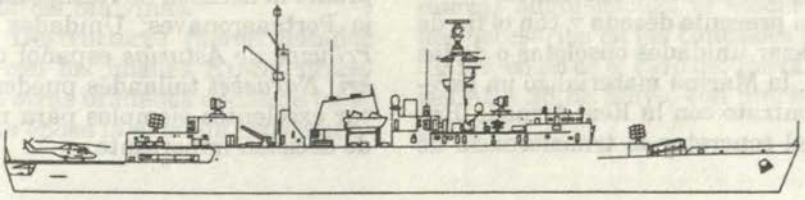
Los Alouette de los años setenta fueron reemplazados por otras Unidades



francesas, italianas, inglesas y norteamericanas más modernas.

De ahí la importancia de que las principales Unidades de Primera Línea sean portadoras de estas Aeronaves versátiles que ahora tienen mayor tamaño y autonomía.

La Marina Brasileña



La Marina Brasileña tuvo siempre una Fuerza de Superficie importante que, desde sus destructores clase Gearing Fram, Fletcher y Allen M. Summer (recordemos que nos remontamos a partir de los años setenta) hasta sus últimos Destructores clase Pará (ex US. *García*), aún en servicio, experimentó una sólida influencia norteamericana.

La tecnología británica y propia han desplazado hoy en día a las viejas Unidades antes mencionadas, excelentes buques artilleros que en el mejor momento llegaron a completar la docena. A partir del desarrollo de las Fragatas tipo 10 (Clase Niteroi), encargadas por la Marina a la Compañía Británica Vosper Thornycroft Ltd., se inicia en los años setenta una nueva dependencia tecnológica, la de la Real Armada Británica y la Industria Naval Inglesa.

Fueron seis las Unidades construidas, cuatro en Inglaterra y dos en los astilleros de Río de Janeiro, más una extra como Buque de Instrucción; estas Unidades misileras portahelicóptero constituyeron por mucho tiempo la columna vertebral de la Marina, y están consideradas hoy dentro de un amplio programa para su modernización.

Siguiendo con esta dependencia de material de origen, la Marina adquirió helicópteros ingleses Sea Lynx que dotan actualmente todas sus naves de guerra.

Tal vez sea la Marina Brasileña una de las pocas que opera actualmente con Fragatas y Corbetas, todas con capacidad para portar estas aeronaves.

En la presente década y, con el fin de reemplazar unidades obsoletas o dadas de baja, la Marina materializó un excelente contrato con la Real Armada Británica al concretar la transferencia de cuatro Fragatas misileras portahelicóptero del tipo 22 (Clase Dodsworth), las cuales se encuentran en buenas condiciones por ser Unidades relativamente nuevas, habiendo introducido tecnología avanzada en lo que a defensa puntual con misiles se refiere.

En el campo del desarrollo propio, la Marina Brasileña, con asistencia inglesa, lleva adelante un ambicioso proyecto de construcciones, consistente en las Corbetas misileras portahelicóptero clase Inhaúma. De un proyecto inicial fijado en la construcción de una docena de Unidades divididas en tres grupos, el primero ya fue completado y los trabajos en el "Barroso", primera del segundo grupo, ya se iniciaron .

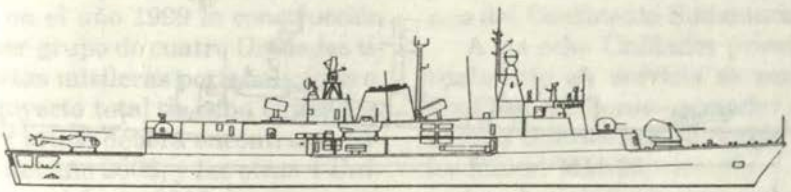
En un principio se pensó que todas las Unidades deberían ser completadas antes de finalizar el presente siglo, pero problemas presupuestales retrasaron los planes, a tal punto que se pone en duda si se llevará a cabo la construcción de las restantes.

Asimismo, los astilleros vienen desarrollando otras construcciones importantes en el marco de la Defensa Nacional.

Cabe resaltar que la Marina del Brasil, desde hace varios años atrás, inició el reemplazo progresivo de sus misiles Exocet MM-38 por los más avanzados y de mayor alcance, los MM-40.

Vemos así el enorme desarrollo que viene operándose en la Marina del país más grande de Sudamérica; también vemos que esta Marina deberá tomar pronto la decisión de reemplazar su viejo Portaaeronaves; Unidades como el *Príncipe de Asturias* español o el *Chakri Naruebet* tailandés pueden significar excelentes ejemplos para una toma de decisión importante.

La Armada Argentina



La Armada Argentina ha poseído siempre una Fuerza de Superficie poderosa que, a la par con la Marina Brasileña en la década de los setenta, estuvo constituida por Unidades en su mayoría excedentes de la Armada Norteamericana.

Es a principios de esa década que la Armada Argentina, con una larga tradición en las construcciones navales, inicia en sus astilleros el armado del segundo de dos Destructores misileros portahelicóptero de defensa Aérea tipo 42 (Clase Hércules), hermosas naves que a fines de la década de los ochenta evidenciaron el alto nivel técnico y profesionalismo de los marinos argentinos al lograr recuperar la operatividad de los misiles antiaéreos Sea Dart,de procedencia inglesa, luego de las sanciones comerciales y retiro de la asistencia técnica que fueran impuestas por este país a la nación sudamericana a raíz de la guerra por las Malvinas.

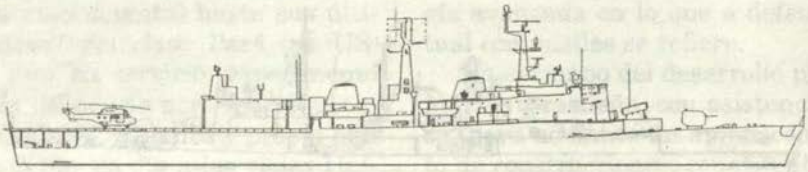
Estos Destructores fueron dotados también con los misiles Exocet procedentes de otras unidades dadas de baja.

En esta época la Armada experimenta un crecimiento espectacular, al contratar con astilleros alemanes la construcción de cuatro Destructores misileros portahelicópteros tipo Meko 360 (Clase Almirante Brown) y de seis Fragatas misileras portahelicóptero tipo Meko 140 (Clase Espiro), cuatro de las cuales serían construidas en astilleros nacionales encontrándose actualmente en fase final las dos últimas Unidades luego de un largo período de estancamiento por problemas presupuestales; estas Unidades son las ARA *Robinson* y ARA *Gómez Roca.*

Ya con anterioridad, la Armada, luego de realizar diversas gestiones, recibió tres Fragatas misileras modificadas tipo A-69 de construcción francesa (Clase Drumond), Unidades tipo Aviso que, por las características de su silueta, son difíciles de ser identificadas en el radar.

Luego de este crecimiento, no se ha evidenciado la intención de efectuar nuevas adquisiciones ni modernizaciones necesarias en las Unidades más antiguas, como es el caso del Portaaeronaves ARA *25 de Mayo,* con muchos años encima.

La Armada Chilena



La Armada Chilena es, sin lugar a dudas, la que mayores recursos económicos asigna hoy en día a la modernización de sus Fuerzas Navales, siendo la que mejores espectativas presenta para la segunda década del próximo milenio, con un vasto programa para la construcción local de sus nuevas Unidades que irán sustituyendo progresivamente a sus Destructores y Fragatas hoy remodernizadas y en servicio.

Ya a mediados de los años setenta, la Armada Chilena recibió sus primeras dos Fragatas inglesas portahelicóptero tipo Leander (Clase Condell), armadas con misiles Exocet y Sea Cat. Para ese entonces contaba con dos Destructores ingleses antiguos tipo Almirante, modernizados también con los mismos misiles.

Estas Fragatas constituyeron las mejores unidades de la Armada, ya que por largo tiempo, prácticamente durante 10 años, no renovaron los buques antiguos de procedencia norteamericana.

Hasta el año 1978 se podía apreciar a dichas Fragatas con pintura camuflada.

Actualmente estas Fragatas, con más de 20 años de servicio, han sufrido profundas reformas tanto en la superestructura como en sus Sistemas de Armas, Sistemas de Combate y Electrónica.

Hoy en día, los BACH *Condell* y BACH *Lynch* pueden operar helicópteros misileros Super Puma, además de haber sido dotados de los misiles Exocet MM-40 y modernos equipos electrónicos.

Dos Unidades extras similares fueron transferidas de la Real Armada Británica a la Armada Chilena, completando en total cuatro Fragatas portahelicópteros armadas con misiles.

Pero las principales Unidades de la Armada las constituyen los cuatro Destructores ingleses portahelicópteros tipo County (Clase Prat), adquiridos de segunda mano en los años ochenta, buques oceánicos de Comando y Control, de considerable desplazamiento y dotados todos con misiles Exocet MM-38 y Barak I de defensa puntual, encontrándose divididas en dos grupos para diferentes funciones, una destinada a la defensa antiaérea con misiles de largo alcance Sea Slug y la otra con un gran hangar y pista de vuelo para operar dos helicópteros Super Puma. Cabe resaltar que estos buques, con más de 27 años en servicio, han sido también reacondicionados en los astilleros chilenos con equipos de Guerra Electrónica y Sistema de Combate nuevos.

Pero, como vemos, todas estas Unidades podrán operar probablemente hasta fines de la primera década del próximo milenio.

Es por ello que la Armada Chilena iniciará en el año 1999 la construcción del primer grupo de cuatro Unidades tipo Fragatas misileras portahelicóptero, de un proyecto total de ocho Unidades, el primer grupo deberá encontrarse listo antes del año 2006, y las otras 4 Unidades antes del año 2012.

Definitivamente, significa el mayor proyecto de construcciones locales en el continente sudamericano .

Serán buques de concepción y diseño propios, con un desplazamiento aproximado sobre las 3000 toneladas. Estarán dotados de misiles mar-mar y misiles de defensa puntual, armamento antisubmarino y helicóptero del Tipo Super Puma.

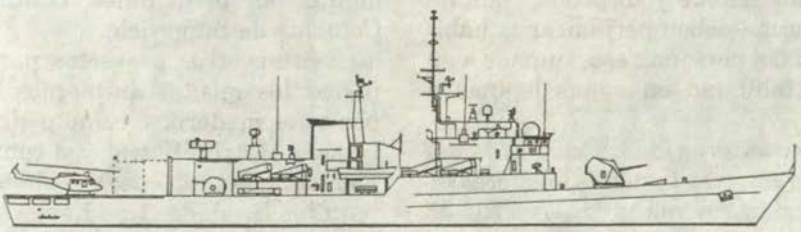
En definitiva, excelentes buques polivalentes de escolta con Sistemas de Armas probablemente inglesas o israelíes y constituirán la columna vertebral y la Fuerza de Superficie mas homogénea del Continente Sudamericano.

A las ocho Unidades principales actualmente en servicio se suman ocho Lanchas misileras armadas unas con misiles Gabriel MK II y otras con misiles Exocet MM-38.

Los helicópteros que embarcan los Destructores y Fragatas habilitadas para ello pueden lanzar los misiles Aire–Superficie Exocet AM-39

Cabe espacio para mencionar que Chile ha desarrollado cierta capacidad en la fabricación de Componentes y Sistemas Electrónicos, así como el Sistema de Combate SISDEF SP-130.

La Armada Venezolana

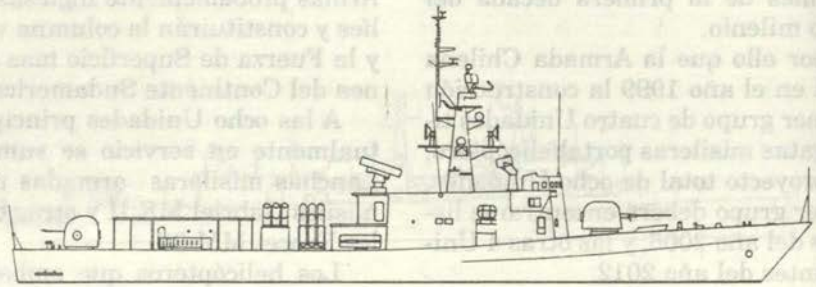


La Armada Venezolana opera actualmente seis Fragatas misileras portahelicóptero del Tipo Lupo italianas (Clase Sucre), unidades polivalentes de escolta adquiridas a principios de la década de los ochenta. Durante un tiempo se efectuaron gestiones con la compañía norteamericana Litton´s Ingalls Shipbuilding para la remodernización de las citadas naves, pero el proyecto aparentemente no ha prosperado.

Dos Lanchas armadas con misiles mar-mar Otomat MK-II completan las principales Unidades de Superficie venezolanas.

Venezuela opera con una aviación naval embarcada importante, consistente en helicópteros italianos AB-212 para la lucha antisubmarina y la exploración marítima.

La Armada Ecuatoriana



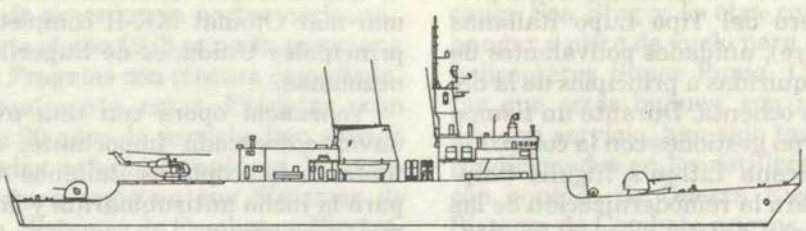
La Armada Ecuatoriana, que nunca tuvo una Unidad de Superficie relativamente importante, experimentó en la década de los ochenta un repentino crecimiento al encargar a los astilleros italianos seis Corbetas misileras portahelicóptero tipo Wadi (Clase Esmeraldas), unidades rápidas que fueron dotadas, a pesar de su escaso tamaño, con una poderosa y completa gama de armas, entre ellas misiles mar-mar Exocet MM-40, misiles Áspide y torpedos, que de alguna forma deben perjudicar la habitabilidad del personal; eso, sumado a su pobre estabilidad en aguas lejanas a costa.

Ya con anterioridad, Ecuador venía operando con tres Lanchas misileras de construcción alemana tipo TNC-45 (Clase Quito) y tres Lanchas de menor tamaño (Clase Manta) que fueron modernizadas en astilleros locales con misiles mar-mar Gabriel.

Dos Destructores antiguos de origen norteamericano fueron sustituidos a principios de los noventa por dos Fragatas misileras portahelicóptero inglesas del Tipo Leander modificadas (Clase Eloy Alfaro) y, a pesar de sus más de 27 años en servicio, constituyen actualmente las principales Unidades de Combate de Superficie.

Existen otros proyectos para reemplazar los misiles antiaéreos Sea Cat por otros modernos, como podría ser el francés Matra Mistral, así como la implementación de nuevos cohetes Chaff para las Unidades tipo Esmeraldas.

La Armada Colombiana



La Armada Colombiana, después de trabajar con dos Destructores tipo Holland, encargó la construcción de cuatro Fragatas misileras portahelicóptero alemanas tipo FS-1500 (Clase Almirante Padilla), las cuales fueron recibidas en la década de los ochenta.

Unidades poderosas por los ocho misiles mar-mar Exocet. MM-40 que embarcan, sumado esto a la tecnología de punta y a las reformas que se están llevando a cabo con su Sistema de Guerra Electrónica, permanecen aún sin haber completado la instalación de algún sistema misilístico de defensa aérea; éstas son las principales Unidades de Superficie colombianas.

Recientemente se han adquirido dos helicópteros franceses con capacidad para la lucha antisubmarina. Con anterioridad, estas Fragatas venían operando con helicópteros alemanes con capacidad de exploración marítima reducida.

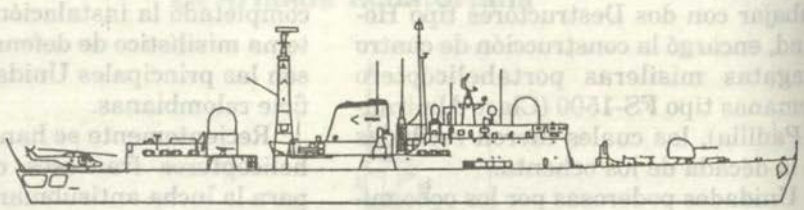
Conclusión

En todo este repaso sobre las principales Unidades de Superficie Sudamericanas hemos podido apreciar que la hegemonía de la industria y tecnología europea a partir del periodo analizado hasta la fecha ha tenido predominio so-

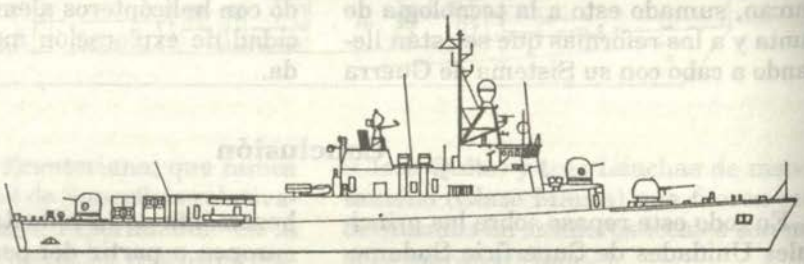


Fragatas y corbetas misileras sudamericanas en el puerto de Cartagena, Colombia.

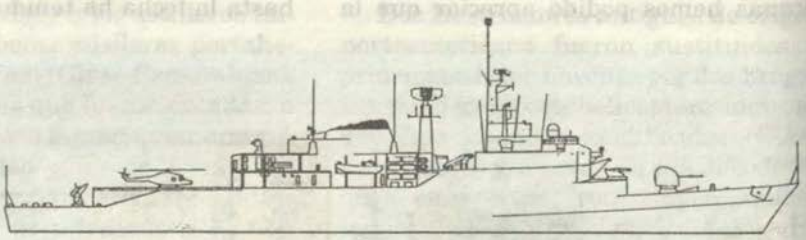
Argentina
Destructor
Tipo 42



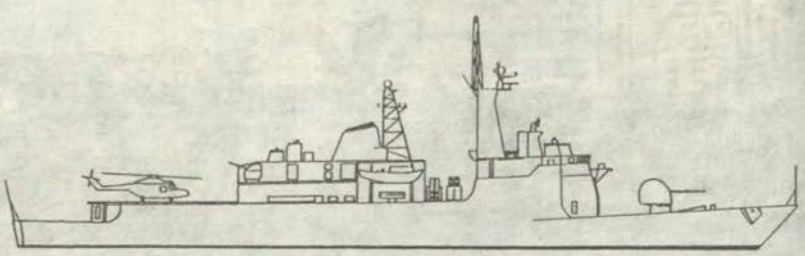
Argentina
Fragatas
Tipo Meko
140



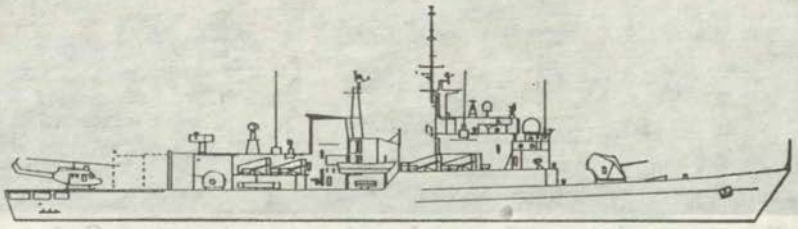
Brasil
Fragatas
Tipo MK
10



Brasil
Fragatas
Tipo
Inahúma



Perú
Fragatas
Tipo
Lupo



CUADRO COMPARATIVO DE LAS PRINCIPALES UNIDADES MISILERAS DE SUPERFICIE AL COMENZAR UN NUEVO MILENIO

UNIDAD TIPO	ARGENTINA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR	VENEZUELA
DESTRUCTORES MISILEROS AAW	02 	-	02 	-	-	-
DESTRUCTORES MISILEROS ASW	-	04 	02 	-	-	-
DESTRUCTORES ASW	-	04 	-	-	-	-
FRAGATAS MISILERAS PORTA - HELO	04 	06 	04 	04 	02 	06 
FRAGATAS MISILERAS LIGERAS	09 	05 	-	-	-	-
CORBETAS MISILERAS	-	-	-	-	06 	-
LANCHAS MISILERAS	-	-	08 	-	06 	02 

bre todas las adquisiciones de Unidades Navales nuevas o de segunda mano y que es Brasil el país que opera probablemente las últimas unidades excedentes de la Marina Norteamericana.

Asimismo, debido a los años transcurridos desde que se adquirieron todas estas Unidades Navales nuevas, obligan a pensar que ya es hora de efectuarles modificaciones necesarias acorde al avance de la tecnología actual.

La Industria Naval en este periodo experimentó un desarrollo importante al pasar del rubro de mantenimiento y carena de Unidades Navales a diseños, modificaciones y construcciones de buques propios de Primera Línea tales como:

- Destructores misileros ingleses del tipo-42 (Clase Hércules);
- Fragatas misileras italianas del tipo Lupo (Clase Carvajal);
- Fragatas misileras inglesas del tipo Mark-10 (Clase Niteroi);
- Fragatas misileras alemanas del tipo Meko-140 (Clase Espiro);
- Fragatas misileras brasileñas clase Inhaúma.

También se han efectuado modernizaciones integrales a:

- Destructores misileros ingleses del tipo County (Clase Pratt);
- Fragatas misileras inglesas del tipo Leander (Clase Condell).



Comentario Final

Desde principios de la década de los setenta hemos contemplado cómo las principales Armadas Sudamericanas han renovado sus mejores Unidades de Superficie con el fin de mantener o incrementar su poder disuasivo.









Cementos Lima S.A.

LIDER EN LA INDUSTRIA DESDE 1916

AV. ATOCONGO 2440, LIMA 35 TELF.: 954-1900 FAX: 954-1928

EL PERÚ FRENTE A LA CONVENCIÓN DEL MAR (CONVEMAR)

Capitán de Navío
Javier Olivares Polack

Ser adherente de la Convención del Mar sería anticonstitucional.
Fernando Morote,
Curso de Geopolítica,
CAEM, 1987.

El presente artículo constituye un trabajo de investigación realizado por el suscrito cuando integraba la XL Promoción del Curso de Guerra Naval y creemos que, por la importancia que tiene el tema en el futuro económico de nuestra nación, debe ser motivo de reflexión por todos quienes vestimos el glorioso uniforme de Miguel Grau y que, por ende, nos preocupamos por los destinos de nuestra querida Patria.

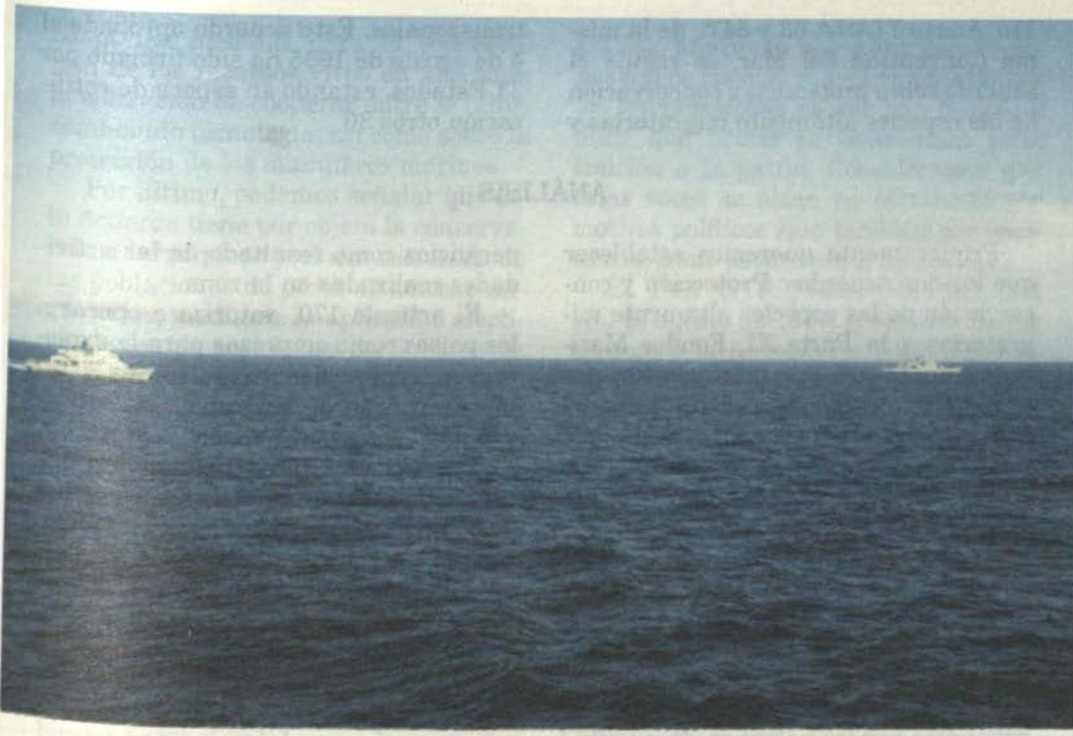
En primer lugar se reseña, en forma sucinta, los avatares que ha sufrido el Decreto Supremo N° 781, de agosto de 1947, referido a la jurisdicción nacional sobre nuestro mar adyacente, así como la evolución del Derecho del Mar hasta nuestros días, evolución ésta que, desde nuestro punto de vista, es favorable a nuestro país.

Asimismo se analizan dos instrumentos muy importantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; ellos son la Parte XI, *Fondos Marinos,* y el *Acuerdo sobre protección y conservación de las especies altamente migratorias y transzonales,* ya que estos dos Acuerdos van a tener un impacto decisivo sobre nuestro desarrollo económico futuro. Tratamos, seguidamente, de establecer claros conceptos para explicar la controversia que se ha generado entre los llamados *zonistas* y los *territorialistas.*

Concluimos con lo que, creemos, deben ser los pasos que debe tomar nuestro país y nuestra Institución en este delicado tema.

MARCO TEÓRICO

Con fecha 1ro. de agosto de 1947, se expide el Decreto Supremo No. 781 que declaró el ejercicio de la soberanía y jurisdicción nacionales sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano hasta la distanciada 200 millas marinas, punto de partida de una nueva política marítima de alcances entonces



"...el mar adyacente a nuestras costas".

impredecibles. Dicho Decreto Supremo fue expedido por el entonces Presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero, siendo el autor de la iniciativa el ministro de Relaciones Exteriores, Enrique García Sayán.

Por Declaración de Chile, Ecuador y Perú, hecha en Santiago el 18 de agosto de 1952, los países Declarantes proclaman como norma de su política internacional marítima la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el mar hasta una distancia de 200 millas.

La Constitución Política del Perú de 1979 ratifica la extensión del Dominio Marítimo hasta la distancia de 200 millas y se introduce el concepto de líneas de base a partir de las cuales deben medirse las 200 millas del Dominio Marítimo.

El 30 de abril de 1982 se promulga la Convención sobre Derecho del Mar, estableciéndose el Mar Territorial de 12 millas, la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas, la Zona Contigua y la Plataforma en adición a la Zona y la Alta Mar. Contó con el voto favorable de 130 Estados, 17 abstenciones y 4 votos en contra. La Convención entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994, firmada por 159 Estados.

Al establecerse la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Fondos Marinos), se regulan éstos mediante los Artículos: 2, 4, 136, 141, 144, 151, 170 y 171 principalmente.

Asimismo, en los artículos 116, 117,

118, Anexo 1 (Arts. 63 y 64)*, de la misma Convención del Mar, se regula el acuerdo sobre protección y conservación de las especies altamente migratorias y transzonales. Este acuerdo aprobado el 4 de agosto de 1995 ha sido firmado por 31 Estados, estando en espera de ratificación otros 30.

ANÁLISIS

Primeramente queremos establecer que los dos Acuerdos: Protección y conservación de las especies altamente migratorias y la Parte XI, Fondos Marinos, están totalmente interrelacionados con la Convención sobre el Derecho del Mar, según los instrumentos de la misma Convención. Una vez aclarado esto pasaremos a describir los dos Acuerdos.

Parte XI: Fondos Marinos:

Según los artículos 136 y 141, se declara a los Fondos Marinos aquí tratados como patrimonio común de la humanidad. Este elemento esencial fue propuesto por los países en desarrollo.

El artículo 144 obliga a los países firmantes y, con acuerdo con la Autoridad, a adoptar medidas para adquirir tecnología y promover su transmisión a los países en desarrollo.

El artículo 151, obliga a la Autoridad a tomar medidas para controlar la producción, fijando límites máximos sobre la base de los valores del consumo y extracción de níquel, asimismo estaría facultada para limitar el volumen de producción de minerales distintos de los procedentes de los nódulos, así como para ayudar a los países en desarrollo cuyos ingresos o economías sufran serios perjuicios como resultado de las actividades realizadas en la zona.

El artículo 170, autoriza a operar a los países como empresas para la exploración, explotación, tratamiento y comercialización de los minerales extraídos de la zona.

Los artículos 186 a 191 señalan que las controversias serán sometidas a una Sala Especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Finalmente diremos que, de acuerdo al artículo 4, el Estado que se obligue por el Acuerdo, también debe obligarse por la Convención del Mar (CONVEMAR).

Acuerdo sobre protección y conservación de las especies altamente migratorias y transzonales

El artículo 116 b, regula que la pesca en alta mar está sujeta a los derechos, deberes y obligaciones de los Estados ribereños.

El artículo 117, indica que los nacionales de Estados que pescan idénticos o diferentes recursos en la misma zona de alta mar, están obligados a cooperar y a establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca.

El artículo 118, regula que deben

* *Anexo 1 (Art. 63 y 64).* Detalla, además de lo explicitado en el Art. 118, las formas de cooperación entre los Estados en cuanto a establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca. Los Arts. 63 y 64 tratan específicamente de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, respectivamente. *(Nota del Editor).*

adoptarse medidas para la conservación de los recursos vivos en alta mar, la obligación de cooperar entre sí intercambiando tecnología, así como sobre la protección de los mamíferos marinos.

Por último, podemos señalar que este Acuerdo tiene por objeto la conservación a largo plazo y el uso sostenido de las poblaciones de peces altamente migratorios, mediante la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la CONVEMAR

La situación actual del Perú es que no ha firmado ni adherido la Convención del Mar. No ha firmado la Parte XI, sobre Fondos Marinos. No ha firmado el Acuerdo sobre especies migratorias.

Con respecto a este último punto, quisiéramos hacer algunos comentarios finales.

En marzo de 1983, el Ministerio de Relaciones Exteriores emitió un Comunicado Oficial declarando que el Gobierno había decidido por ahora no firmar la Convención del Mar, por considerar "que, por su propia naturaleza, este complejo e importante asunto requiere de más exhaustivos estudios en sus aspectos jurídicos y económicos". A pesar de este comunicado el Gobierno de ese entonces no efectuó los mayores estudios que se anunciaron.

En 1984, a pesar que el Senado de la República aprobó una moción multipartidaria recomendando al Poder Ejecutivo la adhesión a la Convención, recomendando su debate correspondiente para su aprobación definitiva, esta recomendación no fue acogida por el Presidente de la República. Posteriormente este tema fue politizado, dejando al Perú fuera de este importante instrumento jurídico.

Empezamos este trabajo con unas palabras dichas por un catedrático del CAEM, aclarando que estas declaraciones son de las más suaves empleadas por los territorialistas ya que han llegado a decir que firmar la Convención sería traición a la patria. Consideramos que estas voces se alzan no solamente por motivos políticos sino también por ignorancia, como pasaremos a demostrar.

El Decreto Supremo No. 781, del 1ro. de agosto de 1947, proclamó: "la soberanía y la jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales del territorio nacional, así como sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren". Asimismo agrega que el Perú ejercerá "control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de 200 millas marinas".

Como sabemos en la CONVEMAR se reconoce la individualidad del mar territorial de 12 millas, de la zona contigua, de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva en la que, hasta las 200 millas, el Estado costero ejerce la plenitud de sus derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos y otros usos económicos del mar. El mar territorial de 12 millas es sin perjuicio del derecho de paso inocente con que cuentan los buques de todos los Estados.

Como bien lo ha señalado el embajador Juan Miguel Bákula en su disertación con motivo del 50° Aniversario de

la dación del Decreto Supremo 781, al darse éste, y posteriormente en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, "en momento alguno se cayó en la tentación de proponer la extensión del mar territorial hasta una anchura de 200 millas".

Asimismo, al ser integrante de la Delegación peruana a la III Conferencia, junto con veinte oficiales de Marina de alta graduación, los embajadores Deústua, Pérez de Cuéllar, Carlos Alzamora, entre los más distinguidos, refirió: "la delegación de la que fui responsable no presentó proyecto alguno en favor de un mar territorial de 200 millas, ni recibió instrucciones del Gobierno en ese sentido, ni miembro alguno de la delegación, a título personal, consideró posible una iniciativa para tal propósito".

Creemos que con esto queda suficientemente aclarado los despropósitos que han convergido para que el Perú quede fuera de la CONVEMAR. La Convención es hoy un realidad indiscutible y no participar en ésta es colocarse del lado de países como Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania, que no han firmado la Convención sólo por estar en contra del Acuerdo de los Fondos Marinos y no por estar en contra de la zona económica exclusiva de 200 millas.

Según lo expresado por el Dr. Eduardo Ferrero Costa en su libro "El Perú frente a la Convención sobre el Derecho del Mar", publicado en 1985, mencionaba que al Perú le quedan dos opciones frente a este problema:

"O aceptamos la posición de quienes sostienen que el Perú tiene y debe tener un mar territorial de 200 millas, manteniéndonos al margen de la Convención sobre el Derecho del Mar, afectando nuestros intereses marítimos, perdiendo aun más un liderazgo internacional, haciendo nuestra la causa de algunos Estados que pretenden desconocer el principio del Patrimonio Común de la Humanidad para los Fondos Marinos y propiciando futuros e innecesarios conflictos al desconocer normas de alcance universal; o nos definimos con claridad en favor de la Convención protegiendo mejor nuestros intereses marítimos, colocándonos al lado del Tercer Mundo y de América Latina, haciendo de la Convención del Mar y de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas un éxito de nuestra política exterior, apoyando el concepto de los Fondos Marinos como Patrimonio Común de la Humanidad, participando como miembro pleno en la Comisión Preparatoria y defendiendo el establecimiento de un orden jurídico internacional en la búsqueda de la paz y del desarrollo".

CONCLUSIÓN

En nuestra modesta opinión, el Perú debería convertirse en el más breve plazo en integrante de derecho pleno de la Convención del Mar y para esto se deberían iniciar las gestiones correspondientes tendientes a llevar a cabo este cometido.

Como estamos conscientes que este asunto todavía podría prestarse a ser altamente politizado, se debería iniciar una campaña de información dirigida hacia todos los sectores de nuestra sociedad, en la cual se expliquen claramente los beneficios que tendría nuestro país de adherirse a la CONVEMAR y que la misma no estaría, como nunca lo estuvo, en contradicción con nuestra Constitución ni contra el espíritu del

Decreto Supremo 781.

Creemos que nosotros, los marinos, en este último punto y por estar comprometidos con distinguidos oficiales que nos precedieron, debemos tomar parte activa en esta campaña de difusión. La Marina de Guerra del Perú debería tener como Objetivo Institucional lograr que el Perú se integre a la CONVEMAR lo antes posible.

Para este último punto proponemos el trabajo mancomunado de los siguientes organismos de Marina bajo la dirección de la Comandancia General de la Marina: la Comandancia General de Operaciones Navales, la Dirección de Información, la Dirección de Intereses Marítimos, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y la Escuela Superior de Guerra Naval.

Creemos que en este Centro de Altos Estudios se deben llevar a cabo Conferencias Magistrales, dictadas por destacados profesionales, únicamente dedicadas a tratar el tema de la Convención y no, como en algunas otras instituciones, tratar este importante tema como una conferencia más dentro de "cursos sobre el derecho del mar", a las cuales lamentablemente hemos asistido y que nos han hecho ver que en el país, hasta la fecha, no existe una institución que haya tomado como bandera de lucha la integración del Perú a la CONVEMAR.

Proponemos igualmente que estas conferencias estén dirigidas a los decanos de los Colegios Profesionales, rectores de Universidades, directores de Institutos Tecnológicos, presidentes de Instituciones Cívicas y Patrióticas, directores de los principales Colegios de la Capital y de manera muy especial a los propietarios o directores de todos los medios de comunicación y periodismo en general.

Creemos firmemente que el Perú debe integrarse a la Convención del Mar, dado que de no hacerlo, y tomando las palabras de uno de nuestros destacados catedráticos de la Escuela Superior de Guerra Naval, de no hacerlo : "Perderemos el último vagón del último tren de la historia".

INGRESO DIRECTO

PREPARATE EN EL CENTRO PRE-UNIVERSITARIO



INSCRIPCIÓN PERMANENTE

- ORIENTACION VOCACIONAL Y PROFESIONAL
- MATERIAL DIDÁCTICO
- PRÁCTICAS EN EL ÁREA DE CIENCIAS
- PERSONAL DOCENTE ESPECIALIZADO
- EVALUACIONES CONTINUAS
- ESTRICTO CONTROL DE ASISTENCIA

REQUISITOS

1) FICHA DE INSCRIPCIÓN
2) 3 FOTOS TAMAÑO CARNÉ A COLOR Y DE FRENTE
3) CONSTANCIA DE TRABAJO Y/O ESTUDIO
4) CONSTANCIA DE SOCIO O HIJ SOCIO DE LA COOPERATIVA PERUANAS (EN CASO LO FU
5) RECIBO DE PAGO CANCELAD

INFORMES E INSCRIPCIONES

IMA : Av. San Felipe 1109 Jesús María ☎ 265-0399 / 266-0195
266-0196 / 266-0197 / 266-0198 Fax: 470-9838
Jr. Pomabamba 1201 Urb. Covida - Los Olivos ☎ 485-5
Av. Cuba 301 - Jesús María ☎ 471-0346
IURA : Av. Sullana 621 ☎ 074-321192
HIMBOTE : Urb. 21 de Abril Mz. B-2, Lote 13 ☎ 044-345327
HINCHA : Pedro Moreno 1ª cuadra s/n ☎ 034-263233
REQUIPA : Urb. Aproviord Manz. B Lote 6 - Cercado ☎ 054-24606
www.uap.edu.pe

LOS INTERESES MARÍTIMOS DEL PERÚ

UNA VISIÓN RESUMIDA

Contralmirante
Jorge Brousset Barrios

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo del tiempo, los océanos, mares, ríos y lagos, y sus respectivas zonas de influencia, han ido incrementando progresivamente su importancia en el desarrollo de los pueblos. En un inicio, jugaban un limitado papel en beneficio del hombre; en la actualidad tienen una connotación especial, y en el futuro adquirirán una trascendencia gravitante.
Los Intereses Marítimos, un concepto sobre cuya esencia y alcances se tratará más adelante, han sido, son y serán, ciertamente, elementos fundamentales para el desarrollo y la formación de nuestra propia identidad nacional.

Desde el periodo prehispánico, los Intereses Marítimos han jugado un rol protagónico en muchos aspectos, tanto políticos como económicos y culturales, que han regido nuestra Patria. Como una constante en el devenir peruano, el medio marítimo propició uno de los sucesos culturales más importantes de nuestra historia y que habría de sellar en forma determinante nuestro destino: la integración de las culturas nativas y europea para dar origen al mestizaje, que identifica al Perú como Nación. Sin embargo, y no obstante la importancia desempeñada por los Intereses Marítimos en nuestra historia, es paradójico que aún no exista en el país una vocación generalizada por el mar, y que el sentimiento de nuestro pueblo esté inspirado, más bien, por una ancestral vocación andina.

Desde su creación, la Marina de Guerra del Perú ha realizado permanentes esfuerzos para que los Intereses Marítimos nacionales sigan constitu-

yendo elementos importantes en el logro del bienestar y seguridad nacionales. No obstante, no todos los esfuerzos realizados se han podido plasmar en logros con resultados concretos y coherentes. Ello se ha debido, principalmente, a la ausencia de políticas coordinadas a nivel nacional y puede claramente apreciarse cuando se examinan los usos que se hacen del medio acuático, al que concurren de manera aislada diversos sectores de la actividad pública y privada nacionales. Entre estos sectores se puede mencionar principalmente a los que conforman el comercio marítimo exterior, el transporte marítimo, la pesquería, la minería marítima, la industria naval, el turismo, la investigación científica y tecnológica con fines marítimos, el medio ambiente marino y otros.

En el siglo XXI las naciones se verán en la imperiosa necesidad de contar con mayores recursos para solucionar sus problemas. Así, y como producto del aumento de la población mundial, que se estima ha de duplicarse en el año 2030 hasta alcanzar 14,000 millones de personas, la situación de la alimentación mundial se tornará crítica. Es probable que el medio marino, las aguas continentales y sus respectivas zonas de influencia, constituyan para la humanidad, el último escenario dónde encontrar los recursos que aseguren su subsistencia y crecimiento. Si ello es así, las actividades destinadas a aprovechar estos espacios habrán de incrementarse ostensiblemente, y sólo las naciones que hayan desarrollado en forma óptima sus Intereses Marítimos tendrán la capacidad de lograr beneficios para sus pueblos.

Desde hace ya muchos años, tanto institucional como nacionalmente, se viene realizando muchas actividades en relación con el desarrollo de los Intereses Marítimos. En la Marina de Guerra, en particular, ha sido establecida como importante órgano de la Comandancia General de la Marina, la Dirección de Intereses Marítimos.

El objetivo fundamental de este documento es brindar conocimientos a la población sobre el significado e importancia de los Intereses Marítimos y la necesidad de su desarrollo. Para ello, será necesario definir el marco conceptual en el que se inserta este importante concepto.

2. INTERESES MARÍTIMOS Y DESARROLLO NACIONAL

Como resultado de su devenir histórico, nuestra Nación tiene una Realidad Nacional[1]. Parte de ella es la Realidad Marítima[2], que los peruanos percibimos y conocemos en diverso grado y medida, según nuestras propias experiencias y la diversa perspectiva en la que nos situemos.

1 Según el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN) la Realidad Nacional es la totalidad de situaciones o condiciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas y cuantitativas, actuales y potenciales, que presenta la Nación en un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico.

2 Según la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Historico-Marítimos del Perú, la Realidad Marítima es la parte de la Realidad Nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales. Está conformada por el Poder Marítimo y el Potencial Marítimo.

Es necesario examinar la Realidad Nacional en forma permanente con el objeto de identificar los problemas y necesidades de la sociedad, para orientar así los esfuerzos destinados a alcanzar los objetivos vinculados con el Desarrollo Nacional que, junto a los objetivos de la Seguridad Nacional, habrán de permitir a nuestra población alcanzar el Bienestar General. Para ello, es necesario determinar primero cuáles son los Intereses Nacionales[3]; en pocas palabras, conocer las fortalezas y debilidades de la Nación, y orientar los esfuerzos que se convertirán así en una Aspiración Nacional[4].

Con el conocimiento integral del Perú, podremos establecer los Objetivos Nacionales[5]; esto es, hacia dónde queremos y tenemos que dirigirnos, tanto en el plano material como espiritual, para alcanzar, finalmente, a través de una serie de medidas y acciones que deben estar contenidas en la Política Nacional[6], el Bien Común para todos los peruanos.

Definitivamente, parte los Intereses Nacionales son los relacionados con el uso de los océanos, el Mar Peruano o Mar de Grau, los ríos, lagos, y sus respectivas zonas de influencia, así como con la explotación de los recursos que ellos contienen, y que determinan los diferentes tipos de Intereses Marítimos.

3. RELACIÓN Y DEPENDENCIA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS

Para una Nación es importante entender y conocer su Realidad Nacional, es decir, la realidad de la nación en todos sus aspectos, si se desea orientar apropiadamente sus esfuerzos destinados a satisfacer sus necesidades. Así como el ser humano conoce su realidad personal y determina su capacidad para el logro de sus metas mediante el adecuado desarrollo de su persona, y de la misma manera en que tiene, además, un potencial propio que de ser utilizado le habrá de permitir desarrollar nuevas capacidades y alcanzar nuevos objetivos personales, una nación marítima, como el Perú, en todo momento tiene que tener también capacidad para desarrollar sus Intereses Marítimos y

---

3 Intereses Nacionales son la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad, material o espiritual, de carácter nacional. Los Intereses Nacionales orientan los esfuerzos del Estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar.

4 Aspiración Nacional es la proyección colectiva, en la conciencia del pueblo, de una necesidad de carácter nacional. Cuando un Interés Nacional se proyecta en la conciencia colectiva de la Nación, se convierte en una Aspiración Nacional.

5 Objetivos Nacionales son los fines o resultados por alcanzar, perfectamente identificados y definidos, en correspondencia con los intereses y aspiraciones de la Nación.

6 Según el CAEN, Política Nacional es el quehacer dirigido al establecimiento de los Objetivos Nacionales, de los objetivos del Proyecto Nacional y de los objetivos del Proyecto de Gobierno, así como de las normas que orienten su consecución.

protegerlos frente a cualquier tipo de amenaza tanto externa como interna. La protección a los Intereses Marítimos la brinda el Poder Naval[7], tanto en tiempo de paz como de guerra.

De otro lado, la capacidad nacional para desarrollar nuestros Intereses Marítimos en el ámbito marítimo, contando para ello con la protección y seguridad necesarias en todo momento, constituye el Poder Marítimo[8], el cual sumado al Potencial Marítimo[9], esto es, a las capacidades materiales y espirituales latentes en ese ámbito, determinan finalmente la Realidad Marítima Nacional.

REALIDAD MARITIMA = POTENCIAL MARÍTIMO + PODER MARÍTIMO

4. DEFINICIÓN Y ALCANCE DE LOS INTERESES MARÍTIMOS

Desde que no existe una definición única para este objeto se puede definir a los Intereses Marítimos de diversa manera.

La CEEM los define como "la parte del Poder Marítimo que comprende al conjunto de medios que se emplean para el logro de los Objetivos de Desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir a lograr los de Seguridad".

En esta definición la CEEM aclara que con el término "medios" se están refiriendo no sólo "a las actividades, personas, recursos y cosas, de toda índole relacionadas directa o indirectamente con el mar, ríos y lagos navegables", sino también "a los espacios temporales, culturales y de cualquier otra naturaleza que tengan que ver con el uso de este ámbito (Ambito Marítimo)".

Sin embargo, otra definición de los

7 Según la CEEM, Poder Naval es la expresión militar de la capacidad del Poder Marítimo para, en tiempo de paz, proteger los derechos de la Nación y la propiedad, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la Política Nacional. En tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negando al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad. Contribuye al logro de los Objetivos Marítimos de desarrollo. El Poder Naval es parte integrante del Poder Marítimo y por lo tanto del Poder Nacional.

8 Según la CEEM, Poder Marítimo es la parte del Poder Nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del Bienestar y la Seguridad de la Nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. El Poder Marítimo también podría definirse como la "expresión de la capacidad integral de los medios de todo orden de que dispone la Nación en una etapa determinada, en su accion de proyección política, militar, económica y social".

9 Según la CEEM, el Potencial Marítimo es la parte del Potencial Nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia, relacionados con el ambito marítimo y susceptibles de ser incorporados al Poder Marítimo en un momento dado.

Intereses Marítimos, que es la que se propone emplear en este documento, podría ser la siguiente:

Los Intereses Marítimos son la expresión del deseo colectivo de la Nación de usar el "medio marítimo" y aprovechar sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de alcanzar un permanente bienestar nacional y ciertos aspectos de seguridad.

En esta definición se incluye en el término "medio marítimo" a las aguas interiores de interés y las zonas costeras de influencia.

En la definición anterior, la expresión "deseo colectivo de la Nación" emana de una necesidad material o espiritual del pueblo peruano, la cual, proyectada en la conciencia colectiva del país se convierte en una aspiración nacional, que contribuye al bienestar común y la seguridad integral.

El término "marítimo" se hace extensivo de manera general tanto a los océanos, en general, como al Mar Peruano en particular y a los ríos y lagos en el interior del territorio, donde se realicen actividades de interés económico de características similares a las que tienen lugar en el ámbito marítimo propiamente dicho.

En el caso de los océanos, el término incluye no sólo a las vías marítimas y estrechos y canales utilizables como tales, sino también a la alta mar, los fondos marinos y la Antártida.

El Mar Peruano está definido en la Constitución Política del Perú, por lo que ella establece como Dominio Marítimo, que comprende el mar adyacente a nuestras costas, asÌ como el lecho y subsuelo marítimos, hasta una distancia de 200 millas medidas desde las líneas de base que establece la Ley; así como por las aguas interiores de interés, es decir, las aguas continentales utilizadas para llevar a cabo actividades de comercio mediante la navegación y actividades relacionadas con la explotación de los recursos vivos en ellas contenidas.

Pero, además, el concepto de "Intereses Marítimos" engloba también a las diversas actividades vinculadas al "medio marítimo" de cualquier orden (político, económico, jurídico, científico, cultural y otros), ejecutadas tanto por el sector público como por el sector privado, que contribuyen al desarrollo y progreso de la Nación, y a los "medios" que permiten realizar dichas actividades.

Desde otra perspectiva, también se podría considerar a los Intereses Marítimos como "parte de la capacidad de la Nación, para usar el medio marítimo y aprovechar sus recursos, con el fin de lograr los objetivos de desarrollo relacionados con tal utilización y adicionalmente contribuir a lograr, a través de la utilización de dicho medio, ciertos objetivos en el campo de la seguridad integral, en estrecha correspondencia con el Poder Naval."

Esta definición de "capacidad" de la Nación para usar el "medio marítimo" y aprovechar sus recursos, guarda armonía con el concepto de que los Intereses Marítimos y el Poder Naval son las dos partes constituyentes del Poder Marítimo, que es definido como la "capacidad" de una Nación para el mejor y más amplio uso del "medio marítimo".

Cualquiera sea la definición que utilicemos, en la práctica los Intereses Marítimos están vinculados al uso del medio marino y al aprovechamiento de sus recursos. En la medida que utilicemos dicho medio, que convencionalmente

para nuestros propósitos incluye a las aguas interiores de interés (ríos y lagos), estaremos desarrollando tales Intereses.

5. FACTORES QUE INFLUENCIAN LOS INTERESES MARÍTIMOS

Ejercen influencia en el desarrollo de los Intereses Marítimos dos tipos de factores. Por su naturaleza, ellos pueden ser calificados como condicionantes y determinantes.

Factores condicionantes, son los factores de orden natural que tienen influencia directa en los Intereses Marítimos. Se incluyen principalmente entre ellos:

- Los aspectos físicos y los recursos naturales.
- El hombre y su comportamiento socio-cultural.
- La situación geopolitica.

Factores determinantes, a su vez, son los factores creados por el hombre que definen el accionar de la Nación con relación al uso y aprovechamiento del "medio marítimo" (que como se ha dicho está convencionalmente conformado por los oceános, los mares, los ríos y los lagos, y las zonas costeras de influencia). Los factores determinantes consideran y son influenciados por:

- Los aspectos políticos.
- Los aspectos económicos.
- Los aspectos jurídicos.
- Los aspectos científicos y tecnológicos.

6. ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS INTERESES MARÍTIMOS

Aspectos físicos y recursos naturales

El agua, que cubre el 72% de la superficie de la Tierra y está principalmente concentrada en las cuencas oceánicas, es la característica común de los Intereses Marítimos. El agua se encuentra también en los continentes, discurriendo en las cuencas lacustres y fluviales. La composición química del agua, en lo que respecta a los océanos, ríos y lagos, difiere principalmente en relación a su diferente salinidad.

El agua es vital para la vida y regula el clima de nuestro planeta, a través de la dinámica interrelación existente entre los océanos, la atmósfera y la tierra.

De las tres cuencas existentes, la cuenca oceánica es la más importante; de allí la definición de Intereses "Marítimos". Sin embargo, los Intereses Marítimos se desarrollan en los tres ámbitos, siendo los más importantes, en el caso de los ríos y los lagos, aquellos vinculados con la navegación, cuando tales ríos y lagos constituyen apropiadas vías de comunicación.

Las zonas de influencia de este elemento vital también comprenden al suelo, el subsuelo y el litoral marítimo, como también las riberas de los ríos y los lagos.

Al usar el medio marítimo y aprovechar sus recursos, es fundamental mantener la adecuada relación entre el medio ambiente y los seres vivos, es decir preservar la ecología marina y garantizar la utilización sostenible del medio marino, y evitar que el existente equilibrio biológico, principio de vida, se pueda quebrar.

Los recursos naturales de este "medio marítimo" se clasifican en "renovables o vivos" y "no renovables o no vivos".

Importante elemento de los aspectos físicos del ciclo de agua es la generación de energía, manifestada en forma de corrientes, olas y mareas susceptibles de ser utilizadas en provecho del hombre.

El hombre y su comportamiento sociocultural

Ninguna actividad humana puede llevarse a cabo sin la participación consciente de sus protagonistas, en particular cuando se trata de intereses comunes que han de contribuir al bienestar general de la Nación. De allí la importancia, en el campo de los Intereses Marítimos, de que el Estado formule políticas, estrategias y normas adecuadas, y asegure una legítima proyección colectiva de estas necesidades en la conciencia de los habitantes del país, con el fin de que esa conciencia colectiva se convierta en una válida aspiración nacional que facilite el logro de los objetivos nacionales. Esto es posible y debe tener lugar través de la creación de una debida "Conciencia marítima nacional".

Situación geopolítica

Los Intereses Marítimos se desarrollan con el fin de satisfacer las aspiraciones de la Nación. Tal desarrollo está influido por la ubicación geográfica y política y las relaciones externas del Estado, así como por la influencia geopolítica y los intereses de otros Estados, especialmente si ellos están en pugna con los intereses del nuestro.

A este respecto, ejercen influencian o condicionan el desarrollo de nuestros Intereses Marítimos:

- La ubicación geográfica de nuestras cuencas Oceánica, Amazónica y del Titicaca.
- El desarrollo histórico de las zonas de influencia de los Intereses Marítimos.
- Las vías marítimas de transporte nacional e internacional.
- La cuenca del Pacifico.
- El carácter bioceánico del Perú en virtud de la cuenca Amazónica y particularmente de los ríos Marañón y Amazonas.
- El canal de Panamá.
- El estrecho de Magallanes y el paso Drake
- La Antártida.

Aspectos políticos

La utilización del mar y sus recursos mediante la acción deliberada del hombre no debe perjudicar este medio, siendo indispensable preservar la calidad de los recursos del mismo y de modo de no comprometer su desarrollo sostenible ni su utilización por las futuras generaciones. La acción del Estado a este respecto es vital. De otro lado, corresponde al Estado no sólo exigir el cumplimiento de las normas que regulan dichas actividades, sino también garantizar que estas actividades tengan lugar en forma libre y pacífica. En este sentido, el desarrollo de los Intereses Marítimos requiere de la ejecución de funciones vinculadas con:

- La Explotacion racional de los recursos vivos y no vivos
- El Manejo integral de las zonas costeras
- La Protección del medio ambiente marítimo

- La Vigilancia y control.

Aspectos económicos

El Producto Bruto Interno del Perú está fuertemente influenciado por el desarrollo de los Intereses Marítimos, los cuales no sólo contribuyen a generar fuentes de empleo, sino a fortalecer decisivamente la balanza comercial. En este aspecto los más importantes Intereses Marítimos son:

- El comercio marítimo (transporte, puertos y aduana)
- La industria pesquera, de hidrocarburos, minera y construcciones y reparaciones navales.

Aspectos jurídicos

El uso del mar y el aprovechamiento de sus recursos está regulado por un conjunto de normas desarrolladas por diferentes sectores del Estado, que se inspiran en los principios y normas desarrolladas por organizaciones internacionales de carácter multilateral.

El desarrollo de los Intereses Marítimos debe tener lugar con sujeción a las normas contenidas en:

- Las leyes y reglamentos nacionales.
- Los Convenios Internacionales.
- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Los regímenes jurídicos a los que se deben ajustar las actividades que se realizan en los diferentes espacios marítimos están ahora claramente definidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que a la fecha ha sido ratificada por 127 Estados y que ha consagrado la tesis planteada por el Perú, de que para fines económicos y respetando la libertad de los mares, los Estados costeros pueden establecer jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

Aspectos científicos y tecnológicos

El desarrollo del Perú está fundamentalmente basado en el desarrollo de Intereses Marítimos tales como el comercio marítimo, la pesca y la explotación de hidrocarburos y minerales en la plataforma continental, entre otros. Para que ese desarrollo tenga lugar es indispensable utilizar las herramientas que proporciona el avance científico y tecnológico. El desarrollo de los Intereses Marítimos está determinado por la capacidad nacional para utilizar adecuadamente las innovaciones científicas y tecnológicas, entre otros, en los siguientes aspectos:

- Preservación y explotación racional de los recursos naturales.
- Explotación de la plataforma continental.
- Mantenimiento de vías de navegación.
- Mantenimiento del equilibrio ecológico y supervisión de eventos que puedan tener impactos catastróficos (El Niño).
- Desarrollo de nuevos sistemas de energía, utilizando los vientos, las olas, las corrientes y las mareas.

7. PAPEL DE LA MARINA DE GUERRA EN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARITIMOS

La Marina de Guerra juega un papel especial en el desarrollo de los Intereses Marítimos. De un lado, promueve el desarrollo de tales intereses, a través de

la Dirección de Intereses Marítimos.

De otro lado, garantiza que las actividades y medios empleados, sean realizadas de conformidad con las correspondientes normas legales y reglamentarias, ejerciendo una función de vigilancia y control, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Dicha Dirección también es responsable de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y prevenir el medio marino de la contaminación por los buques.

También la Marina de Guerra ha sido designada, por el conocimiento y vinculación que tiene con el medio marítimo, como ejecutora de algunas actividades específicas vinculadas al uso y aprovechamiento de sus recursos: servicios de faros y balizas, servicios de hidrografía, servicios de construcción y reparación de buques, etc. Este es el papel delegado a la Dirección de Hidrografía y Navegación, a los Servicios Industriales de la Marina, etc.

En ese sentido la Marina de Guerra fomenta el desarrollo de medios y el establecimiento de servicios de transporte acuático, y cuando sea necesario opera los mismos a efecto de satisfacer requisitos fundamentales vinculados con la seguridad y como contribución a la integración del territorio y el desarrollo de la economía, en las zonas en las que la industria privada no desea establecer servicios de transporte necesarios.

Es importante el papel de la Marina de Guerra en el fomento del desarrollo de las actividades pesqueras en el país. La Marina suministra información sobre ciencias del mar, y participa en la formación y capacitación de las dotaciones pesqueras en aspectos vinculados con la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar; provisión de eficaces ayudas a la navegación para facilitar la navegación segura de las embarcaciones pesqueras; establecimiento de redes de comunicaciones que permitan enlaces con las embarcaciones pesqueras en operación, y provisión de servicios de búsqueda y salvamento, con adecuada capacidad de reacción.

En relación con los usos pacíficos del mar y el aprovechamiento de sus recursos, la Marina de Guerra, a través de la Dirección de Intereses Marítimos, mantiene actualizado un banco de información sobre el grado de desarrollo de los distintos Intereses Marítimos

La Marina de Guerra examina los aspectos estratégicos vinculados con el uso del medio marítimo y el aprovechamiento de los recursos que éste contiene.

La Marina de Guerra promueve y desarrolla actividades de investigación sobre el medio marítimo. En tal sentido ejerce un papel preponderante en el desarrollo del conocimiento a nivel nacional de las ciencias del mar y otras ciencias acuáticas, en especial en áreas que tengan que ver con la navegación y señalización marinas, oceanografía, hidrografía, meteorología marina, física y química marinas y biología marina.

La Marina de Guerra participa en forma prominente en misiones y expediciones a la Antártida, y contribuye al establecimiento de presencia peruana en dicha región, con lo cual se asegurará la participación nacional en los beneficios resultantes de tal presencia.

Finalmente, la Marina de Guerra desarrolla actividades destinadas a crear conciencia marítima en la población peruana.

Bibliografía:

- Arias Schreiber Pezet, Alfonso: *Los Intereses Marítimos del Perú en el año 2000.* En: Revista del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú N° 13 Julio-Diciembre 1994 p.31
- Carcelén Basurto, José: *Realidad Marítima.* Escuela Superior de Guerra Naval 1997.
- Perú. Marina de Guerra. Escuela Superior de Guerra Naval. *Estudio de la Realidad Marítima: Lineamiento de objetivos y políticas.*
- Perú. Instituto de Estudios Históricos Marítimos. Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos *Definiciones doctrinarias sobre Realidad Marítima,* 1989.
- Perú. Centro de Altos Estudios Militares. *Desarrollo y Defensa Nacional.* Tomo 1. Planeamiento doctrinarios y metodológico. Lima, CAEN, 1998
- Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú. *Proyecto de Política Marítima. Lima-Perú, 1990.* Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos.



XXXIX Años del Tratado Antártico (1959 - 1998)

Capitán de Navio (CJ)
Hernán Ponce Monge

1. NOTAS LIMINARES

El Continente Antártico, situado en el extremo sur del globo terráqueo, en el más frío, seco, desolado, inhóspito y helado lugar, con temperaturas de hasta 88° bajo cero, la más baja del planeta, fuertes vientos de hasta 300 Km/h. Su límite no es el litoral continental sino la Convergencia Antártica, zona en el extremo sur de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Allí sólo encontramos a los científicos participando en expediciones o en labores de investigación en las estaciones científicas, hombres que tienen una fe hacia los destinos de la Antártida.

La Fauna Antártica: su símbolo es el Pingüino, a diferencia de la Fauna Ártica que es el Oso Polar, especies únicas y singulares de los Polos Sur y Norte.



2. SOBERANÍA ANTÁRTICA

La Antártida es una región, que no está bajo soberanía de ningún Estado, encontrándose congelados los reclamos territoriales. Esta congelación se sustenta en teorías, entre los cuales tenemos:

a. Teoría del Descubrimiento, adquisición de territorios que se descubren y se les considera "res nullius".
b. Teoría de la Ocupación, que exige no sólo se descubra, sino que debe haber una ocupación territorial en forma continua y efectiva.
c. Teoría de la Continuidad Geográfica o Contigüidad, parte de la ocupación y se amplía a un Estado próximo al Continente Antártico.
d. Teoría de la Continuidad Geológica, la Cordillera Antartandes, del Continente Antártico, constituye la prolongación de los Andes Americanos.
e. Teoría de los Títulos Históricos, se funda en Bulas Papales y Tratados.
f. Teoría de los Sectores, del canadiense Pascual Poutier en 1907, es la aplicación del sistema sectorial en el Polo Sur, adaptado por los Estados cuya proyección, en forma triangular con el vértice en el Polo Sur, los favorece.
g. Teoría de la Defrontación o Proyección, flexibiliza la Teoría de los Secto-

res, plantea que los países con costas, islas y mar territorial que hacen frente al Continente Antártico deben proyectar los meridianos que pasen por los puntos extremos de sus territorios hasta el Polo Sur.

h. Teoría de los Cuadrantes, del tratadista chileno Oscar Pinochet De la Barra, quien divide al Continente Antártico en cuatro sectores de 90° cada uno, partiendo del Meridiano de Greenwich, se denominan "Sudamericano", "Pacífico", "Australiano" y "Africano". Los Estados vecinos a cada uno de los Sectores tendrían derechos o preferencias para adquirir su dominio.

i. Teoría de la Efectividad, que considera las acciones de los Estados y su respectiva realidad geográfica e histórica y los Intereses Nacionales de los Estados hacia el Continente Antártico.

j. Teoría del Condominio Plural, del francés Fauchille, quien planteó que las regiones polares no sean exclusivas de un Estado sino de todas las Naciones.

k. Teoría del Patrimonio Común de la Humanidad, es decir, sin propiedad para ningún Estado, es "res comunis".

l. Teoría del Patrimonio Común de los Estados del Hemisferio Sur.

m. Teoría de la Antártida como "Parque Universal", sin propiedad por los Estados, propicia cautelar y controlar el medio ambiente antártico, visión ecologistas.

3. NORMAS INTERNACIONALES RELATIVAS AL CONTINENTE ANTÁRTICO

3.1 El Tratado Antártico

Es uno de los resultados más importantes del Año Geofísico Internacional, constituye un instrumento normativo internacional por el cual doce naciones lo suscriben en Washington el 1° diciembre 1959, entrando en vigor el 23 junio 1961.

El Tratado consiste de un Preámbulo y catorce Artículos en el marco de los propósitos y principios contenidos en la Carta de las Naciones Unidas dado el interés de la humanidad para que el Continente Antártico sea usado exclusivamente para fines pacíficos, que no sea escenario u objeto de discordia internacional, que se logre la exploración científica del Continente.

Es un Acuerdo de Desarme; prohíbe las explosiones nucleares, y el *dumping* de desperdicios de material radiactivo, así como toda medida de carácter militar, incluyendo establecer bases y fortificaciones militares, maniobras y ensayos de toda clase de armas.

El Tratado no impide el empleo de personal o equipos militares para investigación científica o para cualquier otro fin pacifico.

Ninguna disposición del Tratado será interpretado como una renuncia al reclamo de soberanía de cualquiera de las partes, los actos, así como las actividades, pueden constituir base para afirmar, apoyar o negar un reclamo o crear algún derecho.

Es decir, el Continente Antártico es una de las pocas zonas en el mundo en el que no existen conflictos territoriales, simplemente se encuentran congelados los reclamos.

La zona de aplicación del Tratado se encuentra en el área sur de 60° de latitud sur, incluyendo la plataforma de hielo.

Asimismo se faculta a las partes signatarias a participar en reuniones consultivas, y a tener derecho a enviar observadores en cualquier momento y a cualquier parte de la Antártida, incluyéndose a las expediciones, así como a las estaciones, previa notificación.

Los Estados en calidad de parte del Tratado tienen exclusiva jurisdicción sobre sus ciudadanos que han sido dirigidos para fines inspectivos o personal científico intercambiado entre expediciones o estaciones en Antártida, vigente a todo acto u omisión que incurrieran en ejercicio de su función.

El Estado que ingrese a formar parte del Tratado puede calificarse para participar en las reuniones durante el tiempo que demuestre su interés a la Antártida mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o de una expedición científica.

El Tratado no tiene plazo fijo de duración; después de 30 años cualquiera de las partes participantes en reuniones consultivas puede solicitar una conferencia para revisar la operación del Tratado. Las enmiendas aprobadas por mayoría entran en vigencia una vez ratificadas por la parte consultiva.

El Perú se adhiere al Tratado Antártico por Nota Diplomática, entregada en Washington al Gobierno de los Estados Unidos, éste en su calidad de Depositario, el 10 abril 1981, aprobado con la Resolución Legislativa N° 23307, del 4 de noviembre 1981, ocupando el 30vo. lugar.

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación, es gestora e impulsora de viajes de investigación al Continente Antártico, así como de la participación activa del Perú en trabajos de investigación científica de interés realizados durante la Primera Expedición Científica en el verano de 1988 (Antar I), a bordo del BIC *Humboldt*. Por todo ello se logró, con la aprobación del pleno, que el Perú sea Miembro Consultivo, conforme Nota Diplomática del 9 de octubre de 1989. Ello conlleva tener derecho a voz, voto y veto.

Siempre debe tenerse en cuenta que no debe descontinuarse en los esfuerzos en los trabajos de investigación que realiza el Perú, ya que ello, conforme al Tratado Antártico, conllevaría la sanción de pérdida de la condición de Miembro Consultivo (Derecho a voz, voto y veto) por la de Miembro Adherente (Derecho únicamente a voz).

3.2 Principales Normas Conexas Internacionales

Entre ellas, complementariamente al Tratado, se encuentra el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, TIAR, en su Artículo 4° considera en su ámbito un área que incluye parte de la Antártida.

Para la protección del Medio Ambiente Antártico se han adoptado las "Medidas acordadas para la conservación de las Flora y Fauna Antártica", "Convención para la conservación de las Focas Antárticas, 1972"; la "Convención de Camberra sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, 1980", y la "Convención Wellington para la Reglamentación de la Antártida sobre Recursos Minerales Antárticos, 1988".

Es de resaltar el "Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medio Ambiente" y Anexos, suscrito en Madrid en 1991, destinado a preservar durante 50 años el Continente Antártico de cualquier actividad minero y petrolera, excepto la investigación científica.

4. ACTOS NORMATIVOS DEL PERÚ

La Declaración de la Asamblea Constituyente de 1979, que formó Parte Anexa a la derogada Constitución Política del Perú, estableció que el nuestro es un país del Hemisferio Austral, vinculado a la Antártida.

La "Política Nacional Antártica", aprobada el 07 octubre de 1987.

El Decreto Ley N°25920, promulgado el 12 de diciembre de 1992, que aprobó el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente.

La novísima Carta Política vigente, de 1993, en que por Anexo formula una Declaración de la vinculación del Perú a la Antártida por factores ecológicos, antecedentes históricos, conforme a los derechos y obligaciones, como Parte Consultiva del Tratado Antártico propicia la conservación de este Continente como zona de paz, dedicada a la investigación científica y a la vigencia de un régimen internacional. Sin desmedro de sus derechos como Nación, promueve el beneficio de toda la humanidad, para lograr una racional y equitativa explotación de los recursos, que aseguren la conservación y protección al ecosistema del Continente Antártico.

5. EXHORTACIÓN

El autor presentó la ponencia de "Por qué el Perú en la Antártida" en el marco del Primer Seminario del Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú, en junio 1998; parte de la misma es el presente artículo. Los peruanos tenemos un pasado milenario, un presente de desarrollo y debemos tener un futuro hacia el Continente Antártico, esperanza para las generaciones venideras.

Los Cazasubmarinos

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada

Introducción

Durante la Segunda Guerra Mundial los EE.UU. de N.A. construyeron en sus astilleros, para el Servicio de Guardacostas, pequeños buques antisubmarinos destinados a la protección de sus puertos y la escolta de convoyes, principalmente de cabotaje. Dentro de los Planes de Defensa del hemisferio fue acordado, y se señaló como tarea a los países sudamericanos del grupo aliado, entre ellos el Perú, la protección de sus propias costas, particularmente en el aspecto antisubmarino. De conformidad con lo anterior, se asignó al Perú seis de estos cazasubmarinos dentro de los términos de la Ley Norteamericana de Préstamos y Arriendos. Los buques fueron construidos en Nueva York, lanzados en 1943 y comisionados entre 1943 y 1944. La transferencia la hizo el Servicio de Guardacostas norteamericano (U.S.C.G.) en 1943, en Miami, por intermedio del Comandante USN del 7mo. Distrito Naval.Las principales características de estas Unidades eran: eslora 83 pies, manga 16 pies, calado máximo 4.5 pies, desplazamiento 45 toneladas, casco de madera. Armamento: un cañón de 20 mm. AA Oerlikon, dos ametralladoras Reising Cal. 45, cuatro lanzacargas de profundidad (2 a popa y 2 laterales), cada una con capacidad para dos cargas de 300 libras; velocidad máxima 20 nudos, dos motores a gasolina de alto octanaje con potencia normal 1,200 H.P., dos Generadores, un Sistema contra incendio; equipo de Sonar y Registrador, Radiogoniómetro,equipo Transreceptor. Dotación de Personal: 2 oficiales (Comandante y un oficial de dotación) y 11 tripulantes: 1 OM2. Señ., 1 OM2. Art., 1 OM2. Maq. , 1 IM3, Maq., 1 OM3. Elec., 2 OM3. Rad., 1 OM3. Coc., 1 Cb1. Maq., 1 Cb1. Señ., y 1 Marl. Espc.

Las Comisiones

El programa de entrega de los buques consideró tres transferencias entre setiembre 1943 y setiembre 1944, comisionando dos buques por vez. En consecuencia, la Superioridad designó tres Comisiones conformadas cada una por un Comandante de División, Comandante, un oficial de dotación y 10 tripulantes por buque. Con la debida oportunidad las dotaciones fueron enviadas sucesivamente a Panamá (Zona del Canal) para recibir instrucción efectiva en las diferentes prácticas propias de las armas antisubmarinas, embarcándose en cazasubmarinos, destroyers y submarinos de la Armada Norteamericana. Nuestro personal efectuó cruceros y viajes en condiciones reales, logrando así contacto directo con las operaciones efectivas en el mar. Después de algunos meses de intensa labor pasaron a los EE.UU. de N.A. y en Miami siguieron cursos especiales con la finalidad de proporcionarles las enseñanzas y experiencia necesarias para operar los nuevos equipos que montaban los cazasubmarinos a dotar. La adquisición de estas nuevas Unidades equipadas con los más modernos implementos y desarrollo de la ciencia naval del momento representó una nueva era en la Historia Naval del Perú.

La Primera Comisión estuvo al mando del capitán de corbeta Jorge Barreto Alván. Comandante del CS-1, el teniente segundo Hernán Ponce Mendoza y oficial de dotación el alférez de fragata Carlos Rey y Lama. Comandante del CS-2, el teniente primero Napoleón Romero Dávila y oficial de dotación el teniente segundo Jaime Saavedra Navarro. Esta primera División zarpó de Miami el 29 de julio de 1943, llegando al Callao el 06 de setiembre del mismo año. Según consejo del Departamento de Marina de los EE.UU. de N.A. la ruta a seguir, saliendo de Miami, debía comprender las siguientes escalas: La Habana (Cuba), Cayo Francés (Cuba), Base Naval Americana de Guantánamo (Cuba), Portland Bight (Base Naval Americana en Jamaica), Barranquilla (Colombia), Colón (Zona del Canal), Balboa (Zona del Canal), Buenaventura (Colombia), Tumaco (Colombia), Zorritos, Talara y Callao (Puerto de destino). Previo al zarpe, los cazasubmarinos realizaron un shakedown de 16 días. Durante la navegación, la Primera División debió enfrentar, especialmente en aguas caribeñas, duras condiciones de mar dadas sus características, especialmente su escasa obra viva de 4.5 pies que imprimían a estos pequeños buques fuertes movimientos de balance y cabeceo, a los que se sobreponían merced a sus excelentes condiciones marineras. Su corto radio de acción obligaba a llevar en cubierta cilindros de gasolina de alto octanaje como complemento de la capacidad de su tanque de combustible. El contralmirante USN L.N. Mc Nair, a la sazón Jefe de nuestro Estado Mayor General de Marina, durante el almuerzo que ofreció a los oficiales de dotación el 08 setiembre de 1943, a poco de la llegada de los buques al Callao, expresó en su discurso lo siguiente: "Estas nuevas Unidades han realizado un viaje con todo éxito, en la larga y dura travesía, desde los EE.UU. hasta el Callao; han convoyado valiosos buques entre los cuales habían varias Unidades pertenecientes al Gobierno del Perú, habiendo tenido que hacer frente a la amenaza submarina tan frecuente en el área del Caribe y tuvieron que efectuar un ataque que permitió al convoy llegar

sano y salvo a su puerto de destino". El Almirante Mc Nair finalizó su discurso diciendo: "Dejo al Comandante Barreto para que nos relate los detalles". Finalmente transmitió una calurosa felicitación al Comandante Barreto, a sus oficiales y tripulantes por el éxito de la comisión realizada con tanta eficiencia en teatro de guerra en plena Segunda Guerra Mundial.

La Segunda y Tercera Divisiones siguieron el patrón establecido por la Primera División en cuanto a preparación y ejecución del viaje de Miami al Callao. El Comandante de la Segunda División (CS-3 y CS-4) fue el capitán de corbeta Julio Giannotti Landa; Comandante del CS-3, el teniente primero Enrique Burga Cisneros Rojas, y oficial de dotación, el teniente segundo Manuel Piqueras Sánchez Concha. Comandante del CS-4 el teniente segundo Luis López Jiménez, y oficial de dotación, el alférez de fragata Melitón Carvajal Pareja. La Segunda División de Cazasubmarinos zarpó de Miami el 04 enero 1944 y llegó al Callao el 12 de febrero de ese año, cumpliendo, al igual que la Primera. División, eficientemente la comisión encomendada.

La Tercera División de Cazasubmarinos (CS-5 y CS-6) estuvo comandada por el capitán de corbeta Mario Castro de Mendoza. Comandante del CS-5, el teniente segundo. Manuel Morán Marquez, y oficial de dotación el alférez de fragata Carlos Rotalde Documun. Comandante del CS-6, el teniente segundo César Matto Costa, y oficial de dotación, el alférez de fragata Julio Jiménez Castro. La Tercera División de Cazasubmarinos zarpó de Miami el 07 agosto 1944 y llegó al Callao el 16 de setiembre de ese año, cumpliendo la Comisión con igual eficiencia que las Divisiones anteriores.

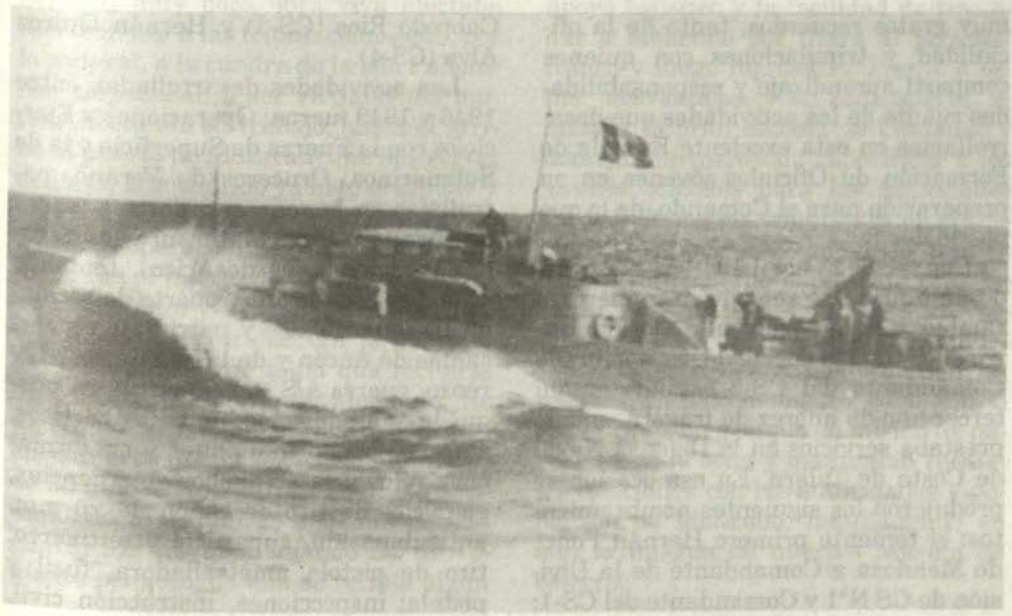
La incorporación de los cazasubmarinos a nuestra Marina tuvo lugar como sigue: 1ra. División B.A.P. CS-1 y CS-2 D.S. N°15, 21 setiembre 1943. 2da. División B.A.P. CS-3 y CS-4 D.S. N°5, 26 febrero 1944. 3ra. División B.A.P. CS-5 y CS-6 D.S. N° 12, 16 setiembre 1944. Los cazasubmarinos fueron organizados en Flotilla integrada por las tres Divisiones, por D.S. N° 6 del 13 abril 1944.

Misión y Tareas

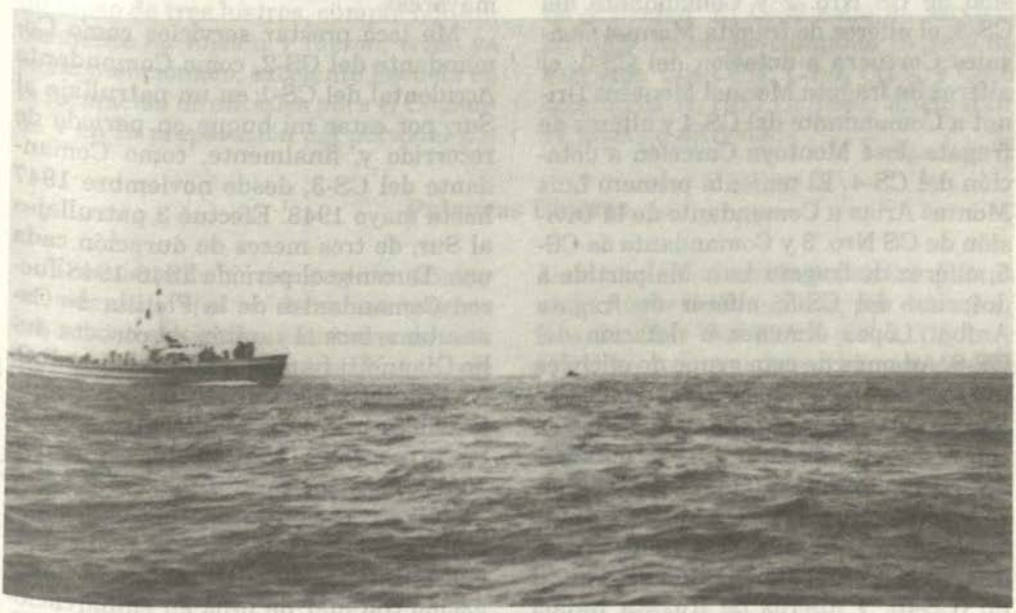
La misión de la Flotilla fue establecida en los siguientes términos: "Dar protección antisubmarina en los puertos nacionales y a los buques en la mar, con el fin de asegurar el normal desarrollo de las actividades portuarias y el arribo seguro de los buques a sus lugares de destino". De dicha misión se derivaron las tareas de patrullaje antisubmarino a lo largo de la costa, protección antisubmarina a los buques de la Fuerza de Superficie y barcos mercantes y protección antisubmarina de los puertos nacionales. Terminada la Segunda Guerra Mundial las tareas se concretaron a patrullaje en las costas Norte y Sur para impedir el contrabando marítimo, y ejercicios con la Fuerza de Superficie y con los submarinos dentro del Plan de Alistamiento de las Fuerzas Navales.

La Flotilla de Cazasubmarinos en los años 1946-1948

Me ocupo de este bienio por corresponder al periodo en que presté mis servicios en esta Fuerza de la que guardo hasta hoy, transcurrido medio siglo,



El BAP CS-2 navegando al Sur en patrullaje



BAP CS-2 efectuando tiro de superficie, sobre un blanco.
Se puede apreciar una salva.

muy gratos recuerdos, tanto de la oficialidad y tripulaciones con quienes compartí aprendizaje y responsabilidades cuanto de las actividades que desarrollamos en esta excelente Escuela de Formación de Oficiales jóvenes en su preparación para el Comando, de lo que puedo dar fe.

Con fecha 23 abril 1946 en el Acuerdo de Marina se realizaron numerosos cambios de colocación en la Flotilla. Entre ellos tuve la suerte de ser nombrado Comandante del CS-2 estando en mi tercer año de alférez de fragata cuando prestaba servicios en la Defensa Naval de Costa de Talara. En esa ocasión se produjeron los siguientes nombramientos: el teniente primero Hernán Ponce de Mendoza a Comandante de la División de CS N°1 y Comandante del CS-1; el alférez de fragata Adolfo León y León a la dotación del CS-1 y alférez de fragata José Texeira del Aguila a dotación del CS-2. El teniente primero Alberto García Cúneo a Comandante de la División de CS Nro. 2 y Comandante del CS-3; el alférez de fragata Manuel Gonzales Corcuera a dotación del CS-3; el alférez de fragata Manuel Meneses Drinot a Comandante del CS-4 y alférez de fragata José Montoya Carcelén a dotación del CS-4. El teniente primero Luis Montes Arias a Comandante de la División de CS Nro. 3 y Comandante de CS-5; alférez de fragata Luis Malpartida a dotación del CS-5; alférez de fragata Aníbal López Jiménez a dotación del CS-6. Además de este grupo de oficiales me tocó compartir responsabilidades en los dos años de mi estadía en la Flotilla con otros oficiales que fueron nombrados a los diferentes buques de la Fuerza, tales como los tenientes segundo Carlos Rey y Lama (CS-1), Jorge Arnillas de la Cotera (CS-4) Rómulo Guidino (CS-5); y alférez de fragata Rafael Cabredo Rios (CS-3) y Hernán Quiroz Alva (CS-4).

Las actividades desarrolladas entre 1946 y 1948 fueron: Operaciones y Ejercicios con la Fuerza de Superficie y la de Submarinos, Cruceros de Verano, patrullajes en la zona sur, de tres meses de duración, entre Matarani y las Yaradas (proximidades de Arica), teniendo como base Matarani y puerto de recalada Ilo; guardabase y patrullaje en cercanías de Ancón y de la isla de San Lorenzo, guerra A/S con prácticas en búsqueda y ataque; movimientos tácticos, zarpe y fondeo individual y en formación; roles y zafarranchos-emergencias, ejercicios de tiro de cañón de 20 mm. antisubmarino, superficie y antiaéreo; tiro de pistola ametralladora, fusil y pistola; inspecciones, instrucción civil, deportes, trabajos en dique y varadero-carenas; mantenimiento y recorrido de motores principales, generadores y equipo de sonido, correspondencia y archivo (igual que en buques de superficie mayores).

Me tocó prestar servicios como Comandante del CS-2, como Comandante Accidental del CS-1 en un patrullaje al Sur, por estar mi buque en periodo de recorrido y, finalmente, como Comandante del CS-3, desde noviembre 1947 hasta mayo 1948. Efectué 3 patrullajes al Sur, de tres meses de duración cada uno. Durante el periodo 1946-1948 fueron Comandantes de la Flotilla de Cazasubmarinos el capitán de corbeta Julio Giannotti Landa, nombrado por R.S. N° 404 del 26 de marzo 1946 y el capitán de corbeta Luis Montes Arias, nombrado por R.S. N° 249 del 28 marzo 1947.

Merece comentario especial los patrullajes al Sur, pues ellos se realizaban en condiciones difíciles, ya que la navegación con mar de proa en embarcacio-

nes con muy poca obra viva afectaba fuertemente a las tripulaciones que, por lo general, a la cuadra de la isla Palominos empezaban a ser víctimas del mareo, afectando su trabajo, hasta el arribo al puerto de Matarani que nos servía de base, aun cuando ya listo el muelle y algunos almacenes todavía no se encontraba en operación. Mejores condiciones brindaba el puerto de Ilo con su abrigado fondeadero y aguas tranquilas. Otro elemento desfavorable era la carencia de agua dulce, que tenía que recibirse de chata proveniente de Mollendo. No dejaré de mencionar el riesgo de portar en cubierta media docena de cilindros de 53 galones con gasolina de alto octanaje. En Matarani se disponía de una guarnición naval al mando de un teniente primero; de ella se recibía algún apoyo logístico y la facilidad de trasladar a Mollendo por tierra al personal franco y luego regresarlo. Frente a estas desventajas, y en contraparte, se hallaba la gran escuela de Comando y manejo marinero que capacitaba a los jóvenes oficiales para las actividades del mando y a los tripulantes en el trabajo de equipo. Como jefe de la guarnición naval recuerdo al teniente primero Oscar Vásquez del Aguila y, sucesivamente, a los tenientes segundo Manuel Benza Chacón y Hugo Quevedo Bolívar, quienes, en todo momento, colaboraron con la División o buque en misión de patrullaje en la zona y mantenían cordiales relaciones con las autoridades y población de Mollendo, manteniendo en alto la imagen de nuestra Marina de Guerra.

Baja del Servicio

Nuestros recordados cazasubmarinos prestaron importantes servicios en un lapso de tres lustros, cumpliendo eficazmente su misión y fueron, como ya se ha mencionado, excelente Escuela en la formación de oficiales para el Comando y en la preparación del personal para la guerra antisubmarina. El CS-1 fue dado de baja en 1958, luego de 15 años de actividad. El CS-2 salió de servicio en 1959, habiendo cumplido 16 años de servicios. Los CS-3, CS-4, CS-5, y CS-6 dejaron el servicio en 1961, al cumplir 17 años de actividad.

Palabras Finales

Transcurrido cincuenta y dos años, y considerando que no deben ser muchos los actuales oficiales enterados de esta etapa de nuestra Historia Naval, me animé a escribir este artículo en homenaje a las dotaciones que en sacrificada y riesgosa misión condujeron con seguridad y eficiencia nuestros cazasubmarinos desde Miami al Callao, y a los oficiales que tuvieron la oportunidad de servir en estas pequeñas pero modernas Unidades en su momento, en las que tuve la suerte de comandar, por dos años, tres de ellas (los B.A.P. CS-2, CS-1, y CS-3) en mis primeros tiempos de oficial y que constituyeron escuela excepcional de Comando para el desempeño en futuros cargos de la Carrera Naval.

Hasta 1943, las actividades que cumplían nuestros oficiales en los grados de alférez de fragata y teniente segundo se limitaban a las funciones de oficiales



El BAP CS-2 en patrullaje. El Comandante y el timonel en el puente.

ayudantes de División, oficiales de División y jefes de División, y los tenientes primeros a jefes de Departamento en nuestros antiguos Cruceros (1906) y Destroyers (1915). Estos buques carecían de equipos antisubmarinos y de radiogoniómetros, moderno material con el que sí contaban los cazasubmarinos, y donde los oficiales de los grados de teniente primero al de alférez de fragata cumplían funciones de Comando y de Segundo en el mando en ocasiones alejados de sus bases, resolviendo situaciones con iniciativa propia. Resulta curioso pero los cazasubmarinos debían cumplir con el Cuadro de Correspondenia Oficial exigido para los buques de superficie y submarinos, no contando con furriel, por lo que el Comandante debía hacerse cargo personalmente de esta tarea que ocupaba buena parte de su tiempo, a diferencia de los buques mayores que disponían de oficial secretario y furrieles. Esta aparente desventaja resultó, sin embargo, otra capacitación para los oficiales de los CS que, tras su paso por la Flotilla, resultaban competentes secretarios y valiosa ayuda para sus Comandos. Todas las ventajas mencionadas convirtieron a estos pequeños buques en la primera Escuela de Comando de los jóvenes oficiales, resultando de gran valor en su formación profesional.

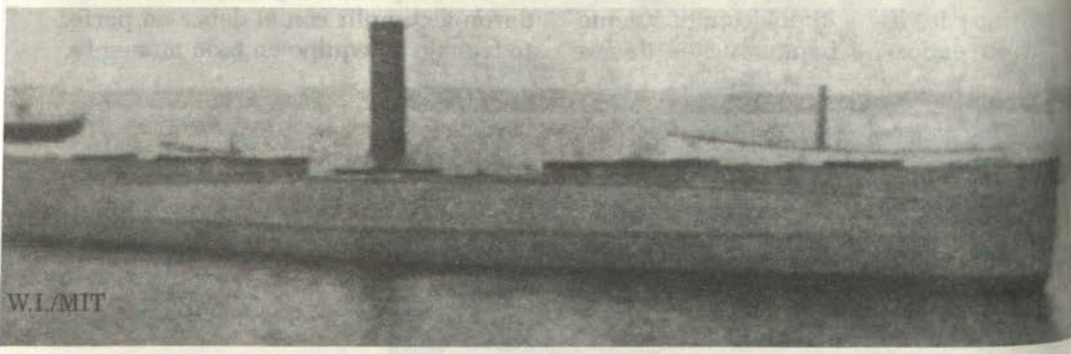
Lamento no poder cubrir el periodo 1948 a 1961, en que fueron dados de baja los CS, a causa de la falta de información en los archivos; pero sería interesante que estos apuntes fueran complementados por algun oficial que haya servido en ese periodo, o tal vez por al-

gún oficial historiador naval. En todo caso, ha sido mi intención dar a conocer a las nuevas generaciones de oficiales esta parte de la Historia de nuestra Marina de Guerra y rendir homenaje a sus competentes dotaciones de Plana Mayor y Menor.

A todos los esforzados y eficientes Oficiales que sirvieron en los cazasubmarinos desde su adquisición hasta que fueron dados de baja, muchos de los cuales alcanzaron el grado de almirante brindando sus servicios con conocimiento, entusiasmo y amor a la Institución, mi más cálido y fraterno homenaje. A aquellos que ya alcanzaron el puerto de destino final de la vida, mi sentido recuerdo. Igualmente, mi reconocimiento a las abnegadas tripulaciones que con su preparación y empeño nos ayudaron a cumplir con el deber en perfecto trabajo de equipo en todo momento.



Fotografía inédita de una lancha torpedera peruana comprada en los Estados Unidos por intermedio de la casa Grace en 1879.



Torpedera Herreshoff. Único ejemplar, aún sin armamento, construido para la Marina Rusa en 1880. Portaba cuatro torpedos de batalón.

Uno de los episodios poco conocidos de la Guerra del Pacífico fue la adquisición de tres lanchas torpederas para nuestra Armada en 1879 por intermedio de la casa Grace. A continuación su breve historia.

Las torpederas Herreshoff *en la Guerra del Pacífico*

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



Ataque nordista con torpedos de botalón al blindado confederado C.S.S. Abemarle la noche del 27 de octubre de 1864.

Uno de los temas menos investigados en torno a la Guerra del Pacífico es el referido a los esfuerzos realizados por nuestros diplomáticos y comisionados navales en el extranjero para la adquisición de armamento y buques, en un intento de disminuir la desventaja material de nuestras fuerzas navales frente a las de Chile. Gracias al testimonio de historiadores como Jorge Basadre, o el de los marinos Manuel I. Vegas, Rosendo Melo y, en especial, Julio J. Elías, es que conocemos algunas de las gestiones, no culminadas en su mayoría por carencia de fondos, intrigas diplomáticas entre Chile y gobiernos extranjeros o por razones de otra índole. De aquella etapa difícil para nuestra patria es poco conocido que una de las compras que se logró concretar fue la efectuada en los Estados Unidos de tres lanchas torpederas del tipo *Herreshoff*, a fines de 1879, a través de la Casa Grace.

Por aquel entonces, las lanchas torpederas eran armas de invención reciente, y su empleo se remontaba a la Guerra de Secesión entre los Estados de la Unión y los Estados Confederados del Sur, conflicto que permitío la experimentación y desarrollo de muchos ingenios que contribuirían a la evolución de la guerra naval en el siglo XIX, entre ellos el empleo de torpedos primitivos. Con respecto a esto último, resulta interesante recordar que en la noche del 27 de octubre de 1864 ocurrió un episodio que influiría en el posterior desarrollo de un nuevo tipo de buque, el torpedero. En efecto, en aquella fecha una pequeña embarcación armada con un torpedo de botalón, ideado por el joven ingeniero Louis Lay, y al mando del nordista teniente Cushing, llevó a cabo un audaz ataque sorpresa al blindado confederado C.S.S. *Abemarle* fondeado en el río Roanoke; pero al ser descubierta fue recibida bajo una lluvia de descarga de fusilería y cañón, ocasionando la destrucción de la lancha. Sin embargo, al momento de volar, simultáneamente hacía impacto su mortífera arma, logrando hundir a su objetivo. Milagrosamente sólo se salvaron Cushing y el propio Lay, quien también participó de la acción. Concluida aquella guerra, los experimentos con torpedos continuaron y su desarrollo como arma naval se iniciaría en Norteámerica y en Europa. En Inglaterra, el ingeniero inglés Harvey

diseñó un tipo de torpedo remolcado, el cual equiparían algunas naves de guerra inglesas en la década de 1870; pero el esfuerzo más importante fue el efectuado por otro compatriota suyo, Whitehead, quien en Fiume, Austria, materializó la idea del austríaco Luppis, al construir el primer torpedo autopropulsado controlado mediante impulsos eléctronicos a través de cables, antecesor de los actuales torpedos filoguiados. En los EE.UU., Lay seguiría experimentando nuevas ideas en el campo de los torpedos.

Paralelamente a la evolución del torpedo, el diseño de las embarcaciones que transportaban aquel ingenio inició también su evolución. La nueva arma, transportada a bordo de un barco pequeño y rápido como el torpedero, resultaba ser una amenaza considerable, y cuando hacia 1876 tanto en Francia como en Inglatera se empezaron a construir los primeros ejemplares, se convirtieron en los más serios y temidos adversarios de los grandes buques. Los torpedos fueron enseguida un gran éxito comercial, sobre todo en las marinas de países de escasos recursos, dado que ofrecían el atractivo de un efecto potencialmente mortífero frente a una pequeña inversión. A su favor tenían la velocidad y la sorpresa con las que podrían atacar a sus víctimas, no preparadas para contrarrestar en forma rápida y precisa una incursión de este tipo.

Antes que el torpedo autopropulsado predominara sobre otros tipos, existían los llamados torpedos de botalón: un artefacto explosivo asido al extremo de una pértiga basculante, ubicada normalmente en la parte delantera de la embarcación, que se hacía detonar mediante un mecanismo para tal fin, al acercarlos o impactar con el buque blanco. Precisamente las lanchas *Herreshoff* que nuestro país logró adquirir contaban con este tipo de torpedos.

Sabido es que desde el inicio de la guerra uno de los principales problemas a enfrentar fue el hallar cómo abastecernos de armas y municiones, así como una ruta adecuada por donde transportarlas. El viaje a través del Cabo de Hornos era imposible ante el riesgo de ser interceptados por los chilenos, y a través del itsmo de Panamá, había que lidiar con la neutralidad de las autoridades colombianas. William Grace, propietario de la firma comercial del mismo nombre, cuyas operaciones principa-



William R. Grace, propietario de la firma del mismo nombre, gestor de la compra de las torpederas Herreshoff ***en 1879***

les estaban asentadas en el Perú, ni bien fuera declarada la guerra recibió el encargo de nuestro gobierno de gestionar la compra de armamentos en los EE.UU [1]. Desafortunadamente, para los Grace, este conflicto significaría un duro golpe a sus intereses en el Perú al perder los negocios de consignación de guano y salitre por los que habían luchado. A través de la importanción de elementos bélicos tan necesitados por las fuerzas peruanas, hallaron un reemplazo a la pérdida del negocio del salitre [2]. Sería su socio, Charles Flint, personaje que hasta la ruptura de hostilidades se había desempeñado como cónsul chileno en Nueva York, cargo al que renunció prontamente, quien efectuaría directamente la compra y envío del material de guerra destinado al Perú [3].

Otro de los encargos que recibió Grace fue el de adquirir torpedos y lanchas torpederas, tarea en la que, conjuntamente con Flint, dedicó especial interés, contactándose con la U.S. Torpedo Company y la fábrica de torpedos Lay, las que además fabricaban embarcaciones que los transportaban; pero a través de oficiales de la marina norteamericana recibieron recomendaciones y buenas referencias de las torpederas *Herreshoff*.

La fábrica Herreshoff y Co. había sido formada en 1878 por los hermanos John, Nathaniel y James Herreshoff, dedicándose inicialmente a la producción de lanchas y yates a vapor para clientes particulares, destacando la construcción de varios veleros ganadores de la ambicionada copa América. Pero entre 1878 y 1880, la compañía Herreshoff decidió aventurarse a ingresar al novedoso mercado de lanchas torpederas. James Herreshoff había diseñado en 1874 una caldera pequeña con generador de vapor en forma espiral. Con la inclusión de aquel invento, construyeron un prototipo lancha torpedera tipo ballenera, altamente maniobrable, armada con torpedos de botalón. Aparte aquel prototipo, se construirían cinco ejemplares más, tres de ellos para el Perú, uno para Rusia y otro para los EE.UU [4].

En junio de 1878 fue terminada la lancha prototipo usada para demostraciones, y a finales de 1879 llevada a Portsmouth, Inglaterra, siendo allí sometida a diversas pruebas, entre ellas medirse con una torpedera *Thornycroft* de manufactura local, y con posterioridad la Royal Navy la incorporó a su flota. Las siguientes lanchas serían las destinadas al Perú. Tras contactarse con el astillero, las torpederas *Herreshoff* atrajeron la atención de Grace, y él mismo tomó parte en una prueba realizada en Long Island, convenciéndose de lo apropiado de adquirirlas, ordenando la construcción de tres ejemplares, que fueron las embarcaciones Nros. 53, 55 y 60 del astillero, costando la primera $18,500, la misma que sería concluida en junio de 1879 , seguida en agosto por la segunda, y posteriormente en diciembre por una tercera. Con respecto a esta última cabe efectuar una precisión importante, puesto que tradicionalmente se ha creído que esta lancha fue la que capturaron los chilenos en el puerto

(1) Clayton, Laurence A.: Grace W.R. Grace & Co. The formative years, 1850-1930. p.115
(2) Quiroz, Alfonso: Las actividades comerciales y financieras de la Casa Grace y la Guerra del Pacífico 1879-1890. En Revista Histórica, Vol VII, N° 2, diciembre 1983 p.224
(3) Clayton, Laurence A.: Op.cit p.,115
(4) Grant, J.A.: The Herreshoff Spar torpedo boats of 1878-1880. En Warship International, N°3. 1977. pp. 12-20

ecuatoriano de Ballenitas, lo cual es inexacto. El destino de dicha embarcacion fue mas bien el de permanecer en los Estados Unidos, por razones desconocidas, pero lo cierto es que, de acuerdo al testimonio escrito de uno de los hijos de Nathaniel Herreshoff, esta torpedera hubo de permanecer en una granja de la familia Herreshoff en Popasquash, en donde fue vista por aquel personaje por ultima vez en 1910 [5].

Respecto a la lancha, conocida con el nombre de *Allay,* ésta fue remitida desde Europa [6], y era de mayor tamaño que las compradas en los Estados Unidos [7]. Fue entregada en Panamá a marinos peruanos al mando del teniente primero Manuel de la Barrera por los señores Dellatorre & Cia., agentes al servicio de nuestra causa, y por la dificultad de ser llevada a bordo de uno de nuestros transportes, emprendió un viaje lleno de dificultades hacia el Callao por sus propios medios siendo el puerto ecuatoriano de Ballenitas uno de los puntos en donde hubo de recalar para tomar carbón. Para ese momento, los chilenos, que habían tomado conocimiento del viaje de la torpedera peruana por informaciones de inteligencia obtenidas de sus agentes en Panamá, destacaron para su búsqueda al transporte *Amazonas,* el más rápido de su escuadra, logrando interceptar y capturarla en el puerto mencionado en complicidad con las autoridades locales, que habían detenido a su dotación. Posteriormente fue rebautizada por Chile con el nombre de *Guacolda*. Apareció en el Callao en abril de 1880 con las fuerzas bloqueadoras, participando en un fracasado intento de atacar a la corbeta Unión. El 25 de mayo de 1880, junto con otra lancha chilena, la *Janequeo,* enfrentaron la heroica acción de la lancha peruana *Independencia* al mando del teniente primero José Gálvez Moreno, en la que luego de feroz combate resultaron hundidas las dos últimas. La *Guacolda* acabaría sus días hundiéndose 9 millas al norte de la isla San Gallán mientras era remolcada el 14 de abril de 1881 [8].

Regresando al relato de las *Herreshoff,* cuando se decidió enviarlas a nuestro país, el principal problema para transportarlas era su tamaño, que con 18 metros de eslora, las hacía dificil de ocultar. Arriesgando a que se las descubriesen, fueron enviadas hasta Panamá sin haber sido encubiertas, remitidas a la Compañía Cargadora de Guano del Perú, operación que se efectuó con la máxima discreción posible a bordo de vapores de la Pacific Steam Navegation Company [9].

De esta manera, las dos lanchas,

(5) Herreshoff, L. Francis: Capt. Nat Herreshoff, the Wizard of Bristol. p. 98

(6) El propio oficial peruano a cargo de la recepción de la embarcación, teniente primero Manuel de la Barreda, confirma esta versión en su parte oficial fechado en el Callao el 26 de diciembre de 1879: "El 24 del mismo mes, me anunciaron los señores Dellatorre & Cía. que la lancha había llegado a Colón en el vapor Ailza... al día siguiente... pasamos a bordo del Ailza pretextando visitar el vapor... Una vez a bordo no nos fue dificil hacer una detenida inspección cuyo resultado fue mui poco satisfactoria; pues además de carecer de toda clase de útiles, tanto de navegación como de maquinaria, estaba... en tal estado de desaseo y abandono, que nos hizo suponer que desde su prueba en Europa, sólo se ocuparon de remitirla a Colón...". Ahumada Moreno, Pascual: Recopilación completa de todos los documentos oficiales referentes a la Guerra del Pacífico. Tomo II, p. 276

(7) De acuerdo a un telegrama chileno enviado a Antofagasta fechado el 4 de enero de 1880 se informaba de la captura de la lancha como se verá más adelante y que la lancha - torpedo tenía 100 pies de largo. Ahumada Moreno, Pascual. Op. cip, p. 276 T.II

(8) Ahumada Moreno, Pascual: Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y de más publicaciones referentes a la guerra ...Tomo VII. 1890. p. 48

(9) Clayton, Laurence A. : Op. cit., p. 125

bautizadas con los nombres de *República* y *Alianza,* arribaron en fechas diferentes a Panamá, una de ellas sería enviada previamente a Costa Rica y luego a Panamá . Desde allí fueron transportadas al Perú a bordo de los vapores *Limeña* y *Talismán,* llegando la primera en setiembre al Callao y en noviembre la otra, siendo entregadas a la denominada "Sección de máquinas de guerra", cuyo personal, a órdenes del capitán de navío Manuel Palacios, se encargó del ensamblaje en las instalaciones de la Factoría Naval de Bellavista y de las pruebas posteriores. El citado jefe había observado que el empleo de los torpedos Lay, tambien provistos por Grace, en vez de los de botalón a bordo de las torpederas, las podían convertir en armas infalibles contra las naves enemigas, puesto que los Lay podían ser lanzados desde distancias de una milla, mientras que los otros requerían contactar directamente con sus víctimas, haciendo vulnerable a la lancha portadora a los fuegos del enemigo [10].

Tanto la *Alianza* como la *República* habían iniciado sus operaciones a poco de llegar al Callao y luego, a mediados del mes de noviembre, zarparían acompañadas del *Talismán* en demanda de Arica, pero al no estar preparadas para largas travesías llegaron solamente hasta Pisco, retornando posteriormente al Callao. Sin embargo, cuando se determinó se remitieran refuerzos por mar al ejército que se hallaba en Tacna y Arica, se decidió el envío de la Alianza a bordo del transporte *Oroya.* Y así, en nuestro primer puerto, el 12 de marzo de 1880, contando con la presencia del Jefe Supremo de la República Don Nicolás de Piérola, al intentar embarcar la torpedera a bordo del *Oroya,* los pescantes de este transporte impidieron la maniobra, ante lo cual el mismo Piérola ordenó que la corbeta *Unión,* nave invicta durante aquella contienda, cargara con la lancha y refuerzos, siendo este fortuito inconveniente el que permitió que la gallarda corbeta, al mando del intrépido Villavisencio, desafiara a las absortas naves enemigas al romper doblemente el bloqueo en el puerto de Arica para dejar su valioso cargamento. Nadie imaginaba en aquellos momentos que la *Alianza,* sería la que ostentaría la última bandera peruana que flameó en Arica [11].

Una vez a órdenes del Jefe de la Plaza, coronel Francisco Bolognesi, la pequeña torpedera, tripulada por cinco hombres al mando de teniente segundo Manuel Fernández Dávila tuvo su primera oportunidad de lograr un ataque a los buques enemigos el día 24 de mayo, en el que tras evadir el bloqueo al puerto al regreso de un reconocimiento hasta el Morro de Sama, fue avistada por el blindado *Cochrane* y la corbeta *Magallanes,* buques que intentaron darle caza empleando su poderosa artillería, y como nuestra torpedera se preparara para utilizar sus armas, los dos gigantes optaron prudentemente por retirarse, evitando verse comprometidos en una acción peligrosa.

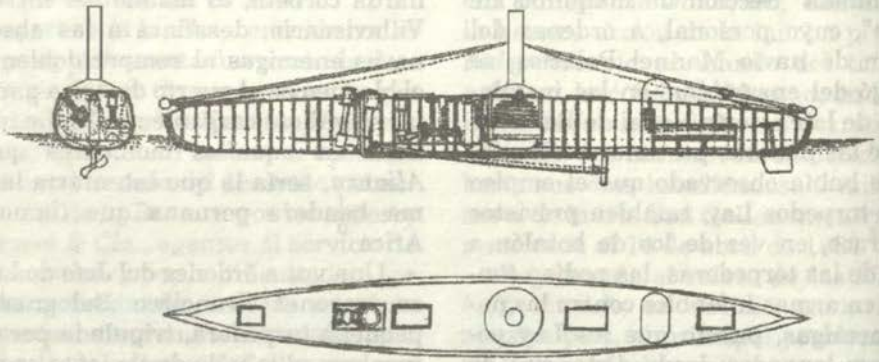
Un posterior intento realizado la noche del 1° de junio, se vio frustrado cuando salió en búsqueda del *Cochrane,* dándose con la novedad que, en previsión de ataques sorpresa, el blindado

(10) Informe del C. de N. Manuel Palacios, fechado 4 de setiembre de 1879, al Comandante General de Marina. AHM, Serie conflictos internacionales, sub-serie Guerra con Chile(1879), folio 233.

(11) Elías, Julio J. : Marinos peruanos en Arica, p. 273

LAS TORPEDERAS HERRESHOFF

LAS TORPEDERAS HERRESHOFF



Sus principales características

Eslora:	1 7.98 m.
Manga:	2.13 m.
Puntal :	l. 52 m.
Desplazamiento:	6. 0 ton. sin equipos.
	7.5 ton. a plena carga (combustible, dos torpedos de botalón y sus tripulantes).
Propulsión:	Una máquina a vapor alternativa de dos cilindros de 100 HP aproximadamente. Una caldera cilíndrica.
Hélices:	Una hélice de "33 1/2 " de diámetro de dos palas
Armamento:	Dos torpedos de botalón con 1 00 libras de explosivo cada uno.
Dotación :	Siete hombres.

chileno había cambiado de fondeadero. Su última chance fue al día siguiente: zarpó sigilosamente y logró ubicar al *Cochrane,* iniciando de inmediato a toda velocidad su aproximación para atacar, y cuando se hallaba a poca distancia de lograr su objetivo, el torpedo se soltó de su base, haciendo fracasar lo que pudo ser una brillante y audaz acción.

Finalmente, la *Alianza* realizó su última misión de reconocimiento el día 6, en vísperas del asalto y toma de Arica. En la madrugada del 7 se encontraba estacionada en cercanías del *Manco Cápac,* pudiendo espectar desde allí, con impotencia, la feroz batalla que libraban nuestros heroicos defensores en tierra.

Al apreciar que una bandera impostora era izada en el Morro, las tripulaciones de ambos buques comprendieron que la suerte estaba echada. El *Manco Cápac,* evitando su captura por el enemigo, fue volado y hundido con el bicolor al tope por su propia tripulación, y, luego, la *Alianza* recibió órdenes de partir al norte, siendo perseguida por el *Cochrane* y el *Loa* que la cañoneaba. Tras dos horas de feroz persecución, el *Cochrane* desistió, quedando sólo el *Loa*. Pero la lancha había forzado demasiado la máquina en su evasión, y se fundieron los serpentines de su caldera, no quedando otra alternativa para evitar cayera en manos chilenas, que varla y volarla con un torpedo en las playas de cabo Picata. Su tripulación, lamentablemente fue capturada por una patrulla montada enemiga [12]. En lo que respecta a la *República* que hubo de permanecer en el Callao establecido el bloqueo chileno en nuestro primer puerto, al parecer su accionar estuvo limitado por defectos de fabricación de la máquina propulsora, agravados durante su fallida travesía hacia el sur, y no se le conoce mayor participación en alguna de las diversas acciones realizadas por las lanchas peruanas en contra de las naves enemigas; pero se sabe que en fecha cercana al año nuevo de 1881 fue transportada en tren hasta Ancón, siendo puesta a flote la noche del 3 de enero y vista a la mañana siguiente remolcando dos objetos flotantes, presumiblemente torpedos tipo Lay, con la intención de efectuar un ataque nocturno sorpresivo a la escuadra bloqueadora. Enterado de esto, el enemigo dispuso el envío hacia Ancón del transporte *Tolten* y la torpedera *Fresia,* los que al amanecer ubicaron a su objetivo amarrada a muelle, y empezaron a cañonearla; pero como la munición chilena presentaba fallas se retiraron, siendo relevadas por la corbeta *O'Higgins,* la que continuó el bombardeo, esta vez contestado desde tierra. A pesar de todos los esfuerzos, la *República* quedó totalmente inutilizada por los daños recibidos siendo posteriormente destruida [13]. Otra versión sobre el destino final de la *República* nos la da el historiador Rosendo Melo, indicando que un "contratista" ofreció sus servicios para hundir a los blindados chilenos con la torpedera, y en su *Historia de la Marina del Perú* nos relata en torno al tema lo siguiente: "El Almirante Riveros ordenó al *Cochrane* bombar-

(12)Elías, Julio J. : Marinos peruanos en Arica, p. 278

(13) La descripción, en el informe del comandante en Jefe de la Escuadra Chilena, de la lancha cañoneada no puede ser más cecana a la de una torpedera Herreshoff: " La lancha es de 50 pies de largo, más o menos, proa recta y popa volada, siendo su cubierta esférica, y por los datos que tengo, podía llamarse forma de cígarro".
En Ahumada Moreno, Pascual: Op. cit. p. 43

dear Chorrillos (setiembre 22),... el *Cochrane* fue ofendido desde el Morro Solar por un proyectil... La Torre (comandante del *Cochrane*) temía acercarse (a la costa) suponiendo esa bahía sembrada de torpedos, lo que bien pudo avisarle quien decía ponerlos (el contratista) y nos cobraba, como seguramente cobraba por darles la noticia sin tomarse otra molestia." y agrega que: "Como represalia debía hacerse volar al *Cochrane* esa noche (22 de setiembre) y para realizarlo salió un contratista en la torpedera *República* para aplicarle un torpedo. Pero fuese por obra del espionaje del enemigo, de su vigilancia, de las malas condiciones del contratista, acaso tan avisado como el contratista sembrador de torpedos; lo cierto es que dos lanchas enemigas persiguieron a la torpedera hasta Ancón, obligándola a varar se en la playa, al lado del muelle, donde se hízo pedazos, como su gemela en la playa de Ite. Las lanchas chilenas intentaron sacar a la *República,* pero los pocos soldados de guarnición,... y algunos vecinos, todos bajo la dirección de Del Campo y del teniente primero Antonio de la Haza, sostuvieron fuego activo varias horas, parapetados detrás de rumas de sacos de azucar por embarcar"[14].

Finalmente, como hemos apreciado, diversas circunstancias fueron determinantes para que el empleo de estas pequeñas embarcaciones en las que se había puesto alguna esperanza -no como para derrotar al enemigo, pero al menos para hacerle más dificil su accionar no cumplieron su cometido. Sin embargo, el hundimiento de buques mediante la utilización de ingenios de fabricación local estaría reservado a la brigada torpedista conformada, entre otros, por los patriotas ingeniero Manuel J. Cuadros y el teniente primero Decio Oyague, cuyo accionar nos lo recuerdan los dos buques chilenos hundidos frente a las costas del Callao y de Chancay, el *Loa* y la *Covadonga.*

LAS TORPEDERAS *HERRESHOFF*

El casco de estas torpederas era de madera contrachapada, forrado con planchas de acero para darle protección contra proyectiles enemigos.

Estaban propulsadas por una máquina a vapor alternativa de dos cilindros instalada en el centro, hacia proa; la misma que recibía vapor de una pequeña caldera cilíndrica con un serpentín en espiral. El eje de transmisión salía al exterior a través de una falsa quilla, el que se conectaba con una hélice de dos palas.

Estas naves, gracias a que podían desarrollar una velocidad de hasta 16 nudos -rápida para la época- estaban en capacidad de realizar ataques sorpresivos a unidades como los blindados chilenos *Cochrane* y *Blanco Encalada,* los que sólo alcanzaban un máximo de 12 nudos. Otra de las ventajas que ofrecían las lanchas de este tipo, era la gran maniobrabibdad de que disponían al poder revertir el sentido de la marcha en forma rápida, así como el poco tiempo en que podrían encender su máquina y salir a navegar.

Con respecto al armamento, de fábri-

(14) Melo, Rosendo: Historia de la Marina del Perú.p. 406

ca contaban con dos pértigas o botalones basculantes de 11.5 metros de largo en cuyo extremo se hallaba instalado un torpedo fijo de 100 libras de pólvora, los que al momento de atacar se desplegaban hacia el exterior.

BIBLIOGRAFIA

Ahumada Moreno,Pascual	Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que han dado a luz la prensa de Perú, Chile y Bolivia, 7 tomos. Valparaíso 1884-1890.
Archivo Histórico de Marina	Correspondencia Oficial. Serie conflictos internacionales, sub-serie Guerra con Chile (1879), documentos varios.
Basadre,Jorge.	Historia de la República del Perú 1821-1933. Ed. Universitaria, Lima, 1969
Clayton,Lawrence A.	Grace: W.R. Grace & Co. The Formative years 1850-1930. Jameson Books, Illinois, E.U., 1980.
Elías, Julio J.	Marinos peruanos en Arica. Publicaciones del IEHMP, serie Monografías. Lima,1980.
Grant,J.A.	The Herreshoff Spar Torpedo boats of 1878-1880, en Warship International N° 3,1977.
Herreshoff,L. Francis	Capt. Nat Herreshoff: The Wizard of Bristol. White Plains N.Y. Sheridan House, 1986.
King,J.W.	The warship and navies of the world,1880. Reedicion del U.S. Naval Institute Press, 1983.
Quiroz,Alfonso.	Las actividades comerciales y financieras de la casa Grace y la guerra del Pacífico 1879-1890. En Revista Histórica Vol VII N° 2 diciembre 1983, pp. 214-254.
Vegas, Manuel I.	Historia de la Marina de Guerra Perú, 1821 1924.Publicado por la Secretaria General de la Marina, 1973.

La Marina de Guerra del Perú

en la Región Amazónica

PARTE II (B)

LA MARINA DEFIENDE LA SOBERANÍA NACIONAL EN LA AMAZONIA

Teniente Primero
Raymundo Villar Gálvez

XVIII. ADQUISICIÓN DE DOS NUEVAS CAÑONERAS

El año 1934 la Marina mandó construir dos cañoneras en los astilleros de The Electric Boat Co., en New London, Conn., Estados Unidos. Antes de ser terminadas se envió a las dotaciones de oficiales y tripulantes al mando del capitán de fragata Pablo C. Ontaneda. Una vez terminadas se las bautizó con los nombres de *Loreto* y *Amazonas* e iniciaron el viaje a Iquitos, viaje que fue muy difícil por tener que cruzar el Caribe y el Atlántico, pues estos buques no habían sido construidos para navegar en el mar sino en los ríos, debido a que contaban con muy poco calado y mucha superestructura. Finalmente, las cañoneras arribaron el 26 de agosto de 1934 a Iquitos. El B.A.P. *Amazonas* al mando del capitán de corbeta Ismael Otárola y el B.A.P. *Loreto* al mando del capitán de corbeta Guillermo Thomberry.

La eficiencia profesional y la pericia marinera puesta de manifiesto por las tripulaciones de esas unidades en vista del difícil viaje mereció del Congreso de la República la siguiente moción: "Han llegado al puerto de Iquitos las cañoneras *Loreto* y *Amazonas* comandadas por el capitán de fragata Pablo C. Ontaneda. El personal de estas nuevas unidades de la Fuerza Fluvial del Perú ha desarrollado un verdadero esfuerzo al efectuar la travesía desde New London, Conn., EE.UU., al puerto de Iquitos. El poco calado de estas cañoneras y su gran obra muerta incluyen en ellas altas y pesadas superestructuras a lo que hay que agregar su artillería, y si se tiene en cuenta que estas naves son especialmente construidas para navegar en los ríos, hace para ellas peligrosa la navegación en mares abiertos como el Atlántico y el Caribe.



Por las razones anotadas, los suscritos, considerando que el Congreso debe señalar con orgullo la forma eficiente cómo el personal de oficiales y tripulantes han llevado esta misión, acuerdan manifestar su satisfacción por el adelanto alcanzado por nuestra Marina de Guerra con evidente prestigio para la República."

En el año 1936 hay dos acciones de la Fuerza Fluvial que merecen ser destacadas. La primera es la realizada de acuerdo a un plan de operaciones asignado al B.A.P. *Napo*. Su comandante, el teniente segundo Fernando Morey, recibió la orden de explorar el río Pastaza y su afluente el río Huasaga. Este río está formado por dos pequeños ríos, el Cuchiyacu y el Cherpeto, hasta donde llegó el teniente Morey en la *Napo*, un punto a 130 millas denominado "Campamento Naval B.A.P. Napo" a unos 5 km aguas abajo de la guarnición militar llamada "Teniente Yáñez". Dicho campamento fue establecido por el teniente Morey, quien manifestó sobre la existencia de un "pongo" o "cashuera" al que llamó también "B.A.P. Napo" que tiene un desnivel de 0.56 m y un ancho de 12 m que puede ser surcado. Como es un río muy estrecho, presenta muchas dificultades para navegarlo, poca cantidad de agua y un amplio follaje extendido sobre el río. El teniente segundo Fernando Morey Del Aguila, sus oficiales y tripulantes demostraron su

gran capacidad al lograr surcarlo.

Otra exploración importante ordenada en dicha oportunidad fue la de otro afluente menor, el Heitu-Yacu, el que fue explorado con muchas precauciones por el teniente segundo Luis Ponce Arenas.

En junio de ese mismo año, nuevamente la frontera con Ecuador se vio agitada por las pretensiones territoriales de los vecinos ecuatorianos, y es así cómo una guarnición ecuatoriana bajó por el río Santiago para ubicarse a 30 km aguas arriba de la desembocadura del Santiago en el Marañón. Ante esa circunstancia el Comando Militar peruano comisionó al alférez de fragata Mario Castro de Mendoza para que al mando del B.A.P. *Portillo* se traslade a la Guarnición de San Borja, donde embarcaría tropas al mando del capitán EP Rigoberto Serván, y proceda a desalojar a las tropas ecuatorianas del territorio nacional.

El alférez Castro al mando de la *Portillo* cruzó el dificil paso del Pongo de Manseriche y de la "cashuera" de Coropisa, llegó hasta el frente de la guarnición ecuatoriana y realizó una acción sorpresiva que culminó con el apresamiento del jefe ecuatoriano y de 25 hombres. Los incidentes fronterizos con el Ecuador se produjeron desde el año 1936 y culminaron en 1941.

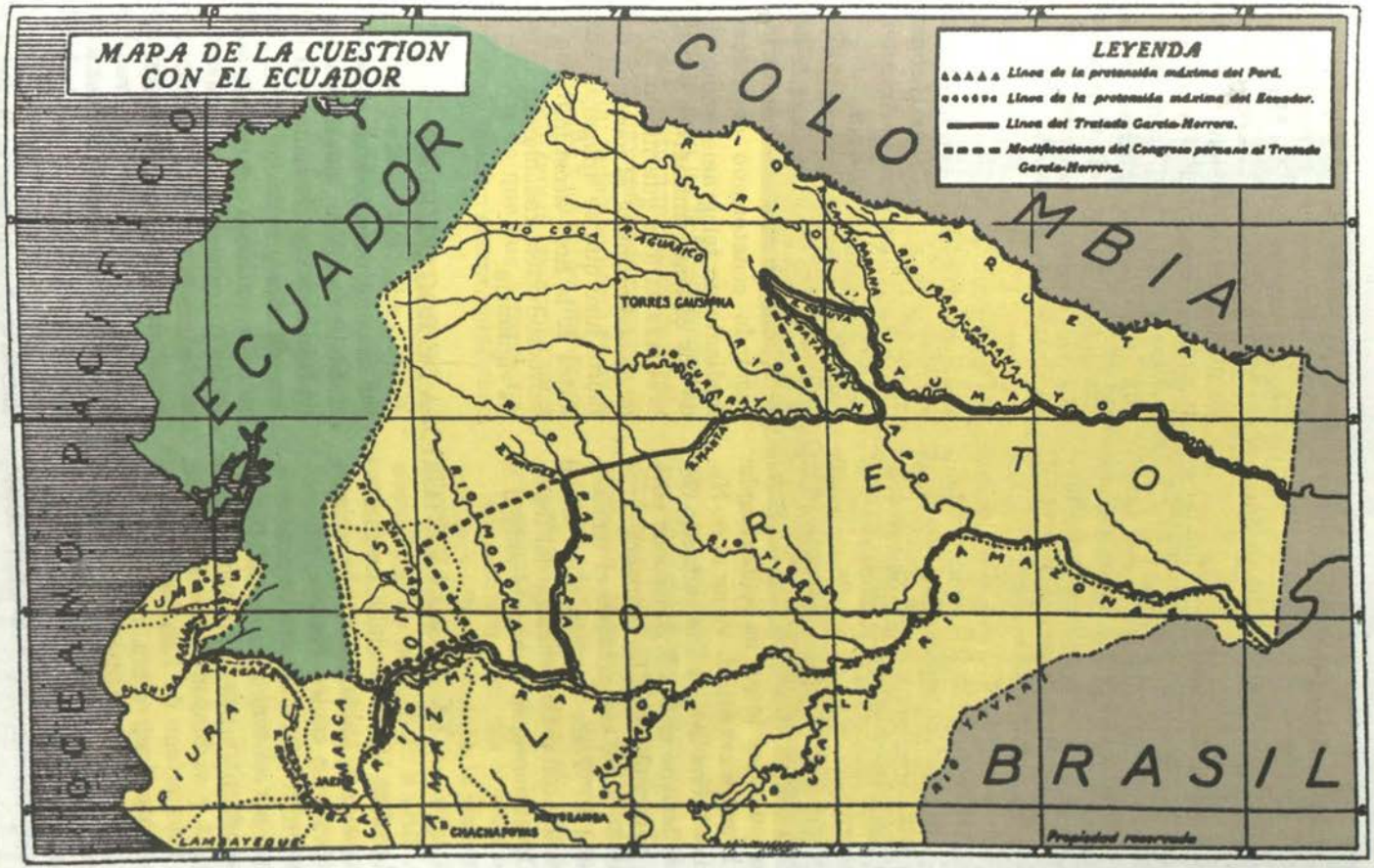
XIX. EL CONFLICTO DEL AÑO 1941

Los lustros de provocación ecuatoriana culminaron con la agresión de ese país realizada el 5 de julio de 1941 en el frente norte, pero ya esta vez las fuerzas peruanas estaban prevenidas y se ordenó a la Marina brindar a las fuerzas militares del nororiente todo el apoyo necesario para la defensa del territorio.

La Fuerza Fluvial del Amazonas estaba comandada por el capitán de navío Antonio Cantuarias Pardo, su Jefe de Estado Mayor era el capitán de fragata Adán Badhan y como oficiales del Estado Mayor estaban el capitán de corbeta Víctor Manuel Ontaneda y el capitán de corbeta Manuel Villar; además el teniente Fernando Rojas, encargado de la construcción del varadero en Punchana. El capitán de corbeta Edmundo Guzmán Barrón fue destacado al Estado Mayor de la Quinta Región Militar como asesor del batallón del Tren Mixto.

La Fuerza la constituían las siguientes unidades:

BAP *Loreto*
Comandante: C. de C. Pedro Gálvez Velarde
Oficiales: Tte 1° José Cossio Tte 2° Víctor Arenas
Condición: En reparación. El cárter del motor principal, roto.
BAP *Amazonas*
Comandante: C. de C. Florencio Teixeira
Oficiales: Tte 1° Jorge Camino Tte 2° Roger González
Condición: Operativo.
BAP *América*
Comandante: C. de C. Oscar Hubner
Condición: Varada. En transformación, inoperativo.
BAP *Napo*
Comandante: Tte 1° Raúl Delgado
Condición: Operativo.
BAP *Portillo*
Comandante: Tte 2° Guillermo Pren-


MAPA DE LA CUESTION CON EL ECUADOR
LEYENDA
Linea de la pretensión máxima del Perú.
Linea de la pretensión máxima del Ecuador.
Linea del Tratado García-Herrera.
Modificaciones del Congreso peruano al Tratado García-Herrera.
OCEANO PACIFICO
ECUADOR
COLOMBIA
BRASIL
TORRES CAUSANA
PIURA
CAJAMARCA
LAMBAYEQUE
CHACHAPOYAS
Propiedad reservada

tice
Condición: Operativo.
BAP *Iquitos*
Comandante: Tte 1° Ramiro Ferradas
Condición: Operativo, con limitaciones.

Al tomar el comando del B.A.P. *Loreto,* el capitán de corbeta Pedro Gálvez Velarde encontró el buque con sus máquinas en tierra, pues se había rajado el cárter del motor y se esperaba un experto soldador del SIMA-Callao, quien llegó en los primeros días de julio, y luego de efectuar el trabajo dejó el cárter en condiciones aceptables. Se procedió al armado de la máquina principal y se efectuaron pruebas el día 26 de julio. La chumacera de empuje y el eje obligaron a varar la cañonera para hacer reparaciones; por lo que no podía cumplir con la orden urgente de viajar al río Napo. Por tal motivo, la Comandancia General designó al B.A.P. *Amazonas* para que saliera al Napo. La cañonera zarpó el 31 de julio, embarcando al teniente coronel EP Félix Torrejón como oficial de enlace con el Comandante del Teatro de Operaciones; se embarcó también al teniente EP Edmundo Rey Riberos, llevando a sus órdenes 40 hombres del B I 27 y dos ametralladoras Madsen.

Mientras el B.A.P. *Loreto* reparaba su planta de propulsión, se procedió a recorrer el armamento y se encontró que los cañones de 65 mm no disparaban. Después de muchas pruebas se notó que el culote del estopín era muy grueso y no percutaba bien, se procedió a tornearlo, se informó a la Comandancia General y esta envió unos fulminantes torneados y las instrucciones correspondientes del caso por intermedio del capitán de corbeta Oscar Hubner para que diera el alcance a la *Amazonas* antes de su arribo a Pantoja.

El B.A.P. *Amazonas* arribó a Pantoja el 4 de agosto y con su llegada acrecentó la tensión nerviosa ecuatoriana. El comando ecuatoriano de Rocafuerte, mediante un telegrama, pidió el apoyo de dos cañones antiaéreos y 100 hombres más para su guarnición. A la llegada de la *Amazonas,* el comando de Rocafuerte hizo que se apagaran sus luces antes de la hora acostumbrada y negó salvoconductos, redoblando su servicio de vigilancia.

XX. ACCIÓN VICTORIOSA DE ROCAFUERTE

Los días 18 y 20 de julio, las fuerzas ecuatorianas habían montado acciones provocadoras contra Pantoja, provocaciones que fueron superadas amistosamente por el teniente coronel EP Armando Aguirre, jefe de la Guarnición de Pantoja y el Mayor Carlos Escalante, jefe ecuatoriano de Rocafuerte. El comandante Aguirre era un jefe franco, sincero, leal y de carácter pacífico, por lo cual se le podía calificar como una persona con una ligera debilidad, lo que alentaba a los ecuatorianos para ejecutar sus continuas provocaciones.

El 10 de agosto, día del aniversario de la independencia ecuatoriana, los jefes, oficiales y soldados conmemoraron su fiesta nacional como suele festejarse en las guarniciones de frontera. Allá, en ese sagrado territorio apartado del país, aflora el patriotismo con más vehemencia que en otros lugares. Las pasiones que por algún momento dormitan en el subconsciente del individuo se desbordan en un clima de inmenso fervor cívico y renovada fe en los destinos



B.A.P. Amazonas

de la Patria y en los defensores de ella. Los brindis continúan, suben de nivel y de pronto no hay comando capaz de detener la fiesta; la temperatura se eleva y salen oradores y oyentes, que en un alarde de coraje toman las armas sin la menor noción de que sus actos entrañan peligro y pueden comprometer una situación.

Esto fue lo que sucedió en Rocafuerte el 10 de agosto de 1941, día de la independencia de Ecuador, y, para ser más exactos, a las 0430 horas del 11 de agosto, una descarga de fusilería despertó y exaltó aún más los ánimos ya caldeados de los defensores de las guarniciones de Rocafuerte y Pantoja que convertían en campo de batalla el que no era otra cosa que el mismo terreno donde estaban asentadas las guarniciones llamadas Rocafuerte y Pantoja, en Ecuador y Perú, respectivamente. Se trata de una zona despejada, de unas 35 hectáreas, limitada al norte y al este por una densa vegetación, al sur por el río Napo y al oeste por el río Aguarico. El terreno, ligeramente ondulado, presenta una pequeña dorsal dividida en dos mamelones que se unen con un puentecito conocido como el "puente internacional".

El mamelón oeste era la zona ecuatoriana y allí se asentaba la guarnición Rocafuerte que contaba con un poblado pequeño en la parte baja a orillas del río Napo. El mamelón este pertenecía a Perú y allí se asentaba la guarnición de Pantoja, con un barrio civil cerca al puente conocido como "Bohemia", donde habitaban los familiares de los clases y soldados. La comunicación entre ambas guarniciones se hacía a través del citado puente.

Una patrulla de vigilancia ecuatoriana fue detectada en territorio peruano desde el Puesto de Vigilancia N° 3 (PV-3), a la que se le dio la voz de "Alto, ¿quién vive?". La patrulla dio por res-

puesta una descarga de fusilería que fue replicada por la guardia del PV-3. Este incidente rompió el pacto del 31 de julio. Las fuerzas peruanas ocuparon sus puestos de acuerdo al plan militar establecido y se generalizó el combate en todo el Teatro de Operaciones del Nororiente.

El teniente coronel EP Armando Aguirre quiso darle a este incidente una solución pacífica y amistosa, como siempre, pero vio que era imposible; por lo que ordenó poner en ejecución el plan de ataque indicando las 0730 horas del 11 de agosto como el Día D y la hora H.

El segundo en comando, el mayor Rigoberto Serván, alertó al B.A.P. *Amazonas* y al grupo de artillería de Santa Rosa, reforzando el PV-3 con una sección de fusileros al mando del subteniente EP Carlos Santillana. La primera compañía, al mando del capitán EP Gerardo Cerdeña, ocupó su posición de ataque frontal y procedió hacia la conquista de la comandancia de Rocafuerte y posteriormente de las alturas del casino de oficiales. La cuarta compañía, al mando del capitán EP Gerardo Del Mar, procedió a desbordar el flanco izquierdo de Rocafuerte para conquistar el cuartel nuevo. La sección de ametralladoras procedió al mando del capitán EP Damián Gutiérrez Chua y la compañía de acompañamiento al mando del teniente EP Rey Riberos, en apoyo de la compañía de Cerdeña.

El B.A.P. *Amazonas* largó amarras y se situó al sur de la isla de Santa Rosa al mando del capitán de corbeta Florencio Teixeira. La primera batería del grupo de artillería de Santa Rosa se emplazó en la margen izquierda del río Napo al mando del teniente EP José Gaitán y la segundo batería mandada por el capitán EP Guillermo Thosman se situó en la isla frente a Santa Rosa.

A 0715 horas el B.A.P. *Amazonas* rompió los fuegos sobre la guarnición de Santa Rosa seguido por la primera batería. Después de un bombardeo de quince minutos el escalón de ataque de la tercera sección de la compañía Cerdeña, al mando del subteniente EP Luis García Ruíz, y la segunda sección, al mando del mismo capitán Cerdeña, iniciaron la progresión hacia el primer objetivo apoyados por la sección de ametralladoras. A pedido del capitán Cerdeña el B.A.P. *Amazonas* y las dos baterías de artillería alargaron los fuegos.

A 0900 horas el B.A.P. *Amazonas* y las dos baterías suspendieron los fuegos. Cuando no se sabía nada de la compañía de Del Mar y la de Cerdeña estaba absorbida entre la maleza y los aguajales, llegó al puesto de comando de Pantoja una comunicación del segundo en jefe de Rocafuerte solicitando una entrevista en el "puente internacional" a la que asistieron el comandante Aguirre y el delegado de la comandancia de la división, el comandante Torrejón. En esa reunión, el mayor ecuatoriano José Arias planteó el cese del fuego por ambos bandos. Aguirre y Torrejón exigieron al mayor Arias la rendición incondicional, a lo que éste respondió no tener capacidad para tomar esa decisión por ser ella atribución del primer jefe, el mayor ecuatoriano Escalante, a quien se le mandó una comunicación escrita, la que fue llevada al puesto de comando de Rocafuerte; pero a esa hora ya no estaba el mayor Escalante, pues se hallaba en pleno repliegue a la isla Londoño.

El mayor Arias fue invitado a ingresar al puesto de comando peruano a donde se dirigió acompañado por los comandantes peruanos Aguirre y Torre-

jón. Mientras sucedía todo lo anterior, el capitán Cerdeña solicitaba apoyo de la artillería para poder reiniciar la proyección, pedido que fue concedido de inmediato. La artillería del B.A.P. *Amazonas* reabrió el fuego y con este apoyo, Cerdeña reinició la proyección a este objetivo, logrando conquistar la comandancia y el cuartel, pidiendo luego a la cañonera *Amazonas* que batiera la altura oeste del casino de oficiales, con lo que se conquistó este segundo objetivo.

A las 1245 horas, la compañía del mayor Del Mar desembocaba en demanda del cuartel nuevo. A esa hora se izó el Pabellón Nacional en el mástil de la comandancia de Rocafuerte; cinco minutos después aparecieron dos aviones peruanos piloteados por el comandante FAP Manuel Escalante y por el capitán FAP Carlos Benavides Dorich. El B.A.P. *Amazonas* avanzó por orden del Comando de Pantoja a la boca del río Aguarico con la misión de impedir la huida ecuatoriana, tomó prisionero a un soldado ecuatoriano apellidado Ruíz, y recogió a los soldados del Bl 27 que habían intervenido en la persecución, embarcando después en la cañonera al oficial de enlace, el comandante Torrejón, con algunos elementos de la compañía Cerdeña. Finalmente zarpó profundizando la persecución hasta ocupar la boca del río Zancudo.

Después de dos días de navegaciones y por dificultades técnicas, el comandante Teixeira retornó a Pantoja. Se depositó en la *Amazonas* en calidad de prisioneros a los siguientes oficiales ecuatorianos: mayor José Arias, teniente de Sanidad Víctor Tobar, teniente de Sanidad Luis Cartagena, alférez de fragata Galo Andrade y subteniente artillero Alfonso La Torre. En esta acción se pudo apreciar el alto grado de entrenamiento de las Fuerzas Armadas del Perú y la excelente coordinación que existió entre la guarnición de Pantoja y la cañonera *Amazonas,* la que contribuyó en forma notable al éxito de la operación.

Cabe resaltar algunos eventos sucedidos en dicha ocasión; entre ellos, la actitud del capitán de Sanidad EP Félix López Cornejo, quien, armado de un fusil, llegó a estar en las primeras líneas de ataque y se vio obligado a regresar al puesto de socorro; así como también la actitud de los enfermeros y rancheros quienes, a la orden de ocupar puestos de combate, pugnaron por todos los medios para salir a la línea de ataque.

Desplegando un profundo sentido humanitario, la esposa del comandante Aguirre, sus hijas y las esposas de los oficiales y clases organizaron la Cruz Roja y atendieron a los heridos de ambos mandos. Y qué decir de la esposa del comandante Morales, jefe de la artillería, quien tomó a su cargo, junto con las esposas de los clases, las cocinas y el abastecimiento de comidas, llevando el rancho a los puestos avanzados.

Una singular característica presenta la actuación de la Sra. Rosa Panduro, llamada "la heroína de Rocafuerte", quien, luego de cubrir las heridas de su esposo, el sargento Juan Peña Herrera, se uniformó de soldado, se colocó las cacerinas, tomó un fusil y jurando defender la Patria fue decidida a vengar a su esposo. Se dirigió a ocupar un puesto en la línea de fuego, combatió con valor y energía y luego se quiso embarcar en la cañonera *Amazonas* para participar en la persecución del enemigo.

El combate de Rocafuerte cobró diez muertos por el lado peruano, incluyendo al subteniente García, y además nueve heridos. Ecuador tuvo ocho muertos y dieciocho heridos. Entre los prisioneros, además de los ya enumerados, se au-

mentaron dos oficiales y cinco soldados. El botín tomado fue dos cañones Skoda de 87 mm, 55 fusiles y 7 fusiles ametralladoras con 65,000 cartuchos.

Los dos aviones de la Fuerza Aérea del Perú regresaron el mismo día 1 1. El día 13 de agosto el comando de Pantoja, comandante Aguirre, y de las secciones Rey Riberos y Reina Saénz se embarcaron en el B.A.P. *Amazonas,* acompañados del oficial de enlace, comandante Torrejón, y por disposición de ese comando, a quien daba apoyo el comandante Teixeira, zarpó a las 0700 horas de Pantoja rumbo al río Aguarico. Al acercarse al río Lagartococha, tanto el B.A.P. *Amazonas* como la sección que defendía el infante, tuvieron que permanecer a distancia prudencial al observar que el comandante Escalante bombardeaba y ametrallaba el campamento ecuatoriano ya abandonado. Hacia el medio día, finalizado el bombardeo aéreo, las fuerzas peruanas desembarcaron cerca de la guarnición de Lagartococha izando el Pabellón Nacional y cantando el Himno Nacional, dándose por instalado el Puerto Clavero. Terminada la acción de Rocafuerte, el B.A.P. *Amazonas* transportando a los prisioneros y heridos zarpó hacia Iquitos y arribó a este puerto el 17 de agosto.

XXI. ACCIÓN DEL B.A.P. *LORETO*

Mientras se realizaban las acciones antes descritas, el comandante del B.A.P. *Loreto*, capitán de corbeta Pedro Gálvez Velarde, aceleró las reparaciones, y después de realizadas las pruebas que dejó a la cañonera operativa, recibió la orden de operaciones para viajar al río Napo a cooperar con las acciones de la guarnición de Pantoja. Para tal fin embarcó una compañía de artillería extra ligera, al mando del capitán EP Manuel Pereira. El comando de Pantoja a fue avisado de la próxima llegada del B.A.P. *Loreto,* la que conducía además una patrullera del servicio florestal.

El domingo 21 de agosto, el B.A.P. *Loreto* zarpó de su base a las 1745 horas con rumbo a la guarnición de Pantoja con la misión de continuar con las operaciones en el río Napo, tratando de alcanzar la región Edén Turín, en esa época de vaciante. Su arribo a Pantoja se produjo el l° de setiembre y acto seguido su comandante se puso a órdenes del comandante Aguirre. Desembarcó la compañía extra ligera y se entregó víveres y pertrechos a las guarniciones de Santa Rosa y Pantoja.

El Comandante de División, tan pronto recibió la noticia del arribo de la *Loreto* a Pantoja, irradió al jefe de la guarnición un informe de inteligencia dando cuenta sobre las acciones ecuatorianas y el movimiento de sus fuerzas con las siguientes recomendaciones: "De conformidad a reconocimientos que se ha efectuado, queda autorizado a variar la ocupación de la región Edén Turín, sustituyéndola por otra que pueda ser defendida y apoyada eficazmente y que presente pocas dificultades para los abastecimientos. Dicha región puede elegirse detrás de la que se ha señalado. Asimismo, hágole saber que por informaciones recibidas es probable que el batallón ecuatoriano "Pichincha" se encuentre en Puerto Napo".

El comando de Pantoja organizó un destacamento al mando del mayor Rigoberto Serván, constituido por la Primera Compañía del Bl 27 a órdenes del capitán Gerardo Cerdeña.

Los días 7, 8 y 9 de setiembre el B.A.P. *Loreto* efectuó un patrullaje por los ríos Aguarico y Lagartococha. El día 10 se embarcó el destacamento y se hizo el aprovisionamiento logístico para la operación. El 11 de setiembre, precedido por la lancha florestal, se largó amarras en Pantoja y se surcó el Alto Napo. La lancha llevaba un grupo de combate y un fusil ametralladora al mando del subteniente EP Manuel Arellano. La navegación en el Alto Napo se hizo en forma cautelosa por la falta de agua, pues esa época no era favorable para la navegación. A las 1235 horas el B.A.P. *Loreto* arribó al puerto de Arcadia y previo un reconocimiento siguió surcando el río Napo. A las 1700 horas alcanzó el fundo Fénix, aguas arriba del río Yasuní. Continuando el viaje el día 12 se arribó a Bello Horizonte, pasando este puesto se siguió surcando hasta alcanzar el fundo Nueva Armenia, de propiedad de un español apellidado Crespo Pando, que contaba con recursos agropecuarios pues tenía ganado vacuno, arroz, plátanos y yucas.

La navegación hasta este puesto fue demasiado difícil por lo bajo del caudal del río y la presencia de bancos de arena sin canal. Después de sondar el área se decidió pasar el banco para lo cual se ubicó a toda la tropa a popa de la em-

B.A.P. Loreto



barcación para así levantar la proa. Se navegó a toda máquina hacia el banco para poder montarlo, luego la lancha florestal navegó a toda velocidad alrededor de la *Loreto* haciendo olas hasta que la cañonera comenzó a deslizarse hacia proa; luego la gente pasó a proa, se encabuzó el buque y se deslizó libremente hacia el canal.

Continuando así su recorrido, la cañonera *Loreto* alcanzó la boca del río Tiputini a las 1030 horas, donde se encontró con otro banco de arena sin canal. Mientras se trabajaba y adecuaban tareas para vencer ese mal paso, el mayor Serván propuso realizar un reconocimiento con la patrullera florestal. Así, junto con un práctico de la cañonera *Loreto* se embarcaron el mayor Serván, el capitán de corbeta Pedro Gálvez, el mayor Luis Vildoso, el oficial de enlace y el capitán Cerdeña, jefe del destacamento. La cañonera quedó fondeada, antes del mal paso, al mando del segundo comandante, el teniente primero José Cossio. La patrullera florestal venció el mal paso y surcó el río Napo durante dos horas, pasando por un grupo de islas llamadas Sensechico Chico y Sensechico Grande.

Después de hacer un estudio del terreno, el mayor Serván escogió un lugar llamado Huarima, en la margen derecha del río Napo, cerca de la hacienda La Providencia, que contaba con plantaciones de yuca y plátano. El sitio escogido era alto, donde el Napo se estrecha hasta alcanzar unos 200 metros de anchura, con extensas vistas y con un estirón del río apto para el acuatizaje de hidroaviones.

Los ecuatorianos en su repliegue después de la acción de Rocafuerte fueron pasando por todos los puestos mencionados anteriomente arrasando con todo lo que encontraban. La expedición encontró todo abandonado debido a que los indios lugareños habían huido asustados por las tropas de su propio país, las que además propalaron versiones antojadizas sobre las tropas peruanas.

Los días 14 y 15 de setiembre sirvieron para organizar la defensa de Huarima. Se informaron, por radio, los detalles e incidentes de la expedición al comandante de la División y al comandante de Pantoja. La respuesta de Iquitos fue en el sentido de replegar las tropas de Huarima hasta una zona detrás del lugar alcanzado por el B.A.P. *Loreto,* a fin de poderse contar con el apoyo de la cañonera en caso de emergencia.

El mayor Serván, entre los días 16 y 17 de setiembre, ordenó al capitán Cerdeña replegar sus tropas a un lugar denominado "Envidia", situado también en la margen derecha del Napo y a 10 minutos de navegación desde la desembocadura del río Tiputini, por tratarse de un sitio alto y con accidentes de terreno que facilitaban la defensa de la posición. Los días 18, 19 y 20 se emplearon en la construcción de cuadras, cocinas, atracaderos para aviones y la organización defensiva de la nueva guarnición, con puntos de vigilancia y un punto avanzado.

El 21 de setiembre zarpó el B.A.P. *Loreto* de regreso a Pantoja, conduciendo a los mayores Serván y Vildoso. En esta guarnición, la cañonera recibió aprovisionamiento logístico para la compañía Cerdeña y regresó hacia la guarnición del Tiputini donde cooperó con la compañía a la que llevaba provisiones en apoyo de la seguridad. El personal de la cañonera también colaboró en la construcción de las instalaciones para oficiales, duchas y baños, mediante el suministro de luz eléctrica, entre

otros. Asimismo, la tripulación construyó un mástil tipo trípode, y una vez listas las obras se inauguró la guarnición con el izamiento del Pabellón Nacional, dándole el nombre de Sargento Tejada, en homenaje póstumo al sargento EP Alfredo Tejada, caído heroicamente en el combate de Rocafuerte.

Durante los meses de octubre y noviembre se repitieron los viajes logísticos Pantoja-Tiputini. Entre el 11 y 13 de octubre se efectuó un reconocimiento a la región Edén Turín y el 4 de noviembre la *Loreto* recibió órdenes mediante las cuales era relevada por el B.A.P. *Amazonas*.

XXII. EL B.A.P. *AMAZONAS* EN EL RIO PASTAZA

Mientras el B.A.P. *Loreto* operaba en el río Napo, el Comando de la División con sede en Iquitos, ordenó que el B.A.P. *Amazonas,* al mando del capitán de corbeta Florencio Teixeira, zarpara el 18 de agosto al río Pastaza, para apoyar a las fuerzas militares peruanas que actuaban en ese río.

La cañonera embarcó como oficial de enlace al teniente coronel EP José Chávez Alcántara y a varios oficiales del Ejército, así como víveres y pertrechos de guerra para las guarniciones del Sector Oeste, y zarpó de su base de Iquitos con rumbo a la boca del río Pastaza. Ingresó a este río en el que habían más playas que agua, lo que dificultaba su navegación, obligando a su tripulación a ingeniarse para sortear los malos pasos. Así, poco a poco fue pasando las entradas de los caños del lago Romachi, la desembocadura del Huasaga, la guarnición peruana de Soplín y la ex guarnición ecuatoriana de Huachi. Siguió su viaje varándose y saliendo de las varadas. Careciendo de víveres frescos prosiguió en la búsqueda de la tropa peruana, que estaba al mando del teniente EP Osvaldo Patiño. Este oficial después de derrotar a las tropas ecuatorianas en Huachi, avanzó en persecución de éstas que debían encontrarse en algún lugar a orillas del Pastaza. El 29 de agosto en la mañana y en forma sorpresiva el B.A.P. *Amazonas* encontró al teniente Patiño y su tropa vivacqueando en la margen derecha del Pastaza. Una vez a bordo los soldados, la cañonera continuó surcando el río hasta las cercanías de Andoas (Viejo) llegando solamente hasta la desembocadura del Capahuari porque su nivel de agua estaba muy bajo.

El día 20 de agosto salieron los soldados peruanos a ocupar Andoas (Viejo) a bordo de unas embarcaciones a motor tripuladas por el personal de la cañonera. Días después viajaron el comandante Chávez Alcántara, el teniente Patiño y su tropa para ocupar la desembocadura del río Bombonaza donde se estableció un puesto avanzado. A continuación la cañonera *Amazonas* y la tropa embarcada recibieron la visita del general Silva Santisteban que llegó en un hidroavión con el Ing. Manuel Prado Garland, hijo del Presidente de la República. El B.A.P. *Amazonas* permaneció en Capahuari hasta el 6 de setiembre colaborando con el reajuste del dispositivo militar. Cumplida su misión retornó a su base de Iquitos, navegando prácticamente sobre arena y llevando 5 prisioneros ecuatorianos capturados por el teniente Patiño.

En esta oportunidad se tuvo que evacuar en avión al condestable Ramírez que llevaba el Mal de Hansen. An-

tes de dejar su buque quiso que lo bautizaran a la fe católica por lo que el comandante Florencio Teixeira ofició de ministro del Sacramento.

La campaña del B.A.P. *Amazonas* en el río Pastaza sirvió para recobrar territorio peruano invadido por Ecuador y recuperar definitivamente para el Perú tierras y ríos con estructuras petrolíferas por donde hacía su recorrido el ramal norte del sistema troncal de bombeo de petróleo de la Selva Peruana. Cumplida su misión, el buque arribó a Iquitos el 20 de setiembre de 1941.

XXIII. EL B.A.P. *AMAZONAS* RELEVA AL B.A.P. *LORETO*

Después de terminar su misión en el río Pastaza el teniente coronel EP Chávez Alcántara fue llamado a Iquitos y fue nombrado oficial de enlace con el comando de Pantoja. Por otro lado, se ordenó al capitán de corbeta Florencio Teixeira, comandante del B.A.P. *Amazonas,* zarpar para dirigirse al río Napo a relevar al B.A.P. *Loreto* y cooperar en el reajuste del dispositivo de las tropas en el río Napo alcanzando la región Edén Turín.

El 4 de noviembre, el B.A.P. *Loreto* recibió la orden de retornar a su base en Iquitos. El oficial de enlace llegó a Pantoja el 5 de noviembre, un día después en que la *Amazonas* había relevado a la *Loreto.* El 9 de noviembre, el comandante Chávez Alcántara, el mayor Serván y el mayor Morales salieron de Pantoja en un bote a motor con destino a la guarnición Sargento Tejada, a donde llegaron a las 1400 horas. El mismo día el B.A.P. *Amazonas* les dio alcance en Tiputini y embarcó a la compañía del capitán Cerdeña, pues las condiciones de navegabilidad habían mejorado con la crecida del río Napo. El día 10, la expedición embarcada en la *Amazonas* alcanzó Huaricima, donde se desembarcó una sección. El día 11 la cañonera cruzó las islas de Sunchichico Chico y Sunchichico Grande y el día 12 se reconoció Himalaya y Turín, llegando hasta una distancia de 2 km de Edén donde la cañonera fue atacada con fuego de fusil y ametralladora a las 1500 horas. Ante este ataque sorpresivo la *Amazonas* contestó de inmediato con tiros de cañón; al quinto tiro se acalló el fuego de fusilería enemigo. Después de este incidente, el comandante de la *Amazonas* amarró su buque en una isla a 2.5 km de Edén, pues el río comenzaba a bajar.

Los jefes militares, al conocer este hecho, optaron por ocupar el sector Turín Himalaya donde se instaló el capitán Cerdeña, dándole a este puesto el nombre de Sargento Tejada, nombre otorgado a su primera guarnición en el Alto Napo. Consolidada la situación, el B.A.P. *Amazonas* regresó a Iquitos.

XXIV. SEGUNDO VIAJE DEL B.A.P. *LORETO* AL NAPO

El 29 de enero de 1942, Perú y Ecuador suscribieron en Río de Janeiro el Protocolo de Paz, Amistad y Límites, instrumento jurídico garantizado por Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos. De acuerdo con el artículo 2° de dicho protocolo, Perú debía retirar sus fuerzas entre el 3 y el 11 de febrero. Para colaborar con la guarnición del Napo a replegar sus tropas, el comandante

del B.A.P. *Loreto,* capitán de corbeta Pedro Gálvez, recibió la orden de zarpar al Alto Napo a fin de colaborar en el repliegue. En la noche del 3 de fe.brero, el B.A.P. *Loreto* zarpó de Iquitos, llegó a Pantoja y siguió al Alto Napo, encontrando a las tropas que ya navegaban aguas abajo del Napo en balsas construidas por ellos. Con la evacuación casi terminada, la cañonera retornó a Pantoja.

Estando en este puerto, el comandante Gálvez recibió la misión de reconocer las líneas establecidas en el Protocolo en una acción pre-límites, en los sectores Lagartococha Guepí, y de la boca del Aguarico a los ríos Taputini y Yasuní. El comando de Pantoja puso a órdenes del comandante Gálvez al capitán de artillería Manuel Pereira y al subteniente Tuesman.

Se procedió a reconocer el río Lagartococha, sus nacientes y la línea meridiana al Guepí, operación que se realizó primero con la cañonera, después con la lancha florestal, luego a canoa y por último a pie, talando el monte. Se establecieron las coordenadas geográficas y se levantó la carta, luego se reconoció el *Talweg* del Napo, entre la boca del Aguarico y el río Yasuní. Se exploró el río Yasuní, pero en lancha florestal, porque no se podía navegar por la maraña de la selva que cerraba todo el río. Terminada la misión, el 15 de febrero se recibió orden de retornar a Iquitos.

Gotitas de Sabiduría

Por JOGAVA.

1.- *El sabio comienza por hacer lo que quiere enseñar, y después enseña.*
Confucio.

2.- *No levante la voz, mejore sus argumentos.*
George Berkeley.

3.- *Sólo los muertos han visto el fin de la guerra.*
Platón.

4.- *Hay tantas leyes que nadie está seguro de no ser juzgado.*
Napoleón I.

5.- *La mejor manera de vengarse de un enemigo es no parecerse a él.*
Marco Aurelio.

6.- *En todos los tiempos la guerra ha sido la más difícil de las artes.*
Federico el Grande.

7.- *De tres maneras se entiende la amistad: honesta, deleitable y provechosa.*
Lope de Vega.

8.- *Así como no puede haber paz sin orden, tampoco puede haber orden sin justicia*
Pio XII.

9.- *Es una desgracia no tener talento para hablar bien ni sabiduría para cerrar la boca.*
Jean de La Bruyere.

10.- *El ingenio es la insolencia educada.*
Aristóteles.

11.- *La ley sin la fuerza es impotente.*
Blas Pascal.

12.- *Dios prefiere el pecador inteligente, al tonto virtuoso.*
Santo Tomás de Aquino.

13.- *La sabiduria exigua es cosa peligrosa. Bebe a fondo o no toques la fuente de las musas.*

Alexander Pope.

14.- *Dios hizo para el hombre un tronco para la mujer un altar.*

Víctor Hugo.

15.- *A los vivos se les debe respeto, a los muertos la verdad.*

Voltaire.

16.- *El talento se educa en la calma y el carácter en la tempestad.*

Johan Wolfang Goethe.

17.- *La diplomacia es la política en traje de etiqueta.*

Napoleón I.

18.- *Los libros me enseñarón a pensar, y el pensamiento me hizo libre.*

Ricardo León.

19.- *El estilo es el hombre.*

Buffon.

20.- *La sinceridad y la generosidad, sino están templadas por la moderación conducen a la ruina*

Cornelio Tácito.

1.- Filósofo chino (551-472) A.C., fundador de un sistema moral que exalta la fidelidad a la tradición nacional y familiar.

2.- Filósofo y obispo irlandés. Nacido en Kikenny (1685-1753). Tres diálogos entre Hylas y Philoneus, Tratado sobre los principios del conocimiento humano, etc.

3.- Filósofo griego nacido en Atenas (428-347 0 348 A.C.) Discípulo de Socrátes y maestro de Aristoteles. Autor de los diálogos: Critón, Fedón, El banquete, La República, etc. Su método, la dialéctica. Sostiene que la verdad radica en las ideas.

4.- Emperador de los franceses (1769-1821). Nacido en Ajaccio, Córcega. Triunfó en Austeritz, Jena, Eylau, Friendland, Wagtam, etc. Murió en la isla Santa Elena.

5.- Emperador y filósofo romano (121-180). Autor de célebres Pensamientos de inspiración estoica.

6.- Rey de Prusia, nacido en Berlin (1712-1786). Ilustre guerrero y administrador hábil creo la grandeza de Prusia. Amigo de las letras, atrajo a sí numerosos sabios franceses, especialmente, Voltaire.

7.- Poeta español, nacido en Madrid (1562-1635) una de las figuras cumbre de la literatura universal. Mereció en su época los sobrenombres de Fénix de los Ingenios y Monstruo de Naturaleza. Obras: El caballero de Olmedo, Fuenteovejuna, El mejor alcalde el rey, La dama boba, El acero de Madrid, Corona trágicas, etc, etc.

8.- (Paccelli) (1876-1958), Papa de 1939 a 1958, proclamó el dogma de la Asunción de la Virgen.

9.- Escritor moralista francés, nacido en París (1645-1696) Escritor de una interesante obra de carácter social y satirico titulada Los caracteres.
10.- Celebre filósofo griego, nacido en Estagira (Macedonia) (384-322 A.C.) Preceptor y amigo de Alejandro Magno fundador de la escuela peripatética. Una de las inteligencias más vastas producidas por la humanidad. Obras: Organon, Física, Política, Metafísica, Etica a Nicómaco, etc.
11.- Matemático, físico, filósofo y escritor francés, nacido en Clermant-Ferrand (1623-1662). Obras : Ensayo sobre las secciones cómicas, Cartas provinciales, Pensamientos.
12.- Teólogo católico italiano, nacido en Rocasecca (1225-1274), doctor de la Iglesia. Obras: Summa contra gentiles, Summa Theológica, obras fundamentales de la filosofia escolastica. Su doctrina llamada tomismo. Llamado Doctor Angelicus.
13.- Poeta y pensador inglés, (1688-1744), autor de Ensayo sobre el hombre, Epistolas, etc.
14.- Escritor francés, nacido en Besanzon (1802-1885), jefe de la escuela romántica. Obras: Nuestra Señora de París, Lucrecia Borgia; Los miserables, Los trabajadores del mar. etc.
15.- Francisco María Arouet, escritor francés, nacido en París (1694-1778) Poeta y dramaturgo, escribió: Cartas filosóficas, La muerte de César, Mahoma, Diccionario filosófico, etc, etc.
16.- Poeta alemán, nacido en Francfort del Meno (1749-1832), una de las figuras más altas de las letras universales. Obras : Egmot, Hermann y Dorotea,Fausto, etc, etc.
18.- Novelista español, (1877-1943). Autor de: El amor de los amores, Casta de Hidalgos, Cristo en los infiernos, etc.
19.- Jorge Luis Leclerc, Conde de Buffon, naturalista y escritor francés, nacido en Montbard (cote-d'or) (1707-1788). Autor de Historia natural, Las épocas de la naturaleza. Formuló una teoría de la formación y evolución del universo.
20.- Historiador latino (?55-120?), Maestro del relato conciso y sentencioso en: Diálogos de los oradores, Germania, Vida de Agrícola y sobre todo en Los Anales.

FABRICACIÓN Y CONFECCIÓN DE UNIFORMES
PRENDAS E INSUMOS EN GENERAL

INTERNACIONAL



PRODUCTS
CENTER S.A.

GUZMÁN BLANCO N° 406 LIMA-PERÚ
TELEFS: 431-2668
FAX: (51-1) 424-1514

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

LA OBRA ENCICLOPÉDICA MÁS COMPLETA Y AUTORIZADA SOBRE NUESTRA COMPLEJA E INTENSA ACTIVIDAD MARÍTIMA

TOMO II VOLÚMENES 1 Y 2
DR. HERMANN BUSE DE LA GUERRA

Después de la parte científica, la **HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ** comprende la Epoca Prehispánica, cuyo desarrollo ha sido hecho por el doctor Hermann Buse de la Guerra, quien fuera profesor, autor de numerosos libros sobre arqueología, Historia y Geografía, y ganador de premios nacionales de Fomento a la Cultura.





INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

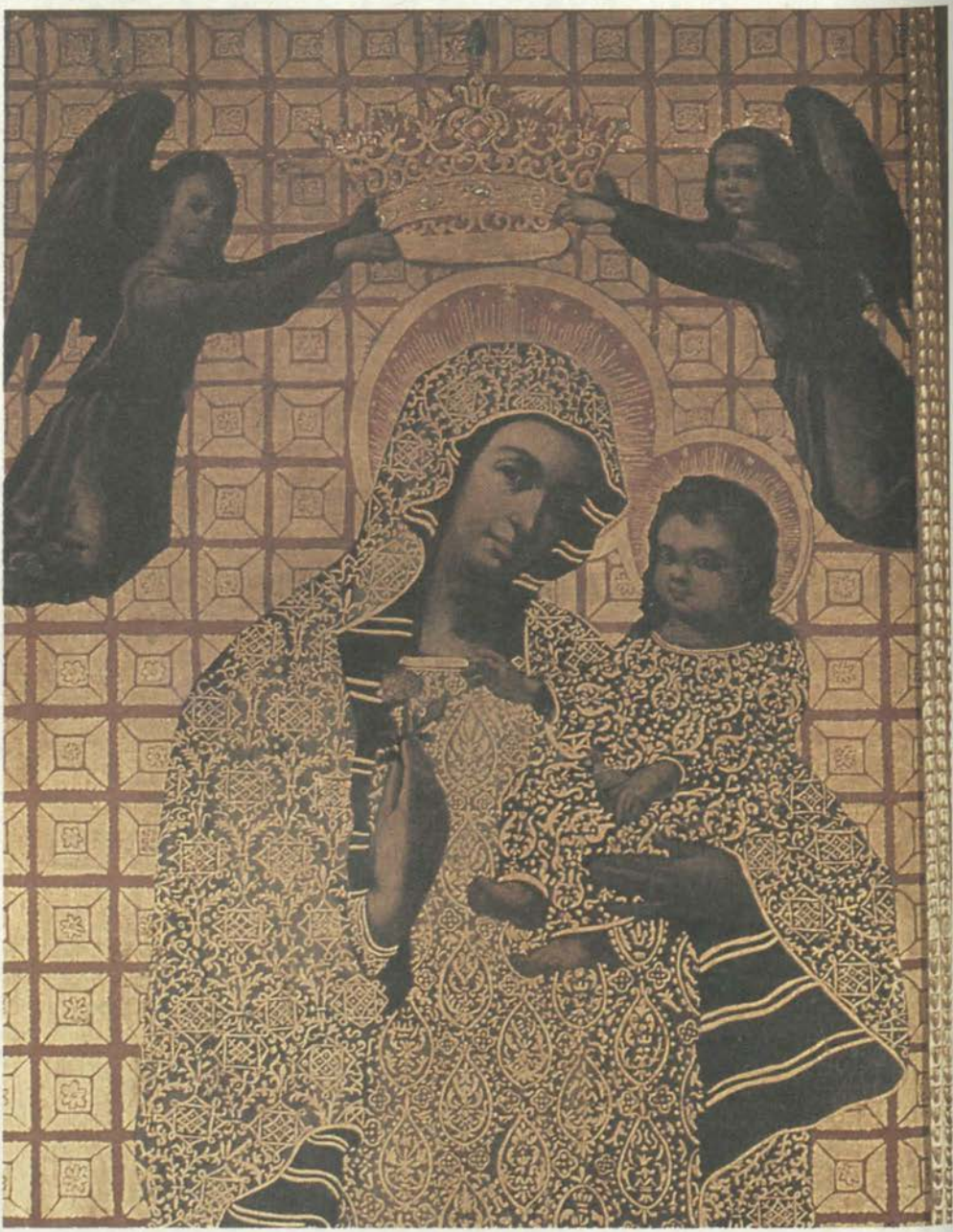
SE COMPLACE EN ANUNCIAR A LOS SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA
OFERTA ESPECIAL CON GRANDES DESCUENTOS Y CONDICIONES ESPECIALES
A LOS PRIMEROS 50 INSCRITOS

LA SEGUNDA PARTE DE LA HISTORIA MARÍTIMA
COMPRENDE EL PERIODO DE 1850-1920 EN DIEZ VOLÚMENES
FINAMENTE EMPASTADO DE MÁS DE 800 PÁGINAS CADA LIBRO

Av. Salaverry 2487 Fax 422-7838 Telfs. 422-1861 422-9950 San Isidro
Email: iehmp@servinet.com.pe
WEB: http://www.servinet.com.pe/historia-maritima/index.hmtl.

Sección Especial

del
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos
del Perú



La Virgen de la Antigua
Patrona de los Navegantes

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

Tomo III Volumen 1

Siglo XVI Historia Interna

José A. del Busto Duthurburu

PRESENTACIÓN

La finalidad primordial que persigue el Instituto de Estudios Histórico-Marítimo del Perú al publicar esta Sección en cada Número de la Revista de Marina es hacer conocer, al oficial de Marina en particular, el contenido de la Historia Marítima del Perú, *mediante breves resúmenes de cada uno de sus veintiún volúmenes ya publicados, fruto del esfuerzo del más destacado grupo de historiadores profesionales que durante tres décadas han logrado realizar la más completa obra en conjunto publicada en el Perú.*

En esta presentación se expone, en obligada síntesis, el notable trabajo del autor, Dr. José Antonio del Busto (Tomo III, Vol. 1), la apasionante Historia Interna que cubre el espacio histórico marítimo correspondiente al siglo XVI con la visión fantástica del Océano, los hombres que tripulaban los primeros navíos, desde Almirantes a marineros, los diversos tipos de embarcaciones que navegaban sobre todos los mares. Desfilan por sus páginas las legendarias Galeras, Carracas, Carabelas, Galeones, Fragatas, etc. La vida a bordo de aquellos osados hombres de la mar, las inevitables tragedias marítimas, las viejas supersticiones, el Mar del Sur, los primeros conocimientos sobre nuestro puerto del CALLAO, el LAGO TITICACA y el RIO GRANDE DE LAS AMAZONAS, escenarios incomparables en nuestro acontecer acuático.

Presentamos a continuación, como se dijo antes, algunos de los aspectos que el Dr. del Busto cubre con probada sapiencia todo lo referente a lo que él ha denominado Historia Interna. Siglo XVI.

En su *Introducción* nos habla del descubrimiento del Mar del Sur, refiriéndose al mundo quinientista y la mentalidad de aquellos hombres que descubrieron el



océano más grande del globo, el Océano Pacífico, al que está ligado directamente nuestra patria, y al efecto escribe: "Entraba ya el siglo XVI y España -esa España de ancestro cultural judío, griego, púnico, romano, visigodo, árabe y cristiano- quería ser renacentista; sin embargo, su deseo, cultivado por unos cuantos humanistas entusiastas, se vio precisado a esperar. El pueblo español creía en el tiempo viejo, gustaba de paladear la tradición antigua, desconfiaba de lo nuevo por ser extraño. Esta es la razón por la que, de Colón a Balboa y de Balboa a Pizarro, todavía persistían los españoles en su mundo medieval. Comprenderlo a través de tanto tiempo es nada fácil; en consecuencia, sería inútil ocuparse histórica y marítimamente de un Perú quinientista si no entendemos la mentalidad de los que actuaban entonces en él. Este es nuestro propósito al presentar las líneas siguientes y para cumplirlo no sólo debemos remontarnos a Balboa y al Descubrimiento del Mar del Sur, sino, incluso, situarnos en las vísperas del Descubrimiento de América".

Tomo III, Vol. 1, p. 29.

LA VISIÓN FANTÁSTICA DEL MAR DEL SUR

Al tratar de la visión fantástica del Mar del Sur y la influencia de los viejos mitos, resalta lo que denomina los Gigantes de la Punta de Santa Elena, diciendo: "Nada hubo tan sugestivo para las historias fantásticas medievales, como la presencia de ogros y colosos prontos a inspirar horror. Superada la etapa arcaica en que gigantes eran dioses, los medievales humanizaron a estos "jayanes de nombradia" -como los nombra el Génesis- haciéndolos a su imagen y semejanza; los pueblos guerreros los imaginaron agresivos, cubiertos de hierro, abriendo así un ciclo que empieza con el Goliath bíblico y concluye con el Caraculiambro cervantino; los pueblos navegantes forjaron ogros que (como en la clásica historia de Ulises o la agarena de Simbad) esperaban pacientes en la playa desierta, otras veces dormidos en el fondo del mar... Los marineros creyeron en estos últimos gigantes sumergidos que solían despertarse con la proximidad de una nave, al oir crujir su gobernalle, desperezándose primero en su lecho fangoso y asomando después una mano a la superficie -Mano de Satanás o Mano de Judas- con ánimo de aprisionar al navío. Entonces, al aparecer la diabólica garra, los pilotos luchaban por desviar su barco, pero las corrientes y los vientos no ayudaban, terminando la Mano por cerrarse en torno al impotente navichuelo. En otras ocasiones la aparición del gigante era total, emergiendo primero su mojada cabellera, luego la barba que destilaba sal, finalmente el pecho robusto, su vientre goloso... Al verlo así contaban que los marineros caían de rodillas en cubierta y con los brazos extendidos imploraban misericordia; pero el ogro, riéndose de los ruegos, se aproximaba con el agua a la cintura y tomando al barco en una mano -como quien toma un plato de comida- escogía con la otra, uno a uno, los marineros destinados al suculento banquete...

Idem., pp. 49-50.



Los hombres de la mar

Un capítulo de particular importancia es el que se refiere a los hombres de la mar y así nos dice sobre la personalidad y origen de los diferentes tripulantes que a bordo de las viejas naves hicieron el milagro de navegar por todos los mares en permanente búsqueda de nuevos horizontes y de continentes todavía desconocidos.

LOS HOMBRES DE LA MAR

EL CAPITAN GENERAL

La palabra Capitán -derivada del italiano *capitano* y esta voz, a su vez, del latín *caput* o *capitis,* vocablo que servía para designar cabeza- se aplicó primeramente a

los caudillos de ejércitos de tierra; pero andando los años el término dejó la playa y entró en el mar, designándose como Capitán de Mar y Guerra al que mandaba un navío de armada. Al Capitán de todos estos capitanes de naves guerreras se le llamó en la España Imperial de Carlos V con el sonoro apelativo de Capitán General, cargo que también admitió otras denominaciones como las de Capitán Mayor, Capitán Superior y Jefe de Armada. No embargante lo dicho, hubo un nombre que le prodigaron con frecuencia. Este nombre, dado casi a diario, fue el de General.

LOS MAESTRES

El nombre de Maestre provenía del latín *magister,* vocablo que se traducía *maestro* y representaba, en este caso, a la persona a quien correspondía antiguamente el gobierno de las naves mercantes. Era, por decirlo así, el capitán de la nao, pero para evitarle el guerrero apelativo, los españoles le asignaron el maestrazgo de su barco con el nombre mencionado. No obstante, también se le conoció al maestre con la denominación de arráez, patrón de barco y señor de navío.

Para llegar a maestre se tenía que ser hombre de la mar, haber servido de contramaestre o, cuando menos, de marinero. En un comienzo el aprendizaje consistía en acudir a la morada del Piloto Mayor y tomar allí clases de navegación en teoría, pero posteriormente intervino la Casa de Contratación de Sevilla y obligó a todos los aspirantes al cargo a rendir un examen ante un jurado especial integrado por el Piloto Mayor, los cosmógrafos de la Casa de Contratación y una representación de los pilotos menores de Sevilla. Terminado el examen se procedía a la calificación del mismo en votación secreta y usando en ella habas y altramuces: el que obtenía mayor número de habas, era aprobado y, por el contrario, el que más altramuces, suspenso. A continuación un escribano público levantaba el acta y el examen se daba por terminado, notificándose su resultado a los concursante.

LOS PILOTOS

El nombre de Piloto derivaba del italiano *piloto,* que a su vez provenía de *pedotto,* voz que reconocía su origen en cierta palabra griega equivalente a gobernalle. Era piloto el mareante que sabía pilotar, y pilotaba sólo el que había estudiado pilotaje, vale decir, la técnica y el arte propios para conducir un barco. En síntesis, merecía el título de piloto el que sabía gobernar y dirigir un barco durante la navegación, también a la entrada o salida de los puertos y barras; pero, sobre todo, en lugares donde no hubiera sino los astros como puntos de referencia. El que era capaz de hacer esto último en alta mar, tomaba el nombre de piloto de altura.

LOS CONTRAMAESTRES

El Contramaestre era el segundo de a bordo (si se considera primero al maestre) y, por tanto, el encargado de reemplazarlo cuando no podía continuar al frente de su maestrazgo. Los contramaestres admitían graduación dentro de la misma nao, por lo que al primer contramaestre seguía el segundo contramaestre, a continua-

ción el tercero y acaso luego un cuarto. Los maestres descargaban en ellos sus responsabilidades, no escatimándoles el tratamiento de maestres subordinados, razón por la que en un mismo barco figuran debajo del maestre principal, el maestre de jarcia (encargado de la jarcia y cabos de la nave), el maestre de raciones (encargado de la provisión y distribución de los víveres a bordo), y hasta el maestre de la plata, siendo la misión de este último recibir, guardar durante el viaje y entregar la plata, al final de éste, a la Casa de Contratación.

El Contramaestre formaba parte de la oficialidad de a bordo, y si bien constituía el último escalón, no por ello le faltaban prerrogativas. El primer contramaestre conocido en este Mar del Sur se llamó Pedro de Hojeda, el cual lo era de la nave capitana de Pedro Sarmiento de Gamboa en la expedición que partió para el Estrecho a fines de 1579; el contramaestre de la almiranta carecía de apellido, siendo nombrado en los documentos simplemente como Guillermo.

LOS MARINEROS

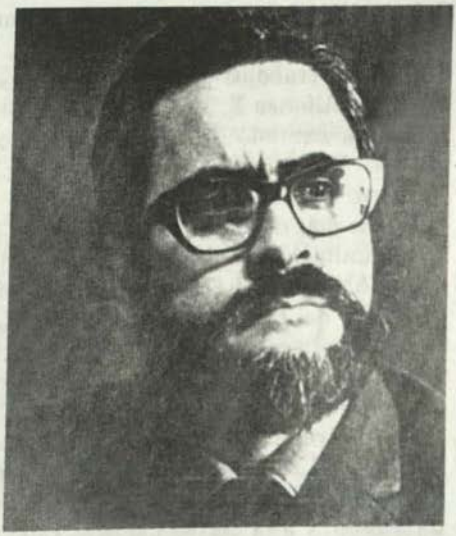
Los marineros, llamados en la centuria quinientista con el rumboso nombre de *"hombres de la mar"*, siempre procedieron de los más humildes estratos sociales. Los mejor reputados solían ser los de Sevilla, en especial los nacidos en el barrio de Triana, a la sombra del campamento de Santa Ana , la afamada parroquia marinera en que se solían reunir las cofradías de mareantes y cuyo suelo era tumba de maestres y pilotos. Los marineros de Triana eran hombretones bronceados y fornidos con el clásico pañuelo en la cabeza. Abundaban entre ellos los cojos y los tuertos, también los que tenían el rostro lleno de cicatrices, defectos adquiridos casi siempre en el servicio de Su Majestad.

Idem., pp.139-158.

Sobre el Autor

Dr. José Antonío del Busto Duthurburu

CURRÍCULUM VITAE



Nació en Barranco, Lima, en 1932. Estudió en la Pontificia Universidad Católica del Perú, donde se graduó de Bachiller en Humanidades (1953) y Doctor en Historia y Geografía (1957). En dicha Universidad fue Profesor Principal, ejerciendo la docencia más de 40 años y llegando a Decano de Estudios Generales, Sección Letras (1971-1972) y en dos períodos consecutivos a Decano de la Facultad de Letras y Ciencias Humanas (1976-1980).

En 1968 obtuvo el Premio Nacional de Historia Inca Garcilaso de la Vega y en 1983 y 1984 fue Director del Instituto Nacional de Cultura.

Es Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia (1967) y de la Academia Peruana de Historia Eclesiástica (1996), de la Sociedad Peruana de Historia (1976), del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (1974), del Instituto Nacional José Gabriel Túpac Amaru (1984) y del Instituto Peruano de Historia del Derecho (1989); Miembro Honorario de la Academia Peruana de la Lengua Quechua (1983) y Miembro Honorario Fundador de la Academia Peruana de la Lengua Aymara (1984); Miembro Correspondiente de la Real Academia Española de la Historia (1982), de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina (1981), de la Academia de Ciencias de Buenos Aires (1976) y del Centro Nacional de Investigaciones Genealógicas y Antropológicas de Quito (1981); Miembro Correspondiente Civil del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú (1962); Miembro Vitalicio del Instituto Riva-Agüero (1980); y Miembro Activo del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas (1962) y de la Sociedad Geográfica de Lima (1981).

Ha sido Profesor de Historia Marítima y Naval de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval (1994-1996),con calificativo de Excelente; Profesor de Historia Crítica del Perú en la Escuela Militar de Chorrillos (1963-1968), Escuela de Aviación Militar de las Palmas (1969-1970) y Escuela Naval de La Punta (1995), así como Profesor Fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau" del Callao (1971).

También ha sido Profesor Principal Fundador de la Universidad Femenina

(1962-1965), Profesor Principal de la Universidad de Lima (1973-1991) y Profesor Visitante de la Universidad de Piura (1988-1998). En la Universidad Femenina se ha desempeñado, asimismo, como Decano de la Facultad de Educación (1966-1967); en la Universidad de Lima como Presidente del Tribunal de Honor (1985-1989) y en la Pontificia Universidad Católica como Presidente del Jurado Electoral (1977 y 1984).

Fue Secretario de la Academia Nacional de la Historia (1979-1982) y Secretario de la Sociedad Peruana de Historia (1983-1998); Miembro del Consejo Nacional de Cultura (1983-1984) y Asesor de Asuntos Culturales del Despacho Ministerial de Educación (1984).

Por sus trabajos quinientistas mereció ser investido Comendador de la Orden española Alfonso X, El Sabio (1974); y por sus estudios histórico-marítimos y fluviales, la Armada del Perú lo condecoró con la Cruz Peruana al Mérito Naval (1979). Posteriormente fue Cronista Mayor de la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida (1988).

Tiene más de 40 libros publicados y 43 años dedicados a la docencia universitaria.

Actualmente es Profesor Emérito de la Pontificia Universidad Católica del Perú, su Alma Mater (1995), y Director del Instituto Riva-Agüero.

El Dr. del Busto, llevado por su infatigable afán de investigación y conocimientos del quehacer marítimo, por iniciativa del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y con aprobación del Alto Mando Naval hizo las siguientes travesías:

En 1967 (enero-marzo) viajó en el B.A.P. "Independencia" a Polinesia, Melanesia y Australia en el Crucero de Verano como conferencista instructor de cadetes.

En 1977 representa en forma destacada al Instituto de Estudios Histórico-Maritimos del Perú como integrante de la "Expedición Francisco de Orellana" y navega a remo y a la deriva los ríos Napo y Amazonas, siguiendo el itinerario del viaje descubridor.

En 1988 (enero-marzo) viajó en el B.I.C. "Humboldt" a la Antártida como Historiador-Cronista de la primera expedición al continente austral.

(Esta presentación concluirá en la siguiente edición. N. del E.)

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae.*
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

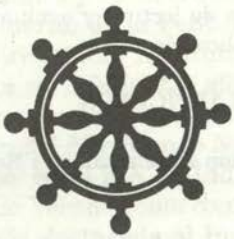
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transcripciones,* que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

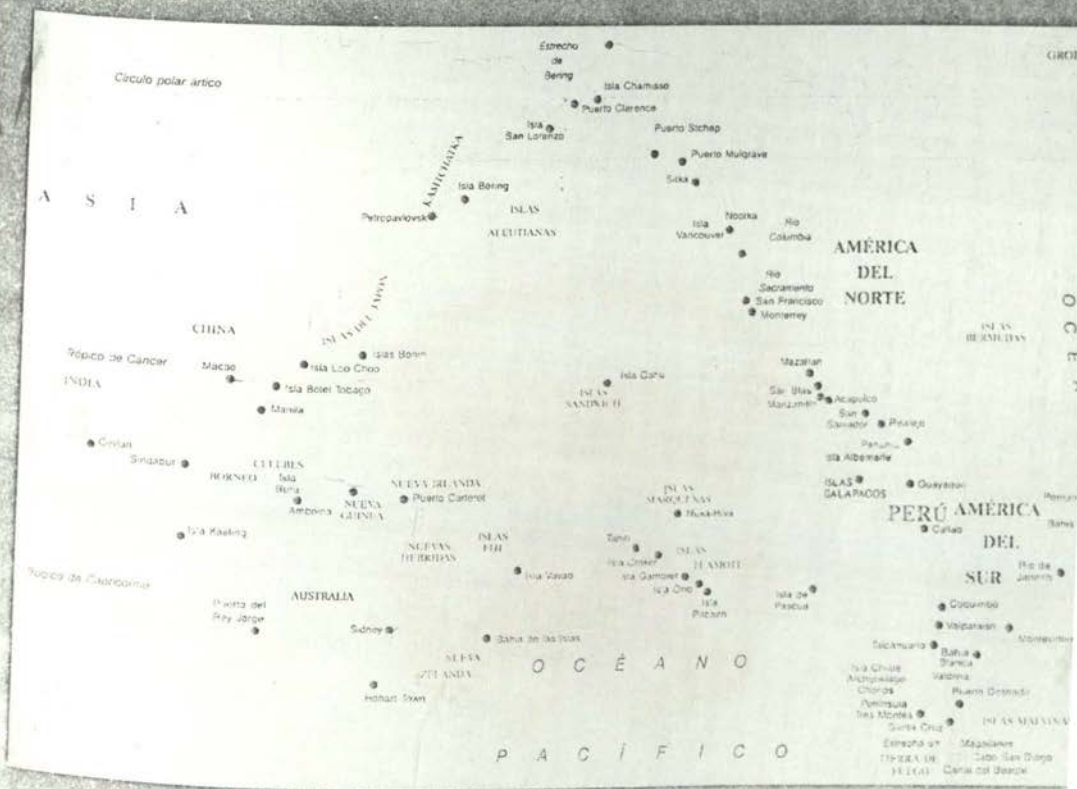
4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.



Revista de Marina



"Bajo la Égida de Grau"

El Perú y el Pacífico


MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Jorge Núñez Montoya

JEFE DE LA DIVISIÓN DE PRENSA
Capitán de Corbeta
Jaime Valdez Huamán

EDITOR
Contralmirante (r)
José García Valdivieso

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Virginia Lacherre Calderón

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte
Iván Gálvez Gaveglio

Publicado por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Teléfono 4630399

*Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA
OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE, 1998

SSN 1012-8287

"Bajo la Égida de Grau"

El Perú y el Pacífico

"Bajo la Égida de Grau" El Perú y el Pacífico

"Under the Protection of Grau; Peru and the Pacific"

Presentación

Ad portas del tercer milenio, considero una obligación de suma importancia, para la institución que me honro en comandar, presentar el presente trabajo titulado "Bajo la Égida de Grau: el Perú y el Pacífico", por la significación que esta Cuenca va a tener no sólo en los peruanos sino en toda la humanidad.

El presente esfuerzo editorial que hoy iniciamos y que continuará en años sucesivos, tratando temas de profundo interés nacional y/o internacional conformará una suerte de números especiales de colección que serán publicados anualmente, dedicándose cada uno de ellos a un tema específico.

En esta oportunidad hemos elegido el tema "El Perú y el Pacífico", donde transitaremos a través de su historia, citando su pasado y presente e infiriendo su futuro. El Océano Pacífico está íntimamente relacionado con la egregia figura del Gran Almirante Dn. Miguel Grau Seminario, para quien tanto significó, no sólo como hombre de mar y patriota sino como hombre público que supo aquilatar en su real dimensión la necesidad de mirar hacia el océano que baña nuestras costas, y, en adición, sentir y comprender la suerte de nuestro pueblo al contar con tal

Presentation

At the advent of the third millennium it is a responsability of supreme importance for the institution that I am honored myself to command to submit the present work titled "Under the Protection of Grau; Peru and the Pacific" for the significance that this Basin will have not only for the Peruvians but for mankind as a whole.

The present editorial effort that today begins and will continue in the following years will deal with topics of deep national or international interest and consist of a number of separata to be published yearly, being devoted each one of them to a specific topic.

In this opportunity we have chosen the topic Peru and the Pacific, thus we will review its history, mentioning its past and present and inferring its future. The Pacific Ocean which is intimately identified with the eminent figure of the Great Admiral Don Miguel Grau Seminario, for whom it meant so much not only as a sea man and patriot but as a public figure who knew how to appraise in its real dimension the necessity to look towards the ocean that bathes our shores, and also how to feel and understand the good fortune of our people in having such a source of wealth and of progress such a door open to the commercial exchan-

fuente de riqueza y de progreso y que es también una puerta abierta al intercambio comercial entre las naciones. Grau ofrendó su vida en este océano para proteger a sus connacionales y a la tierra que lo vio nacer.

Justamente esta primera entrega analiza, en forma sobria y precisa, la estrecha relación que se gesta entre Grau y el Mar, desde cuando siendo un niño aún ve cumplidas sus aspiraciones al realizar su primer embarque, llevándonos posteriormente a través del tiempo a su inmolación en Angamos. Viene luego un recuento histórico de la evolución ideo-religiosa que va desde el Perú Precolombino hasta el encuentro de Grau con Alayza y Paz Soldán, previo a su última singlzdura, donde se aprecia el profundo fervor cristiano de Grau y su devoción a Santa Rosa de Lima.

Luego tenemos un análisis de la aplicación de la Doctrina Monroe en el Pacífico y las implicancias de la misma, infiriéndose sus posibles incidencias económicas en esta época de globalización.

Posteriormente se analizan las rutas transamazónicas que nacen en el Pacífico en su unión con el Atlántico y permiten el acceso del gigante sudamericano -Brasil- a la Cuenca del Pacífico con las connotaciones que ello tendrá a futuro para el continente sudamericano.

El análisis geopolítico del Pacífico tiene una estrecha correlación con la necesidad de establecer una política marítima, poniendo ambos las bases para elaborar una política océanica, que además de desarrollar y propulsar los intereses marítimos, permita dimensionar y establecer un equilibrado Poder Naval disuasivo que propugne la protección e impulse el desarrollo del Estado-

ge among nations, offering his life to protect his people and the land of his birth.

Precisely this first issue analyzes in sober and precise form the close relationship that grows between Grau and the Sea beginning when still a boy, he sees his aspirations fulfilled in his first voyage through time to his immolation in Angamos, after an historic encounter with Alayza y Paz Soldán, prior to his last sortie, where we see the deep christian fervor of Grau and its devotion to Santa Rosa de Lima.

Then we will make an analysis of the application of the Monroe Doctrine in the Pacific and its implications, knowing their possible economic consequences in this age of globalization.

Later on we make an analysis of the transamazonics routes that originate in the Pacific where it joins the Atlantic and allow the South American giant –Brasil- access to the Pacific Basin with the implications this shall have in the future for the South American continent.

The geopolitical analysis of the Pacific has a close correlation with the necessity of establishing a maritime policy, setting both the bases to elaborate an oceanic policy that besides developing and propelling maritime interests will allow to determine and establish a balanced blue water dissuasive naval power to promote the protection and stimulate the development of the nation-state.

The situation of Peru is analyzed by the light of the new Law of the Sea relating both topics to the Pacific Basin and the geostrategic location of the country within such context; to arrive at the possibilities suggested by the application of science and Technology

–nación.
Se analiza la situación del Perú a la luz del Nuevo Derecho del Mar, relacionando ambos temas a la Cuenca del Pacífico y a la posición geoestratégica del país dentro de tal contexto; para desembocar en las posibilidades sugeridas por aplicación de la Ciencia y la Tecnología en las Fuerzas Navales del futuro frente a los nuevos retos por venir.
Último pero no final –ya que queda mucho por tratar a futuro sobre el Pacífico y sus implicancias–, lo relacionado con el pasado, presente y lo que podamos inferir al ingresar al nuevo milenio.
Ante el esfuerzo desarrollado para cumplir con el difícil encargo hecho, tanto a los profesionales de reconocida capacidad cuanto a la Dirección de Información por el brillante cumplimiento de la tarea encomendada, no puedo dejar de expresar, no sólo mi satisfacción personal, sino también el orgullo institucional al ver plasmado el primer volumen de esta nueva serie de publicaciones de la Revista de Marina, antiguo vocero profesional de la institución que pretende, entre otros, contribuir en el esfuerzo intelectual desarrollado por diversas instituciones del país, en un campo donde cuenta con un sinnúmero de profesionales tanto civiles como marinos de amplia y variada experiencia en tales temas.

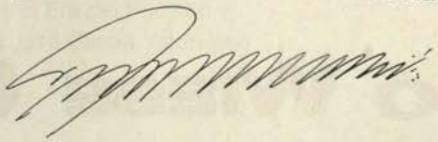
in the Naval Force of the future face to face with the new challenges yet to come.

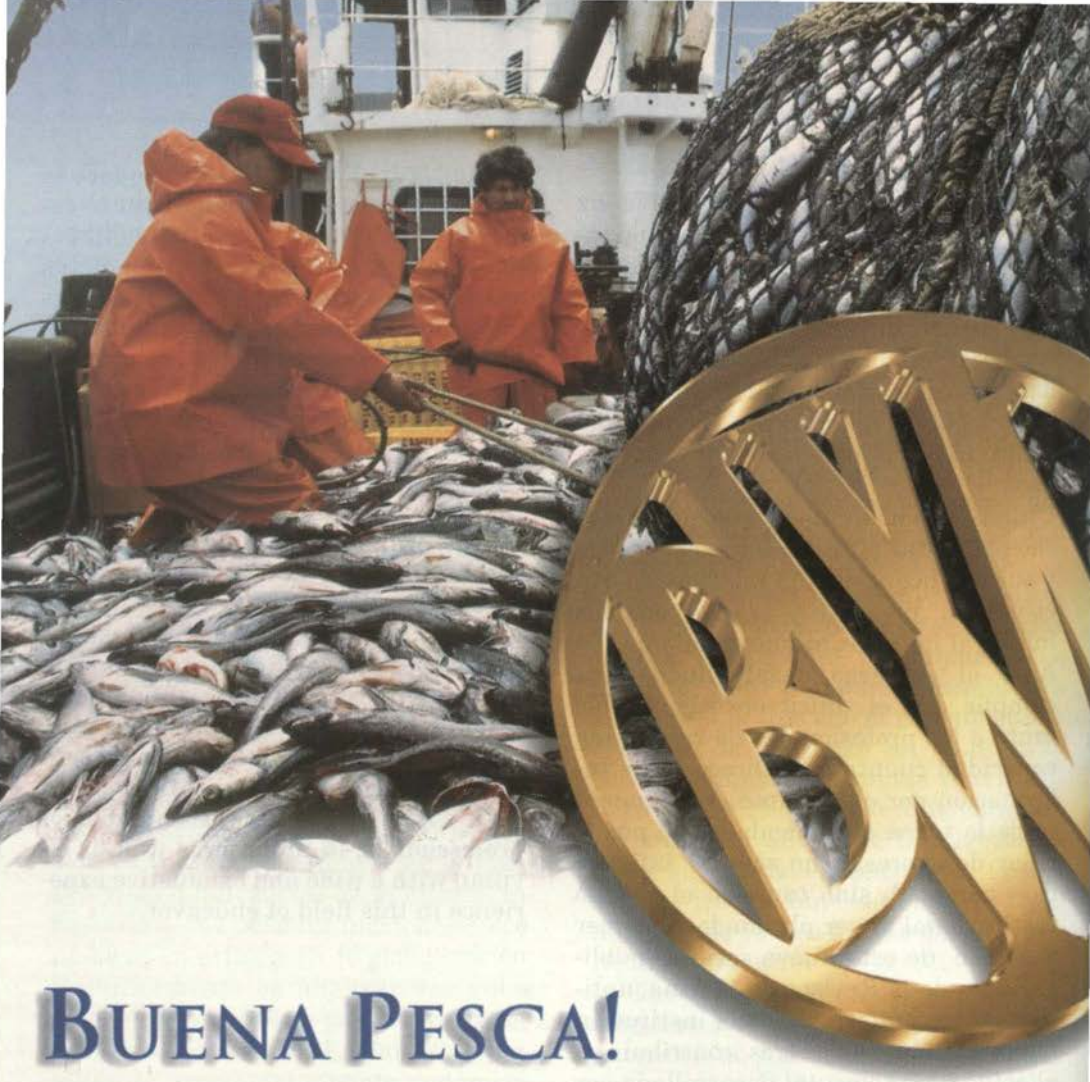
Last but not least, there remains much to deal with on the Pacific and its implications, its relationship with the past, the present and what we may infer as we enter the new millennium.

In the face of the effort developed to fulfill the demands, made in the course of this work by our professionals as well as by the Informatics Directorate for the brilliant execution of the assigned task, I can not only express my personal satisfaction but institutional pride in the creation of the first issue of this new series of Revista de Marina, ancient professional voice of our institution which tries, inter alia, to contribute in the intellectual effort put forth by sundry national institutions, in a field where it has a great number of professionals, in uniform as well as civilian with a wide and exhaustive experience in this field of endeavor.

BRAVO ZULÚ.

Almirante
ANTONIO IBÁRCENA AMICO
Comandante General de la Marina





BUENA PESCA!

Ayer, sólo con el esfuerzo y la experiencia.
Hoy, además, con tecnología bancaria especializada.

Conociendo esa antigua e importante relación de los peruanos con el mar, desde un comienzo hemos participado en el desarrollo y en la modernización del Sector Pesquero.

Hoy en día, nuestro rol como institución financiera apunta a conservar el liderazgo del sector en el mundo; creando servicios más adecuados y competitivos para nuestros clientes; propiciando la explotación racional de nuestras reservas ictiológicas; apoyando a las empresas en el aprovechamiento de nuevos recursos marinos.

BANCO WIESE BWL

El Banco que conoce al Perú

Revista de Marina

OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE 1998

CONTENIDO

"Bajo la Égida de Grau"

El Perú y el Pacífico

La Historia y el Pacífico
Dr. Percy Cayo Córdova ..... pág. 9

Reflexiones sobre la
relación entre Grau y el Mar.
Dr. José A. de la Puente Candamo ..... pág. 25

La Religión y el Mar Peruano
Mons. Ricardo Durand Flórez, S.J. ..... pág. 30

La Doctrina Monroe y la Era del Pacífico
Dr. Manuel Migone Peña ..... pág. 40

Del Pacífico al Atlántico
Contralmirante (r) Ramón Arróspide Mejía ..... pág. 50

El Pacífico Geopolítico
Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Queirolo ..... pág. 66

Política Marítima y el Pacífico
Vicealmirante (r) José Carcelén Basurto ..... pág. 82

El Perú en la Cuenca del Pacífico
Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas ..... pág. 103

El nuevo Derecho del Mar y el Pacífico
Capitán de Navío José Carcelén Nevares ..... pág. 124

Ciencia, Tecnología y Fuerzas Navales
en el Pacífico
Capitán de Navío Oscar Penny Cabrera ..... pág. 141

El Tercer Milenio y la Era del Pacífico
Contralmirante (r) José García Valdivieso ..... pág. 167

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.



GLORIA

AL HEROE DE ANGAMOS

1879 - 1998

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.
PERU

La Historia y el Pacífico

The History and the Pacific

Dr. Percy Cayo Córdova

SUMILLA

Difícil relación entre los sucesos y el espacio en que se desarrollaron, cuando los sucesos abarcan miles de años, que se esconden en la más remota antigüedad que conserva ignotos muchos de los hechos, y cuando el escenario de ellos abarca la inmensidad del Pacífico. Apuntamos a reflexionar sobre la Historia y el Pacífico; los hombres asentados en ese espacio desde miles de años; lo poco que conocemos de ellos; y la proyección que en la Historia, cada vez más, va asumiendo el Gran Océano.

ABSTRACT

There exists a difficult relationship between the events and the space in which they transpire, when these events encompass millennia which lost in the most remote antiquity, antiquity which holds unknowable many of these facts, and when the panorama in question is the Pacific in its immensity.

We make a call to reflect upon History and the Pacific; upon man present in that region for thousands of years; upon how little we know of him; and upon the importance that the great Ocean assumes, more and more, in the History.

Difícil abordar tema tan amplio. La Historia, seguidora de Clío, de por sí abarca en el marco de sus intereses las más amplias inquietudes; el Pacífico, abarca espacio tan grande de nuestro planeta, que gracias a él cualquier nominalista puede afirmar que el nombre de Tierra no nos corresponde; más consistente sería la denominación de Agua.

La Historia del Perú y la Historia Universal; el Pacífico Peruano o el Pacífico Universal. Intentaremos en este ensayo entrelazar unas y otros a través del tiempo, cadena a la que los seguidores de Clío andamos sujetos.

Añejo quehacer el de la Historia; entre nosotros, como que aparece a inicios del siglo XVI; aquello no niega la preocupación de las viejas panacas incaicas por conservar el recuerdo del pasado; el propio Garcilaso nos lo recuerda: "... componían en versos las hazañas de sus Reyes y de otros famosos Incas y curacas principales, y los enseñaban a sus descendientes por tradición, para que se acordasen de los buenos hechos de sus pasados y los imitasen".

¿Y el Pacífico, cuándo aparece?

Hecha la pregunta de tal manera, la respuesta brota desde nuestros viejos re-

cuerdos estudiantiles escolares: cuando Vasco Núñez de Balboa siendo Alcalde de Santa María la Antigua, primera ciudad fundada por los descubridores-conquistadores en el nuevo continente, emprendió exploraciones que lo llevaron a territorios ocupados por caciques; aliado de alguno de ellos, obtuvo noticias: había un mar "donde navegaban otras gentes con navíos o barcos... con velas y remos". Como relata José Antonio del Busto, "Balboa se encendió esta vez con la noticia y no ocultó a nadie su intención de descubrir el misterioso océano; Francisco Pizarro, su taciturno lugarteniente..." estaba presente allí.

En el empeño de alcanzar su destino, Balboa debió "subir una abrupta serranía": el 25 de setiembre divisaría el océano, tomando posesión simbólica del mismo; pero faltaban aún cuatro días para que pudiera llegar a sus aguas, tan sólo divisadas entonces desde las alturas. Por la dirección que siguió en el empeño descubridor, vislumbró aquellas aguas -cuya dimensión no pudo imaginar-, en rumbo meridional, por lo que las bautizó como Mar del Sur, denominación que –en contraparte del conocido como Mar del Norte- perduraría unos dos y medio siglos, cuando la denominación de Pacífico quedara consagrada por el uso, no por mandato de autoridad alguna.

El "descubrimiento" del Pacífico que hemos relatado es de evidente valor relativo. Descubrimiento sí, pero para aquéllos ojos, para aquellos que iban dilatando los espacios marítimos y terrestres que el empeñoso genovés Columbus, había empezado a columbrar 27 años antes. Descubrimiento para aquellos ojos occidentales, accidentalmente presentes en un espacio diminuto de las costas de la más grande masa de agua del planeta tierra.

Hace seis años se debatió en el mundo en torno del descubrimiento de América; hubo serias impugnaciones a tal denominación; el contencioso sobre él llegó hasta las Naciones Unidas; al fin, el organismo mundial máximo determinó que debía conmemorarse el "encuentro de dos mundos". No se aceptaba el que habiendo encontrado el "Descubridor" población nativa en esas pretendidas "Indias", se ignorara a quienes muy anteriormente la habían conocido.

Mas el Pacífico pareciera no haber tenido defensor ante el pretendido "descubrimiento" de 1519. ¡Vaya si era conocido ese inmenso "mar", por quienes desde muy diversas latitudes y longitudes convivían -¿siglos? ¿milenios?- con él.

Mas frente a aquella versión "descubridora" del Pacífico se conjuga la otra, aquélla que la Historia Universal nos ha relatado en el capítulo de los grandes descubrimientos de los navegantes de finales del siglo XV e inicios del XVI.

El Pacífico se convertirá en extraña e impenetrable leyenda cuando la noticia del primer viaje de circunvalación a la tierra deslumbrará la imaginación de las gentes. De la maravilla al horror iba la encandilada visión.

Ese viaje sería el primero que harían ojos europeos y que dejara testimonio bastante pormenorizado de peripecias, muchas de gran adversidad. Fueron cinco las naves que emprendieron el viaje; saliendo primero de Sevilla y más tarde de San Lúcar de Barrameda; fueron 270 los tripulantes embarcados en ellas; hoy día viven frente al Pacífico gentes de las más diversas nacionalidades; adelanto de aquel designio serían las tan diversas nacionalidades de aquellos hombres que partían entonces a la aventura; la mayoría de ellos eran españoles, pero los había portu-

gueses – como lo era el Almirante Hernando de Magallanes-, italianos –como Antonio Pigafetta, que nos ha dejado relato extraordinario del viaje-, dentro de los cuales la mayoría eran, cómo no, genoveses y venecianos; los había franceses, griegos, flamencos y alemanes, sin faltar los ingleses y dos malayos; ¿guineos, congos, angolas, ...?, no lo sabemos, mas eran cuatro los esclavos que completaban aquella cosmopolita y aventurera tripulación.

El pasmoso viaje tendría en el cruce del Pacífico sus momentos más dramáticos y desafiantes; el viaje a través de la enorme mole acuática los puso ante las gentes más diversas, sin que dragamán alguno pudiera descifrar el enigma que deslumbraba a los descubridores.

Pasmoso, dramático, alucinante, serían términos referenciales para aquel atrevido atravesar el mayor de los océanos del planeta.

De varias maneras nos podemos acercar a un intento de cuantificar la hazaña: kilómetros –leguas- recorridos; días –años- de navegación; cuatro de las cinco naves no alcanzaron a culminar el atrevido intento de circunvalar el globo terrestre, cuyas formas y dimensiones recién entonces el hombre se aproxima a dimensionar. Tal vez la cifra –espeluznante- de los escasos 18 tripulantes que llegaron a San Lúcar de Barrameda, al mando de Sebastián Elcano en la sola nave que culminó el viaje, con escuálidos sobrevivientes, nos acerque a la magnitud de la hazaña; lo hacían en la nave que con sus ochentaicinco toneladas de registro llevaba el significativo nombre de "Victoria".

Viaje extraordinario, inserto en el libro de los mayores logros marineros de la Historia, éste en que se cruzó el Pacífico, al que dejaría teñido de topónimos, algunos de los que fácilmente se reconocen aún hoy: Patagonia, Tierra del Fuego, Islas Infortunadas, Islas de los Ladrones, etc. Muchos de esos nombres quedaron para la posterioridad; no en vano en más de tres meses, algo más de cien días, se habían recorrido "más o menos cuatro mil leguas de este mar, que llamamos Pacífico porque durante todo el curso de nuestra travesía no experimentamos tormenta alguna", como nos lo dejó asentado en su Diario el marino Antonio Pigafetta.

El viaje a través del gran Océano fue muy difícil y extrañamente por la ruta seguida sin haber topado durante el mismo sino con dos desérticas islas, "en las cuales no hallamos más que pájaros y árboles, y por esta razón las designamos con el nombre de Islas Infortunadas", nos dice el propio memorialista al que consultamos.

El viaje que culminaba el 6 de setiembre de 1522, desbarataba definitivamente las creencias –a las que principalmente teólogos recalcitrantes se aferraban-, de que la tierra no era chata sino redonda. Tal vez poco se ha reparado en lo que ese gran viaje significó desde el punto de vista de muchos descubrimientos más, que el simple de la esfericidad terrestre, nuevas plantas, especies animales, costumbres, etc.

También el desconcierto de comprobar que habían llegado un día antes de lo que sus cuentas, meticulosamente llevadas, les mostraban. La confusión encontró suma en la pretendida inquina de los teólogos desautorizados en sus añejas creencias: acusaron a los viajeros recién llegados –sobrevivientes de hambrunas, enfermedades, ataques, etc.- de haber comido carne en viernes santo y haber conmemo-

rado el Domingo de Resurrección un lunes.

Aquellas gentes debieron reparar que habían atravesado –claro ahora lo sabemos bien- la línea de los 180° grados de longitud; cruzar aquel meridiano los había llevado al desconcierto de haber cambiado de día; mas aquella sorpresa calendárica entonces –el hecho ocurrió hacia 1520-, era desconocida.

Tantas extravagantes nuevas inquietudes asomaron a aquellos hombres. De alguna manera ellas se hallan registradas y la historia las recuerda con fruición. Esa Historia que recoge el suceder y lo procesa, que reflexiona en torno del mismo y nos lo muestra en los textos que nos entregan esas enseñanzas. La Historia de los viajes descubridores nos dejan constancia exacta de esos hechos.

Pero esa Historia, del dato que podemos compulsar y cuya filiación podemos seguir con precisión, no puede llevar a negar la otra historia; aquélla menos recogida, ausente de la fecha y el nombre, pero que es tan real como la otra: suceso evidente, que en el transcurrir del tiempo es infinitamente más antiguo, y que en el espacio trajinó todos los recovecos de aquel inmenso escenario oceánico. Del histórico "descubrimiento" de 1519 por Balboa, y del viaje intrépido de poco después, que cruzó el Pacífico, no han transcurrido ni cinco siglos; la historia que entonces ocurrió y que luego continuó fue obviamente bastante mejor registrada y conocida, como que de alguna manera la Historia se universalizó recién entonces.

Pero hay otra historia que bien conocemos los peruanos; es aquélla que contradice, sin que nos sorprenda, el "descubrimiento" de Balboa y el viaje de Magallanes.

Cuando reparamos en nuestros ceramios ictiomorfos, o en aquellos en cuya superficie se nos presentan diversos peces; o escenas de pesca o representaciones de los medios de navegación del antiguo Perú, particularmente los caballitos de "totora", presentes aún en nuestro litoral, particularmente en las inmediaciones de Huanchaco.

Pero para llegar a aquéllos: expresiones escultóricas, pictóricas, etc., en que la escena marítima queda expresada, se debió atravesar el tiempo por milenios de años.

Y lo que decimos de nuestra costa, también obviamente puede mencionarse de otras costas ribereñas al Océano Pacífico, a cuya historia pretendemos acercarnos.

Por cierto que no hallamos en esa especie de larga elipse que conforma el Pacífico, ningún pueblo que hubiese alcanzado dominio extraordinario sobre él, y que lo hubiese convertido en la antigüedad en la vía de sus conquistas, sobre las cuales impusiera su hegemonía. Asociamos en la memoria lo que decimos con el viejo poder marítimo que alcanzaron los fenicios hace casi tres milenios, incluyendo sus factorías y colonias, al lado de un soberbio avance en la construcción de sus naves.

Nada de eso se alcanzó y la comparación no cabe ni en el tiempo ni en los avances, pero aquello no niega la presencia del mar en el desarrollo cultural de las zonas integradas al Pacífico.

Hace miles de años, hombres que se acercaron al perfil marítimo de nuestras costas, iniciaron la larga epopeya de asentarse en el litoral de lo que es hoy el Perú.

Probablemente lo que primero concitó su atención y lograron incorporar en sus

dietas fueron los mariscos, que debían abundar en cantidades inimaginables, si como sabemos era aquel el mar más rico del mundo, y era el territorio tan escasamente poblado que nadie aventuraba su aprovechamiento.

¿Cómo fue el antiguo hombre peruano incorporando a su vida ese paisaje con su riqueza alimenticia? Esa es historia no escrita, muchas veces difícil de imaginar, sobre todo en sus inicios, pero de una certeza absoluta; no conocer el proceso, no significa que éste no se diera y que insumiera miles de años; la historia ha de aceptar la limitación de sus posibilidades de reconstruir el escondido, en el tiempo, inicio de esos contactos entre el hombre y el mar; pero eso no cohibe reconstruir la prolongada hazaña de dominar aquel espacio, hasta dónde y cómo alcanzamos a conocer.

El hombre llegó a dominar la forma de convertir la enorme masa acuífera en parte de su dieta. ¿Cómo empezó aquello?

Se nos antoja que primero fue el mariscar, faena simple que hombre y mujer debieron compartir. Tal vez fue el humilde choro lo primero en convertirse en alimento cotidiano; luego el hombre se haría pescador; difícil definir si primero fue el anzuelo o la red; hay quienes se inclinan por uno u otra; más uno y otra, la red y el anzuelo, encandilan nuestros ojos en los Museos. No contentos con aquello, nuestros antepasados hicieron a las ballenas presas de sus afanes; también se discrepa si ellas serían alcanzadas por quienes desde la costa en pequeñas balsas salían a cazarlas, o fue simplemente que un mar impoluto de presencia humana, producía la superpoblación de la especie que muchas veces daría origen a que dichos cetáceos acudieran a las costas, o que muertos fueran varados por el mar.

De todos modos, con el pasar del tiempo los antiguos pobladores de nuestro litoral fueron premuniéndose de diversos tipos de embarcaciones: las balsas de troncos, los caballitos de totora y las embarcaciones hechas con piel de lobo marino (balsas de odre), que encandilaron a viajeros que las alcanzaron a ver aún a mediados del pasado siglo XIX.

Y el mar se fue integrando a la cotidianidad de la vida del antiguo peruano; ya no sólo en el arte y la dieta, sino en el afán de aventurarse hacia lo desconocido; leyendas de indudable origen refieren a dioses venidos por el mar, entre ellos nada menos que Wiracocha, en cuya denominación no en vano se da la desinencia "cocha", que quiere decir laguna o masa de agua. Viracocha será la deidad mayor del Panteón Andino.

La leyenda se amplía y crece; entonces es Naylamp, que en la versión de Cabello de Balboa desembarca en nuestra actual costa norte con numerosa comitiva venida en grandes balsas desde lejana procedencia.

Y la más notable versión de los días finales del viejo Imperio Inca, vinculada al gran medio acuático marítimo, es la que nos cuenta del viaje expedicionario de Túpac Yupanqui, aún no Inca, sino designado como tal por el Gran Pachacutec; hasta hoy no hay versión irrefutable –tal vez nunca se alcance- de hasta dónde alcanzó su empresa; hay quienes dicen que la aventura lo llevaría hasta las hoy islas Galápagos, espectativa ciertamente moderada, hasta quienes los piensan alcanzando remotas islas polinésicas o la propia Isla de Pascua.

De uno u otro modo, el mar fascinó la imaginación de nuestras remotas pobla-

ciones costeñas; junto a la Pachamama hubo una Mamacocha; y la leyenda se torna apodíctica realidad cuando en el segundo viaje descubridor de Pizarro, los aventureros toparon con la llamada balsa tumbesina cuyo destino final bien podría haber sido el territorio del entonces istmo de Panamá.

Mas así como la historia de la presencia humana en el Pacífico no aparece con el descubrimiento de éste desde el istmo panameño, ni en el desembocar de Magallanes y sus naves en el extremo occidental del estrecho que hoy lleva su nombre, no se reduce tampoco al quehacer de nuestros ancestros: pobladores estacionarios de nuestras lomas hace miles de años, paracas, mochicas, chimús, chinchas, etc.

La inmensidad del Pacífico contiene en sí muchas otras historias, inalcanzables en el tiempo, así como en el breve espacio que ahora le dedicamos a lo que aconteció en él.

¿Quiénes descubrirían el Pacífico, quiénes fueron sus primeros exploradores? Una historia contada por el Hombre Blanco y, desde su estrecha perspectiva, nos remite a Balboa o Magallanes. ¿Pero ellos no encontraron huellas de presencia humana ya largamente establecida? ¿Nadie navegó –en verdad en elementos muy precarios- con anterioridad esas aguas? ¿Cuál era su origen? ¿Cómo lograron superar los inmensos espacios que con recursos mucho más avanzados presentó grandes dificultades a los europeos, milenios o siglos más tarde?

Que el Pacífico fue trajinado por gentes desde épocas muy remotas, no cabe duda. Pero lo que no alcanza a descifrar nuestra curiosidad es cómo lo hicieron; no contaban –qué duda cabe- con cartas de navegación, ni con la brújula –que tanta ayuda significó-; cómo comprender que un mar de más de 70 millones de millas cuadradas fuera navegado sin elementales instrumentos que facilitaran tal hazaña; la pregunta se pretende contestar apelando a que debieron poner la vista al cielo y orientarse a través de las estrellas; claro que el cielo también los convocaba a los dioses, que le daban alguna seguridad espiritual a sus aventuras.

Todavía nos admiramos -¿y por qué no?- de la hazaña colombina atravesando el Atlántico?, pero pareciera no admirarnos tanto la forma como, en muy elementales canoas, hombres habitantes del Pacífico lo atravesaban: que Nueva Guinea y la Isla de Pascua de alguna misteriosa manera estuvieran vinculadas.

Decir polinesios es decir grandes navegantes, por más que nuestros conocimientos en torno de sus primeros "botes", o sus muy iniciales y precarios medios de navegación, no los conozcamos; pero pocas dudas quedan de que aquellos hombres fueron los iniciales descubridores del Pacífico, escribiendo la primera página ignota de su Historia en el escenario oceánico.

Profunda es la ignorancia que tenemos de cómo empezó, cuál fue la génesis de la aventura marinera en el Pacífico; más fácil es decir que en él se halla la mayor profundidad de nuestro planeta, pues la sonda desciende hasta los 34,210 pies (entre Japón y Filipinas), mientras en el Atlántico alcanza tan solo 27,972 pies (cerca de Puerto Rico).

¿Cuándo empezaría la historia de esta enorme masa acuática? Tal vez debiéramos remontarnos a la teoría del alemán Alfredo Wegener sobre la formación de los continentes. Una metáfora nos permitirá explicarla mejor: si tomamos un planisferio y recortamos sus perfiles continentales, constataremos que si pretendemos

reunir, en el mismo orden, las masas terrestres probablemente nos sorprendería que una y otras se complementan para integrarse en una sola pieza. Wegener piensa que en algún momento aquella masa se fraccionó y en la fracción mayor aún tenemos al Pacífico; que, según el mismo autor, no alcanza aún su forma definitiva porque seguiría su desplazamiento aunque con imperceptible lentitud.

Fue por aquella gran grieta dejada por el quiebre de lo que alguna vez fue una sola masa terrestre, que hace miles de años los polinesios surcaron el Pacífico en frágiles embarcaciones; serían aquéllos los verdaderos descubridores de ese enorme mar; claro que para ello pudieron contar con miles de islas, a veces muy estrechamente cercanas; otras, a inmensas distancia; pero siempre tantas que el nombre dado a ese enorme espacio, polinesia, lo dice: del griego "muchas islas".

Aunque el "descubrimiento" del Pacífico a inicios del siglo XVI tuvo evidente importancia, la presencia de la zona en la Historia Universal no alcanzó a la que siguió teniendo, aún por siglos, el Atlántico; por cierto podemos decir que a partir del viaje colombino, el Mar Mediterráneo perdió algo de su hegemonía, la que se desplazó hacia el Atlántico Norte, particularmente.

Nada de gran trascendencia en la Historia Universal se dio en el Pacífico, comparable, por ejemplo, al Acta de Navegación de Oliverio Cronwell, de 1615, o a una batalla tan significativa como Trafalgar, casi dos siglos más tarde.

La apertura del Canal de Panamá en agosto de 1914, le dará una mayor presencia al Pacífico, acercando su gran cuenca a los mayores centros de poder en el mundo.

Hoy aparece el Pacífico con mayor estelaridad en el concierto de las grandes masas de agua de nuestro planeta. Veintiún países se han agrupado en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), entre ellos el Perú, lo que, junto con representar un gran reto, significa una esperanza a largo plazo para el desarrollo de nuestro país. Con sus 22 billones de dólares que suman el Producto Nacional Bruto de esas economías, ellas representan más del 50% de la producción mundial.

Nuestro vínculo con APEC, que en su conjunto representa también más de la mitad del comercio mundial, hace que nuestra privilegiada ubicación en el Pacífico nos integre a su Historia, que en el nuevo milenio debe significar para el Perú una firme posibilidad para un futuro mejor.

CURRÍCULUM VITAE



Dr. Percy Cayo Córdova

Es Doctor en Historia por la Universidad Católica del Perú. Ha centrado su dedicación a temas de Historia Marítima e Historia Diplomática. Profesor por varios años de la Escuela Naval, también lo ha sido en la Escuela Diplomática del Perú y en diversos centros superiores. En la actualidad es Profesor Principal de la Universidad del Pacífico. Es autor de varios libros de su especialidad y miembro de la Academia Nacional de la Historia, de la cual es Secretario, así como de numerosas instituciones académicas del Perú y el Extranjero. Ha tenido presencia reiterada en Congresos y eventos internacionales de carácter histórico.

Conticasa



Con sólo 2,000 soles 700 dólares de ingres netos conyugales, uste puede comprar una casa, un departament o remodelar y hasta hacer ampliaciones.

- Financiamos hasta el 80% del val de tasación del inmueble.
- Hasta 20 años para pagar.
- Las tasas más competitivas.
- Préstamo del dinero en sólo 10 dí útiles. A partir de la fecha de entrega de documentación correspondiente.
- Solicite su préstamo en dólares desde el monto que Ud. desee.

Cómprela.
Con sólo 2,000 soles
de ingresos netos conyugales.

BBV Banco Continental


27 años
tejiendo
juntos el
desarrollo
del Perú
El desarrollo del Perú es una tarea que nos compete a todos.
Desde 1971, COFIDE viene potenciando la inversión nacional e hilando fino el crecimiento de todos los sectores productivos y de servicios, con miras al desarrollo integral del Perú.
COFIDE
CORPORACION FINANCIERA DE DESARROLLO S.A.
Augusto Tamayo N° 160 - Lima 27
Telf: 442-2550 Fax: 442-3374

CORPAC S.A. AEROPUERTOS DEL PERÚ

EFICIENTES SERVICIOS A LA AVIACION COMERCIAL

- **Equipamiento técnico de vanguardia. Moderno Radar con tecnología de punta y Sistema de Control de Tránsito Aéreo Automatizado.**
- **Sofisticados Sistemas de Conmutación Automática de Mensajes, hacen más ágil y expeditiva la comunicación aeronáutica.**
- **Seguridad Integral a operaciones y terminales aéreos en los Aeropuertos del País: equipos electrónicos como máquinas de rayos X y pórticos detectores de metales, permiten una efectiva seguridad y eficiencia a las operaciones aeroportuarias.**
- **Comunicación Satelital en el servicio meteorológico: información instantánea y detallada de los estados del tiempo en las rutas de vuelo y aeropuertos de destino.**
- **Sistemas de Radioayudas de alta tecnología: modernos equipos de radioayudas de última generación, garantizan la seguridad de la aviación comercial en los cielos peruanos.**



Plataforma del Aeropuerto de Lima



Receptor de imágenes Satelíticas a color



Panorámica del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"



RADAR ASR-12

Antena del nuevo Sistema Radar recientemente adquirido



PERUPETRO

Construyendo NUESTRO FUTURO



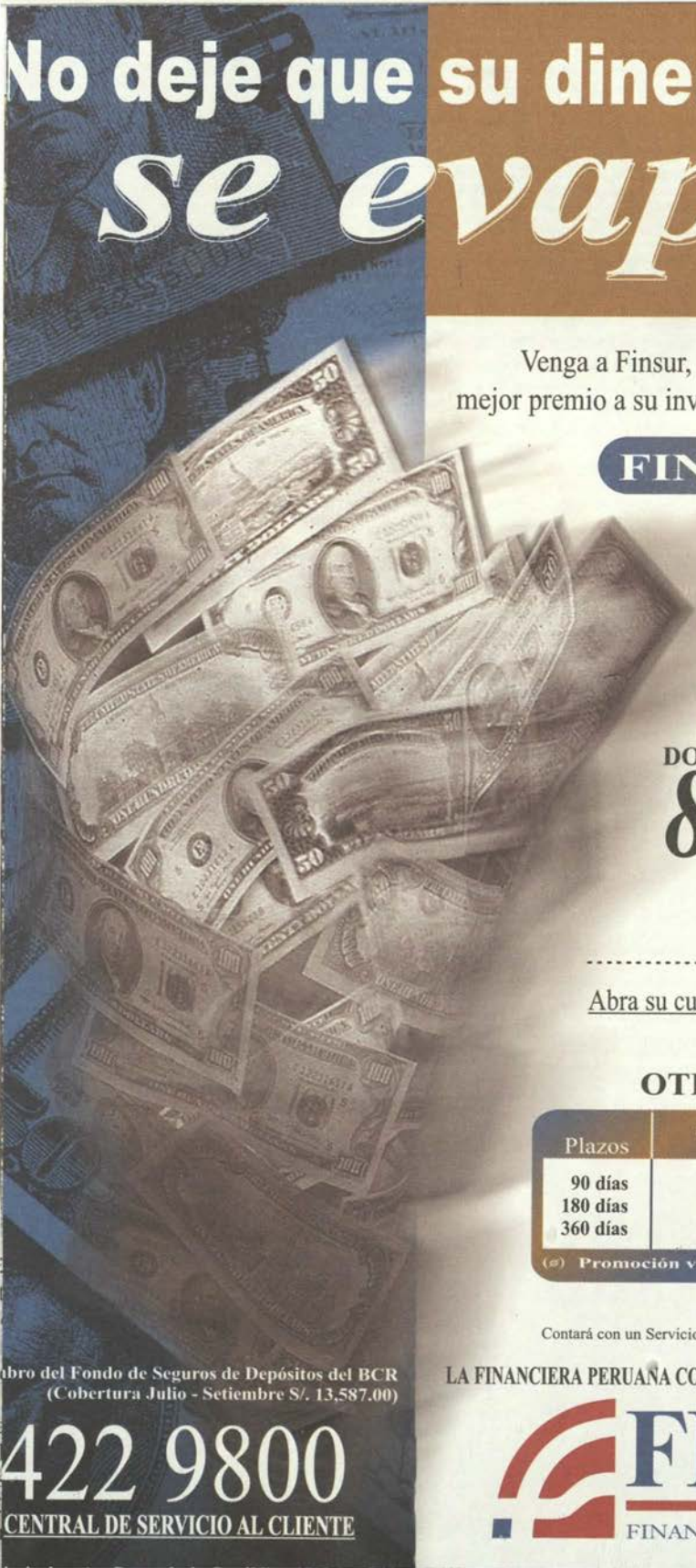
:RUPETRO S.A. es la empresa tatal de derecho privado del ctor Energía y Minas, encargada promover la inversión en activi- des de exploración y explotación hidrocarburos, negociar, cele- ar y supervisar en representación l Estado Peruano los contratos scritos para tal fin.

:RUPETRO S.A. apoyando la nstrucción del futuro



EL GUSTO DE CUIDARSE

No deje que su dinero se evapore



Venga a Finsur, donde las tasas de interés s
mejor premio a su inversión en depósitos a plazo

FINSUR PLAZ

SOLES
18,00%

DOLARES
8,25% TEA

A 100 D

Abra su cuenta con sólo: S/. 1 500 o U

OTRAS MODALIDAD

Plazos	MONEDA Nacional	MONEDA Extra
90 días	17,50% TEA	8,00% TE
180 días	21,00% TEA	8,50% TE
360 días	23,00% TEA	9,00% TE

(*) Promoción válida hasta el 31 de Octubre de

Consulte sobre nuestros plazos a
Contará con un Servicio Personalizado para atenderlo en lo que uste

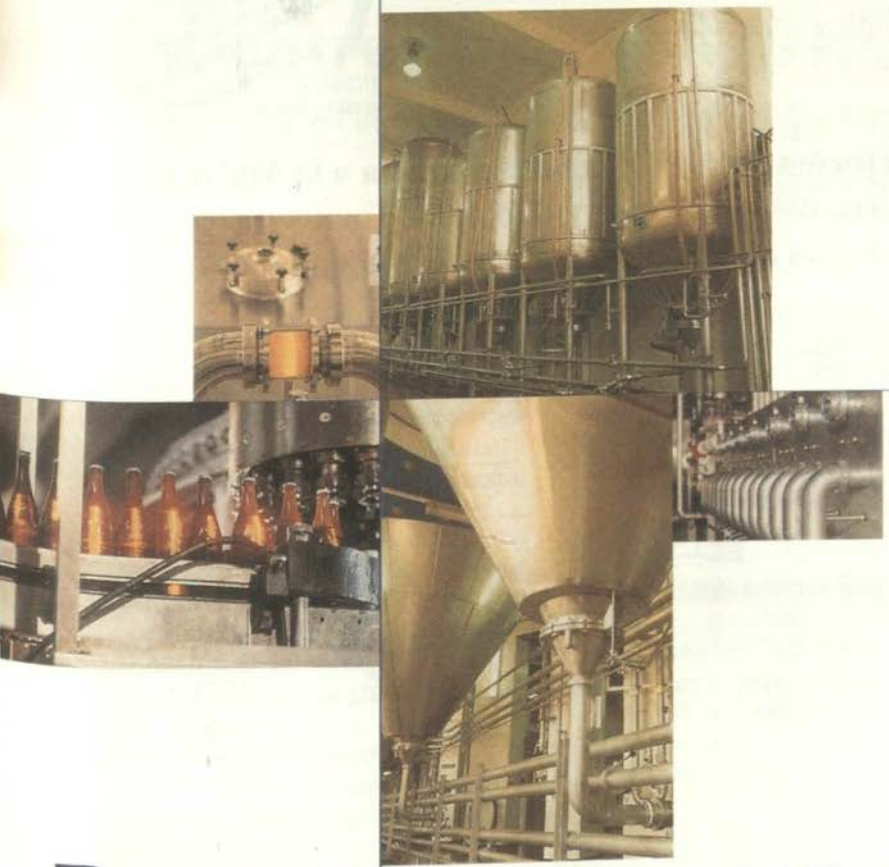
LA FINANCIERA PERUANA CON MAYOR RESPALDO Y SOLIDEZ D

FINSUR
FINANCIERA REGIONAL DEL SU

ibro del Fondo de Seguros de Depósitos del BCR
(Cobertura Julio - Setiembre S/. 13,587.00)

422 9800
CENTRAL DE SERVICIO AL CLIENTE

LA INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU



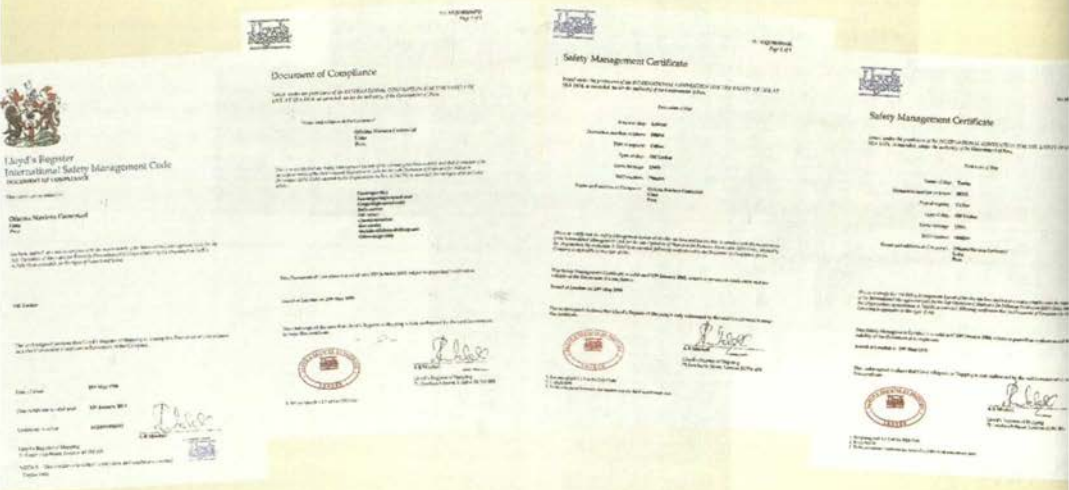
Backus

UNION DE CERVECERIAS PERUANAS
BACKUS Y JOHNSTON



OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

La Oficina Naviera Comercial saluda a la Marina de Guerra del Perú, con motivo del 177° aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos



Lloyd's Register
ISM CERTIFIED 1998

Obtención de la Certificación del Código ISM - Año 1998



40 AÑOS SIRVIENDO A LA MARINA Y AL PAÍS, EN CAMINO A LA CERTIFICACIÓN ISO 9002

Jr. Huiracocha 2257 - Llma 11 - Perú Telf. (51-1) 4638000/463-4739
Fax: (51 -1) 463-5279 -mail:navacom™telematic.com.pe

Reflexiones sobre la relación entre Grau y el Mar

Reflections on the relationship between Grau and the Sea

Dr. José A. de la Puente Candamo

SUMILLA

El mar está presente en la entraña de la vocación de Miguel Grau. Se presentan en este artículo algunas reflexiones y algunos casos concretos que muestran el entretejido permanente entre el vencedor en Iquique y el medio marítimo.

ABSTRACT

The sea is present in the inner vocation of Miguel Grau. In this article we present some thought and specific examples that show the permanent intertwining between the Hero of Iquique and the sea.

El mar en la vida de Miguel Grau es bastante más que un fragmento interesante de su biografía, es un conocimiento y un afecto que pertenecen al meollo de la vocación y de la vida del vencedor en Iquique.

Está presente en la raíz de su dedicación humana, en experiencias múltiples desde la adolescencia, en transacciones comerciales, en delicados encargos profesionales, en el conocimiento de playas cercanas y remotas, en el dominio de los "derroteros", en suma, el mar es elemento irrevocable de su vida, y a él no lo podemos entender sin la mirada puesta en las cosas del mar.

El mar está en la entraña de la vocación de Grau. Navega desde la niñez, muy pronto encara un naufragio, convive con hombres muy mayores y de educación diversa; su autoformación ganó fortaleza y un principio de experiencia en la cámara y en las cubiertas de mercantes en uno u otro derrotero.

No obstante, es Paita, su bahía y su mar, la imagen inicial y básica en su vida. El "mar de Paita" es el primero, en una jerarquía cronológica y de afectos. Es el mundo de la niñez, de los prolongados diálogos con el padre, es la hora de los primeros recuerdos.

El tiempo en Paita sirvió para estimular en el niño Miguel las aptitudes para la vida marinera que encerraba su alma y que desarrollaría con encomio a través de su vida. La entrega de Grau a la marina, que cubre toda su vida, tiene en Paita su ambiente central y propicio. En la campaña del sur durante los días terribles de la guerra, sin duda la imaginación y la nostalgia llevarían al Comandante del *Huáscar* a pensar en Paita y en el germen de su cariño al mar.

En su vida en el puerto, en los primeros años, niño y adolescente en uno y otro buque mercante, Grau no sólo aprendió por contacto humano y por propia expe-

riencia todos los secretos de la maniobra, y los secretos, asimismo, de múltiples aspectos de la vida en el mar. Pero hay algo más, Grau formó su carácter y su personalidad en ese medio áspero y difícil, y ganó la austeridad y el sentido del deber de los cuales daría largo testimonio en las horas terribles de la guerra con Chile. Es el primer contacto con el mar, que deja impresa una huella imborrable.

Esta es la primera relación entre Grau y el mar, que se convierte en un "personaje" de su vida. Ahora, veamos su "diálogo" con el Pacífico entre mayo y octubre de 1879. Es, sin duda, el momento central de su vida.

Se demuestra en primer término la primacía del mar y de su dominio para la seguridad del Perú. La conciencia de la significación medular de lo marítimo en la vida de la República, que no fue pensamiento continuo en nuestros gobernantes, quedó demostrado de modo inequívoco en estos meses entre Iquique y Angamos. En tanto que el dominio del mar estuvo en nuestras manos ni un soldado chileno puso un pie en territorio del Perú.

Otra idea igualmente significativa. En este domino del medio marítimo se conjuga en la persona de Grau y de su gente la capacidad profesional y el coraje humano. Una sola de estas virtudes no habría realizado la "epopeya" marítima de 1879. El valor, el heroísmo, marcharon de la mano con la preparación profesional.

En uno y otro "parte", en una y otra carta, se muestra el dominio del litoral, la habilidad para vencer los riesgos de la niebla y para utilizar su presencia, la rapidez para identificar a los "humos" amigos o adversarios, el conocimiento de los distintos tipos de transportes, la habilidad marinera al ingresar a una bahía o al salir de la misma, la rapidez para que el buque adquiriera la velocidad necesaria, la oportuna serenidad en el uso del "espolón", todo lo dicho y mucho más expresa este dominio profesional que está presente como quilate medular de nuestra marina de guerra en los días de 1879.

Es ilustrativo releer algunos textos del Comandante del Huáscar.

"A las 12 h. m. pasamos por frente de Pisagua y a las 5 h. p.m por Iquique".

"A las 9 h. a.m. del día 18 reconocimos al Norte de Mejillones de Bolivia un buque de vela que resultó ser la barca inglesa "Lady Vore de Vere"... "Este buque obtuvo algunos datos acerca de los transportes enemigos. Continuamos en demanda del puerto de Antofagasta..."

Prosigue el parte del 25 de julio de 1879, "En las primeras horas del día 19 y veinte y tantas millas de tierra, encontramos varios buques mercantes de vela. Mientras yo reconocía algunos de ellos, ordené que hiciera lo mismo la "Unión" con el que tenía más próximo. Del examen efectuado por la corbeta resultó que el buque era la fragata "Adelaida Rojas", cargada de carbón chileno, y que enarbolaba indebidamente la bandera nicaraguense, y se le despachó al Callao para que fuese juzgada por el tribunal respectivo con dotación de la misma corbeta".

"En la mañana del 20 y frente a Chañaral se capturó por la "Unión" el bergantín "E. Saucy Jack", cargado de cobre y en las mismas condiciones que el anterior buque, por lo que se le despachó al Callao con igual objeto."[1]

Impresiona la intensidad que imprime Grau a las acciones del *Huáscar*. En un día aparece en uno u otro puerto, descubre la identidad de un buque, obtiene información, día a día se fortalece la identidad entre el Comandante y su buque.

En un texto del 10 de agosto del mismo 1879, dice:

"La mar y el viento que hasta entonces se habían manifestado fuertes, principiaron a arreciar de una manera notable para esta latitud, el buque luchaba fuertemente sin avanzar casi al Sur; pronto arranco el viento dos de las falcas de proa y averió la lancha de vapor; sobre todo producía movimientos tan violentos en el buque que le causaba un trabajo excesivo". [2]

En el orden de la destreza y del coraje, sin duda, los momentos más altos de estos meses famosos fueron la "embestida" a la *Esmeralda*, con el espolón y los minutos en contorno de las 10 de la mañana del 8 de octubre de 1879, cuando "...Un proyectil chocó en la torre del Comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al Contralmirante Señor Grau, que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al Teniente 1° don Diego Ferré que le servía de ayudante".[3]

Otros instantes significativos de este dominio del mar se encuentran en la captura del transporte *Rímac* -que conmovió a la opinión chilena- y la generosa actitud en la cual "perdonó la vida" del *Matías Cousiño*, que más tarde remolcaría al *Huáscar* después de Angamos.

Desde otro ángulo en cuanto al manejo, de las fuentes se puede reconocer la rica personalidad de Grau en las cartas a su esposa, en las cuales demuestra en momentos de terribles responsabilidades cómo su inteligencia y su cariño no se apartan de la casa limeña de Lescano y de los afanes domésticos de su esposa, de sus hijos, y de los empleados de la familia.

Reitera en uno y otro documento el cariño a su mujer y a sus hijos: "...Yo sigo disfrutando de completa salud, y sin más contrariedad que no es poca de no tener el gusto de verte para decirte lo mucho que te quiero y te extraño".

Manifiesta que en su último viaje "..me recibieron en el muelle de Arica con flores y banda de música".[4]

Se lamenta una y otra vez de la "irregularidad" en la llegada de los buques lo que representa gran incertidumbre sobre la correspondencia que espera recibir de su mujer. Le pide a su esposa que mande hacer "un par de docenas de retratos" que le piden los jefes del ejército de Bolivia, y envía recuerdos a los parientes y a los amigos y transmite encargos a las empleadas de su casa que tienen a los hijos embarcados en el *Huáscar*.

Merece transcribirse un párrafo muy simpático de una carta del 8 de setiembre un mes antes de Angamos que muestra se devoción familiar.

"A Enrique después de saludarlo, dile que espero que se esté portando bien, y estudiando con provecho para complacerme y estimulándome a que lo premie. A Oscar y Ricardo diles lo mismo, y en general hazles a todos ellos mil cariños a nombre de su papá".

---

1 Ministerio de Marina: A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau en el Sesquicentenario de su natalicio. 1834-1984. Lima, 1984, pp. 323-324.
2 Ibíd., p. 327.
3 Ibíd., p. 339.
4 Ibíd., p. 377.

Concluye la carta con expresiones reiteradas del cariño a su mujer. "Con infinitas caricias para tí y deseándote salud y toda clase de prosperidades, se despide hasta el próximo vapor, con tierno y fuerte abrazo tu esposo que te idolatra" [5].

Más tarde lamenta nuevamente la inseguridad en la salida de los vapores,

"Te aseguro, esposa querida, que tanto como tú, lamento la inseguridad que hay ahora en la venida y salida de los vapores pues me parece que sólo cada siglo recibo carta tuya, razón por la que más me aburro de estar separado de ti tanto tiempo. Sin embargo, tú crees que no te extraño, y que cuando te escribo es sólo el momento que me acuerdo de tí; es exacto, porque te tengo siempre presente en mi memoria y en mi corazón".

"Se está moviendo tanto el buque con el balance que apenas puedo escribir".

"No dejes de darle a la madre del barbero Flores treinta y dos soles que me ha entregado por este mes".

"El Colán ha gastado todo su sueldo pues poco rato después de haberle pagado dijo que ya no tenía; dale sin embargo los nueve soles a María" [6].

A sólo ocho días de Angamos, el 30 de setiembre , le dice a su mujer, luego de lamentar la ausencia de correspondencia de su casa, "No hay peligro ninguno; por consiguiente no tienes por qué alarmarte ni menos asustarte". [7]

Es pertinente citar el conocido y clarísimo texto del historiador venezolano Jacinto López, "mientras este solo buque peruano, el *Huáscar*, subsistiese, mientras el *Huáscar* estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el *Huáscar*, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano..." [8]

Y todo lo anterior merece una atención mayor y más fina, si se atiende a que el espíritu de lucha de Grau y de sus hombres nunca tuvo cercana la esperanza en la victoria. Con el *Húascar* y la *Unión* no se podía vencer a los acorazados chilenos; sin embargo, continuaba, sin desmayo, el esfuerzo, y el coraje nunca declinó. El cumplimiento del deber está presente en el meollo de todas las actitudes.

5 Ibíd.
6 Ibíd., p. 378-379.
7 Ibíd., p. 381.
8 Ibíd., pp. 224-225.

CURRÍCULUM VITAE



José A. de la Puente Candamo

Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú, de la cual es Profesor Principal de Historia de la Independencia y de la República. Ha publicado diversos libros y artículos sobre las épocas antes mencionadas. Ha sido Decano de la Facultad de Letras de la Universidad Católica y Director del Instituto Riva-Agüero. Es Presidente de la Academia Nacional de la Historia y miembro de número de la Academia Peruana de la Lengua y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

La Religión y el Mar Peruano

The Religion and the Peruvian Sea

Mons. Ricardo Durand Flórez, S.J.

"No había más que hacer, sino lanzarse al sacrificio"
Miguel Grau
(Frase final del héroe en su diálogo con Francisco Paz Soldán antes de partir del Callao, en compaña, hacia el Sur).

SUMILLA

EN TIEMPOS PRECOLOMBINOS

Los pobladores de la costa del Perú, aún en tiempos del Imperio Incaico, eran naturalistas panteistas. Adoraban distintos dioses tomados de la naturaleza. Principalmente al mar, al cual pedían alimento.

Cuando el Inca en tiempo de Cápac Yupanqui quiso imponer el Sol, como dios principal, pues era el unificado del Imperio, en la costa se opusieron, quedando al final el mar como primera deidad llamada Mamacocha.

EN TIEMPOS DEL VIRREINATO

La reina Isabel la Católica tenía en su ayuda a Colón, en el deseo de propagar la fe de Cristo. Descubierto el Nuevo Mundo, envió de inmediato misioneros evangelizadores para cumplir esos deseos. Con ello se produjo un cambio en todos sus dominios, también en la costa del Perú, del politeismo naturalista se pasó al monoteismo cristiano, aunque duró tiempo para que los indí-

ABSTRACT

IN PRE-COLUMBIAN TIMES

The inhabitants of the Peruvian coast, still in times of the Inca Empire were naturalistic pantheists. They adored different gods from the nature. Mainly from the sea, from which they requested food.

When the Inca in the time of Cápac Yupanqui wanted to impose the Sun, as principal god, because it was the one worshipped by the rest of the Empire they met with opposition on the coast they were opposed, being at the end the sea like first deity called Mamacocha.

IN COLONIAL TIMES

Queen Isabella desire to spread the Christian faith helped Columbus. Once the new worls was, she sent missionaries to carry out her desires. This brought about a change in all her domains, including the Peruvian Coast from the naturalistic polytheism through Christian monotheism, although it took time for the natives to abandon their false beliefs completely.

genas dejasen del todo sus falsas creencias.

EN LA REPÚBLICA

Se siguió con la religión de Cristo. Lo que podemos destacar es la devoción de los pescadores por su "Patrón San Pedro", a quien todos los 29 de Junio sacan en procesión en una barca en todos los puertos de la costa.

LA RELIGIOSIDAD DE MIGUEL GRAU

En la dedicatoria que la Juventud de Buenos Aires ofreciera al Almirante Grau en Junio del 1879, pocos meses antes de su inmolación, dice: " al Ciudadano, Marino, Caballero, Cristiano y Héroe".

Todo esos adjetivos son verdaderos; pero destacamos lo de "cristiano". Grau fue un cristiano no sólo de nombre sino de fe y práctica, como lo reconoce un libre pensador como González Prada, quien lo dice con todo respeto. Relata su amigo Francisco Paz Soldán, que conversando con Grau antes de su última partida le dijo: "De nuevo a cosechar lauros, Almirante". Y Grau le respondió: "Todo está perdido". Esta mañana he comulgado en los Descalzos. Sé que está en marcha un gran convoy chileno, y el Huáscar está sin limpieza, lo que le impide velocidad. Parto al sacrificio". Este temple muestra lo hondo de la valentía y cristianismo de Grau, Almirante Don Miguel Grau.

IN THE REPUBLIC

The Christian religion continued. What we can highlight is the devotion of the fishermen for their patron Saint San Pedro [those effigy they 29 take out in procession on a boat in all coastal ports on June 29.

RELIGIOSITY OF MIGUEL GRAU

In the dedication that the Youth of Buenos Aires offered to Admiral Grau in June 1879, a few months before his immolation, it says: to the Citizen, Sailor, Gentleman, Christian and Hero."

All those adjectives are true; but we highlight that of "Christian". Grau was not only a Christian in name but in faith as recognized by such freethinker as González Prada who says it with all respect. His friend Francisco Paz Soldán says that he told Grau before his last departure: "Again to harvest laurels, Admiral." And Grau answered him: Everything is lost. This morning I have taken communion in Los Descalzos. I know that a great Chilean convoy is on the way, and the Huáscar wants maintenance to increase her speed. I am leaving as to a sacrifice." This shows the depth of the courage and Christianity of Admiral Miguel Grau.

EN TIEMPOS PRECOLOMBINOS

Tomamos aquí la palabra *religión* en un sentido amplio, también en cuanto el ser humano busca la explicación de su existencia como apoyo en sus necesidades. Los habitantes de la costa de lo que hoy es el Perú no tenían propiamente una religión que los uniese al Dios verdadero.

Tomando como base para este acápite la Historia Marítima del Perú, Tomo II, Volumen 1, estoy de acuerdo con la cita que hace Hermann Buse de Jijón y Caamaño: "Los historiadores del Perú, dice este autor, deslumbrados por el brillante culto al Sol ... o siguiendo la corriente... de atribuir a los incas una religión monoteista, han incurrido no pocas veces en el error de no prestar el interés debido a otras manifestaciones de religiosidad peruana, que no por ser menos elevadas y poéticas son menos interesantes para llegar al verdadero conocimiento de la mentalidad de los indios precolombinos de esta parte de América del Sur, ya que constituian el fondo mismo de sus creencias religiosas, la parte de ellas que, más de cerca, tocaba su sensibilidad, que más se relacionaba con sus costumbres domésticas y a las que por más tiempo permanecieron adheridos".

Los antiguos peruanos, como sucedía en los pueblos primitivos, adoraban la naturaleza en todas sus formas. Bien conocidos son los "apus" o cumbres que en alguna forma han quedado, aunque no en forma de adoración, sino, podríamos decir, de cierto respeto a esos inmensos nevados, como el "apu Salcantay" en el Cusco.

En tiempos primitivos, como lo dice Herrera, adoraban "a los ríos, a las fuentes o manantiales, a las quebradas, a las piedras grandes y aun a los animales "porque no les hiciesen mal". Por supuesto al sol, a la luna, a las estrellas, etc., y dentro de todo este naturalismo panteista no podían dejar "al mar", al que de modo especial adoraban los pueblos de la costa anteriores a la conquista incaica; pero aun después de realizada ésta, el mar no dejó de ocupar en la costa el primer lugar, aun por encima del Sol impuesto por los incas.

Es comprensible este predominio del culto al mar en la costa, pues la vida de esos pueblos dependía en gran parte de los productos marinos.

Cuando los incas extendieron su imperio, tomaron al Sol como elemento unificador; pero respetaron en la costa al Mar, y pusieron su culto como obligación llamándolo "Mama-cocha". Dice Guamán Poma: "en todo el reino tenía puesto el Inca que la mar... fuese adorado y objeto de sacrificio y así lo llamaban Mama-cocha. *Mama* quiere decir madre y *cocha* la mar, y así lo adoraban los yungas y tenían sus ídolos junto al mar y los nativos pescadores adoraban".

Los cronistas nos señalan que la adoración al mar no era una desinteresada veneración, sino que iba mezclada con el interés de tener buen pesca y una buena salud.

Dice Calancha: "También adoraban estos indios de los llanos a la mar, a quien llamaban Ni, y le ofrecían harina de maíz blanco, almagre y otras cosas para que les dé pescado y no se embravezca, y los serranos, a modo de adorar las lagunas, reverencian al mar, a quien llaman Mamacocha y los aymaras Mamacota, y en especial los serramos que bajan a los llanos a sus negocios, comercios y embajadas, adoran con diversas ceremonias a la mar.."

Los incas en su conquista imperial daban importancia al elemento religioso e imponían al Sol como elemento unificador. Con todo, en ocasiones tuvieron que ceder ante los habitantes de la costa que no querían dejar de adorar al mar, si bien tenían como supremo hacedor a Pachacámac.

Nos relata Garcilaso que Cápac Yupanqui propuso al reyezuelo Cuismancu un entendimiento para llegar a las paces sobre materia religiosa, donde mayores eran las discrepancias, y más ásperas, consecuentemente, los forcejeos. Según las bases propuestas por el invicto general inca, Pachacámac sería respetado; por lo mismo que los incas lo tenían por hacedor del mundo, aunque inmaterial, sin figura, y por consiguiente sin ídolo o huaca que lo representara. Se haría un templo al Sol, dios supremo de la unificación, símbolo además del imperio cusqueño; pero se desterraría el culto a la zorra y otros animales de la tierra y el mar, por no ser dignos de parangonarse a la majestad del Sol y de Pachacámac. Con aquella propuesta, el mar quedó comprometido. Sigue Garcilaso: "Cuismancu, que dominaba en Pachacámac, o Lurín, en el Rímac, en Chancay... mandó decir al general del inca, por medio de los mensajeros por éste enviados, reflejando no sólo su disconformidad sino su indignación, que su pueblo no quería la dominación imperial porque no quería otro Señor, ni otras leyes, ni otro dios. Comunicó expresamente al general de los ejércitos cusqueños que ellos adoraban desde tiempo inmemorial a Pachacámac, hacedor y sustentador del universo, al Rímac que era un dios que les hablaba y daba respuestas... y también a Mamacocha, que era la mar, porque los mantenía de pescado... Al final... en todo el reino dispuso el inca que el mar fuera adorado y se le hiciera sacrificios, llamándolo Mama-Cocha".

El culto al mar estaba tan profundamente enraizado en los indios de la costa, que no desapareció de inmediato con la conquista española, durando hasta bien entrado el siglo XVII. De ello da testimonio el Arzobispo Villagómez, doliéndose de que los indios tenían ocasión de idolatrar, entre otros elementos, al mar.

En este breve resumen, tomado como he dicho de la Historia Marítima del Perú, de un largo capítulo del Volumen 2, Tomo I, podemos ver que la religiosidad precolombina era naturalista y panteista.

EN TIEMPOS DEL VIRREINATO

La conquista española realizó un cambio radical de la religiosidad del Imperio Incaico y por ende en el de la Costa del Perú. No fue una evolución, sino un cambio. En efecto, del naturalismo panteista no se puede derivar fe que cree en un Dios que es uno solo, espíritu, trascendente e infinito. Y dentro del cristianismo se admite, por fe y razón, el misterio: es Uno por esencia y Trino en persona, Trinidad de la cual el Hijo se hizo hombre para redimirnos del pecado muriendo en la cruz.

Ya Colón tenía entre sus ideales de navegante el propagar la fe en Cristo, y, de modo especial, Isabel la Católica tuvo este mismo ideal, que lo tomaba como un deber, por lo cual envió al Nuevo Mundo, a misioneros y evangelizadores, que llevaban como emblema la Cruz y enseñaban a Cristo y las verdades cristianas.

Todo esto influyó en el cambio que se fue dando en todo el Imperio de los Incas, y por tanto en la costa.

Conviene recordar que por parte de la Iglesia, y también del Rey de España, se insistió en la enseñanza del Evangelio, y no en su imposición, aunque sí el gobierno virreinal fue directamente contra huacas de tipo adoratorio.

El evangelizar no era fácil, pues incluia la lucha contra la avidez de los encomenderos, que en su ansia de riqueza querían esclavizar a los indios. De allí surgen los que los defendían, como Bartolomé de las Casas, y otros, que influyeron en procura de desterrar la esclavitud. Isabel la Católica quería tener a los indígenas como a hijos. El Arzobispo de Lima, Santo Toribio de Mogrovejo, en su célebre Concilio Segundo Limense, y los Obispos que los acompañaban, decretaron cánones muy claros, directamente a favor de los indígenas.

Leamos el capítulo N° 7:

"Entradas o conquistas nuevas a infieles no se deben tomar sin gran consideración y muy justificadas, pues va en ello la hazienda y libertad y vidas de tantos hombres, ya acaece muchas veces que por el arrojamiento y demasía de muchos se hacen daños irreparables. Por tanto, ninguno de los clérigos que tienen doctrina de indios ni de otros qualesquiera vaya a guerra contra indios ni a otros qualesquiera entradas, sino fuera con expresa licencia del obispo, so pena de caer en excomunión por el mismo caso de otras penas graves en que sea castigado conforme su culpa"

Es de notar que el Concilio Limense era para todos los territorios del Arzobispado de Lima, que llegaba a Centroamérica por el Norte y Tucumán por el Sur. Los curas irían como capellanes; pero aun a eso se opone el Concilio, salvo gravísimas causas.

Impedida la esclavitud de los indios, se cayó en la contradicción de aceptar la esclavitud de los de África ecuatorial, según costumbre inaudita de la época, y efectuado por los del norte de Europa. Hecho trágico y contra la Humanidad, no digamos contra el cristianismo, en el que todos son hijos de Dios por creación, semejante a El por el espíritu, que tienen inteligencia y voluntad capaz del amor y el bien. Pero en esos tiempos aberrantes, llegó alguno, no ciertamente la mayoría, a pensar que esas gentes de color no tenían alma humana.

El Papa Juan Pablo II hace unos años, frente a esas costas de Africa, pidió perdón en nombre de la humanidad por tan inconcebible crimen.

Nos hemos apartado un tanto del tema que fundamentalmente se refiere a la religión y al mar; pero lo dicho atañe a lo religioso también en la costa del Perú, cuanto que por espíritu cristiano se respetó a los indígenas, que incluye a los de esa zona. El Concilio citado tiene no pocos capítulos destinados a ordenar la doctrina cristiana y los sacramentos para los indígenas, en las que se ve el respeto y pie de igualdad para con todos en la evangelización y respeto a la conversión, pues llega a tratar del caso en el que uno de los esposos no quiere convertirse, siendo la otra parte cristiana.

En cuanto a otros aspectos de la religiosidad de la época virreinal, es conocida la fragilidad de los barcos de la época. De allí que todos antes de embarcarse, recibiesen la comunión, y tuviesen pronta la oración. Ya se decía: "Si quieres aprender a orar entra en la mar".

Y aquellos versos:

" El que no sepa rezar
que vaya por esos mares
y verá si pronto aprende
sin enseñárselo nadie".

Todo esto es comprensible, pues asunto bravo era estar en uno de esos barcos cuando el mar se embravecía.

También se manifestaba la religiosidad cuando había peligros o calamidades vinculados al mar.

Leemos cómo Santa Rosa estuvo orando junto con otros fieles cuando los piratas amenazaron el Callao. Le atribuyen a la Santa que no hubiese enfrentamiento y por eso en algunas estampas pintan un ancla, como la que tenía el Almirante Grau en su camarote, en el *Huáscar.*

En el maremoto que sufrió ese puerto en 1746 el mar llegó a "La Legua", según es tradición y allí se construyó la iglesia dedicada a la Virgen del Carmen, llamada normalmente " La Virgen del Carmen de La Legua". Esta es ahora la Reina Coronada del Callao y un centro de fervor religioso.

El Señor del Mar está relacionado también con ese maremoto de 1746. La imagen fue encontrada en una casa, y nadie la reclamaba. Se convirtió en el Señor del Mar, y luego en el Patrono del Callao, habiendo una Hermandad que lo saca en procesión.

EN LA ÉPOCA REPUBLICANA

Lo que cabe destacar como muestra de religiosidad en tiempos de la República, aunque comenzó antes sin duda, es la devoción de los pescadores al "Patrón San Pedro".

En todo el litoral se tiene esta devoción como lo he preguntado a los obispos de la Costa, aunque ya era de suponer que era así.

Todos los 29 de Junio celebran los pescadores a su Patrón. Es conocido que lo sacan en una barca en procesión por el mar.

Todos los años, que fueron 20, que estuve en el Callao, de Obispo, venían poco antes del 29 de Junio los de la Hermandad de San Pedro, de la Ciudad de Pescador, para que les celebrase el Sacrificio Eucarístico el día de su Patrono. Se lo hacía al aire libre.

Recuerdo que en un año en que el Gobierno trasladó las fiestas a los lunes, ellos y todos los pescadores del Perú, sin que les dijésemos nada, celebraron su fiesta el 29 que no era lunes. Menos mal que derogaron aquella disposición.

Y luego, siempre tenían su procesión en la Ciudad del Pescador, con San Pedro, no en anda sino en una barquita.

Eso no quitaba la procesión en barca en el mar del Callao, como se hace en todas partes, si bien los periódicos de Lima destacan más la de Chorrillos.

Me parece importante, para concluir, recordar la religiosidad del Almirante Miguel Grau.

En un homenaje a Miguel Grau de la Juventud de Buenos Aires del 20 de junio de 1879, se dice así:

"La Juventud de Buenos Aires,
interpretando el sentimiento
de la República Argentina
presenta este Album
al Comandante del Monitor Peruano
Huáscar,
Ciudadano, Marino, Caballero, Cristiano y Héroe.
En testimonio de Admiración y Respeto
De sus hazañas Cívicas y Militares"...

Bien dicho; pero en nuestro caso notemos lo de "Cristiano". Grau fue un cristiano sincero, no sólo de nombre sino en la realidad de sus acciones humanas, impregnadas de cristianismo, y en su práctica religiosa cimentada en una sincera fe.

Un testimonio muy claro de lo que afirmo la da su amigo Francisco Paz Soldán quien conversó con Grau, poco antes de despedirse para siempre, como él mismo lo afirmó. Tomemos el siguiente texto de un trabajo de José Agustín de la Puente Candamo:

"Paz Soldán, que hablaba con Grau en francés recordando los tiempos que ambos vivieron en París, díjole, al despedirlo en la puerta: "Va a cosechar nuevos lauros, Contralmirante". "*Tout est perdu*", contestó Grau. "Me voy para no volver. Esta mañana he comulgado en los Descalzos y estoy preparado para entregar mi alma a Dios". Explicó luego que el Monitor estaba en malas condiciones y con el casco sucio, lo que le quitaba las ventajas de la velocidad; pero se tenía noticias de la salida de un gran convoy chileno con fuerzas para invadir el sur del Perú, "y no había más que hacer, sino lanzarse al sacrificio".

Estas palabras muestran la enorme valentía de Grau y su amor a la Patria; y muestra también su fe práctica al ir a comulgar antes de su inmolación.

Recordemos que en esos tiempos predominaban los llamados librepensadores, y pocos se acercaban a la comunión. Que Grau lo haga y lo manifieste con sencillez y naturalidad, muestran su gran hombría y su fe.

Esto lo confirman tanto un obispo, como Monseñor Roca y Boloña, como un intelectual librepensador, como Manuel González Prada.

No podemos dejar de transcribir esos testimonios, tanto del cristianismo y religiosidad de Grau como de su gran altura humana, que tomo del "Homenaje a Grau" del Club Nacional en el Centenario de Angamos.

De la famosa oración fúnebre de Monseñor Roca y Boloña, son estos párrafos:

"Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas".

Prosigue. "De ahí nacía aquella imperturbable serenidad en medio de los mayores peligros que imponía confianza en los que le obedecían, y le dejaba en aptitud de aprovechar todas las ventajas de su pericia, aun en aquellos momentos en que lo recio y arriesgado del combate suele desconcertar los espíritus de mejor temple".

"La tranquilidad de su conciencia, dulcísimo fruto de una vida honesta, del ejercicio constante de las virtudes morales y cívicas, del conocimiento austero del deber, de su inquebrantable resolución de sacrificarse por la patria; resolución que demostró recibiendo con ejemplar fervor los santos Sacramentos, y haciendo sus



La imagen de Santa Rosa de Lima, encontrada en el camarote del Contralmirante Miguel Grau en el glorioso "Huáscar". Museo Naval.

disposiciones últimas, antes de salir a campaña; la tranquilidad de su conciencia, repito, mantuvo su espíritu sereno aun en el momento en que vio inevitable la destrucción de su gloriosa nave, forzada a combatir contra elementos tan superiores a los suyos; esa tranquilidad le acompañó en su primera escena del sangriento drama (la única que contempló) y en la que su valor heroico, acompañado por los oficiales y tripulantes más bizarros, hizo prodigios".

El testimonio de González Prada, que aducimos a continuación, tiene, en cierto modo, más fuerza por tratarse de una persona no creyente. Leámoslo.

"Sencillo, arraigado a las tradiciones religiosas, ajeno a las dudas del filósofo, hacía gala de cristiano y demandaba la absolución del sacerdote antes de partir con la bendición de todos los corazones. Siendo sinceramente religioso, no conocía la codicia –esa vitalidad de los hombres yertos–, ni la cólera violenta –ese momentáneo valor de los cobardes–, ni la soberbía –ese calor maldito que sólo lo engendran víboras en el pecho-. A tanto llegaba la humildad de su carácter que, hostigado un día por las alabanzas de los necios que asedian a los hombres de mérito, exclamó: "Vamos, yo no soy más que un pobre marinero que trata de servir a su patria".

"Por su silencio en el peligro, parecía hijo de otros climas, pues nunca daba indicios del bullicioso atolondramiento que distingue a los pueblos meridionales. Si alguna vez hubiera querido arengar a su tripulación, habría dicho espartanamente, como Nelson en Trafalgar: "La patria confía en que todos cumplan con su deber". Hasta en el porte militar se manifestaba sobrio de palabras: lejos de la verbosidad que falsifica la elocuencia y remeda el talento. Hablaba como anticipándose al pensamiento de sus interlocutores, como temiendo desagradarles con la más leve contradicción".

"Tan inmaculado en la vida privada como en la pública, tan honrado en el salón de su casa como en el camarote del buque, formaba contraste con nuestros políticos y nuestros guerreros, existía como un verdadero anacronismo".

En estas líneas de González Prada se nos muestra la integridad de Grau. Su fe religiosa lo hacía ser más humano y caballero. El ser cristiano se debe también mostrar en la familia como esposo y padre; en la sociedad, con los amigos y ciudadanos; en el trabajo, por la consideración y respeto. Todo esto lo encontramos en Grau como podemos verlo en sus cartas, tan llenas de vida y amor, además de los testimonios como los que hemos transcrito.

Devoto de Santa Rosa de Lima, tenía en su camarote una imagen de la santa limeña, que reproducimos.

Que el ejemplo de este insigne héroe enseñe, no sólo a los marinos sino a todos los peruanos, que la fe religiosa debe incidir y mostrarse en el amor a la familia y a la Patria.

CURRÍCULUM VITAE



Mons. Ricardo Durand Flórez, S.J.
Arzobispo-Obispo Emérito del Callao

- Nació el 6 de abril de 1917, en Ambo-Huánuco-Perú.
- Fue ordenado sacerdote el 18 de diciembre de 1948, en Buenos Aires, Argentina.
- Comenzó su trabajo sacerdotal en Lima en 1951. Padre espiritual y profesor en el Colegio Inmaculada durante 11 meses.
- Profesor de la Universidad Católica de Lima, 3 años.
- Director Nacional de las Obras Misioneras Pontificias de 1952-1973.

Organizó y dirigió:

- Cáritas del Perú (1955-1959).
  Presidente de 1988 a 1991, tiempo en que hizo que se modificaran sus Estatutos para atender mejor a los necesitados, debido a la crisis económica.
  Ha sido Miembro del Directorio en varios períodos.
- Comisión Católica Peruana de Migración de 1955-1957.
  Actualmente es Director, desde 1975.
- Asociación La Cruz Blanca de 1958 hasta el presente.
- Arzobispo del Cusco de 1966 hasta marzo 1975.
- Arzobispo-Obispo del Callao desde marzo 1975 hasta agosto de 1995.
- Presidente de la Comisión Episcopal de Educación Católica de 1966 a enero de 1976.
- Fue delegado del Episcopado en Medellín, en Puebla y en Santo Domingo.
- Delegado para el Sínodo de Obispos de 1974.
- Presidente de la Conferencia Episcopal Peruana desde 1988 a 1991, tiempo en que atendió de modo especial a tantos necesitados por el ajuste económico, a nivel nacional, dando asistencia de alimentos y de salud, así como en la promoción de empleos.
  (Fue Vicepresidente de 1983 a 1985 y Miembro del Consejo Permanente de 1966-1976; de 1980-1991).
- Vicecanciller de la Pontificia Universidad Católica del Perú desde 1987.

Ha escrito los libros:

- "Observaciones a la Teología de la liberación" (1985).
- "Utopía de la liberación". ¿Teología de los pobres? (1988).
- "Teología de la Liberación Marxista-Teología de la Liberación Cristiana". (1996).

La Doctrina Monroe en la Era del Pacífico

The Monroe Doctrine in the Era of the Pacific Ocean

Dr. Manuel Migone Peña

SUMILLA

El artículo tiene como objetivo estudiar el origen, naturaleza y perspectivas de eficacia de la Doctrina Monroe.

El análisis que se lleva a cabo, muestra cómo la Doctrina Monroe ha sido, ante todo, un instrumento político magistral, obra de la razón de estado norteamericana generado en función de sus intereses nacionales. Evolucionando por consiguiente de doctrina restrictiva defensiva, al principio de la carrera histórica de los Estados Unidos de América, a doctrina expansionista imperialista en el momento de su mayor poder relativo, apuntando en la actualidad a la consolidación de un gran espacio regional económico hegemonizado por los Estados Unidos.

Las grandes tendencias planetarias hacen preveer que Estados Unidos acabará consolidando tan sólo una doctrina del Caribe, abriéndose la posibilidad del surgimiento de un espacio regional sudamericano autónomo hegemonizado por Brasil, el cual debería apuntar a originar una Doctrina Monroe propia, consolidándose así inicialmente como Gran Espacio Regional con prohibición de intervención para las grandes potencias foráneas.

ABSTRACT

The objective of this article is to study the Doctrine Monroe as to origin, nature and prospects of effectiveness.

The analysis carried out shows how the Monroe Doctrine has been above all a political instrument, a masterful work of the American state as a function of its national interests, evolving consequently from a restrictive defensive at the beginning of the historical carreer of the United States of America to an imperialistic expansionary doctrine at the moment of their greatest (relative) power, leading at the present time to the consolidation of a great regional economic hegemonized sphere (of influence) by the United States.

The great global tendencies make it foreseable that United States will end up consolidating just such a doctrine in the Caribbean, opening up the possibility of the emergence of a South American autonomous regional space hegemonized by Brazil, which would then try to originate its own Monroe Doctrine, thereby consolidating a Great National Sphere which intervention by outside powers would be prohibited.

Los analistas políticos difieren sobre la naturaleza de la época en la que estamos, coincidiendo tan sólo en que nos encontramos en el inicio de un nuevo periodo histórico. Algunos como F. Fukuyama (1), piensan que estamos ingresando a un largo y quizá permanente periodo caracterizado por el triunfo de la democracia liberal tipo anglosajón en lo político y del mercado en lo económico y otros, como Huntington (2) creen que nos acercamos a un periodo de conflictos entre grandes culturas. En todo caso es claro que estamos en la actualidad en un periodo de interregno, caracterizado por el predominio de un proceso de cambio en la constelación del poder político mundial, el cual tiene como primera característica una alteración en la naturaleza de los actores que participan en la lucha política y como segunda un cambio de escenario político preferencial. En cuanto a los actores, estamos pasando de un periodo dominado por los estados nación a un periodo protagonizado por los grandes espacios regionales (3). En cuanto el escenario, si el centro del mundo en las edades antigua y media fue el Mediterráneo, y en la edad moderna el Atlántico, en la época que se inicia lo será la Cuenca del Pacífico.

Cualquiera que sea la forma ultima que vaya ha tomar el orden mundial, es evidente que bastan con esos cambios para que sea necesario revalorizar e incluso anular ciertas teorías y doctrinas que fueron los principios inamovibles en la edad que está concluyendo.

Dentro de las naciones rectoras del orden mundial durante la Hegemonía Anglosajona, una de las más trascendentales ha sido sin duda la Doctrina Monroe, de la cual se valieron los Estados Unidos de América para hacerse reconocer primero como una de las grandes potencias y luego para aspirar a la hegemonía planetaria.

En el presente trabajo no proponemos someter a revisión la Doctrina Monroe desde el punto de vista de la nueva constelación política mundial. Trataremos de averiguar si ha adquirido, como tantas veces en el pasado, una nueva forma y amplitud o si ha perdido en algo o en parte su validez, poniendo especial atención al modo como eso afecta a Latinoamérica y al Perú en particular. Como primer paso en este análisis procuraremos exponer brevemente la historia y naturaleza de la Doctrina Monroe. Nos apoyaremos para ello básicamente en el texto tal como aparece en la clásica recopilación de I. Elliot (4).

1) Naturaleza y devenir de la Doctrina Monroe.

Como se sabe, la Doctrina Monroe fue enunciada por el entonces Presidente James Monroe, en un mensaje del 2 de diciembre de 1823 al Congreso de los Estados Unidos de América. Originalmente se dirigía primariamente contra las pretensiones de Rusia a la costa oeste del Continente Norteamericano, mas allá del grado de latitud 51, y contra la posible intervención de la Santa Alianza en los asuntos

(1) Lease su célebre libro "The end of the History and the last Man" New York, 1992.
(2) Ver Samuel P. Huntington: "Le choc des civilisations". París, 1993.
(3) La noción de grandes espacios regionales, está tomado del más importante teorico político de este siglo, Carl Schmitt, en su clásica obra "Volkesrechtliche Grossraumosrdnung mit Interventionsverbot fur raumfremde Machte". Berlín, 1941.

relativos al proceso emancipatorio sudamericano. Su tesis central era que para los derechos e intereses de los Estados Unidos de América, era indispensable establecer el principio de que el continente americano no podía ser nunca mas objeto de una futura colonización por una potencia europea cualquiera. En cambio Estados Unidos prometía continuar con su entonces vigente política de no participar en los conflictos inter europeos. Esto se sustentaba en que los sistemas políticos de los dos continentes eran según Monroe totalmente incompatibles. América, en idea de Monroe, era el continente de la Democracia y de la Libertad, mientras que Europa lo era de la monarquía y del despotismo.

Es decir que inicialmente se trataba de una doctrina aislacionista defensiva (5). Aunque nos inclinamos a aceptar esta teoría, hay otros autores que postulan la tesis según la cual la Doctrina Monroe tenía desde el principio un carácter expansionista militarista. Asi por ejemplo, Van Buren sostiene que la doctrina ya en su inicio tenía como propósito reservar el continente para el expansionismo norte americano (6). En cualquier caso la Doctrina Monroe fue desde el principio una fórmula exitosa para generar un gran espacio regional cuya sustancialidad política se demuestra en la prohibición de intervención de potencias extra regionales (7).

En cualquier caso, es evidente que la Doctrina Monroe ha tenido durante todo este periodo un carácter de principio fundamental de la política norteamericana. Queda por responder si en ella estamos ante un principio legal o una máxima política. En realidad la alternativa es falsa (8). Lo que sí hay que reconocer es que la Doctrina Monroe no es un principio del Derecho Internacional General, pero si es una tesis de Derecho Público Norteamericano, implicado en todos los tratados firmados por los Estados Unidos de América. Ahora bien, Estados Unidos se ha reservado siempre determinar el criterio de validez para determinar cuál debe ser en cada caso la interpretación válida de su doctrina, quedando en claro que, como dijo el Secretario Nosk en 1911, dicha doctrina será respetada mientras Estados Unidos sea capaz de imponerla, quizá lo mejor sea, por tanto, aceptar la tesis de Fenwisk según la cual tiene un carácter semi legal (9).

En la práctica de los Tratados Internacionales, los Estados Unidos consiguieron en la Conferencia de Paz de la Haya 1899 en contra de la feroz oposición de los ingleses, que se aceptase la reserva de la validez de la Doctrina Monroe. Para la subscripción del Pacto Kellog, de 1928, quedó *sub silentio* aceptada la validez de la reserva Monroe, se la aceptó como aplicación del principio de autodefen-

(4) I. Elliot, "James Monroe 1758-1831. chronology-documents-bibliographical aids". New York 1969, págs. 58-70. En lo que al análisis se refiere, aparte de la ya citada obra de Schimitt emplearemos el excelente trabajo de Camilo Barcia Trelles: "La Doctrina de Monroe dans son developement historique, particularmente en ce´qui concerne les relations interamericaine". Recuil Des Cours de le Académie de Droit Internacional, 1930 - II.

(5) Vease al respecto E.H. TATUNS " The United States and Europe 18915- 1823; a Study in the background of the Monroe doctrine". Berkeley, California 1936.

Monroe es claramente expansionista-imperialista. Respecto al continente sudamericano las pretensiones no son las mismas, debido a la distancia y al tamaño relativo de estos países; sin embargo, Estados Unidos ha intentado consolidar siempre que fue posible su autoridad sobre nuestra región . El resultado ha sido un vaiven pendular entre el uso de la zanahoria y el garrote como instrumentos de persuasión.

Dos estudios que pueden ejemplificar las diferentes modalidades de empleo de la Doctrina Monroe en Sudamérica están representados por la interpretación de la misma durante el gobierno de T. Roosevelt y, en el otro extremo, en el memorándum Clarke de 1930. Durante el periodo presidencial del primero la Doctrina Monroe implicaba una pretensión de supremacía sobre Latinoamérica, al extremo de que el 6 de diciembre 1904, a propósito de la ya mencionada intervención Anglo-Alemana-Italiana en Venezuela declaró que la Doctrina Monroe, imponía a Estados Unidos la obligación de ejercer, llegado el caso, violencia policial sobre países latinoamericanos, para imponer el que estos adecuasen su política al Derecho Internacional. El que esto no quedaba en meras palabras lo demuestra la intervención en Cuba de 1902 o la ocupación por funcionarios norteamericanos de las aduanas dominicanas en 1904 (14). Cabe hacer mención que el célebre fundador de la gran estrategia naval norteamericana, A.T. Mahan, era partidario de la misma interpretación de la Doctrina Monroe; por ello argumentó en favor de un permanente derecho de intervención en Latinoamérica a fin de imponernos lo que él consideraba orden político y financiero, para privar así a las potencias europeas de todo pretexto de intervención en el hemisferio (15). En cambio la interpretación de Reuben Clarke ha sido sin duda la más laxa, llegando a reconocer incluso que llegaría el momento en el cual los Estado Unidos podrían renunciar a la doctrina, reemplazándola por el universalmente reconocido principio de autodefensa y auto conservación (16). Naturalmente, esta variedad de interpretaciones nos muestra que estamos esencialmente ante un instrumento político y no ante un principio de Derecho. Lo que queda demostrado por la estricta asimetría impuesta por Estados Unidos en el manejo de principios. Si la Doctrina Monroe fuese una tesis de Derecho, los Estados Unidos automáticamente reconocerían que si América es para los americanos, Europa debería ser para los europeos, Asía para los asiáticos, etc. ahora bien es notorio que en cuanto tuvieron poder suficiente los Estados Unidos se apresuraron a intervenir en los conflictos en otros continentes, sin reconocer mas límites que los que le impusieron la fuerza de algún adversario.

Así, por ejemplo, mientras subsistía el Imperio Soviético los Estados Unidos se guardaron muy bien de intervenir en los asuntos de Europa Oriental Incluso ante los flagrantes actos de violencia de Rusia contra los esfuerzos de los pueblos de Alemania Oriental, de Hungría, la entonces Checoslovaquia, etc., por defender su

(12) Al respecto, E. Angermann, "Ein Wendepunkt in der Geschichte d. Monroe - Doktrin u.d. deutsch-amerikanischen presse, Jahrbuch für Amerikastudien, 1958, págs: 22 - 58.

(13) Al respecto vease D.E. Munro, "Intervention and Dollar diplomacy in the caribbean, 1900-1921", Princenton, New Jersey, 1964;

libertad.

Incluso en nuestro continente, el manejo depende del poder relativo como lo demuestra fehacientemente el caso de Cuba.

Por todo ello debe considerarse como un logro magistral de la diplomacia americana haber hecho reconocer en Latinoamérica como una supuesta tesis de Derecho lo que no es sino una máxima que rige el uso del poder político norteamericano. Igualmente es un atributo de esta doctrina, especialmente relevante, el que haya permitido a los Estados Unidos concebir como, primera gran potencia de un modo práctico el juego político como un hecho planetario.

2) LegitimaciÓn ideológica interamericana de la Doctrina Monroe.

Hasta aquí nos hemos ocupado de determinar la naturaleza política de la Doctrina Monroe, ahora pasaremos a ocuparnos de su Justificación Ideológica en el ámbito hemisférico.

La eficacia de esta máxima política ha dependido en gran parte de su aceptación mayoritaria, aunque claro en grados distintos, por las naciones del continente.

Naturalmente que la aceptación de hegemonismo norte americano por las elites políticas del resto del continente depende básicamente de la asimetría de poder de sus naciones respecto a los Estados Unidos, pero dado que supuestamente el subsistema continental esta integrado por naciones presuntamente soberanas e iguales, la hegemonía norteamericana ha requerido siempre de una justificación ideológica. También en el ámbito de la justificación ideológica la Doctrina Monroe ha sufrido cambios sustanciales.

Inicialmente la justificación ideológica de la Doctrina Monroe se basaba en que ella estaba supuestamente destinada a garantizar la existencia de un continente de la libertad y de la democracia frente a los de la monarquía y el despotismo. Esto tuvo vigencia desde su inicio hasta la estructuración de la alianza privilegiada Anglo Americana. Durante este periodo se consolidó el bloque continental norteamericano con la llegada de los norteamericanos al pacifico a la costa de México, la expulsión de España de Cuba y Puerto Rico y la construcción y control del Canal de Panamá a costa de Colombia.(17)

En una segunda etapa la Doctrina Monroe fue puesta al servicio de la lucha Anglosajona contra la aspiración Alemana de obtener la hegemonía en el continente

(14) Consultar E. Angermann, Op. Cit., y S. Richard: "Theodore Roosevelt principes et practique d´ une potitique etrangere. Aix en Provence 1991.

(15) Ver T.H. Mahan "The Monroe Doctrine" en "Naval Administration and Warfare". Londón 1908, pag. 347-410.

(16) Vease H. Roemer "Dar Clarksche memorandum über die Monroe-Doctrine. Sinn und Auswirkung", Zeitschrift für Politik, 1931, pág. 590-606

Europeo. Para justificar esto, la tesis fue la lucha contra el supuesto despotismo en el que habría incurrido el Segundo Reich Alemán, al cual se le acusaba de un expansionismo sin límites. Los Estados Unidos con grandes esfuerzos consiguieron alinear a todos los países del continente en la lucha contra Alemania, Austria - Hungría y Turquía. Esta posición contra las potencias centrales permitió infundir sustancialidad político ideológica a la Doctrina Monroe. En el periodo de entre guerras la situación se debilita por la falta de un enemigo concreto de gran envergadura, si bien comenzaba a perfilarse la amenaza del nazismo y se dio el ascenso de los movimientos fascista. A partir de 1933 con el acceso al poder en Alemania del nacizmo y con los esfuerzos del Japón por consolidar una zona hegemónica en el Asía, se concreta un nuevo enemigo hacia el cual orientar ideológicamente la Doctrina Monroe. El continente americano aparece como un presunto baluarte de la libertad frente al despotismo alemán y japonés, la guerra sicológica americana se orienta a atribuir a Alemania y a Japón pretensiones de conquistar el mundo, siendo como era que el programa máximo de ambas naciones se dirigía a constituir en Europa y en Asia respectivamente espacios hegemónicos similares al constituido por Estados Unidos en nuestro hemisferio con una mentalidad ciertamente más dura e impositiva, puesto que se trataba de imperialismo militarista y no de un imperialismo comericial (18).

La priorización hecha por Roosevelt de la lucha contra Alemania y Japón frente a la lucha contra el totalitarismo ruso, llevó a una alianza inestable con este. La lucha contra la Alemania Nazi le permitía además a los Estados Unidos ampliar el ámbito de validez de la Doctrina Monroe para incluir Groenlandia y muchas islas del Pacifico que habían sido posesión inglesa. El final de la Segunda Guerra Mundial vio emerger a Estados Unidos como una de las dos superpotencias planetarias. Ello implicó una disminución relativa del valor de la Doctrina Monroe para los intereses americanos. En el nuevo periodo la OTAN resultaba mucho más vital que la Alianza Interamericana. Ésta pasaba a ser una alianza de retaguardia que consolidaba las reservas estratégicas básicamente de materiales.

Apenas iniciada la llamada Guerra Fría la alianza política en América paso a sustentarse en la lucha contra el comunismo. La Doctrina Monroe aparecía básicamente como el cimiento de una alianza anticomunista. Ya no se temía la intervención de potencias europeas o asiáticas tales como Alemania o Japón, puesto que estos dos países se habían integrado al sistema hegemónico americano. El privilegio del acento anticomunista llevó a permitir la coexistencia en el continente de regímenes autoritarios y democráticos teniendo como único atributo común el combate contra el comunismo.

La situación de empate estratégico entre Rusia y Estados Unidos provocada por el llamado equilibrio del terror estuvo vigente durante un largo periodo y comenzó a debilitar la imagen de enemigo de los respectivos adversarios puesto que era evi-

(17) Respecto a las etapas de la Doctrina Monroe nos apoyamos ante todo en H. Lufft, "Von Washington Zu Roossevelt. Keschichte der amerikanischen Aussenpolitik", 1944, pag. 195-222, y D. Perkins, "A history of the Monroe Doctrine". London, 1960.

dente que las dos potencias ejercían un control completo de sus esferas inmediatas de influencias. Esta inmovilidad va a permitir un movimiento neutralista en el Tercer Mundo.

Salvo el caso totalmente anómalo de Cuba ningún país del hemisferio corrió durante la vigencia de la guerra fría el peligro de caer bajo el control comunista. quizá el que más cercano estuvo fue el Chile de Allende, lo que fue evitado por el General Pinochet.

Durante este periodo como se ve la democracia como sistema de gobierno no tuvo una importancia prioritaria en la definición del contenido de la Doctrina Monroe, bastaba con el mínimo común denominados anticomunismo.

En el último periodo la situación ha vuelto a cambiar (19).

Como sabemos, en el último periodo de la existencia del Imperio Soviético, Estados Unidos puso el acento en la defensa de los derechos humanos y de la democracia como medio de debilitar la cohesión interna de la esfera de influencia rusa. Con el derrumbe del Imperio Soviético por la incapacidad de este de sustentar económicamente el enorme esfuerzo militar que realizaba, surgió un mundo en lo político, aparentemente homogéneo y donde la noción misma de enemigo político es decir de potencial adversario de una guerra, está totalmente desvalorizada.

3) LA SITUACION ACTUAL Y LA PERSPECTIVA PARA EL FUTURO

(18) Para que se entienda con precisión de que estamos hablando incluimos parte de la nota dirigida por el Presidente F.D. Roosevelt a Hitler el 14/04/1939. En ella le comunicaba que, según él, la causa de la paz en el mundo se vería muy reforzada si Alemania accediese a otorgar una garantía de no intervención contra las siguientes naciones: Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania, Suecia, Noruega, Dinamarca, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Islandia, Francia, Portugal, España, Suiza, Lichtenstein, Luxemburgo, Polonia, Hungría, Rumania, Yugoslavia, Rusia, Bulgaria, Grecia, Turquía, Irak, Arabia, Siria, Palestina, Egipto e Irán. Además, la promesa de no intervención en esas naciones debía abarcar por lo menos 25 años.

A esto respondió Hitler en su discurso ante el Reichstag del 28 del mismo mes: "El Presidente de los Estados Unidos se cree justificado para hacerle a Alemania tales exigencias basado exclusivamente en la lejanía en que América se encuentra de Europa. Estamos seguros sin embargo de que si Alemania, basándose en que Europa esta igualmente alejada de América, le exigiera el compromiso de abstenerse de intervenir en los siguientes 25 años en los asuntos de las naciones de Centro y Sudamérica, seguramente el señor Roosewelt apoyándose en la Doctrina Monroe, nos prohibiría intervenir en los asuntos del continente americano. Exactamente la misma doctrina defendemos los alemanes para Europa, en función de los intereses alemanes. Por los demás, yo nunca me permitiría hacerle semejante propuesta al Presidente norteamericano, puesto que ello significaría una completa falta de tacto de mi parte". (Ver Der Fuhrer antwortel Roosevelt. "Reichstagsrede Vom 28 April 1939, Munchen, 1939.

Supuestamente nos encontramos en un mundo políticamente caracterizado por la globalización de la democracia como único sistema político de gobierno. Esta homogenización política del mundo ha hecho que, consiguiente, pierda la base que permite justificar ideológicamente un bloque hemisférico cerrado a la influencia de potencias extracontinentales. Lo único que queda es un intento de consolidación meramente pragmático–económico del bloque continental. No otra cosa es la propuesta del tratado de libre comercio propuesto por Clinton.

El que la Doctrina Monroe en su última metamorfosis tiende a convertirse en una asociación económica con democracia obligatoria no deja de ser irónico. Manifiestamente el tratado de libre comercio es un análogo muy cercano a la esfera de coprosperidad que trató de imponer Japón en Asia. La fecha de origen de este proyecto político fue el 17 de abril de 1934, día en que el ministro de Relaciones Exteriores de Japón Hirota, declaró que Japón se reservaba el monopolio de influenciar sobre China. El Jefe de gobierno, príncipe Fumimaro, proclamó el 03 de noviembre de 1938 una esfera económica de coprosperidad que abarcaba Japón, La China, Manchuiria y los países menores sudorientales.

El 29 de Junio de 1940, el entonces ministro de Relaciones Exteriores, Arita definió la esfera de coprosperidad como un gran espacio regional que agrupaba pueblos unidos, geográfica, cultural y económicamente, integrándolos en un esfuerzo común que les permitiera alcanzar paz, orden y prosperidad económica (20).

Naturalmente esta justificación pragmático-económica no va a bastar, puesto que no se ve por qué nuestras naciones deban integrarse a un sistema económico y no negociar con varios en función de la posibilidad de obtener mayores ventajas comparativas.

(19) Sobre este punto ver: G. Smith: "The last years of the Monroe Doctrina (1945-1993)". New York, 1994.

(20) Ver al respecto C.H.Bockhoff "De Kontinentale Wohlstondsphare als Rechtbegriff". Berlin, 1942, y también las memorias del Jefe de Gobierno de Japón durante la Segunda Guerra Mundial. Togo "Japan im Zweiten Weltkrieg", 1958, en especial las págs. 214 y siguientes.

CURRÍCULUM VITAE



Dr. Manuel Migone Peña
26/ 11/ 1947

Estudios
Filosofía en la Universidad Católica de Lima (1964-71)
Universidad de Navarra, España. (1973)
Universidad de Freiburg, Alemania. (1974-75)
Doctor en Filosofía (1976)

Cargos académicos

Profesor Ordinario de Filosofía- Universidad Católica de Lima. (1976-79)
Investigador Científico Universidad de Münster Alemania. (1979-83)
Profesor Ordinario de Filosofía Universidad Católica de Alemania Eichstatt. (1983-87)
Director de Maestría de Filosofía Universidad Femenina de Lima. (1988-90)
Escuela Superior de Guerra Naval. Catedrático. (1990-1998)
Director de Postgrado Escuela Nacional de Marina Mercante. (1998)

Otros cargos

Director del Seminario de Latinoamericanística. Eichstatt. (1983-87)
Jefe de la sección de Filosofía. Sociedad Europea de Latinoamericanística. (1986-87)
Miembro de Número de la Sociedad Kantiana Alemana.
Director del Centro de Investigación para la Defensa Nacional, Estado Mayor General de la Marina (1993-96).

Del Pacífico al Atlántico

From the Pacific Ocean to the Atlantic Ocean

Contralmirante (r)
Ramón Arróspide Mejía

SUMILLA

Ancestralmente el hombre peruano, que conquistó el Océano Pacífico y que extendió su dominio a gran parte del continente sudamericano, se hizo presente también en nuestra Amazonia, en donde se asentaron las tribus de los omaguas, aguarunas, etc., extendiéndose para lograr nuevos y seguros espacios de vida.

La llegada de los españoles con sus ansias de conquista, de oro y riquezas, conocedores de la existencia de El Dorado y el País de la Canela, y observar la existencia de ríos caudalosos al otro lado de la Cordillera de los Andes que no desembocan al Océano Pacífico, los hizo pensar en la existencia de otro mar y mayores riquezas.

Es así que en Cusco, por disposición de Francisco Pizarro, su hermano Gonzalo partiera a realizar el primer tránsito interocéanico, hace más de cuatro centurias.

En la actualidad existen sólo dos pasos estratégicos entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico: por el Canal de Panamá y por el Estrecho de Magallanes o el Paso de Drake. La posición geográfica del Perú en Sudamérica, lo hace que tenga las mejores posibilidades para ser un eje de comunicaciones Pacífico-Atlántico.

El artículo "Del Pacífico al Atlántico" muestra las principales posibilida-

ABSTRACT

Ancestrally, Peruvian man who conquered the Pacific Ocean and who extended his domain to a great part of the South American continent, became a presence also in the Amazon region where he settled the tribes of the Omaguas, Aguarunas, extending to achieve new and secure spaces.

The arrival of the Spanish with their eagerness for gold and wealth, experts of the reality of El Dorado and the Country of the Cinnamon, and observe the existence of mighty rivers on the other side of the Andes that they do not flow towards the Pacific. This made them think of the existence of another sea and great wealth.

It is so in Cusco, from where on order of Francisco Pizarro, their brother Gonzalo left to carry out the first interoceanic traffic more than four centuries ago.

At the present time there exist two strategic steps between the Pacific Ocean and the Atlántic Ocean, the Panama Canal and for Straits of Magallanes. The geographical position of Peru on the South America, makes it to have the best possibilities to be a Pacific-Atlantic communication axis.

The article from the Pacific to the Atlantic shows its possibilities, advantages and disadvantages for interoceanic intercourse as much as:

des, ventajas y desventajes que ofrece el Perú para esta comunicación interocéanica, considerando que:

"Todas las vías interocéanicas o transcontinentales son BUENAS, y constituyen el principal elemento en el proceso de desarrollo", dependiendo su selección de otros factores, como económicos, de seguridad, desarrollo, orográficos y políticos".

El artículo resalta que el análisis de las vías no considera su importancia en el hecho de la vía misma, sino como generadora de un proceso de integración y desarrollo.

Muestra, además, cómo, en su tránsito, integra las poblaciones que se encuentran en su ruta, crean polos de desarrollo, unen las áreas donde se encuentran los recursos naturales con sus centros de producción y consumo, aumenta las posibilidades de puestos de trabajo e inversión, y lleva, en los pueblos que cruza, nuevas posibilidades de educación, cultura, salud, riqueza y mejores condiciones de vida.

"All interoceanic or transcontinental ways are GOOD, and they are the main element in the development process", depending on the selection of other factors, as economic, security, development, orografics and political."

The article emphasizes that the analysis of the ways doesn't consider their importance in a way, but only as generator of an integration and development process.

It also shows, how its traffic integrates the populations that are along their route creating development pole, how they unite the areas where the natural resources meet with their production centers of production and consumption. The possibilities of work and investment increase, and they bring new possibilities of education, culture, health, wealth and better conditions of life in the areas affected.

DEL PACÍFICO AL ATLÁNTICO

Al tratar el tema "Del Pacífico al Atlántico", debemos relacionarlo históricamente con el río Grande o río Amazonas, pues muchos son los caminos que partiendo de nuestras costas cruzan la sierra dominando los Andes para seguir por vías fluviales o largos caminos terrestres y llegar a las costas del Atlántico.

Pero, sin lugar a dudas, uno de los principales y más antiguos es el que se siguió hacia el Oriente peruano, luchando con una selva inhóspita y salvaje, para descubrir el río Amazonas y continuar hasta las aguas saladas del Atlántico, hecho que se realizó hace 456 años, casi medio milenio atrás.

Esta brava aventura comienza con la Conquista del Perú, en uno de los momentos más tormentosos del debilitamiento y derrota del gran Imperio Incaico que, después de la muerte del inca Huayna Cápac (1520), considerado como uno de los más geniales soberanos y guerrero incomparable, el violento conflicto entre sus hijos Huáscar y Atahualpa, facilitó a las tropas invasoras españolas la aniquilación del poderío incaico creado a través de más de 300 años y que terminó con la muer-

te de Huáscar, por orden de su hermano, y de Atahualpa asesinado posteriormente por los españoles, conmoviendo al imperio incaico y haciendo factible su conquista.

El espíritu aventurero de los primeros españoles, con sus ansias de conquista, buscando territorios que añadir a la Corona, de España, además de riquezas y laureles de héroes, así como con sus armas modernas y el uso de caballería, dominaron los cuatro suyos, e incorporaron a la colonia y virreinato español, Tumbes, Piura, Trujillo, Lima, Ica, Arequipa, Cusco, Puno, Chachapoyas, y otras ciudades de la costa, sierra y selva. Los españoles conocieron así, en su trato con los pobladores indígenas, la existencia de tierras en el más allá, en donde, según versiones, existía otro gran reino, tan rico que afloraba el oro en las turbulentas aguas de los caudalosos ríos. También supieron de grupos del incario retirados donde suponían existía iguales o mayores riquezas que en el Cusco. Conocieron así de El Dorado y del País de la Canela, observaron ríos caudalosos que no desembocaban al Océano Pacífico, y que les invitaban a pensar en la existencia de otro mar más allá de los Andes.

Pero también, por el lado de los conquistadores, las ambiciones de poder y de riqueza condujeron a la muerte de los tres socios de la empresa –la conquista del Perú–, Diego de Almagro derrotado y muerto por Hernando Pizarro, Francisco Pizarro ejecutado (1541) por Diego de Almagro el Mozo, en venganza por el asesinato de su padre y la muerte de Hernando de Luque, y también a otros levantamientos y luchas intestinas.

Mientras estas luchas y guerra civil sucedían entre los años 1537-1541, Gonzalo Pizarro fue designado, por su hermano Francisco Pizarro, gobernador, capitán general, adelantado y alguacil mayor de la Nueva Castilla, para que emprendiera una de las más hermosas y viriles peregrinaciones hacia la conquista del País de la Canela y de El Dorado, las tierras de los omaguas y así, sin saberlo, descubrir uno de los ríos más largos y caudalosos del mundo, lo que se logró sólo siete años después de la conquista y fundación de la Ciudad de los Reyes.

Gonzalo partió del Cusco, donde formó su expedición, con 180 soldados, 100 caballos, muchos puercos y carneros; sacó también unos 3,000 indios de la región y gran cantidad de auquénidos. En total gastó 60,000 escudos en pertrechar la entrada al País de la Canela, pero todo lo consideró bien invertido apreciando las ganancias que le depararía la incitante empresa, llegando así a San Francisco de Quito (donde el Cabildo lo recibió y lo reconoció el 10 de diciembre de 1540), ciudad señalada para pertrecharse convenientemente para la definitiva penetración al país canelero. Con tal propósito entró en contacto con el capitán Francisco de Orellana, el Tuerto, quien era fundador de Santiago de Guayaquil y teniente gobernador. Este aceptó un segundo cargo en la jornada y regresando a Guayaquil logró enrolar a veintitrés vecinos, gastando 40,000 pesos en pertrecharlos, hecho lo cual salió con ellos rumbo a Quito para después unirse a Gonzalo Pizarro y continuar la aventura. (Fig.N° 1).

José Antonio del Busto Duthurburu, nos dice en el Tomo III, Volumen 1, de la Historia Marítima del Perú: "El Río Grande de las Amazonas, descubierto por

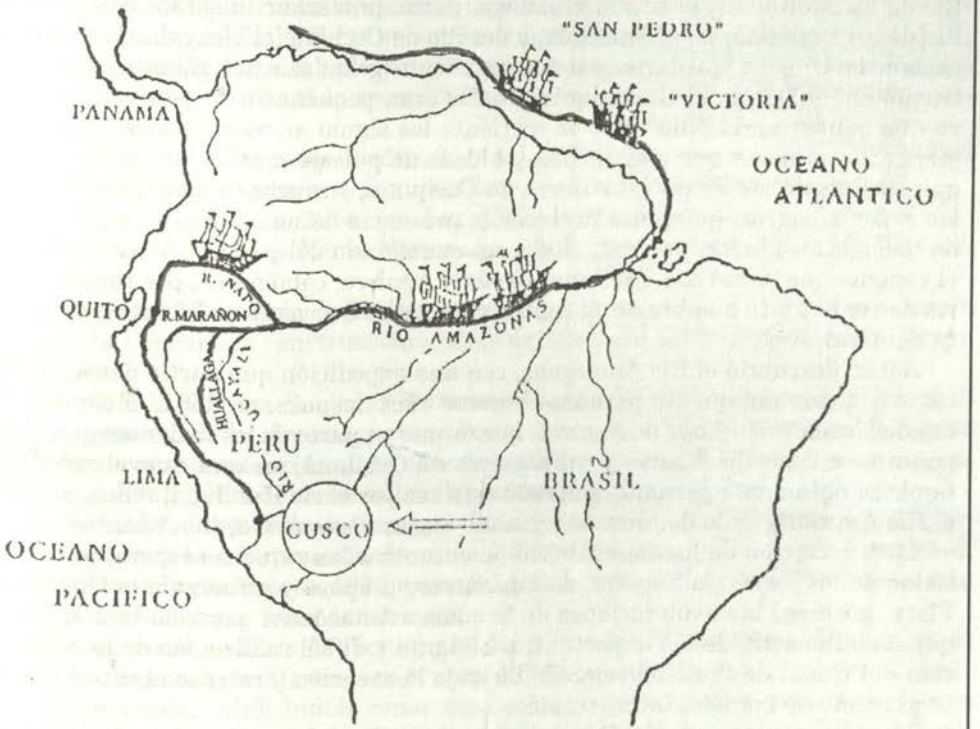

EXPEDICION DESCUBRIDORA DEL AMAZONAS
Y VIA TRANSCONTINENTAL
"SAN PEDRO"
"VICTORIA"
PANAMA
OCEANO
ATLANTICO
QUITO
R. NAPO
R. MARAÑON
RIO AMAZONAS
HUALLAGA
PERU
LIMA
RIO
BRASIL
CUSCO
OCEANO
PACIFICO
24 DE JUNIO DE 1542
BERGANTINES "SAN PEDRO" Y "VICTORIA"
PRIMERA EXPEDICION 1542
GONZALO PIZARRO
FRANCISCO DE ORELLANA
170 Soldados
100 A caballo
70 Infantes
3000 Indios
Ingreso por RIO NAPO
SEGUNDA EXPEDICION 1561
EXPLORADOR CAPITANIA
PEDRO DE VESSA Y
LOPEZ DE AGUIRRE
Ingreso por RIO HUALIAGA
RIO MARAÑON

Figura N°1

Francisco de Orellana el 12 de febrero de 1542, sólo pudo ser cabalmente explorado más tarde por el capitán Pedro de Ursúa y el tirano Lope de Aguirre con sus soldados marañones, en 1561. Estas dos expediciones, la descubridora y la re-descubridora, fueron las únicas que lo recorrieron a lo largo del siglo XVI. Orellana bajó al Amazonas por el Río de la Canela, hoy Napo; Ursúa y Aguirre partieron del Río de los Motilones, el actual Huallaga, para aprovechar luego los caudales del Río de los Bracamoros, el Marañón, y del Río de Cocama, el Ucayali. Unos y otros expedicionarios se quedaron extasiados con la grandeza del gigante fluvial. El Guadiana, el Duero, el Guadalquivir, todos eran pequeños a su lado; acaso se tuvo que pensar en el Nilo. Pero la corriente los siguió arrastrando, mostrándoles selvas con mujeres que guerreaban y aldeas de paisaje multicolor: Aparia, Omagua, el País de las Picotas, la Tierra de Caripuna, y muchos sitios más. De todos los expedicionarios queremos destacar la presencia de uno, acaso el más incoloro de todos los soldados, pero, sin duda, un enamorado del paisaje: Alonso Esteban, el español que sirvió con Orellana, Ursúa y Aguirre, cabiéndole, por tanto, la gloria de ser el único hombre de su centuria que salió dos veces al Atlántico por la boca del Gran Río".

Así se descubrió el Río Amazonas, con una expedición que partió desde el Cusco; expedición netamente peruana. Y pocos años después, en 1561, el capitán Pedro de Ursúa y don Lope de Aguirre, que formaron parte de los valientes que acompañaron a Gonzalo Pizarro y a Francisco de Orellana, en una nueva expedición también netamente peruana, saliendo esta vez por el río Huallaga, redescubrieron el Río Amazonas y lo dominaron saliendo varias veces al Océano Atlántico.

La frustración de los españoles al no encontrar las riquezas esperadas y la decisión de los Reyes de España, de concentrar su apoyo y esfuerzo a la Cuenca del Plata, postergó las exploraciones de la cuenca Amazónica por casi tres siglos, en que no hubo actividades importantes. La larga y difícil realización de la construcción del Canal de Panamá también distrajo la atención y retrasó el estudio de este proyecto de tránsito interoceánico.

Muchas son las expediciones y exploraciones llevadas a efecto, desde el comienzo del Siglo XVI, pero aquí sólo se presentan algunos hechos de significativa importancia. Como que en 1843, antes de la Construcción del Canal de Panamá, el ingeniero paiteño Rudecindo Zavaleta presentó un proyecto ferrocarrilero desde Lambayeque para llegar al Marañón, Río Amazonas y al Atlántico.

El 28 de julio de 1867, el Presidente de la República Mariano Ignacio Prado, también antes que se comenzara la construcción del Canal de Panamá, en el punto culminante de su mensaje al Congreso elogió el resultado de la expedición realizada por el prefecto de Loreto Benito Arana y un grupo de marinos en los buques *Morona, Napo y Amazonas,* calificándolo como un gran acontecimiento que ofrecía una brillante página a nuestra historia y de fecundos resultados para el porvenir la comunicación con el Atlántico por los ríos Mairo, Huallaga y Amazonas, dejando abierta -decía- las comunicaciones y el comercio con esa parte del continente, recomendando se dieran las medidas que fueran necesarias para promover la prosperidad.

Otros exploradores, investigadores y científicos incursionaron buscando la me-

jor vía, como Manuel León (1960), el coronel Proaño (1864), Raymondi (1868), el ingeniero Duval (1872), Herbert Tweddel (1890), Eulogio Delgado, Oliver Jones y Manuel Elguera (1893), Domingo Almenara (1907), el ingeniero Koppel (1910-11) y Enrique Coronel Zegarra (1913).

En 1902, hace casi 100 años, al descubrir el explorador Manuel Antonio Mesones Muro, el Paso de Porculla, el único paso en toda la Cordillera de los Andes, que ofrece el punto más bajo, 2,114 m.s.n.m., y una distancia aproximada de 40 Kms. entre cotas de 800 mts. a cada lado del abra, recomendó este paso como el mejor camino al Atlántico. Y así lo recomendaron posteriormente muchas instituciones técnicas y científicas.

En 1913, Jorge Mesones Piedra, hijo del explorador Manuel Antonio Mesones Muro, promocionó el proyecto ferrocarrilero por esta vía trazada por su padre.

El 11 de setiembre de 1956, por Ley 12656, se denominó a la vía Olmos–Marañón, carretera Mesones Muro, destinada a prolongarse como vía a Iquitos y al Atlántico.

En 1967, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargó por contrato al Ejército Peruano la construcción a nivel de afirmado del tramo de Olmos-Corral Quemado.

En 1969, la Oficina Regional de Desarrollo del Norte, en sus conclusiones al análisis general de la situación, recomienda como la más importante y a la que se debe dar la mayor atención, a la carretera Olmos-Marañón, la cual presenta las mejores posibilidades de desarrollo a las regiones del norte.

En 1981-84 el diputado J. Carrasco Távara presenta en su Cámara un proyecto de Ley para la construcción de un conjunto de ferrocarriles a nivel nacional. Aprobado por la cámara en 1986, pero desechado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones por falta de recursos.

En 1982 en el análisis de factibilidad del BID sobre la carretera Olmos-Corral Quemado-Bagua-Ayar Manco, se aprueba la financiación del primer tramo Olmos-Corral Quemado, calificándola como uno de los proyectos viales más importantes en el Perú. La financiación demandó una contrapartida peruana de U.S.$68.5 millones, con un promedio de U.S.$13.7 millones anuales.

En 1993, un 27 de julio, una comitiva integrada por los Presidentes de la Región Grau y Loreto, los Presidentes de las Cámaras de Comercio de la Región Grau, Nor Oriental del Marañón y Loreto, con miembros del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú, y otras autoridades regionales, recorrieron la totalidad de la ruta desde Paita hasta Manaus, para asistir al "I Forum Internacional de Integración Peruano-Brasileña", realizado en Manaus, y probar la posibilidad y bondad de la vía.

Hasta aquí hemos presentado la historia de la vía original Lambayeque-Olmos-–Marañón, por ser, en realidad, históricamente el primer viaje interoceánico, que por casi cinco siglos sigue esperando su realización.

Un estudio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, sobre "Importancia Geopolítica del Istmo de Panamá en el Perú", vio la gran dependencia que teníamos de Panamá, principalmente en los campos históricos, económicos, sociales de desarrollo y de defensa; además, el momento político internacional de la

Guerra Fría y terrorismo internacional, que hizo pensar que cualquier daño del Canal, representaría un regreso al Siglo XVIII en transporte marítimo y se vio que si un pequeño porcentaje -quien sabe 20%- de nuestra carga y la de otros países usara un puente terrestre entre el Océano Pacífico y Océano Atlántico, representaría la posibilidad de un importante avance para el desarrollo de los pueblos por donde transite la vía. Además, sería un alivio al transporte entre el Pacífico y el Atlántico con lo esencial para nuestro desarrollo y defensa y posiblemente de gran utilidad a otros Estados.

No podemos dejar de pensar que una paralización del Canal, cualquiera que fuese la causa, esta vía sería la solución a nuestras necesidades de seguridad y desarrollo y una oferta al tránsito internacional aun con sus limitaciones.

Esta conclusión invitó a hacer un estudio de todas las posibilidades interoceánicas del Perú y las ventajas y desventajas que hicieran inclinar la preferencia para aquéllas que cumplan con éstas tres consideraciones: "SER LA MÁS ECONÓMICA", "LA MÁS SEGURA" y que pueda ofrecer "EL MEJOR SERVICIO", consideraciones principales que exigen las empresas exportadoras, transportistas, y en general, todos los usuarios de las vías.

Como consecuencia, podemos decir que: "Todas las vías interoceánicas o transcontinentales son *buenas*, y constituyen el principal elemento en el proceso de desarrollo", dependiendo su selección de otros factores, como los económicos, de seguridad, desarrollo, orográficos y políticos.

Por cierto, manteniendo la filosofía de una vía interoceánica que no considera su importancia como la vía misma sino generadora de un proceso de integración y desarrollo.

Esa importancia en la integración y desarrollo se manifiesta en sus tránsitos internos, sirviendo para:

a) Integrar las poblaciones en su ruta,
b) Crear polos de desarrollo,
c) Unir áreas donde se encuentran los recursos naturales con sus centros de producción y consumo,
d) Aumentar las posibilidades de puestos de trabajo e inversión,
e) Elevar a lo largo de su trazo:
   - Educación
   - Cultura
   - Salud
   - Riqueza
   - Lograr mejores condiciones de vida.

En su tránsito internacional, las vías interoceánicas cumplen con un factor de integración de los países e intercambio comercial, inquietud manifestada en tantas Asambleas Internacionales de los países iberoamericanos.

VÍAS INTEROCEÁNICAS PERUANAS

El Perú, situado en la costa occidental de América del Sur, entre las latitudes 01'48"S y 18_21'03"S, tiene tres regiones naturales separadas en su parte central

por la Cordillera de los Andes, que define perfectamente una extensa costa con frente al Océano Pacífico, la sierra y la selva amazónica. Por su posición geográfica dentro del continente y sus posibilidades de comunicación con Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador, Colombia y Paraguay, tiene vocación de integración latinoamericana y la posibilidad de reducir distancias de dichos países en sus proyecciones hacia la Cuenca del Pacífico.

Para este objetivo tiene varias alternativas transcontinentales y/o interoceánicas con ventajas y oportunidades diferentes a cada uno de los países de la región. Aquí se presentan diez de las rutas principales. (Fig. N°2).

1) Por el norte. El proyecto del Corredor Interoceánico Nor Oriental se desarrolla aprovechando el punto más bajo y más corto de toda la Cordillera de los Andes, el Abra de Porculla. Esta ruta, de gran importancia interoceánica con Brasil, contribuiría al desarrollo económico y social del norte del país, Departamentos (CTAR) Piura, Lambayeque, Amazonas, San Martín, Loreto, y La Libertad. Y será la única comunicación vial directa entre el norte y la selva del Perú.

La ruta se inicia en una trilogía de puertos en el Pacífico, Paita, Bayóvar y Eten, cada uno con su ventaja y oportunidad para entrar en servicio. El cruce de la cordillera se inicia en Olmos, alcanzando su punto más alto en el Abra de Porculla, de 2,144 m.s.n.m. Continúa paralela al Oleoducto Nor-Peruano (por la Carretera Mesones Muro Olmos-Marañón), hasta el Puente 24 de Julio (Corral Quemado) a 415 Kms. del puerto de Paita, totalmente asfaltada, representando el 51% de toda la vía. Sigue hasta el puerto de Saramiriza, en el río Marañón, con un total de 716 kms. de la etapa terrestre.

Una gran ventaja de esta etapa es que, aparte del recorrido aproximado de 80 kms. entre cotas de 800 m.s.n.m. para el paso del Abra de Porculla, todo el resto de su extensión se realiza entre el nivel del mar y 300 m.s.n.m.

La ruta fluvial recorre el río Marañón, navegable durante todo el año, con algunos malos pasos en la primera parte de su recorrido en época de estiaje, que lo limita a 4 pies de calado. Sigue hasta su confluencia con el Ucayali para formar el río Amazonas. Las embarcaciones pueden entrar a Iquitos (394') para transbordo de carga a buques de alto bordo si fuera necesario, o continuar río abajo por el Amazonas hasta Manaus en el Estado de Amazonas (Br.), o a Belem en el Estado de Pará, en el Atlántico. La distancia desde Paita a Manaus es de 3,416 kms. y hasta Belem de 5,003 kms.

Desde Manaus puede conectarse con Puerto Velho por carretera o vía fluvial por el río Madeira, centro del sistema de comunicación brasilera, y de allí llegar a los Estados de Matto Grosso, Rondonia y otros centros industriales brasileros.

Esta vía da la oportunidad de integración de la región oriental de Colombia con el Perú, con los puertos colombianos del Pacífico y la Cuenca del Pacífi-

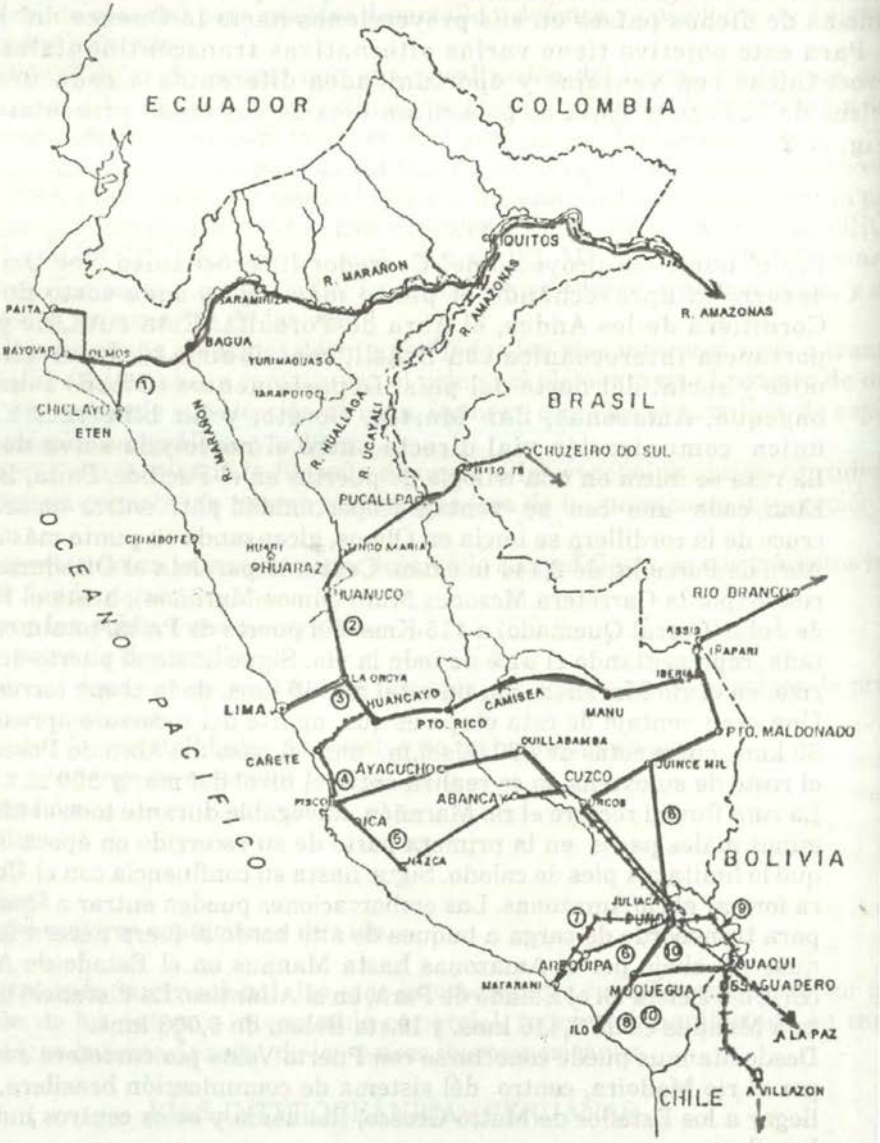

PROYECTOS PARA VIAS
TRANSCONTINENTALES
ECUADOR
COLOMBIA
IQUITOS
R. MARAÑON
R. AMAZONAS
PAITA
MAYOVAR
OLMOS
BAGUA
YURIMAGUAS
TARAPOTO
CHICLAYO
ETEN
R. MARAÑON
R. HUALLAGA
R. UCAYALI
BRASIL
CRUZEIRO DO SUL
PUCALLPA
CHIMBOTE
HUARI
HUARAZ
TINGO MARIA
HUANUCO
RIO BRANCO
ASSIS
IPAPARI
IBERIA
LA OROYA
HUANCAYO
CAMISEA
MANU
LIMA
PTO. RICO
PTO. MALDONADO
QUILLABAMBA
CAÑETE
AYACUCHO
CUZCO
JUINCE MIL
ABANCA
PISCO
NAZCA
BOLIVIA
JULIACA
PUNO
AREQUIPA
MATARANI
MOQUEGUA
DESAGUADERO
ILO
A LA PAZ
A VILLAZON
CHILE
OCEANO PACIFICO

Figura N°2

co. De Leticia directamente por el río Amazonas, y de la zona oriental ganando 10 días de tránsito, con la construcción del puente terrestre Napo-Putumayo.

2) Por el centro. Vía Central Interoceánica. La ruta que corre por la parte central del país, Lima - Pucallpa (797 Kms.) y une los Departamentis (CTAR) de Lima, Huánuco y Ucayali. Es la carretera de penetración más antigua y la principal en el abastecimiento a la capital.
Tiene dos posibilidades como vía interoceánica, ya que el puente terrestre Lima-Pucallpa está terminado, lo que facilitaría su primera etapa interoceánica pero constituye su principal problema el puerto de Pucallpa, que se aleja en términos no manejables para transporte comercial en épocas de vaciante.
Esta primera posibilidad sería vía el río Ucayali - Amazonas, continuando como en el caso anterior de la Vía Nor Oriental.
La segunda posibilidad sería que llegando a Pucallpa se proyecte para que cruce el río Ucayali, e ir a buscar al río Abujao, recorriendo aproximadamente 104 kms. hasta la ciudad del mismo nombre; continuando hacia el norte 50 kms para cruzar la frontera con Brasil entre los hitos 78-80 y dirigirse hacia Cruceiro do Sul (Br) con un recorrido de 140 kms. aproximadamente.
Este proyecto tiene la desventaja del Cruce de la Cordillera aproximadamente en 350 Kms., con alturas de hasta 4,500 y 5,000 m.s.n.m.
Aparentemente esta vía está discontinuada, por las condiciones del terreno de la zona, áreas fangosas, de aguajales, haría muy costosa su construcción; además, no hay una solución práctica para el cruce del río Ucayali, el necesario cambio del puerto de Pucallpa por sus periódicos arenamientos y, finalmente, la carretera Central, que es la más congestionada del país, con contínuas interrupciones por condiciones climatológicas, y que posiblemente no podría soportar un aumento de varios cientos de camiones diarios que requeriría el tráfico internacional. El tramo Cruceiro Do Sul-Puerto Velho (652 Kms.), actualmente es una vía carrosable.

3) Vía Internacional del Centro. Este nuevo proyecto desarrollado por la Gerencia Sub-Regional de Desarrollo de Junín y el Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Junín, fue expuesto en el Encuentro Empresarial que se llevó a cabo en Sao Pablo y Río de Janeiro en noviembre de 1994.
La propuesta de la MACRO REGIÓN CENTRAL Y EL GAS DE CAMISEA COMO MEDIO DE CONEXIÓN BIOCEÁNICA PERÚ-BRASIL, "PROYECTO ALTERNATIVO PARA LA CONDUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL GAS DE CAMISEA".
Este corredor tiene el tramo Lima-Oroya-Huancayo (330 Km.), con carretera y ferrocarril de primer orden y/o una vía alterna Pisco-Cañete-Yauyos-Huancayo sólo afirmada (290 Kms.) Desde Huancayo seguirá por una vía actualmente afirmada a Chilifruta (233 Kms.). y hasta Pariahuanca (83 Kms.) cruzando alturas entre 3,500 y 2,515 m.s.n.m.

El proyecto prosigue a Puerto Rico (Río Ene-Apurímac) (245 Km.), luego a Camisea (140 Kms.), Manú - Iñapari (Madre de Dios) (465 Kms.) en la frontera con Brasil, con una longitud total desde Lima de 1,160 Kms.
Los estudios preliminares de factibilidad de esta vía consideran sus beneficios a los CTAR de Lima - Ica - Junín - Huancavelica - Cusco y Madre de Dios.
Los tramos Huancayo - Iñapari parecen no tener estudio sobre las múltiples cuencas fluviales por cruzar.
Este proyecto tiene el inconveniente que está amarrado a la comercialización del gas de Camisea, sujeto, si es que eso es factible, a un convenio con la empresa explotadora del gas, u otras posibilidades de transporte más económico.

Por el Sur, se tiene ocho alternativas principales:

4) Vía carretera, que sale del puerto de San Martín en el Pacífico, sigue a Pisco-Ayacucho-Quillabamba-Cusco (733.5 kms.), para continuar por Urcos-Quincemil- Puerto Maldonado-Iñapari (987.6 kms.), con un total desde el Puerto de San Martín a Iñapari de 1,721.1 Kms. Esta parte de la ruta interna está en un 20% asfaltada. (Fig. 2).
De Iñapari el proyecto continúa al Atlántico por a) el sistema vial brasilero con un largo recorrido por el norte, a Recife, de 5,230 Kms. o por b) el sur a Río de Janeiro de 4,533 kms. aproximadamente, haciendo un total de 6,951.1 Kms. y 6,254.1 Kms. respectivamente.

5) Vía carretera, que sale del puerto de Pisco, sigue por Ica - Nazca - Abancay - Cusco (915 kms.) Urcos - Quincemil - Puerto Maldonado- Iberia - Iñapari, con un recorrido total de 1,686.4 kms. Esta parte de la ruta tiene 18% asfaltada. (Fig. 2).
Como en el caso anterior, el proyecto continúa por el sistema vial brasilero, a Recife o Río Janeiro, aproximadamente con el mismo recorrido.
Las rutas (1) y (2) tienen gran importancia como vías de penetración uniendo las Regiones de Los Libertadores Wari e Inca, pero por su distancia y desarrollo tiene muy poco valor como vía interoceánica.

6) Vía carretera, que sale de Matarani o Mollendo en el Pacífico, para continuar a Arequipa-Juliaca-Urcos-Quincemil-Puerto Maldonado-Iñapari, con un recorrido total de 1,420.7 kms. Esta ruta tiene aproximadamente el 25% asfaltada.
El proyecto continúa por el sistema vial brasilero hasta Recife o Río de Janeiro.
Esta ruta, que cruza los Departamentos (CTAR) de Arequipa, Puno y Madre de Dios, es importante por el puerto de salida hacia la Cuenca del Pacífico, ya que cruza zonas de gran valor industrial - comercial, y puede ser usada como vía de integración interoceánica con Brasil.

Esta misma vía carretera, de Juliaca baja a Puno, para continuar por Ilave a Desaguadero (196.7 kms.), estando 100% asfaltada, con un total de 592.5 kms. desde Matarani, para interconectarse con Bolivia, pudiendo integrarse al Corredor Interoceánico por la hidrovía Paraguay - Paraná.

7) Vía ferrocarrilera - carretera. Parte por ferrocarril desde Matarani y Mollendo para continuar a Arequipa - Juliaca - Urcos (695 kms.) y seguir por la ruta carretera a Quincemil, Puerto Maldonado - Iñapari. Como en el caso anterior continuaría hasta Recife o Río de Janeiro.
En la actualidad este sistema ferroviario se encuentra en proceso de rehabilitación.

8) La "Carretera Transoceánica", que partiendo del puerto de Ilo, se proyecta por Moquegua a Puno - Juliaca - Macusani - Inambari - Puerto Maldonado - Iberia - Iñapari, con un recorrido de 1,212.7 kms. en la parte peruana. La ruta cruza la cordillera desde Moquegua en una extensión de aproximadamente 500 kms. a una altura promedio de 4,230 m.s.n.m.. Está asfaltada en un 15% y el resto en proceso de mejoramiento y construcción.
La vía continúa por Assis (Br), para seguir a Río Branco - Puerto Velho y desde allí, por las vías terrestres brasileñas al Atlántico, hasta Recife por el norte y Río Janeiro por el sur, haciendo un total, del Pacífico al Atlántico, de 6,446 kms. o 5,745 kms., respectivamente.
Como se puede apreciar, es una buena vía de integración e intercambio con el Brasil y muy importante para la salida de los productos del Brasil, (Rondonia , Matto Grosso, Acre) al Pacífico, pero de muy largo recorrido terrestre hasta el Atlántico, aproximadamente 79% en el sistema vial brasilero para hacer uso de ella como vía permanente interoceánica para el Perú.

9) La vía "Los Libertadores" o "El Ferrocarril de los dos Océanos". Esta vía, fundamentalmente trata de un proyecto de interconexión de las redes nacionales ferroviarias de Perú, Bolivia y Argentina, sobre la base del Acuerdo tripartito suscrito el 26 de noviembre de 1987 en la XIV Reunión de Ministros de Transportes de los Países del Cono Sur y ratificado por los Cancilleres en el Acta de Santa Cruz de la Sierra el 20 de diciembre del mismo año.
La vía sale del puerto de Matarani, sigue por Arequipa al puerto lacustre de Puno, cruza el Lago Titicaca por un ferry preparado para transporte de 17 vagones de ferrocarril hasta Guaqui (Bo), con un recorrido de 803 kms., incluyendo 204 kms del tramo lacustre. Sigue a la Paz (Bo) a Villazón en la frontera con Argentina (827 kms.) y continúa hasta Buenos Aires (1,912 kms.) recorriendo una distancia total de Matarani - Buenos Aires de 3,542 kms.
Vía importante de integración con Bolivia y Argentina y sus proyecciones hacia la Cuenca del Pacífico y para el desarrollo del sur del Perú. En la actualidad está en operación con limitaciones, por rehabilitación de la infraestructura ferroviaria.

10) El Corredor Ilo - La Paz. El 24 de enero de 1992 se firmó en Lima la Declaración de Ilo, por la cual se decide poner en ejecución el Convenio Binacional de Amistad , Cooperación e Integración "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", que en su Art. 3 instruye a sus Cancilleres suscribir una comunicación al Presidente de la Cooperación Andina de Fomento, para que dicha entidad financie el estudio de factibilidad y de diseño definitivo del Proyecto de Integración Binacional Puerto Ilo - Zona Franca de Ilo, y del Corredor Vial Ilo - Desaguadero-La Paz-Puerto Suárez.

Este nuevo Corredor carretero sale del puerto de Ilo a Moquegua (105 kms.) sigue a Hualmazo - Mazo Cruz - Desaguadero en la frontera con Bolivia (333,7 kms), para continuar hasta La Paz (Bo) (116 kms.), con un recorrido total, desde Ilo, de 554.7 kms. Los tramos Ilo-Moquegua y La Paz- Guaqui se encuentran asfaltados.

El Corredor Vial Ilo - La Paz - Puerto Suárez (Pto. Quijarro) es una ampliación de la vía anterior, en el cual se aprovecha el excelente sistema nacional carretero y ferroviario boliviano que avanzan casi paralelos.

En el Convenio sobre la participación de empresas bolivianas en la Zona Franca Industrial de Ilo, en el Art. 13 se establece que Bolivia otorgará al Gobierno del Perú, en la zona de Puerto Suárez, facilidades similares a las otorgadas por el Perú en el Pto de Ilo.

La vía carretera asfaltada llega desde La Paz hasta Santa Cruz de la Sierra (890 kms.), desde este punto hasta Puerto Suárez hay un tramo de 78 kms. afirmado y el resto 564 kms. como vía carrosable en proceso de mejoramiento.

La vía ferrocarrilera, desde La Paz va hasta Cochabamba (400 Kms.), estando interrumpida en un tramo de 500 kms. hasta Santa Cruz. Desde este punto, el ferrocarril continúa hasta Puerto Suárez (642 kms.) o Puerto Quijarro, para continuar a interconectarse en Corumbá (Br)(16 kms.) y con la Hidrovía Paraguay - Paraná - La Plata, desde donde puede hacer conexión con el ferrocarril brasilero a Puerto Santos (Br.) en el Atlántico, o por vía fluvial, a puertos paraguayos y argentinos hasta el Atlántico.

Si bien las comunicaciones carreteras y ferrocarrileras de Bolivia están dominadas y resueltas, debe conocerse que siendo un país que se encuentra en el altiplano, aproximadamente 1,000 kms. de carretera se encuentran en un promedio de 3,500 m.s.n.m. Otra consideración referente al sistema ferroviario es que todo el sistema está construido con línea angosta de 1m, que representa un trabajo especial en las interconexiones.

Puerto Suárez está situado en el lado sur del Lago Cáceres en el extremo oriental de la Región Amazónica de Bolivia, uniéndose al río Paraguay por el Canal Tamengo, actualmente no navegable. Se le considera como ciudad fronteriza con Brasil. Aproximadamente de 15,000 habitantes, cuenta con todos los servicios y actividades de una ciudad en proceso de desarrollo.

Históricamente, se conoce que el Canal Tamengo era un canal navegable que motivó el desarrollo de Puerto Suárez; sin embargo, el canal se secó total-

mente permaneciendo como 10 años sedimentado, perdiéndose las condiciones portuarias. En la actualidad, el canal tiene vía de agua de poca profundidad entre Laguna Cáceres y el río Paraguay, contando con numerosos estudios para su dragado, aproximadamente de 10.5 kms. de largo. Por lo que creemos que el puerto operativo de la vía debe ser Puerto Quijarro, en la parte navegable del Canal Tamengo lo que tiene gran importancia para la comunicación ferroviaria y carretera con Corumbá.

NUEVA FILOSOFÍA INTEROCEÁNICA

En la descripción de las vías que se han presentado encontramos tres ejes principales de integración por donde el Perú puede exportar, importar o simplemente servir de puente a través de su territorio hacia y desde la Cuenca del Pacífico. Esto indudablemente generará desarrollo, no por sí solo, sino que exigirá gran esfuerzo, iniciativa, investigación, estudio de mercados, agresividad, inversión, etc., y la integración comercial con otros países de la región y extracontinentales de ser posible.

Nos engañaríamos si pretendiémos hacer los análisis sólo con nuestra producción actual o inmediata, así como con exageradas proyecciones. El ritmo de crecimiento del producto bruto interno nos da limitaciones de crecimiento, pero tenemos que pensar que los proyectos son de corto, mediano y largo plazo, con visión de aliento y prosperidad.

Mucho se ha especulado sobre ¿cuál sería la vía de integración más apropiada? Cada vía tiene su ventaja, posibilidad y problemas. Autoridades del Brasil han manifestado su deseo de comerciar y transportar progresivamente al Pacífico entre 3 a 6 millones de toneladas.

Si sólo consideramos 3 millones, significaría aproximadamente 10 mil toneladas por día de movimiento de carga, más nuestro propio comercio y lo que captemos de Bolivia, Argentina y Paraguay. Esto representa entre 250 y 1,000 camiones - día en carreteras según la ruta y aproximadamente 250 o más camiones - día para embarque por puerto. Difícil es pensar que nuestras carreteras y algún puerto puedan soportar esta presión, sin contar con los terribles efectos de la posibilidad de una interrupción.

Esto define la necesidad de preparar varias rutas y puertos, que respondan eficientemente a los aspectos de seguridad, rapidez y economía para el tráfico internacional.

CONCLUSIONES

Si tuviera que seleccionar el uso de estas vías, en mi opinión serían:

- Como vía alterna al Canal de Panamá, de servicio a los Estados del Brasil: Amazonas, Pará; en general, el norte de Brasil y, eventualmente, al Matto Grosso, Rondonia, la mejor ruta sería el Corredor Interoceánico Nor Oriental, habilitando sucesivamente los puertos de Paita, Bayóvar y Eten. La ruta Paita-Belem sería re-

lativamente más corta que las del sur; el 15% por vía terrestre y 85% por vía acuática. Dicho corredor tiene sólo el 11% de su recorrido en alturas entre 800 y 2,144 m.s.n.m. y 89% prácticamente a nivel del mar, mientras que las del sur aproximadamente el 48% de la parte peruana es entre alturas de 3,000 y 4,400 m.s.n.m..

- Para movimiento comercial con el Matto Grosso (Br), Rondonia (Br) u otras partes centrales del Brasil, la vía más apropiada sería la Carretera Transoceánica por Madre de Dios, habilitando apropiadamente los puertos de Ilo y Matarani. Merece la consideración el uso del ferrocarril hasta Urcos y continuar por tierra hasta Iñapari.

- Para el transporte comercial del sur de Brasil: Estados de Matto Grosso, Cruceiro do Sul, Minas Gerais, Sao Pablo, Paraná, la vía ferrocarrilera por Corumbá, interconectándose con el Corredor Ilo- Puerto Suárez, sería la más corta y conveniente, teniendo que resolver el problema de la interrupción del ferrocarril entre Santa Cruz y Cochabamba.

- La integración con Argentina, beneficiándose la Capital Federal, Rosario, Córdoba, Santa Fe, Corrientes, Santiago del Estero, Salta, posiblemente la mejor vía sería el Ferrocarril Los Libertadores desde el puerto de Matarani.
- Para atender el tráfico con Bolivia, el Corredor Ilo - La Paz, sería el más conveniente, sin descartar el uso del Ferrocarril los Libertadores, desde Matarani.

Cada uno de estos proyectos debe trabajarse con una concepción integral. Su prioridad debe depender de la necesidad y beneficio que represente para el país, de la disponibilidad económica o posibilidad de créditos extranjeros en función de su costo-beneficio, de la decisión política, y/o de los compromisos internacionales.

CURRÍCULUM VITAE



Contralmirante (r) Ramón Arróspide Mejía

- Datos Generales.
Nació en Ascope, La Libertad, el 3 de noviembre de 1921. Ingresó a la Escuela Naval en 1939, egresando como Alférez de Fragata en enero de 1942 ; ascendió a la alta clase de Contralmirante el 1º de enero de 1971, pasando a la situación de retiro a su solicitud en 1974.

- Estudios.
Es Diplomado del curso de Estado Mayor y Derecho Internacional y del curso de Guerra Naval.
- Experiencia Docente.
Catedrático de Escuela Superior de Guerra Naval. Conferencista en diversas instituciones sobre estrategia y geopolítica.

- Cargos Desempeñados.
Oficial de dotación del crucero Bolognesi, del petrolero Cabo Blanco, de los submarinos R-1 y R-2, y de los submarinos Lobo y Tiburón. Director de la Escuela de Submarinos, Comandante de la Flotilla de Submarinos. Comandante de la fragata Palacios, encargado del comisionamiento del destructor de línea Guise, para posteriormente hacerse cargo de su comando.
En la Fuerza Fluvial de la Amazonia, Comandante de la Base Naval de Nanay, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Fluvial y Comandante de la Flotilla de Cañoneras. Ayudante del Sr. Ministro de Marina, Jefe de la sección Operaciones y Estrategia del Estado Mayor General de Marina, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval y Agregado Naval a la Embajada de Gran Bretaña.
En forma extra institucional ha sido Ministro de Vivienda.

- Condecoraciones.
Gran Oficial de la Orden Gran Almirante Grau.
Gran Oficial de la Cruz Peruana al Mérito Naval.
Comendador de la Orden Militar de Ayacucho.
Medalla Militar de la Armada de Chile.
Medalla Vencedores del 41.
Medalla de la Sociedad Fundadores de la Independencia.
Medalla de la Asociación Pro Marina del Perú.

- Publicaciones.
Instrucciones sobre reconocimiento de buques. Instrucciones para ejercicios de entrenamiento de la Flotilla de Submarinos. Aproximación y ataque. Operación S-100, BAP Pacocha. La Bioceanidad del Perú.

- Otros.
Director de la Comisión de Estudios Estratégicos-Marítimos. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y actual Presidente. Vicepresidente de la Asociación de Ex Cadetes Navales. Presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú. Miembro del Comité de Asesoramiento del Sr. Ministro de Marina. Miembro del Comité de Asesoramiento del Ministro de Vivienda y Construcción. Miembro de la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores.

El Pacífico Geopolítico

The Geopolitical Pacific

Vicealmirante (r)
Alberto Indacochea Queirolo

SUMILLA

Análisis de los factores geopolíticos del Océano Pacífico, el más grande del planeta y al cual pertenece el Perú al ser ribereño del mismo; conformando, por tanto, parte del gran anillo de países de la Cuenca del Pacífico.

Los factores geográficos, económicos políticos, humanos, etc., al ser analizados muestran una realidad que interesa y afecta a todos los países que pertenecen a esta Cuenca y también la importancia que tiene para los países que no conformando parte de la Cuenca necesitan llegar a tener acceso a la misma.

El caso específico del Perú, analizado en su realidad actual y su proyección futura, señala la condición del país como Marítimo, Andino, Amazónico y Biocéanico. Tener conciencia de esto representa descubrir una proyección de desarrollo no tenida en cuenta.

El análisis determina con claridad cuáles son los "Intereses del Perú en el Mar".

Como una consecuencia muy importante del análisis del ámbito del Pacífico frente a nuestro dominio marítimo y a los intereses que tenemos en el mar, se plantea la tesis del "Mar de Interés Primordial".

Esta tesis señala una área de mar,

ABSTRACT

Analysis of the geopolitical factors of the Pacific Ocean, the largest in the world and to which Peru, being on its shores, therefore belongs to the great ring of Pacific Basin countries.

The geographical, economic, political, human factors, etc., when being analyzed show a reality that interests and affects all the countries that belong to this Basin and also the importance that it has for the countries that not forming part of the Basin, need to end up having access to the same one.

The specific case of Peru analyzed in its current reality and its future projection, points out its condition of Maritime, Andean, Amazonan and Bioceanic country. To have conscience of this represents to discover a projection of development, not always kept in mind.

The analysis determines clearly which are the "Interests of Peru in the Sea"

As a very important consequence of the analysis of the environment of the Pacific Ocean in front of our maritime domain and of the interests we have in the sea, the Sea of Primordial Interest Thesis is set up."

This thesis points out an area of the

suelo, subsuelo y espacio aéreo, que resulta de "Interés primordial para el Perú". Esta área contiene los elementos que más influyen en el Desarrollo Marítimo nacional.

El análisis señala las vulnerabilidades de la seguridad marítima en todos sus aspectos, como consecuencia de la ausencia de una Política Marítima coherente.

Igualmente, señala "Acciones y Responsabilidades que debe asumir el Estado peruano para el desarrollo de sus potencialidades marítimas como parte del Desarrollo Nacional" y "Obligaciones y tareas de la Marina de Guerra para contribuir al desarrollo y protección de los Intereses del Perú en el Mar", como consecuencia de los Derechos y Responsabilidades que establecen el Derecho Internacional Marítimo y la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".

seafloor, underground and airspace which is of primordial Interest for Peru." This area contains the elements that have the most influence in the National Maritime Development.

The analysis shows the vulnerability of maritime security in all its aspects, as a consequence of the absence of a coherent Maritime Policy.

In the same way, it points out "Actions and Responsibilities that should be assumed by the Peruvian state for the development of its maritime potentialities as part of the National Development" and the "Obligations and tasks of the Navy to contribute to the development and protection of the interests of Peru in the Sea", as a consequence of the Rights and Responsibilities established by the Maritime International Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea."

Analizar el Océano Pacífico desde la perspectiva geopolítica es una necesidad permanente para todo tipo de estudio sobre este enorme y magnífico escenario, donde concurren en mayor magnitud los mayores intereses de todo el mundo y que va relegando a un segundo plano al Atlántico cuya influencia ha predominado por tantos siglos.

Necesariamente debemos referirnos a las definiciones de Geopolítica para establecer los parámetros del análisis. Existen muchas definiciones con variaciones en su contenido, en su interpretación y en su aplicación (algunas funestas para la humanidad). Creo que es necesario precisar el sentido de interpretación para nosotros en el mundo de hoy. Personalmente escojo preferentemente dos definiciones que me sirven mejor para orientar el análisis. La de Henning Ykorholz, que dice en la más amplia acepción de la palabra: "La Geopolítica es la influencia de los factores geográficos, sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y estados" ,y la de Karl Haushofer que dice: "La Geopolítica pone en terreno firme y demuestra que todos los procesos políticos dependen de la realidad permanente del suelo; saca de las teorías áridas y de las frases sin sentido que han hecho caer a los líderes políticos en desesperadas utopías; es la ciencia que trata de la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo".

Como consecuencia, debemos analizar los factores geográficos de todo este

océano, su relación con otros océanos , con las áreas terrestres que lo rodea y los sistema fluviales que concurren a esta cuenca; luego, todos los factores políticos que influyen en el desarrollo de pueblos y estados, la dependencia de los últimos factores sobre los primeros. Estos factores debemos considerarlos no sólo desde la realidad actual sino también desde el punto de vista potencial. Señalamos que los conceptos geográficos y políticos los vemos desde la perspectiva mas amplia de estos dos factores. Lógicamente, en el análisis debemos referirnos a todos los aspectos que atañen al Perú en particular.

Geográficamente, el Océano, o los Océanos, cubren las dos terceras partes de la superficie terrestre, las masas continentales están mayormente en el hemisferio norte, los océanos se interconectan formando un todo; El Pacífico con el Atlántico a través del Océano Ártico y por el Paso de Drake y el estrecho de Magallanes; el Pacífico con el Índico a través de los estrechos al norte de Australia y a través del espacio de este continente con el continente antártico. Sudamérica se encuentra más apartada del resto del mundo y depende en gran medida del Canal de Panamá, del estrecho de Magallanes y del Paso de Drake para llegar al Atlántico.

Desde el punto de vista humano, económico y político vemos que la mayor parte de los países desarrollados se encuentran en el hemisferio norte, representados por Europa, Canadá, Estados Unidos y Japón, y, excepcionalmente en el hemisferio sur Australia y Nueva Zelandia. Los países subdesarrollados están mayormente en el hemisferio sur, representados por África, Asia y América Latina. Vemos también que algunos países en vías de desarrollo, como Corea del Sur, Taiwan y Singapur, están en el Pacífico noroccidental.

Podemos observar igualmente los países que rodean la Cuenca del Pacífico a donde, como ya dijimos, se traslada irreversiblemente la gravitación mundial. Están en él, Rusia, Japón, Corea, China, Taiwán, Vietnam, Indonesia, Australia, Nueva Zelandia, Canadá, Estados Unidos, México, Centroamérica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Varios países no periféricos tratan y seguirán tratando de llegar al Pacífico a través de sus vecinos, como es el caso de Brasil y Argentina, por ejemplo, en Sudamérica. Debemos considerar, en forma especial, los Estados archipelágicos y la multitud de islas que se encuentran en el centro del Pacífico y al occidente del mismo, que jugarán en el futuro un papel cada vez mas importante, a los cuales no prestamos mayor atención, no los conocemos, no hemos explorado las posibilidades de intercambio comercial, cultural y turístico. ¿Por qué?

Otros factores también importantes a considerar son el oceanográfico, el climatológico y los recursos naturales. Los tres gravitan considerablemente en forma distinta, de acuerdo a las características de cada lugar, en las decisiones políticas de los países ribereños. Oceanográficamente, las corrientes con características propias, el régimen de los vientos, las temperaturas, la salinidad, etc., influyen en el desarrollo de los recursos naturales vivos, en el clima y en la variación de la ecología.

El Perú, frente al océano más grande del mundo, en posición favorable al estar al centro de Sudamérica y en el camino de Brasil, Bolivia, Uruguay, Paraguay y

Argentina para llegar al mismo, debe insertarse decididamente en éste ámbito, y si lo hace con toda Sudamérica mucho mejor.

Desde el punto de vista político, el mundo se reagrupa en forma diferente a un tiempo recientemente pasado; de una organización eminentemente de confrontación militar, a agrupaciones económicamente regionales. Europa en vías de consolidar su unión y tratando de incorporar a las naciones del Este de Europa recientemente liberadas de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Estados Unidos con Canadá tratando de incorporar a Méjico y al resto de América a un mercado común americano. El Japón y los países asiáticos en vías de desarrollo, actualmente en grave crisis económica poniendo en peligro su estabilidad política y económica, arrastrando a América Latina al disminuir grandemente la demanda de los productos que le compra. Rusia, con grave crisis interna tanto política como económica, intenta reconstruir su economía y estabilidad después del fracaso marxista. China con una economía pujante y un esquema capitalista sui géneris, se proyecta a mi juicio como una potencia futura que competirá, particularmente en el Pacífico, con el poder dominante único actual, Estados Unidos. ¿Cuál será nuestra posición en éste esquema? Por ahora, integrado débilmente al continente americano, dependiendo del acierto de Estados Unidos y de todos los países latinoamericanos para poder gozar por igual de los beneficios del mercado común, si es que se logra. Entre tanto, Latinoamérica por sí sola no logra avanzar en el camino de su integración, integración que es imperativa, para lograr desarrollarnos y ser escuchados con interés, porque demostraremos que sabemos gobernarnos, que tenemos un futuro promisor y que conviene a muchos compartir intereses y acciones conjuntas. El Grupo Andino, hoy C.A., no logra tampoco integrarse satisfactoriamente, por factores políticos y ambiciones de grupos nacionales que tratan de obtener ventajas particulares.

Dentro de este cuadro mundial y americano, el Perú no avanza al paso que requiere porque físicamente está desintegrado por falta de infraestructura de comunicaciones, políticamente está tercamente centralizado, casi sin institucionalidad operante, sin entender ni conocer su Realidad Marítima, y lógicamente, sin política marítima coherente, con vastos espacios de su territorio desocupados, con fronteras, donde no llega el Estado, expuestas a ser infiltradas, en particular en sus fronteras de la Amazonía. Es urgente la descentralización política y administrativa por medio de la regionalización racionalmente ejecutada, la acción eficiente y pujante municipal, el apoyo tenaz a la agricultura, a la educación, a la salud publica, etc.

El Perú posee, como consecuencia de su ubicación geográfica, extensión y características de su litoral, la riqueza alimenticia de sus aguas, la abundancia de sus recursos vivos tanto en su Dominio Marítimo como en la Alta Mar adyacente y en el interior de su territorio, condiciones que lo potencializan como un país marítimo. Prueba de ello está en el hecho que ha usado el mar permanentemente, en distinto grado de intensidad, como un medio de comunicación, comercio y cultura con el resto del mundo, desde tiempo inmemorial en el Pacífico, así como una fuente abundante pero agotable de recursos vivos naturales, cuya explotación y empleo

han gravitado, en las últimas décadas, en forma importante en la economía nacional, pese a que no se han utilizado en toda su magnitud aprovechable y por otro lado se ha dado un irracional y criminal desperdicio de proteínas por la llamada pesca industrial.

Sin embargo, el país no llega ser aun país marítimo pleno, por ausencia de una Política Marítima coherente, por el desconocimiento que tiene la Nación de su potencial Marítimo y por lo tanto no lo desarrolla adecuadamente.

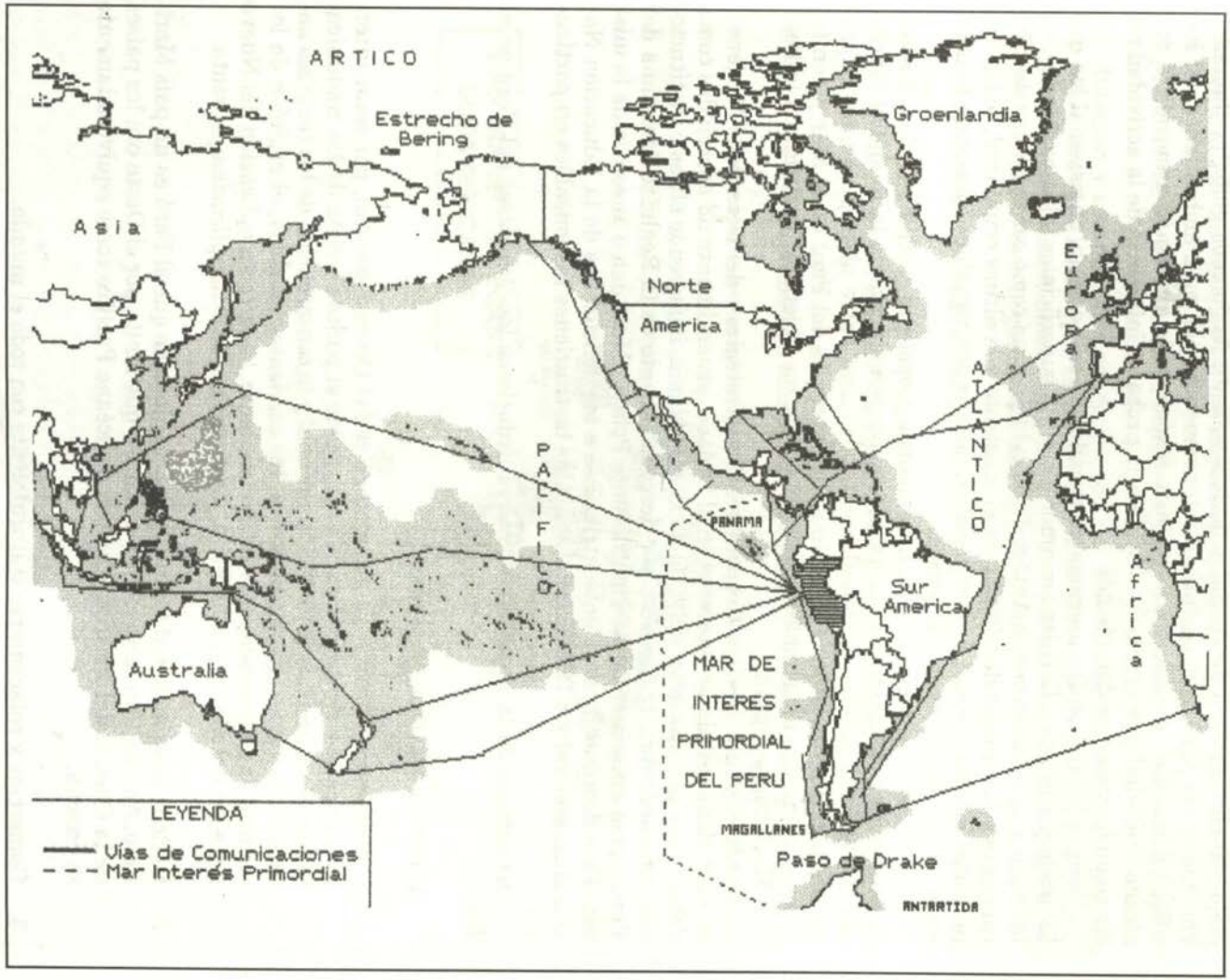
Desde el punto de vista específicamente marítimo, siempre descuidado, el Perú debe tener una óptica de amplitud global y así lo vemos muchos marinos. O sea, en primer lugar el Océano integral, por estar interconectado e interdependiente y por ser de interés nacional, comerciar y relacionarse culturalmente con todo el mundo, así como también aprovechar los recursos racionalmente, en tanto y en cuanto sea capaz de desarrollar bien estas actividades. En segundo término, considerar las redes fluviales navegables como partes integrantes de los océanos y/o prolongación de los mismos, considerar igualmente la necesidad de integrar e interconectar el Pacífico con el Atlántico a través del territorio nacional por medio de vías transversales estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marinas con vías terrestres y vías fluviales usando la tecnología multimodal del transporte.

Es igualmente muy importante considerar que geográficamente el Perú, en su conjunto, es un país Marítimo, Andino, Amazónico y Biocéanico. Esta visión general muestra características geopolíticas positivas y negativas que deben orientar la acción política para aprovechar las primeras y transformar o menguar las segundas. Son positivas, por ejemplo, la condición geográfica de país Marítimo, Amazónico y Bioceánico, pero el ser Andino tiene la desventaja de lo difícil de su atormentada conformación física, que dificulta la integración física y política aunque en compensación tenga la gran abundancia y diversidad minera, recursos vegetales de gran valor alimenticio, y valiosas especies camélidas.

Veamos ahora el Océano Pacifico al que damos frente, como ya hemos señalado, medio acuático por el cual el Perú se comunica y comercia con el mundo, aunque en forma limitada por falta de acción política. Tiene la posibilidad de insertarse dentro de esta Cuenca si es que llega a comprender la importancia de hacerlo y si tiende la mirada a todo este espacio y rompe los límites tradicionales de su comercio, el que se efectúa principalmente, a través del Canal de Panamá, hacia Europa, la costa este de Estados Unidos y el golfo de México.

Si miramos el mapa del Océano Pacífico, veremos que su conformación se caracteriza, desde la perspectiva física, primero en que las masas continentales forman un anillo de cordilleras de actividad volcánica, frente a estas cordilleras se encuentran fosas marinas muy profundas. En segundo termino como ya hemos señalado, la parte central y occidental del océano esta llena de islas y archipiélagos. En tercer lugar, el régimen general de los vientos y las corrientes marinas forman dos sistemas, uno en el hemisferio norte y otro en el hemisferio sur.

Concentrémonos ahora en el hemisferio sur, que es el que más relación tiene con nuestro territorio y en el cual está incluido el Dominio Marítimo del Perú y el equivalente de los demás países del hemisferio. Los vientos predominantes de sur


ARTICO
Estrecho de Bering
Groenlandia
Asia
Norte America
Europa
ATLANTICO
PACIFICO
PANAMA
Sur America
Africa
Australia
MAR DE INTERES PRIMORDIAL DEL PERU
MAGALLANES
Paso de Drake
ANTARTIDA
LEYENDA
Vías de Comunicaciones
Mar Interés Primordial

a norte frente a Sudamérica y los vientos ecuatoriales del Este al Oeste en su complejo comportamiento determinan periódicamente fenómenos globales llamados Fenómeno del Niño, que perturban intensamente el clima a ambos lados del Pacifico (actualmente ya se considera este fenómeno de alteración atmosférica con alcance mundial y se empieza a estudiar la probable influencia de la actividad solar como la causante del mismo).

Veamos las corrientes marinas principales de este océano, en especial las que se producen frente a la costa sudamericana, las superficiales y las profundas, en las cuales su relación con la Antártida es evidente, así como con las áreas de afloramiento y las que se desvían hacia el occidente a la altura ecuatorial, todas impulsadas por los vientos predominantes, los que son variables formando la compleja actividad climática del océano.

Es indispensable en todo estudio y análisis geopolítico, y otros relacionados con el océano, el conocimiento y la actualización permanente de la Realidad Marítima, deduciendo de ella muchos elementos de juicio, entre ellos, para nuestro propósito, conocer y establecer cuáles son los Intereses del Perú en el Mar y, con todos los elementos disponibles poder, establecer los Objetivos Marítimos y la Política Marítima a seguir.

Desde el punto de vista Geopolítico, Geoestratégico y del Desarrollo Nacional, el Perú tiene múltiples intereses en el Océano, generalmente no apreciados como debería ser por una gran mayoría de la ciudadanía, incluyendo élites e instituciones con capacidad de decisión, por desconocimiento de la Realidad Marítima del Perú, como consecuencia una incoherente Política Marítima o ausencia de la misma. Este desconocimiento debe atribuirse a las deficiencias de la Educación Nacional en general y a la negligencia de las instituciones responsables en particular.

Del estudio de la Realidad Marítima deducimos los "Intereses del Perú en el Mar".

Al Perú le interesa en el Mar:

1. Considerar al Océano globalmente, o sea el Océano integral, por estar intercomunicado y ser interdependiente, desde el punto de vista de las comunicaciones marítimas, la explotación racional y la conservación de los recursos naturales, la investigación científica, las corrientes marinas, el régimen de los vientos, la preservación del medio ambiente, la correcta aplicación del Nuevo Derecho del Mar y el estudio de los desafíos que esta aplicación presenta.

2. Es de interés nacional tener conciencia plena de que el Perú es un país Marítimo, Andino, Amazónico y Bioceánico y que limita por el Oeste con los países de la Cuenca del Pacífico y no con el Océano Pacífico como equivocadamente se enseña.

3. Comerciar y relacionarse culturalmente con todo el mundo.

4. Conceptualmente, considerar que las redes fluviales navegables son parte integrante de los océanos y/o prolongación de los mismos.

5. Insertarse en la Cuenca del Pacifico, política, comercial y turísticamente.

6. Integrar y consolidar su condición de País Bioceánico, interconectando el Pacífico con el Atlántico por medio de vías transversales, estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marinas con rutas terrestres y vías fluviales, usando la tecnología multimodal del transporte.

7. Es de interés nacional el uso sin restricciones y a bajo costo del Canal de Panamá.

8. Tener libre acceso y uso del Estrecho de Magallanes para sus actividades marítimas en general.

9. Que el Paso de Drake sea mantenido al transito sin restricciones, sin estar so-



metido a la jurisdicción y soberanía de ningún país.

10. Que la Antártida sea mantenida libre de la soberanía de país alguno, que sea conservada su ecología y que la explotación de recursos naturales, de llegar a ser posible, no altere el medio ambiente y que el beneficio de esta explotación respete los derechos peruanos.

11. Aprovechar racionalmente y proteger los recursos del mar, especialmente en su Dominio Marítimo, en la Alta Mar adyacente y en las áreas de los peces altamente migratorios que concurren a nuestro Dominio Marítimo y proximidades, desarrollando la capacidad necesaria para ello.

12. Aumentar considerablemente nuestra capacidad de investigación científica para poder desarrollar nuestro Potencial Marítimo.

Las prescripciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, llamada también el Nuevo Derecho del Mar no se contraponen, en general, a los Intereses del Perú en el Mar; antes bien, son favorables, quedando pendientes los desafíos que significan la correcta aplicación de las mismas.

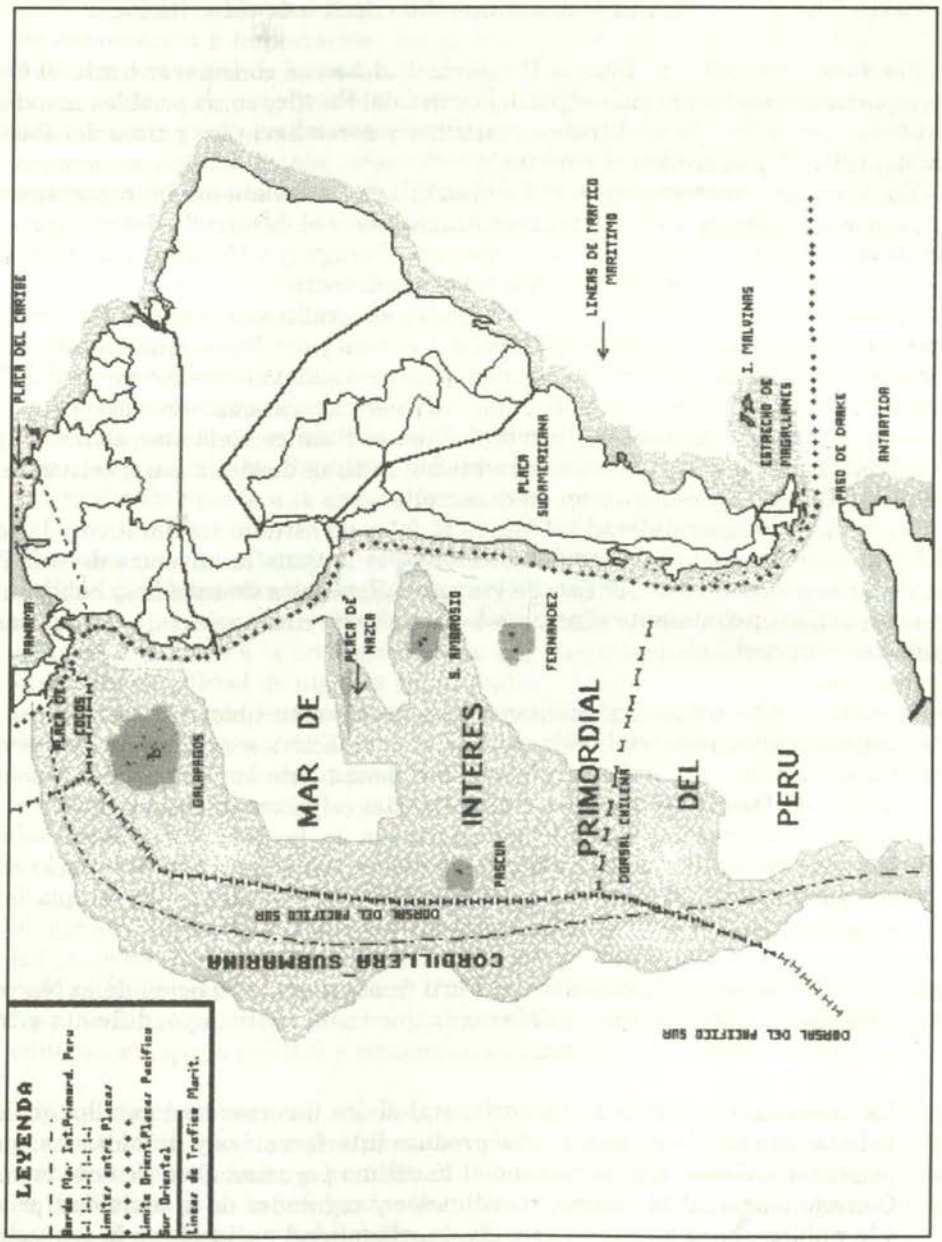
Analizando el ámbito del Pacífico frente a nuestro Dominio Marítimo y a los Intereses que tenemos en el Mar y que acabamos de señalar, aparece una área de mar, suelo, subsuelo y espacio aéreo que resulta de "Interés Primordial" para nuestros intereses. Esta área contiene los elementos que mas influyen en el desarrollo Marítimo y, como consecuencia, en el desarrollo Nacional y su respectiva estrategia.

En esta área están contenidos parte de Nuestros Intereses en el Mar ya establecidos anteriormente, pero aquí lo planteamos en forma Primordial o Preferente, estos son:

a. El Canal de Panamá, el Estrecho de Magallanes y el Paso de Drake, desde la perspectiva de las comunicaciones marítimas, siendo el comercio marítimo el más importante.

b. La Cordillera Submarina, "Dorsal del Pacífico Sur", incluyendo la placa de Nazca, desde la perspectiva del movimiento de placas terrestres que afectan al continente sudamericano y directamente al territorio continental peruano, e igualmente desde la perspectiva de los recursos no renovables y renovables que genera la actividad tectónica y volcánica de la cordillera.

c. El área de mar, suelo y subsuelo comprendido entre la cordillera sumergida " Dorsal del Pacífico Sur" desde Centro América hasta la altura de la Antártida y la costa occidental de Sudamérica y la Antártida misma; desde la perspectiva de la explotación racional de los recursos naturales, de preservación de las especies, de preservación del medio ambiente, de la investigación científica, de la plena libertad de las comunicaciones y la vigilancia de los actos ilícitos que nos puedan afectar de algún modo. En esta área lógicamente están compren-


LEYENDA
Borde Plat. Int.Primord. Peru
Limite entre Plazas
Limite Orient.Plazas Pacifico Sur Oriental
Linea de Trafico Marit.
PLACA DEL CARIBE
PANAMA
PLACA DE COCOS
GALAPAGOS
PLACA DE NAZCA
S. AMBROSIO
FERNANDEZ
PLACA SUDAMERICANA
LINEAS DE TRAFICO MARITIMO
I. MALVINAS
ESTRECHO DE MAGALLANES
PASO DE DRAKE
ANTARTIDA
MAR DE INTERES PRIMORDIAL DEL PERU
PACCUR
DORSAL CHILENA
CORDILLERA SUBMARINA
DORSAL DEL PACIFICO SUR
DORSAL DEL PACIFICO SUR

didas las áreas de jurisdicción y soberanía de Centroamérica, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y las correspondientes a las islas que se encuentran en esta área y toda la Alta Mar comprendida dentro de estos límites.

Por fuera del "Mar de Interés Primordial" debemos considerar hacia el Oeste la importancia de los archipiélagos del centro del Pacífico como posibles mercados, puntos intermedios para el tráfico marítimo y aéreo hacia los países del Pacífico occidental y el desarrollo del turismo.

En dirección contraria hacia el Este, señalamos nuevamente la importancia de la cuenca amazónica, las vías transcontinentales y el desarrollo del comercio con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia Argentina, Paraguay y Uruguay a través de estas vías y con toda la cuenca del Atlántico igualmente.

Hemos hecho ya el análisis de los aspectos geográficos del Océano Pacífico, con énfasis especial en la región occidental del mismo y del Perú, igualmente el análisis de los aspectos políticos relacionados, hemos señalado los intereses del Perú en general y en el Pacífico en particular, también hemos señalado y descrito lo que constituye el "Mar de Interés Primordial" en el Pacífico, debemos ahora ocuparnos también de los aspectos de seguridad marítima desde la perspectiva de las vulnerabilidades que amenazan su desarrollo.

La primera vulnerabilidad tal vez es la falta de estudio sistemático y la toma del conocimiento de la Realidad Marítima y por lo tanto la ausencia de una Política Marítima coherente del Estado Peruano. Esta falta de estudio y conocimiento sistemático, globalmente considerado, tiene como consecuencia, a su vez, las siguientes vulnerabilidades:

a. Ausencia de análisis geopolíticos, de acuerdo a su ubicación geográfica, sus capacidades y potencialidades, desde la perspectiva marítima que le permita hacer el mejor uso del mar y el ejercer plenamente la jurisdicción y soberanía de su Dominio Marítimo y del Alta Mar adyacente de acuerdo con el Derecho Internacional, tanto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que busca la solución de todos los intereses en el mar por la vía pacífica, como del Derecho Internacional Marítimo que contempla las situaciones de conflicto principalmente.

b. La indefinición de la posición del Perú frente a la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que tanto contribuyó, dificulta y traba el accionar marítimo nacional.

c. La ausencia de coordinación horizontal de los diversos sectores del gobierno y de la actividad privada, lo que produce interferencias y dificultades, entorpeciendo el desarrollo del potencial marítimo peruano. Es necesario crear un Consejo Nacional Marítimo, coordinador y regulador de la actividad privada y la pública, para lograr coherencia, funcionalidad y eficacia en la consecución de una Política Marítima peruana

d. La desaparición de la Marina Mercante Nacional por falta absoluta de estímulos, constituye indudablemente una vulnerabilidad a nuestra seguridad en el mar, al perderse el valor importante de fletes por el transporte de mercaderías de exportación e importación que genera el país, perjudicando gravemente la balanza comercial de la nación, valores a los que tiene derecho. Se pierde un buen número de puestos de trabajo. Se pierde total capacidad para ejercer el comercio marítimo en casos de emergencia nacional y/o conflictos externos, experiencias recientemente comprobadas, y, finalmente, pérdida importante de independencia de la acción del Estado al quedar a merced de la voluntad de otros Estados.

e. La carencia de flotas especializadas de pesca contribuye a la explotación irracional de los recursos vivos, deteriorando el producto de la pesca para consumo humano directo y favoreciendo la inconveniente y depredadora actividad de reducir grandes cantidades de peces a harina y aceite, aunque dé grandes utilidades al productor, que invierte muy poco relativamente. La carencia de flotas de altura para la pesca abre una supuesta necesidad de pesca por flotas extranjeras que, además de depredar, por dificultades de capacidad de control reportan casi nulo aporte a la economía nacional.

f. El escaso uso del cabotaje causado por la ausencia total de estímulo a esta modalidad tan importante, por la no conexión de las rutas marítimas con las terrestres y fluviales transversalmente, debido a la ausencia de comprensión geopolítica, agregado a la no consolidación del transporte multimodal, constituyen otra vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar, por que al no ser posible el mejor uso de todos los medios de comunicación transporte, frena el desarrollo de amplias zonas del territorio, no facilita la descentralización, nos deje sin posibilidad de no depender tanto del Canal de Panamá y afecta la posibilidad de un mejor planeamiento y capacidad para la defensa nacional

g. El limitado esfuerzo y capacidad en la investigación científica y tecnológica en el mar, así como el estado incipiente de la maricultura, limitan evidentemente el aprovechamiento y desarrollo de las actividades para el mayor uso del mar, así como de su protección. Todo esto sin desmerecer las valiosas contribuciones del Instituto del Mar, de algunas Universidades y de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, las que podrían cubrir estas deficiencias si recibieran el apoyo político y económico necesarios..

h. La explotación irracional de los recursos del mar, algunos por exceso y otros por defecto, es otra de nuestras vulnerabilidades a nuestra seguridad, especialmente en lo económico y humano. Tal vez esta vulnerabilidad está en la falta de conciencia y en la predominancia del interés particular y urgencias coyunturales de corto plazo del Estado, sacrificando el futuro.

i. La contaminación del medio marino y la grave perturbación en su ecología es

otra seria vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar. En nuestro medio procede de muchas fuentes y es muy antigua, alcanzando cada vez mayor gravedad conforme aumente la población y sus actividades.

Si hacemos un resumen o síntesis de las muchas vulnerabilidades que afectan nuestra seguridad en el mar, tenemos que concluir que las tareas o acciones para neutralizarlas y corregirlas resultan abrumadoras; pero hay que hacerles frente, comenzando por priorizarlas, por ser imposible hacer tanto a la vez, aunque algunas pueden hacerse simultáneamente.

ACCIONES Y RESPONSABILIDADES QUE DEBE ASUMIR EL ESTADO PERUANO PARA EL DESARROLLO DE SUS POTENCIALIDADES MARÍTIMAS COMO PARTE DEL DESARROLLO NACIONAL

1.- Adoptar una "Política Marítima", que sea el resultado del estudio de la Realidad Marítima, con una concepción que abarque globalmente todo el océano, para su mejor uso y aprovechamiento para el Desarrollo Nacional, para ejercer jurisdicción y soberanía en el Dominio Marítimo peruano y mas allá de acuerdo con el Derecho Internacional y para mantener el interés permanente y la participación en todo lo que ocurra en " El Mar de Interés Primordial del Perú".

2.- Constituir un Consejo Nacional Marítimo formulador, impulsor y coordinador de la Política Marítima Nacional.

3.- Dar los pasos necesarios para adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

4.- Continuar con la tarea de ordenamiento legal interno que contemple el real ejercicio de jurisdicción y soberanía en el Dominio Marítimo y mas allá, coordinado por el Consejo Nacional Marítimo y concordante con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.- Estimular y proteger el desarrollo de las actividades marítimas que constituyen los Intereses Marítimos en general y en particular las que estén en situación critica, como la Marina Mercante, la activación del Cabotaje, etc.

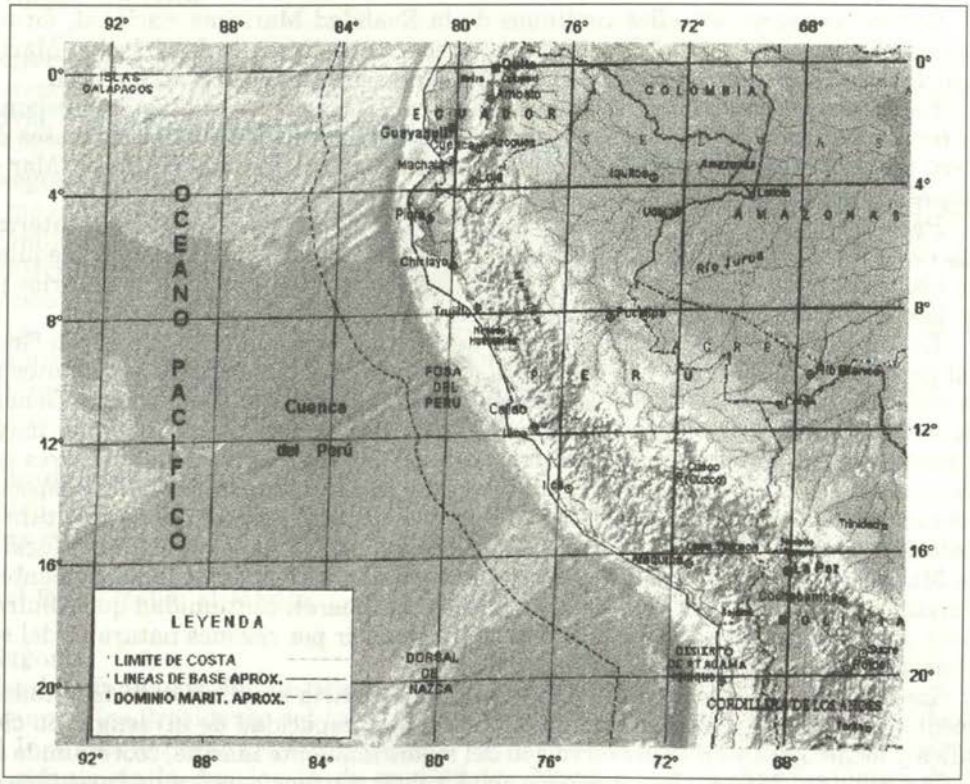
6.- Consolidar al país en su condición bioceánica, impulsando y realizando la interconexión del Pacífico con el Atlántico por medio de puentes transcontinentales y de la interconexión fluvial.

7.- Acción diplomática continua para defender los derechos que nos permitan lograr el desarrollo y la protección de nuestros Intereses en el Mar en concordancia con la Política Marítima Peruana.

8.- Señalar y declarar en el Pacífico el área del océano que le concierne al Perú. Primordialmente, dentro del marco del Derecho Internacional y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

9.- Fijar las coordenadas geográficas que determinen los límites del Dominio Marítimo del Perú, trazados a 200 millas sobre perpendiculares a las líneas de base.

10- Celebrar los Convenios y Tratados regionales que contemplen los intereses comunes en los campos de explotación de recursos naturales, conservación del medio ambiente, la libre navegación, los recursos de los fondos marinos, del control de las actividades ilícitas en las aguas de jurisdicción y soberanía y en la Alta Mar adyacente.



OBLIGACIONES Y TAREAS DE LA MARINA DE GUERRA PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO Y PROTECCIÓN DE LOS INTERESES DEL PERÚ EN EL MAR COMO CONSECUENCIA DE LOS DERECHOS Y RESPONSABILIDADES QUE ESTABLECEN EL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO Y LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Hemos visto, en el acápite anterior, lo que el Perú debe hacer, asumiendo responsabilidades y realizando acciones que lo lleven a desarrollar y proteger sus Intereses en el Mar.

Si las analizamos detalladamente veremos que la Marina de Guerra es la Institución Nacional que ejerce o debe ejercer plenamente la Jurisdicción y Soberanía en nuestro Dominio Marítimo y mas allá de él, de acuerdo con la Ley Internacional, por intermedio de la Autoridad Marítima y de las Fuerzas Navales, dando protección, vigilancia y seguridad a las actividades marítimas, haciendo respetar la legislación nacional e internacional y estar vigilante y estudiando permanentemente lo que ocurre en el "Mar de Interés Primordial" y en cualquier otra área que pueda afectar al Perú.

Deben realizarse estudios continuos de la Realidad Marítima nacional, formar parte del Consejo Nacional Marítimo, mantener actualizada la Legislación Marítima Nacional y participar en todas las otras tareas señaladas a nivel nacional.

Es necesaria la coordinación permanente con la Cancillería, a quien corresponde la responsabilidad de los asuntos externos que tienen relación con los Intereses del Perú en el Mar en general y en particular en su Dominio Marítimo y en el "Mar de Interés Primordial".

Para el ejercicio de Jurisdicción y Soberanía, la Marina de Guerra, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas principalmente, requiere de los medios navales, aeronavales y terrestres en cantidad y calidad necesarios para la enorme cantidad de tareas por realizar y la gran área por cubrir.

La Dirección de Intereses Marítimos debería ser, por lo menos, Dirección General por la importancia tan grande que tiene su intervención en todos los asuntos relacionados al campo marítimo, asesorando adecuadamente al Comandante General de la Institución y en última instancia al Gobierno; requeriría, además, un mayor número y grado de jefes graduados en el curso de Guerra Naval y tener asesores permanentes en las muy diversas disciplinas que tiene el campo marítimo, especialmente un mejor aprovechamiento de la capacidad desarrollada por el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, que es la entidad Asesora natural y legal de la Marina. Esta entidad y los grupos adicionales seleccionados cuidadosamente le darían continuidad a las labores de la Dirección General, continuidad que Almirantes y jefes calificados en servicio activo no pueden dar por razones naturales del servicio y la línea de carrera de los mismos.

La Dirección de Hidrografía y Navegación requeriría ampliación de facultades y medios para dirigir e influenciar en el desarrollo y capacidad de investigación científica y tecnológica y en la preservación del medio ambiente marino, coordinando con el Instituto del Mar y Universidades para cubrir muchos campos de investigación científica en el Mar no tocados por ninguna entidad. Esta Dirección se encontraría en mejor condición para apoyar a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en sus múltiples tareas como Autoridad Marítima.

CURRÍCULUM VITAE



Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Queirolo

- Datos Generales.

Nació en Lima el 28 de marzo de 1919, culminó sus estudios en el colegio Marista San Luis de Barranco en 1935 ; en marzo de 1936 ingresó a la Escuela Naval, egresando como Alférez de Fragata en diciembre de 1941 ; ascendió a la alta clase de Vicealmirante el 1º de enero de 1974, paso a la situación de retiro a su solicitud en junio de 1974.

- Estudios.

Calificado en submarinos, siguió el curso de submarinos en la Escuela de New London, Estados Unidos ; Operaciones Anfibias, en Norfolk, USA ; Táctica avanzada de submarinos, en el Perú. Diplomado de Guerra Naval y del Centro de Altos Estudios Militares.

Experiencia Docente.

Instructor en la Escuela Naval. Catedrático en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Cargos Desempeñados.

Como oficial de dotación del BAP Guise, BAP Villar, BAP R-4, BAP R-1, BAP R-3, Miembro del Estado Mayor de La Fuerza de la Amazonia, Jefe del Servicio Industrial de la Marina. Segundo comandante del BAP Grau, Jefe de la 2da. y 3ra. sección del Estado Mayor General de la Marina.

Extra institucionalmente se ha desempeñado como: Director Técnico de la Autoridad Portuaria del Callao. Fundador, organizador, Presidente del Directorio y Gerente General de la Empresa Nacional de Puertos. Jefe de la Oficina Nacional de Integración con asiento en el Gabinete.

- Condecoraciones.

Orden Gran Almirante Grau, en el grado de Gran Cruz.
Cruz Peruana al Mérito Naval, en el grado de Gran Cruz.
Cruz de la Orden de Ayacucho.
Real-Re de Italia, al Mérito.

- Otros.

Miembro fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y miembro de número. Vice Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. Presidente del Instituto del Mar del Perú. Director contralor del Consorcio Naviero Peruano. Presidente de la Asociación de ex Cadetes Navales del Perú. Presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú. Presidente de la Asociación Zoológica del Perú. Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Actualmente Miembro de la Junta Directiva de la Comisión de Investigación y de producción histórica.

Política Marítima y el Pacífico

Maritime Policy and the Pacific Ocean

Vicealmirante (r)
José Carcelén Basurto

SUMILLA

El artículo contiene algunas reflexiones sobre la trascendencia del mar y sus recursos en la vida de una Nación.

Asimismo, hace énfasis en la necesidad del establecimiento de una Política Marítima y de una Estrategia Marítima que conduzcan apropiadamente las actividades de una Nación hacia el mejor uso de su Realidad Marítima para el logro de los objetivos deseados, tanto en lo relativo al desarrollo cuanto en el control y seguridad que necesita la Nación para su existencia y prosperidad.

Hace un resumen del proceso propuesto, que conlleva al establecimiento de la Política y Estrategia Marítimas que deben guiar el accionar de la Nación hacia sus objetivos, y culmina su presentación señalando la gran importancia del Océano Pacífico en el siglo XXI, que obliga a establecer un apropiado curso de acción, de acuerdo a la Política Marítima Nacional y a la Estrategia Marítima Nacional, que constituyen el marco global orientador de lo que debe hacerse en este Océano.

ABSTRACT

The article contains some considerations about the importance of the sea and it's resources in the life of a Nation.

Also emphasizes in the need to establish a Maritime Policy and a Maritime strategy that guides properly the nation activities toward the best use of its Maritime Reality in order to achieve the wished objectives, related not only with development but with control and security that the nation needs for its existence and prosperity.

Summarizes a proposed process in order to decide the Maritime Policy and Strategy, that are needed for the nation's maritime activities, and culminates the explanation, refering to the great importance that the Pacific Ocean will have in the XXI century, that compels to determine an appropiate course of action in accordance with the National Maritime Policy and National Maritime Strategy, that conforms the global frame for all that must be done in this Ocean.

Hace poco más de medio siglo, en un fin de semana, después de la visita efectuada a las instalaciones del Arsenal Naval del Callao y las demás dependencias navales en el área, y luego de una corta navegación por la rada exterior del puerto, a bordo de uno de nuestros cazasubmarinos, el señor Presidente de la República contemplaba uno de los espectáculos más bellos que la naturaleza nos ofrece.

En la cubierta del buque, tomado de las manos con su distinguida esposa, veía los hermosos y cambiantes colores que pintaban el cielo y la superficie del mar en el instante en que el sol se iba progresivamente ocultando tras el horizonte. Indudablemente que tanta belleza merecía una especial atención y, seguramente, que el recuerdo de ese instante sería motivo de muchos gratos momentos familiares de la pareja. Pero hay algo adicional que no podemos dejar de reconocer y de admirar; además de la mirada que como hombre, como esposo, como padre, como espíritu sensible a la belleza natural, le hacía disfrutar lo que veía, como gobernante, como estadista, como el ilustre patricio que siempre fue, el señor Presidente veía con toda claridad el mensaje que el sol daba, en esos momentos, a nuestra nación:

...Si sólo se quedan donde están, dejarán de ver la luz y quedarán sumidos en la oscuridad; si avanzan en la dirección que les señala mi presencia, encontrarán la luz del progreso y del desarrollo para su porvenir. Eso pueden hacerlo, a través del mar...

Esta interpretación de lo que debió ser el pensamiento de nuestro Presidente, es fácilmente apreciado a través de sus actos y de sus propias palabras. No podemos olvidar que fue precisamente el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, quien como Presidente Constitucional del Perú, firmó el Decreto Supremo 781 del 1° de Agosto de 1947, mediante el cual, considerando la directa relación del Zócalo Continental con el resto de nuestro país, los recursos y riquezas naturales existentes en dicha plataforma submarina, así como en las aguas que la cubren y en las del mar adyacente, cuya preservación y empleo son vitales para la vida nacional, y que, en el ejercicio de la soberanía, y en resguardo de los intereses económicos nacionales, constituye obligación del Estado fijar el Dominio Marítimo de la Nación, declaró la extensión de dicho Dominio hasta las 200 millas desde nuestras costas, actitud que no sólo ha merecido el reconocimiento de todos los peruanos y su ratificación Constitucional, sino que, además, ha tenido una convalidación mundial por medio de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en actual vigencia, en la que se establece, además de las normas fundamentales para el uso de los océanos, una zona económica exclusiva que llega hasta las 200 millas marinas de la Costa, y que extiende aún más, el espíritu de nuestro decreto, al dictaminar que los recursos existentes en las aguas, así como en los fondos marinos más alla de las zonas de jurisdicción nacionales, constituyen "patrimonio común de la humanidad", dándonos una potencialidad que hasta el momento, lamentablemente, no hemos sabido emplear debidamente por nuestra tendencia a discutir, en "forma bizantina", sólo los aspectos subjetivos; y repetimos la clásica experiencia

de concentrarnos sólo a debatir si lo que viene son "galgos" o son "podencos" y no la trascendencia de la situación, por lo que en esa forma, perdiendo de vista lo que debemos hacer, no damos un uso apropiado a nuestras posibilidades.

Por eso es indispensable analizar, con toda ponderación y serenidad, lo que el mar y el uso de él nos ofrecen para hoy y para mañana, especialmente para, velar por nuestro futuro. Para ello, debemos señalar con toda claridad, cuál es nuestro "Interés Nacional Marítimo", y cuáles son los "Objetivos Marítimos Nacionales", determinando del mejor modo los Objetivos Marítimos a alcanzar en el avance del tiempo, y, sobre todo, a establecer apropiadas líneas de acción que en su conjunto conformarán la "Política Marítima" que tanto necesitamos.

Recordemos siempre lo que el Dr. Bustamante y Rivero nos dice en sus "palabras liminares" a la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú.

...*"el Mar - ontológicamente hablando - es un ente o ser perenne, sin un día final previsible, con duración tan larga en este caso como la del planeta en que vivimos y cuya compenetración con la Tierra, la morada del Hombre, establece entre Hombre y Mar una vinculación inseparable y casi orgánica"*...

De igual modo, tengamos presente lo que también nos dijo en su Prólogo a la Primera Parte de esta obra monumental:

..." *los pescadores anónimos de las bolicheras peruanas, sucesores de aquellos oscuros cazadores de ballenas de los días de Unánue y hoy verdaderos héroes del mar que, en arriesgada faena y con tesón infatigable, vienen ganando para nuestra población la batalla de la subsistencia. Sus embarcaciones recorren por millares nuestra costa, en trance de pregonar cómo es de poderoso e invencible el designio de un pueblo que posee la convicción de su derecho a subsistir. Y frente a este espectáculo de generoso misticismo cívico, de unánime confluencia de voluntades, una sola conclusión se arraiga en el espíritu: la certeza del destino marítimo del Perú*".

En el mar está, por lo tanto, nuestro destino y de ello debemos tomar plena conciencia, para poder establecer la mejor forma de conocerlo y de usarlo, aprovechando todo lo que es capaz de darnos para impulsar nuestro "bien común".

El señor vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, en su Proemio a la Primera Parte de la Historia Marítima del Perú, como Ministro de Marina y profundo conocedor de la problemática marítima, nos dice:

" *Por el mar partieron o arribaron las más hazañosas empresas del hombre; por él nos llegaron el idioma, la cultura y la fe cristiana con sus conceptualizaciones de solidaridad y comunidad social y, también el aporte vital de otras razas; por el mar se movilizan las naves mercantes que transportan las nueve décimas partes de nuestro comercio exterior; y del mar, del MAR PERUANO, el país obtiene más del*

30% de las divisas con que atiende a su balanza de pagos"...

..."Es el gran continente líquido donde se fraguan y funden el realismo visionario de armadores y empresarios con el poder creador de los trabajadores, perfilando los caracteres de un hombre nuevo, en los que el regocijo de la creación y el riesgo priman y derrotan al positivismo sórdido de los calculadores medrosos. Gracias a ellos el Perú recobra sus pendones de país de fábula, pero esta vez - excusando la confusión y el brío iniciales de toda epopeya popular - liberada de las prácticas depredatorias tanto propias como ajenas; defendidas de la destrucción o la voracidad de los que pretendan ignorar su condición y estirpe de pueblo libre y soberano.

Y es precisamente la Armada Peruana la que cuida y defiende el escenario donde se inició y se repite este "milagro" del visionismo, la audacia y el trabajo creador de los peruanos. La Armada no se limita, pues, al patrullaje de la franja de mar que nos es propia, sino que, (es) consciente que la militancia cabal del deber sólo es posible cuando le asiste el conocimiento y que las necesidades de nuestra propia vigilancia demandan de su razón y de su origen"...

El mar, por lo tanto, nos brinda la probabilidad del desarrollo y propicia el establecimiento de una adecuada defensa, proporcionando el "Bienestar General" y la "Seguridad Integral", desde el ámbito marítimo, y cuya complementación contribuye a garantizar el "Bien Común" tan deseado por nosotros.

La evolución del mundo lo demuestra al contemplar el proceso mediante el cual la civilización, la cultura y el desarrollo de los pueblos han estado relacionados estrechamente con las zonas oceánicas. Del "Mare Nostrum", como se identificaba en el pasado al Mar Mediterráneo, los últimos siglos llevaron la hegemonía a países ribereños del Oceáno Atlántico, y el siglo XXI se acerca con una evidente traslación del centro de gravedad de la actividad humana en la Tierra, al Oceáno Pacífico, cuya directa relación con el Perú ha sido precisamente la fuente de motivación para tratar sobre lo que nos depara el futuro y el reto que tenemos ante nosotros, lo que hace indispensable el establecimiento de una apropiada "Política Marítima" que, partiendo de un profundo estudio y conocimiento de nuestra "Realidad Marítima", como parte de nuestra "Realidad Nacional", nos permita realizar el óptimo empleo de las grandes posibilidades que nos brinda el uso del mar y sus recursos.

Desafortunadamente, a pesar de todo lo que hemos obtenido en el tiempo a través del uso del mar, esto no ha calado lo suficiente en nuestro pueblo y en nuestros gobernantes, quienes, salvo raras excepciones, no han propiciado la formulación y aplicación de una Política Marítima que nos es tan necesaria.

Por eso, al hablar de ella, creo que debemos recordar brevemente los "conceptos principales" o "ideas fuerza" que facilitan una mejor comprensión de la problemática existente en su entorno.

En líneas precedentes hemos dicho que el punto de partida es el conocimiento profundo de nuestra "Realidad Marítima"; esto nos obliga a un acucioso estudio de dicha Realidad, así como de todos los factores o aspectos que influyen en ella. En-

tre los principales factores podemos señalar dos grupos:

1.- Los aspectos CONDICIONANTES que están referidos a aquellos de orden natural, que tienen una influencia directa en la relación Mar-Nación. De ellos podemos señalar a los:
   a. Aspectos Humanos, que proyectan la relación hombre-mar.
   b. Aspectos Ecológicos, que señalan la relación del medio ambiente con los recursos y actividades que se realizan en el Ambito Marítimo y sus efectos en la vida de la Nación.
   c. Aspectos Geopolíticos, que establecen perfiles que posibilitan dimensionar al Perú como país marítimo, no sólo a nivel nacional, sino también, y esto es muy importante, a nivel regional y mundial.

2.- Los aspectos DETERMINANTES, que se refieren a aquellos factores que existen como fruto de la creación y utilización establecidos por el hombre, y que señalan cómo es su accionar con respecto al uso del mar.
   Entre ellos podemos indicar:
   a. Aspectos Jurídicos
   b. Aspectos Económicos
   c. Aspectos de Control y Seguridad
   d. Aspectos Científico-Tecnológicos
   e. Aspectos Orgánicos e Institucionales

Es conveniente señalar que todos los aspectos de estos dos grupos de factores pueden evolucionar creando situaciones diferentes en distintos momentos, motivo por el cual su estudio debe ser hecho permanentemente, para poder actuar oportuna, coherente y adecuadamente según los cambios que se puedan presentar.

Para el estudio de la Realidad Marítima propiamente dicha, debemos considerar, en primer lugar, todo aquello que tenemos y que somos capaces de hacer en el ámbito marítimo, con lo que ya existe disponible y que forma parte de nuestro poder nacional, así como también establecer lo que se conoce que hay, aunque su capacidad de empleo esté aún en estado de latencia o potencial y que podrá ser usado posteriormente.

Resumiendo, señalamos que:

Realidad Marítima = Poder Marítimo + Potencial Marítimo

Con relación al Poder Marítimo, es preciso reafirmar que su accionar se debe proyectar tanto en el campo del Desarrollo - Bienestar General, cuanto en el del Control Marítimo y Defensa - Seguridad Integral. En el primer caso, de un modo convencional, se ha venido aplicando la denominación de INTERESES MARITIMOS, y en el segundo, coincidiendo con la denominación casi universal, se aplica el término de PODER NAVAL.

Resumiendo nuevamente:

Poder Marítimo = Intereses Marítimos + Poder Naval

Creo conveniente señalar, especialmente en los momentos actuales, en que existe, por diversos motivos que pueden afectar la sensibilidad de las personas –aunque sin un real ni debido fundamento–, una tésis tendiente a establecer la eliminación de los gastos en armas y equipos que demanda nuestra seguridad, que aceptar ésta sería contraproducente, puesto que con ello estaríamos propiciando, mas bien, un futuro de inseguridad, como ya nos lo ha demostrado la historia, pues por la carencia de dichos medios hemos tenido que lamentar en el pasado nuestra imprevisión, por lo que hasta hoy seguimos pagando nuestro error y con ello afectando nuestro presente y futuro bienestar.

Por ello quiero volver a plantear, como lo hice algunos años atrás, la conveniencia de mirar de un modo racional la relación BIENESTAR-SEGURIDAD, y para ello tomaré como base la fórmula anterior que en razón de su aplicación puede también expresarse en la forma siguiente:

BIEN COMUN = BIENESTAR GENERAL + SEGURIDAD INTEGRAL

De donde podemos señalar:

INTERESES MARITIMOS : PODER NAVAL
BIENESTAR GENERAL SEGURIDAD INTEGRAL

Por lo que:

Seguridad

PODER NAVAL = INTERESES MARITIMOS (----------)

Bienestar

La relación Seguridad / Bienestar, en condiciones normales, debe tener una racional y coherente proporcionalidad, vale decir, un debido "factor de equilibrio", tal como toda persona inteligente lo hace con lo que es de su propiedad individual.

Si dicho factor de equilibrio lo señalamos con el signo F , tendríamos que:

Poder Naval = Intereses Marítimos (F)

El estudio de la Realidad Marítima permitirá establecer los valores de dicho "factor de equilibrio" en el transcurso del tiempo, considerando los cambios que puedan presentarse en la situación general.

Hecha esta inevitable acotación, podemos decir que el Estudio de la Realidad Marítima comprende:

1.- Estudio de los factores Condicionantes
2.- Estudio de los factores Determinantes

Las conclusiones que se obtengan contribuirán a:

3.-Estudio del Poder Marítimo:

a. Estudio de los Intereses Marítimos
b. Estudio del Poder Naval

4.- Estudio del Potencial Marítimo

a. Estudio de los Intereses Marítimos Potenciales
b. Estudio del Potencial Naval

Las conclusiones de dicho análisis permitirán formular el debido resumen de la Realidad Marítima Nacional, lo que hará posible establecer el correcto y real punto de partida hacia el resto del proceso que en forma racional debe seguirse y que podemos compendiar mediante cuatro preguntas fundamentales respecto al uso del mar:

A.- ¿Qué es lo que más nos interesa?
B.- ¿Qué debemos tratar de alcanzar o lograr?
C.- ¿Cómo buscar lo que deseamos alcanzar?
D.- ¿ Qué es lo que debemos hacer?

La primera pregunta podrá responderse estableciendo cuál es el INTERÉS NACIONAL MARÍTIMO, así como nuestros Intereses con relación al mar. En la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), desde hace más de 15 años hemos venido buscando la mejor forma de expresarlo y hace ya casi una década se propuso el siguiente Interés Nacional Marítimo:

"OBTENER EL MÁXIMO BENEFICIO POSIBLE CON EL USO DEL MAR, RÍOS Y LAGO NAVEGABLES MEDIANTE EL CONOCIMIENTO PLENO DE NUESTRA REALIDAD MARÍTIMA Y EL DESARROLLO APROPIADO DE LAS DIFERENTES ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN ESTE ÁMBITO O ESTÁN RELACIONADAS CON EL, RACIONALIZANDO SU EJECUCIÓN A TRAVÉS DE UNA ADECUADA COORDINACIÓN HORIZONTAL ENTRE LOS DIFERENTES SECTORES Y ESTAMENTOS QUE INTERVIENEN".

Complementando esta importante premisa, se hace necesario determinar cuáles son todos aquellos intereses que puede tener el Perú, respecto al mar y a su empleo. En 1990, durante la Mesa Redonda "Hacia una Política Marítima Nacional", organizada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP) y el Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), el señor Embajador Alfonso Arias Schreiber hizo una muy importante propuesta a considerar, con relación a los ámbitos marítimos en los que el Perú tiene intereses.

De un modo general, el Embajador señaló para cada ámbito los intereses que

deben tomarse en cuenta, entre los cuales están:

A-1 En el Dominio Marítimo propio:

A.1.a) Ejercicio de derechos de soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional.

A.1.b) Explotación de recursos vivos y no vivos del mar, suelo y subsuelo.

A.1.c) Ejercicio de controles que las autoridades aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias, suelen realizar en los puertos.

A.1.d) Control de la investigación científica y la preservación del medio marino contra los riesgos y daños de contaminación.

A.1.e) Regulación de otras actividades económicas, así como jurisdicción para el emplazamiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.

A.1.f) Resguardo de la Seguridad Nacional.

A.2 En las Zonas Marítimas de otros Estados:

A.2.a) El disfrute de las libertades de comunicación internacional.

A.2.b) La cooperación con los Estados vecinos para la conservación de especies migratorias y asociadas.

A.2.c) Preservación del medio marino.

A-3 En la Alta Mar:

A.3.a) El disfrute de las libertades de comunicación internacional, de emplazamiento y uso de instalaciones, de pesca y de investigación científica.

A.3.b) La preservación del medio marino, prestación de auxilio, represión de actividades ilícitas y derecho de persecución.

A.3.c) La cooperación para la conservación de especies migratorias y asociadas.

A-4 En la Zona Internacional de los Fondos Marinos:

A.4.a) Participación con los demás Estados en la exploración y explotación de los recursos de la zona.

A.4.b) Participación con la Autoridad Internacional en la distribución equitativa de los beneficios que se obtengan, al igual que en el control de la producción.

A.4.c) Participación en el recibo de las compensaciones pertinentes u otras medidas de asistencia y en los beneficios previstos con relación a la investigación científica, la transmisión de tecnología y la capacitación del personal.

A-5 Otros intereses:

A.5.a) Participación en los beneficios que disposiciones adicionales incluidas en la Convención del Mar otorgan con relación al desarrollo transmisión de tecnología para la exploración, explotación, conservación y administración de recursos, protección y preservación del medio marino, investigación científica y otras actividades conexas.

A.5.b) Participación en la asistencia que la Convención ofrece a los Estados miembros.

Esta síntesis de algunos de los intereses de nuestra nación, en el mar, nos ayudará a entender y encontrar cómo poder responder la segunda pregunta, estableciendo:

B-1 "Objetivos Marítimos Generales", desde una perspectiva marítima global.
B-2 "Objetivos Marítimos Específicos", teniendo en cuenta todos y cada uno de los elementos componentes y actividades que deben efectuarse en el uso del mar.

La conveniencia de este paso en el proceso que estamos señalando se comprobó al proyectar nuestra propuesta de Política Marítima, lo que se ha ido consolidando en el tiempo.

Culminada esta etapa, conociéndose ya nuestros objetivos, se podrá atender a la tercera pregunta, la que tendrá respuesta cuando se establezcan, respecto al ámbito marítimo, las:

C-1 Líneas de Acción Generales para el Bienestar General.

C-2 Líneas de Acción Específicas para el Desarrollo.

C-3 Líneas de Acción Generales para la Seguridad Integral.

C-4 Líneas de Acción Específicas para el Control Marítimo y la Defensa.

El conjunto de todas las líneas de acción establecidas, deberán satisfacer la necesidad de formular realmente una "Política Marítima Nacional", la que, mediante una determinación de voluntades, será verdaderamente la orientación que requiere el país para seguir el mejor rumbo en lo que respecta al uso de mar y sus recursos.

Con todo lo efectuado hasta este punto, en el proceso que se está tratando de exponer, podemos buscar apropiadamente la respuesta a la cuarta pregunta, lo que ocurrirá, estableciendo:

D-1 Acciones de largo, mediano y corto plazos, para el desarrollo.

D-2 Acciones de largo, mediano y corto plazos, para el control marítimo y la defensa.

De este modo se culminará el proceso global, al haber formulado una "ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL", cuyo cumplimiento nos conducirá al logro de nuestros objetivos marítimos, que contribuirán y apoyarán al resto del esfuerzo nacional para el logro de nuestros Objetivos Nacionales.

No podemos dejar de lado que, dentro del conjunto de pasos y etapas de este proceso, tiene que considerarse también el establecimiento de las líneas de acción, así como las acciones que debe efectuar cada gobierno de turno, dentro de su periodo, lo que puede configurar el establecimiento de una Política Marítima de Gobierno, así como de una Estrategia Marítima de Gobierno, que estarán diseñadas, en su detalle, de conformidad al pensamiento político de los gobernantes, pero que, sin embargo, no deben abandonar la dirección general de la "POLITICA Y LA ESTRATEGIA MARÍTIMAS" establecidas a nivel nacional.

En el cuadro Nro. 1 podemos apreciar de un modo global todo el proceso ya expuesto y la estrecha interrelación que tiene que existir entre sus diferentes pasos o etapas.

EL PACÍFICO EN LA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

La importancia del Océano Pacífico para el futuro de la vida nacional ya se ha hecho evidente desde hace algunos años. Como muestras de ello y tomando en cuenta noticias dadas por medios de comunicación, así como por declaraciones de representantes gubernamentales tanto nacionales cuanto extranjeros, y artículos en revistas especializadas, pueden mencionarse algunos hechos:

- Vinculación del Perú con el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC).

- Próxima incorporación del Perú como miembro del Consejo de Cooperación

Económica ASIA-PACÍFICO (APEC).

- Incremento del intercambio comercial entre el Perú y las naciones del Asia-Pacífico.

- Incremento de inversiones de países del Asia-Pacífico en el Perú.

- Participación del Perú como "Observador permanente" de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas, para el Asia-Pacífico (ESCAP).

- Participación del Perú en organismos como CEPEJA y CEPECHI que promueven la acción conjunta del Perú con Japón y con China, respectivamente.

- Establecimiento de convenios bilaterales indicadores de la existencia de "Intereses Comunes" y de un deseo de cooperación mutua.

- Establecimiento de un "Regionalismo abierto" en la acción de la APEC, que reduce las barreras comerciales internas y externas.

- Apertura de nuevas Embajadas del Perú, en países del Asia.

- Establecimiento de convenios de cooperación entre universidades del Perú y del Asia–Pacífico, creándose una "RED PERUANA PARA ESTUDIOS DEL ASIA-PACÍFICO".

- Percepción de la importancia de la posición del Perú en el Continente Americano, que nos facilita la posibilidad de convertirnos en el mejor acceso al Pacífico de los países atlánticos de Sudamérica.

El conjunto de estos hechos nos permite apreciar la gran importancia que tiene para el Perú su decidida y real participación en las actividades de la Cuenca del Pacífico.

Si agregamos a todo ello la posibilidad de incrementar nuestras relaciones con los países archipielágicos que se encuentran en el medio de la Cuenca promoviendo, aún más, nuestra capacidad de aprovechar debidamente lo que nos ofrece este vasto océano; y si tenemos en cuenta los recursos existentes en él, en cuya explotación podríamos tener una adecuada participación, es evidente que estamos obligados a tomar acciones de inmediato que nos permitan mejorar nuestra situación actual y proyectar del mejor modo posible nuestro desarrollo futuro.

Dentro de esto, es indispensable formular cuanto antes, la POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL que nos señalará las Líneas de Acción Marítimas correspondientes y orientará al establecimiento de las Acciones Marítimas respectivas, todo lo cual permitirá definir cuál será en el futuro, nuestro quehacer en el ámbito marítimo, vale decir nuestro Marco Global de Acción, dentro del cual se tendrá que se-

Económica ASIA-PACÍFICO (APEC).

- Incremento del intercambio comercial entre el Perú y las naciones del Asia-Pacífico.
- Incremento de inversiones de países del Asia-Pacífico en el Perú.
- Participación del Perú como "Observador permanente" de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas, para el Asia-Pacífico (ESCAP).
- Participación del Perú en organismos como CEPEJA y CEPECHI que promueven la acción conjunta del Perú con Japón y con China, respectivamente.
- Establecimiento de convenios bilaterales indicadores de la existencia de "Intereses Comunes" y de un deseo de cooperación mutua.
- Establecimiento de un "Regionalismo abierto" en la acción de la APEC, que reduce las barreras comerciales internas y externas.
- Apertura de nuevas Embajadas del Perú, en países del Asia.
- Establecimiento de convenios de cooperación entre universidades del Perú y del Asia–Pacífico, creándose una "RED PERUANA PARA ESTUDIOS DEL ASIA-PACÍFICO".
- Percepción de la importancia de la posición del Perú en el Continente Americano, que nos facilita la posibilidad de convertirnos en el mejor acceso al Pacífico de los países atlánticos de Sudamérica.

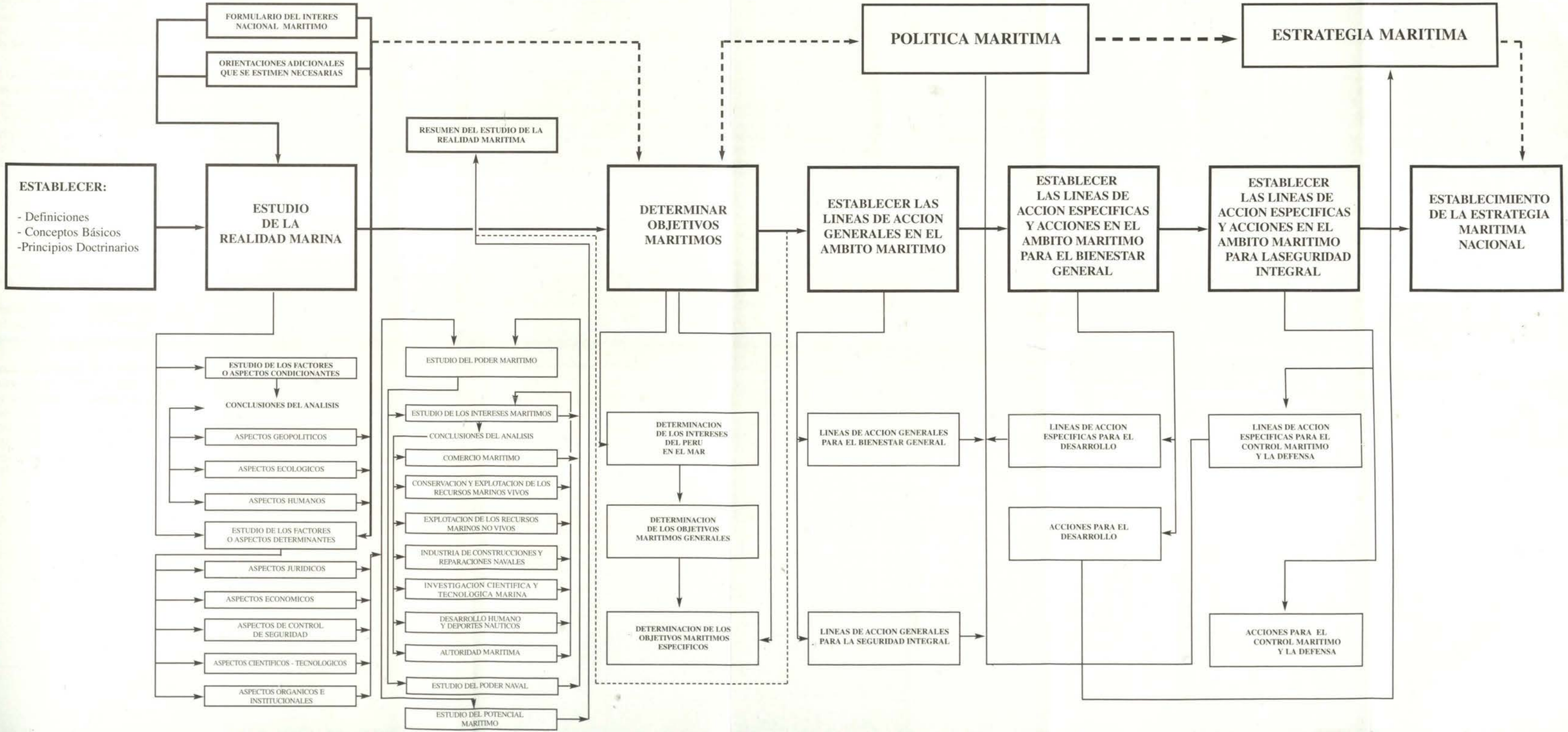
El conjunto de estos hechos nos permite apreciar la gran importancia que tiene para el Perú su decidida y real participación en las actividades de la Cuenca del Pacífico.

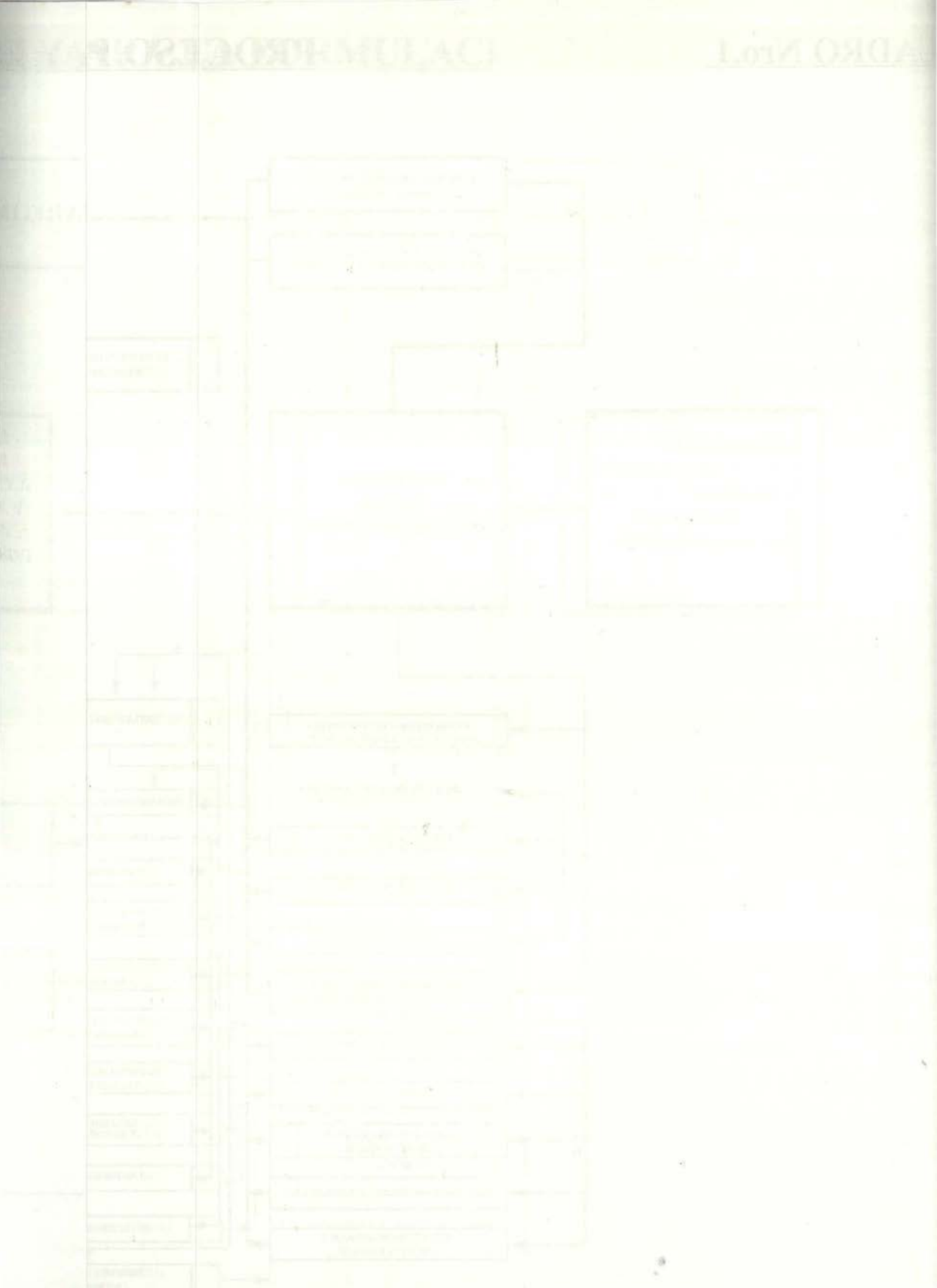
Si agregamos a todo ello la posibilidad de incrementar nuestras relaciones con los países archipielágicos que se encuentran en el medio de la Cuenca promoviendo, aún más, nuestra capacidad de aprovechar debidamente lo que nos ofrece este vasto océano; y si tenemos en cuenta los recursos existentes en él, en cuya explotación podríamos tener una adecuada participación, es evidente que estamos obligados a tomar acciones de inmediato que nos permitan mejorar nuestra situación actual y proyectar del mejor modo posible nuestro desarrollo futuro.

Dentro de esto, es indispensable formular cuanto antes, la POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL que nos señalará las Líneas de Acción Marítimas correspondientes y orientará al establecimiento de las Acciones Marítimas respectivas, todo lo cual permitirá definir cuál será en el futuro, nuestro quehacer en el ámbito marítimo, vale decir nuestro Marco Global de Acción, dentro del cual se tendrá que se-

CUADRO Nro.1

PROCESO PARA LA FORMULACION DE LA POLITICA Y ESTRATEGIA MARITIMA





ñalar, en forma coherente, lo que se debe y se tiene que hacer en el Océano Pacífico, para aprovechar al máximo lo que esta Cuenca nos brinda y que conducirá al logro de nuestros deseados objetivos en esta parte del mundo, los que mediante su consecución contribuirán a la obtención de nuestros objetivos nacionales.

Es indudable que la tarea es grande y que el esfuerzo por realizar no siempre podrá ser comprendido con facilidad, pero allí, en el mar que miramos todos los días, en el Océano Pacífico, puede encontrarse la llave maestra que abra las puertas que nos permitan dar el mayor impulso a nuestro desarrollo y prosperidad.

Las cosas grandes, los esfuerzos grandes, también requieren de grandes hombres, que, estoy seguro, existen en el Perú y que sólo esperan la oportunidad para demostrarlo.

El Presidente de los Estados Unidos John F. Kennedy, cuando su país daba inicio a su carrera en el espacio, dijo en una ocasión:

...*"la exploración del espacio proseguirá aunque participemos o no en ella; necesitamos ser parte de ella; necesitamos liderarla, porque los ojos del mundo miran hacia el espacio.*

La luna y los planetas que estan más allá; nuestro liderazgo en ciencia y tecnología; nuestras esperanzas de paz y seguridad; nuestro deber hacia nosotros y los demás, nos exigen que hagamos este esfuerzo para resolver estos misterios en beneficio de toda la humanidad"...

Esta visión sobre la problemática espacial tiene gran similitud con la que países como el nuestro requieren tener, con relación al mar en general y al Océano Pacífico en particular, así, podríamos decir:

"El aprovechamiento del Océano Pacífico se intensificará, participemos o no en ello; necesitamos ser parte de ello porque los ojos del mundo están puestos en este océano que será vital en el siglo XXI.

Una mayor comunicación internacional y recursos vitales para el mundo están allí; nuestras esperanzas para el desarrollo y seguridad están allí; nuestro deber hacia nuestro pueblo y su relación con los países amigos nos exige que hagamos el esfuerzo para participar en su utilización, de la forma más apropiada y equitativa, para beneficio de todos los peruanos. Iniciemos esta acción de inmediato".

CURRÍCULUM VITAE



Vicealmirante (r) José Carcelén Basurto

- Datos Generales.
Ingresó a la Escuela Naval en 1946, egresando como Alférez de Fragata en 1950 ; ascendió a la alta clase de Vicealmirante el 1º de enero de 1983, pasando a la situación de retiro en enero de 1986.
Estudios.
Calificado en submarinos. Siguió el curso de calificación en submarinos en los Estados Unidos de N.A. Diplomado en Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. Diplomado en Alto Mando en la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos de N.A.

- Experiencia Docente.
Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. Conferencista de estrategia y geopolítica.

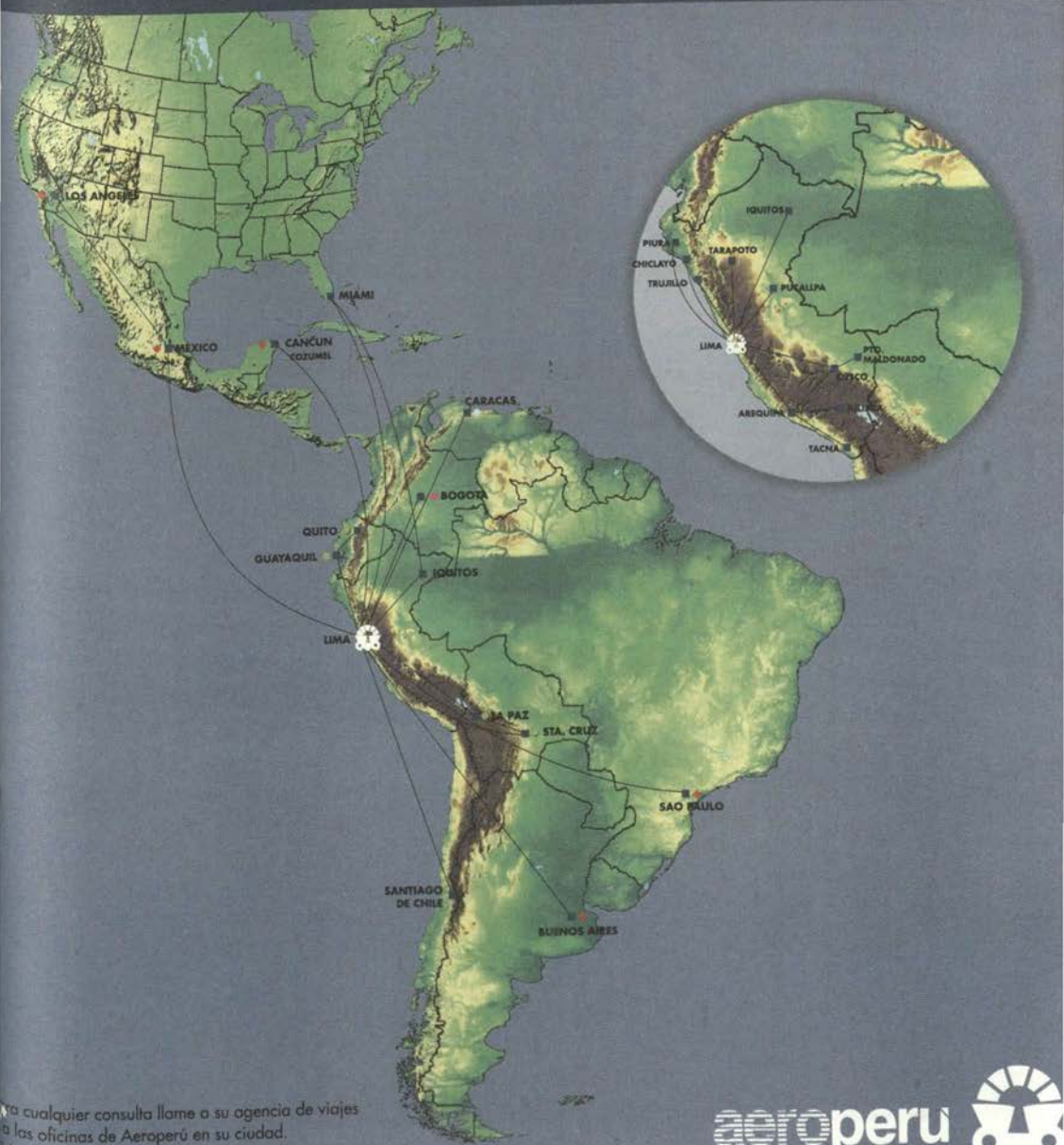
- Cargos Desempeñados.
Durante su carrera ha desempeñado diferentes cargos y comandos en submarinos y unidades de superficie, así como en dependencias de tierra de la Marina, habiendo sido sus últimos cargos: Director General de Capitanías y Guardacostas. Jefe de la 2da. sección del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. Jefe de Planes, Política y Estrategia del Estado Mayor General de la Marina. Agregado Naval y jefe de la Comisión de Construcción de submarinos en Alemania. Comandante de la II Zona Naval. Director General de Intereses Marítimos. Director General del Personal.

Extra institucionalmente se ha desempeñado como : Presidente Ejecutivo de EMADI-PERU. Miembro de los Directorios del Instituto del Mar del Perú, del Servicio Nacional de Parques, del Servicio Nacional de Fertilizantes y del Consejo Superior de Minería. Presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes, ADOGEN

- Condecoraciones.
Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz.
Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Cruz.

- Otros.
Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

EL PLACER DE DESCUBRIR EL ARTE DE VOLAR, CON EL CALIDO SERVICIO QUE SOLO LOS LATINOS SABEMOS OFRECER.



...a cualquier consulta llame a su agencia de viajes
...a las oficinas de Aeroperú en su ciudad.
...isite nuestra página web http://www.aero-peru.com.

aeroperu

PERUANA DE SEGURIDAD

EMPRESA DE SEGURIDAD PARTICULAR



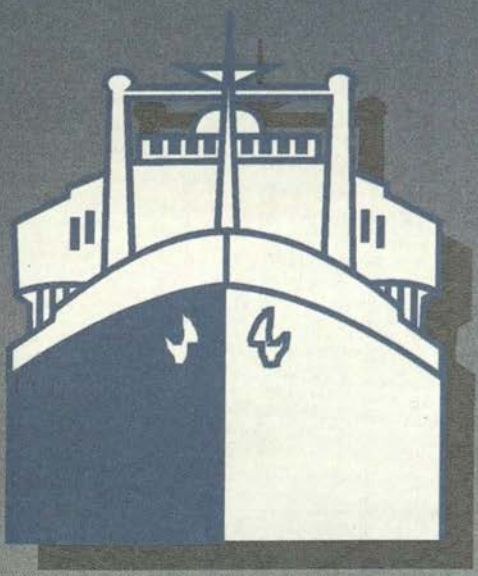
PERUANA DE SEGURIDAD

VP

. Vigilancia particular a nivel nacional
. Servicio especial
. Servicio de resguardo personal
. Seguridad electrónica
. Estudios de seguridad
. Comunicaciones, radiotelefonía, VHF, HF, UHF

Parque González Prada 705 - Magdalena del Mar.
Telefax: 461-0859, 461-1149, 461-2957

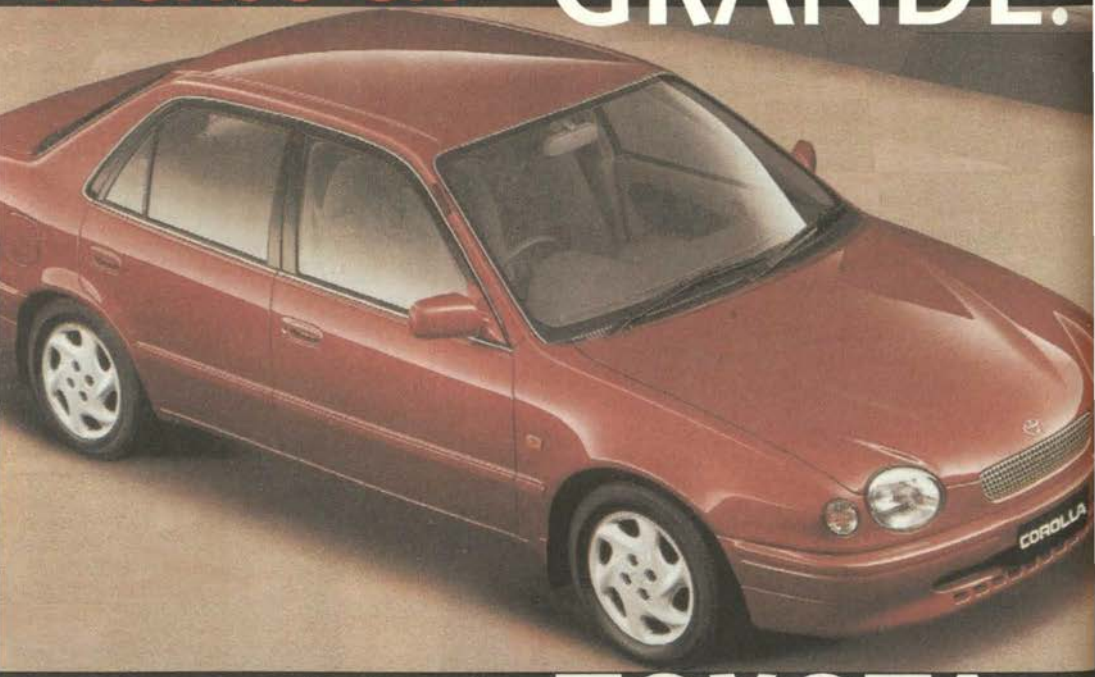
Saluda a la Marina de Guerra del Perú al Conmemorarse el 177° aniversario de su creación, así como recordarse el 119° aniversario del glorioso Combate de Angamos.



Consorcio Naviero Peruano S.A.

Av. Central 643 Piso 7 San Isidro - LIMA 27
Teléfono: 421-5800 Fax: 421-6852, 442-5136
Telex: 21063, 20074
FONONAVE:
421-5700 (Itinerario Vía Fax)

Piense en GRANDE.



Elija TOYOTA.

Venga a MITSUI

- Asesoría financiera para que elija su mejor opción: crédito directo o financiamiento bancario.
- Lo último de la tecnología **TOYOTA** en servicios y repuestos. Convenio de servicio integral post venta.
- Recibimos su auto en parte de pago o consignación.
- Autos reacondicionados de Ceticos (revisión total del motor, caja, suspensión, dirección, planchado y pintura). Variedad de colores. Garantía Toyota de 01 año ó 20,000 kilómetros por el cambio de timón y las cajas automáticas.
- **MITSUI RENT A CAR:** La flota operativa más grande del país. Outsourcing - alquiler de flotas: desarrollamos proyectos en función de sus necesidades.
  MINING SYSTEM: Servicio integral para maximizar al 100% su flota en minas.

TOYOTA
PORQUE USTED MERECE MÁS

MITSUI
La excelencia a su servicio

Av. Canadá 120 Santa Catalina, esq. Vía Expresa. Telf:471 2266. Av. Javier Prado Este 6042 La Molina. Telf:348 0049
CENTRO DE AUTOS USADOS: Cdras. 8-9 de la Av. del Ejército. Telf:441 6119

PETROLERA TRANSOCEANICA

EMPRESA NAVIERA

Petrolera Transocéanica S.A. Empresa Naviera Peruana, saluda a la gloriosa Marina de Guerra del Perú al conmemorarse un aniversario más de su fundación y del Combate Naval de Angamos

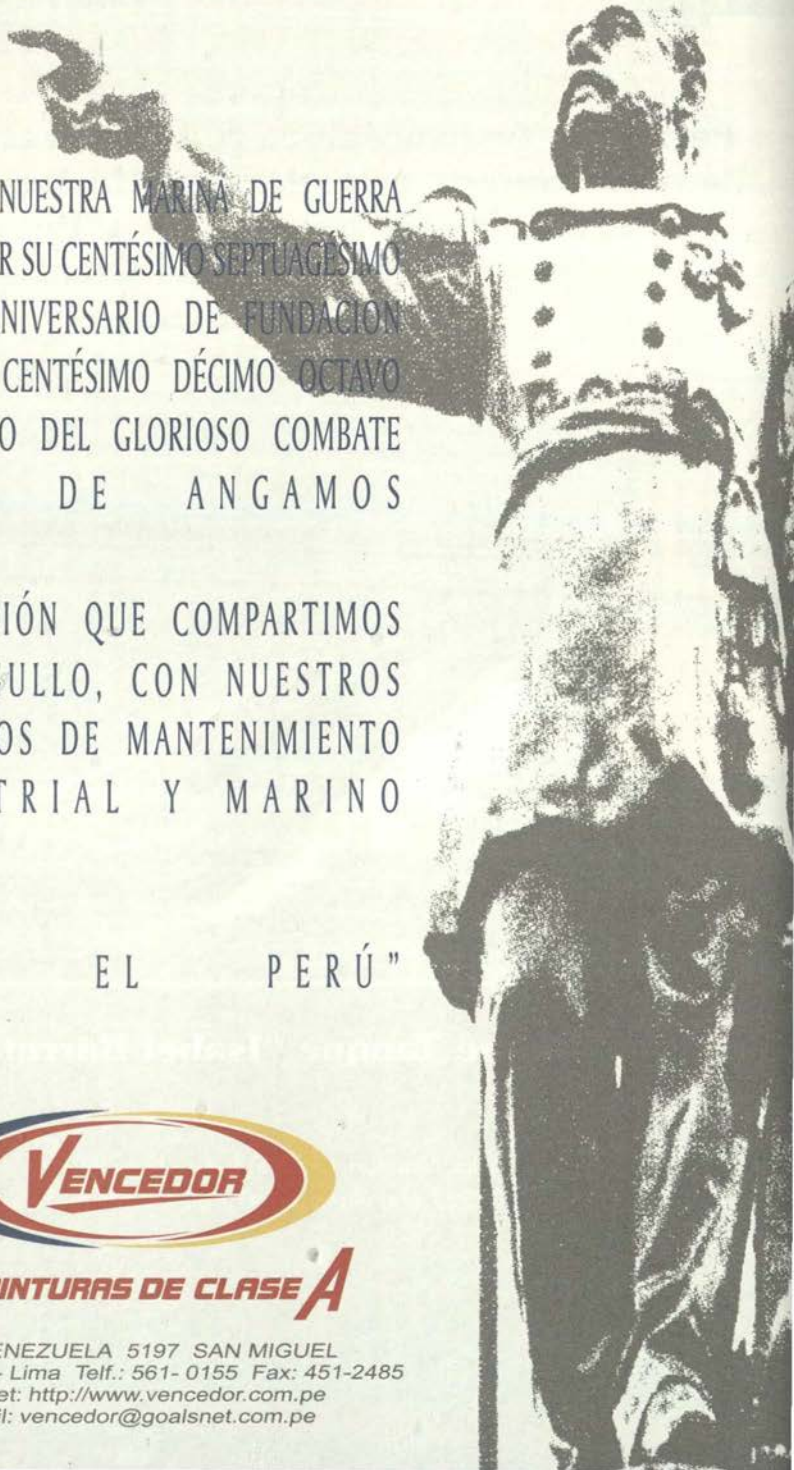


Buque Tanque "Isabel Barreto"

Víctor Maúrtua 135 San Isidro, Lima 27 Perú
Telf. 4422007 Telefax 4403922 e-mail:petranso@protelsa.com.pe Télex:21083 PE MULTIMAR

ABS SMS CERTIFIED

INDUSTRIAS VENCEDOR S.A.



SALUDA A NUESTRA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ POR SU CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO ANIVERSARIO DE FUNDACION Y POR EL CENTÉSIMO DÉCIMO OCTAVO ANIVERSARIO DEL GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

CELEBRACIÓN QUE COMPARTIMOS CON ORGULLO, CON NUESTROS PRODUCTOS DE MANTENIMIENTO INDUSTRIAL Y MARINO

"VIVA EL PERÚ"

VENCEDOR

LAS PINTURAS DE CLASE A

AV. VENEZUELA 5197 SAN MIGUEL
Casilla 1381 - Lima Telf.: 561- 0155 Fax: 451-2485
Internet: http://www.vencedor.com.pe
e.mail: vencedor@goalsnet.com.pe

La Marina de Guerra y **BMP**

avanzan juntos en el mismo rumbo

BMP INGENIEROS S.A. está comprometido con el desarrollo de la Marina de Guerra del Perú y lo demuestra con profesionalismo, suministrando equipos de última tecnología y dando soluciones integrales.

Telecomunicaciones
(Centrales Telefónicas)

Lucent Technologies
Bell Labs Innovations
Representante Autorizado

Sistemas Satelitales

HUGHES
NETWORK SYSTEMS
A HUGHES ELECTRONICS COMPANY

Microondas

DIGITAL
MICROWAVE
CORPORATION





BMP
Comunicación Inteligente

BMP INGENIEROS S.A.
Av. José Gálvez Barrenechea 645
San Borja Telf. 225-4030
Fax: 475-1513

GRUPOS ELECTROGENOS

CATERPILLAR®

SU FUENTE SEGURA DE ENERGIA

Para obtener energía confiable FERREYROS, le ofrece los grupos electrógenos CATERPILLAR®, diseñados para trabajar sin descanso las 24 horas.

Hay un grupo electrógeno CATERPILLAR® de acuerdo a sus necesidades. Disponibles en Diesel entre 113 y 4400 kw.

Porque FERREYROS es más , le ofrece:

- Un año de garantía.
- Asesoría técnica antes y después de la compra.
- Financiamiento directo.
- ENTREGA INMEDIATA DIESEL:

113 kw.	320 kw.
160 kw.	365 kw.
210 kw.	545 kw.
275 kw.	1010 kw.



PROPERU/Amnistrati Puris Lintas

ferreyros

CAT

http://www.ferreyros.com.pe

Av. Industrial 675, Lima-Perú
Apartado 150
T 336 7070
F 336 8331

Sucursales
Tumbes
Piura
Chiclayo
Trujillo
Chimbote
Huacho
Ica
Arequipa
Ilo
Camaná
Cajamarca
Huaraz
Tarma
Huancayo
Ayacucho
Cusco
Juliaca
Orvisa
Iquitos
Pucallpa
Tarapoto
Bagua
Nueva Cajamarca

El Perú en la Cuenca del Pacífico

Perú in the Pacific Basin

Vicealmirante (r)
Luis Giampietri Rojas.

SUMILLA

Desde el punto de vista marino, el Perú forma parte de la Región Marítima denominada PACIFICO SUDORIENTAL. Como tal, presenta altos niveles de producción marina por hallarse asociada dicha zona a la Corriente Peruana o de Humboldt, de aguas frías, notables afloramientos y vientos constantes, sustentando grandes poblaciones de recursos pesqueros

La productividad en las áreas de afloramiento ubicadas en el litoral peruano es la mas alta en comparación con otras áreas de afloramiento a nivel mundial

En el Mar Peruano recurrentemente se presenta el fenómeno "El Niño", caracterizado por el calentamiento de las aguas, especialmente las superficiales, lo que determina alteraciones en la distribución y abundancia de los recursos pesqueros con efectos positivos y negativos

Las principales especies comerciales que sustentan la pesquería marina peruana están constituidas por 107 especies, entre las cuales tenemos: 73 tipos de peces, 11 de crustáceos, 16 de moluscos, 2 de equinodermos y 5 de algas, las cuales pueden ser clasificados en relación con la intensidad de explotación en :

■ *Plenamente explotados*

ABSTRACT

From the maritime point of view, Peru is part of the SOUTH EAST PACIFIC Maritime Region. As such it presents high levels of marine production associated with the cold water Humboldt Current, remarkable plankton production and constant winds; sustaining large populations of marine life.

The productivity in the plankton rich areas located in the Peruvian coast is the highest in comparison with other such areas of the world.

In the Peruvian Sea there recurrently appears the El Niño", characterized by the heating of the waters, especially the surface ones. That determines alterations in the distribution and abundance of the fishing resources with positive and negative effects.

The main commercial species that sustain the Peruvian fishery marine are constituted by 107 species, among which we have: 73 types of fish, 11 of crustaceans, 16 of mollusks, 2 of echinodermos and 5 of algae, which can be classified in connection with the intensity of exploitation in:

- Fully exploited, are those resources whose abundance and readiness allows to determine a quantity to be extracted without affecting the

Son aquellos recursos cuya abundancia y disponibilidad permite determinar una cantidad a extraerse sin afectar el recurso, a lo cual se denomina captura permisible, la que es extraída en su totalidad por el hombre y entre los que tenemos: anchoveta, sardina, merluza, calamar gigante.

resource up to that which is denominated permissible capture, among those we have: Anchoveta, sardine, hake, giant squid.

■ *Subexplotados*
Son aquellos en los cuales el nivel de explotación al que están sometidos, permite márgenes de excedencia en su producción. Se entiende que por diversas razones, tanto de orden tecnológico como económico de mercado y otras, la plena explotación es aún un objetivo por alcanzar. En el Perú podemos señalar dos especies importantes: jurel y caballa.

- Subexploited, are those in which the level of exploitation to which they are subjected, allows excess margin in its production. It must be understood that for diverse reasons, technological, economic, market and other, full exploitation is still an objective to reach. In Peru we can point out two important species: Furel and mackerel.

■ *Recursos potenciales*
Son aquellos que actualmente no se capturan o no se usan pero que tienen grandes posibilidades de explotación: camaron de profundidad, bacalao de profundidad, cangrejos gigantes, peje rata, macroalgas.

- Potential resources, are those that at the moment are not captured or utilized but which have great possibilities of expñoitation: deep sea shrimp, deep sea cod, giant crabs, peje rat, macroalgae.

El sector pesquero es uno de los 13 sectores económicos del Perú, debido a la importancia económica y social que tiene para el país. Es administrado por el Ministerio de Pesquería desde 1970, actuando como ente regulador y normativo, por un lado, y de otro, como promotor del sector privado para la actividad productiva en concordancia con la política económica actualmente en ejecución.

La principal utilización de los recursos pesqueros marinos es la industrial, donde el 95 % es destinado a la produc-

The fishing sector is one of the 13 economic sectors of Peru, due to its economic and social importance for the country. This sector is administered by the Ministry of Fisheries since 1970 acting as regulatory and normative office on one hand and as promoter of the private sector for the productive activity, execution on the other, in agreement with the economic polítics. The main use of the marine fishing resources is the industrial, where 95% is for the production of fishmeal and fish oil, 2.3% to the frozen, 2% to the

ción de harina y aceite de pescado, el 2.3% al congelado, 2 % al consumo fresco y 2.2 % al enlatado.

La Cuenca del Pacífico constituye el mayor ámbito geográfico y económico del planeta, en él se desarrolla el 56 % del movimiento económico mundial, conteniendo, además, mas del 40 % de la población del mundo

En la reunión cumbre del APEC, realizada el 26 de noviembre de 1997 en Vancouver, Canadá, se aprobó incorporar a partir de 1998 al Perú como país miembro; con lo cual pasamos a ser el tercer país latinoamericano junto con México y Chile que oficialmente pertenece a la APEC

El Perú pertenece oficialmente como miembro pleno al PECC desde 1989, y a través del Comité Nacional para la Cooperación en el Pacífico, PERUPECC que preside el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú- conduce y coordina las acciones nacionales de esta importante instancia de cooperación.

El Perú está muy consciente del importante rol que le toca jugar respecto a la administración de su rica zona marina, con el fin de lograr un desarrollo sano y permanente de las actividades humanas, que se basan en el uso de los diversos espacios marinos y costeros , así como de los recursos renovables que estos albergan o generan sustentando pesquerías diversas, puesto que nuestra economía tiene en la pesca su más valioso aliado.

fresh consumption and 2.2% canned.

The Pacific Basin constitutes the biggest geographical and economic environment in the planet, in its 56% of the world economic movement is developed, and it is also surrounded by 40% of the world population of the world.

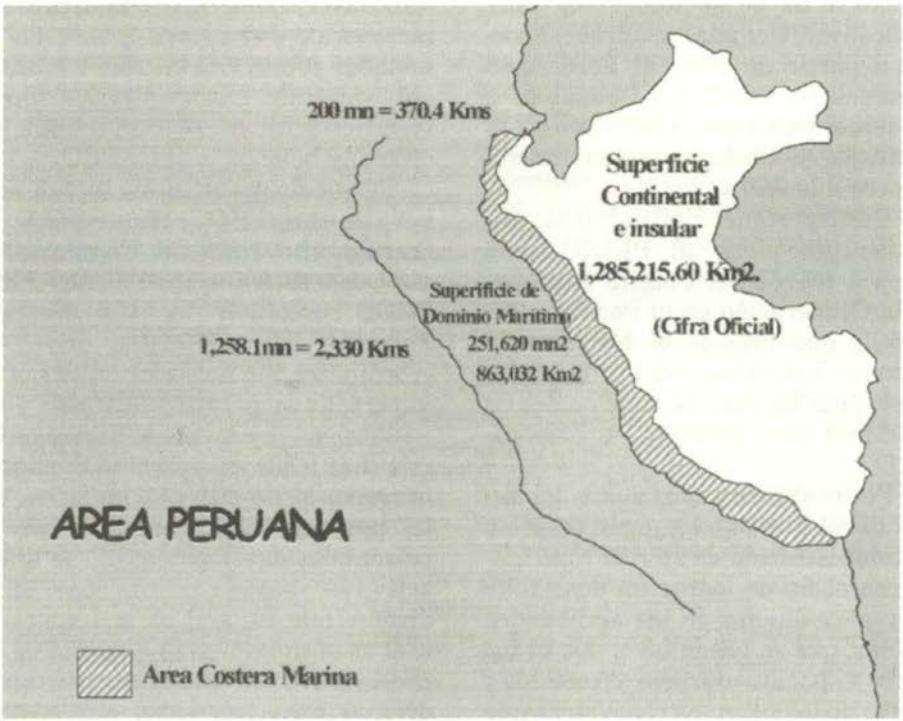
In the APEC summit meeting carried out November 26 1997 in Vancouver, Canada, it was approved to incorporate Perú starting in 1998 as a member country; with this we become only the third Latin American country together with Mexico and Chile that officially belongs to the APEC.

Peru belongs officially as full member to the PECC from 1989, and through the National Committee for the Cooperation in the Pacific - PERU-PECC presided by the Peruvian Foreign Affairs Ministry, drives and coordinates the national actions of this important cooperation instance.

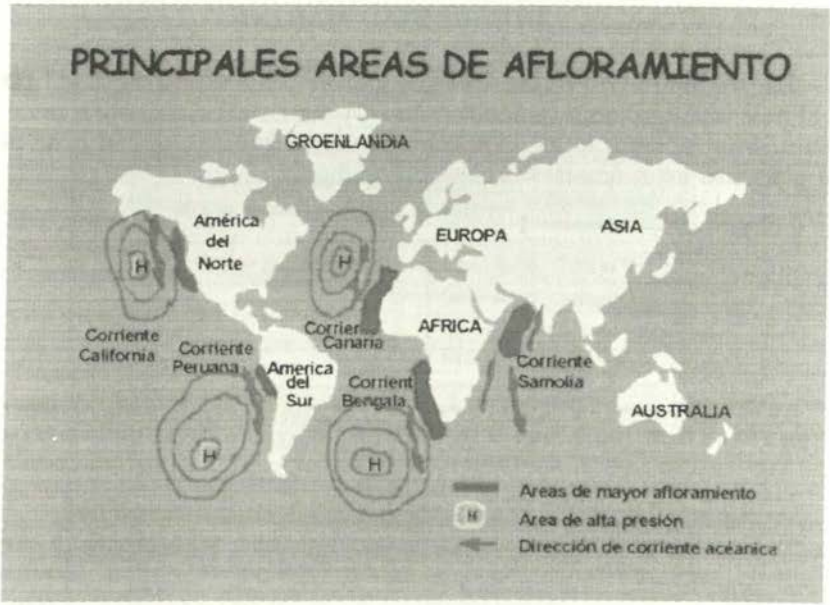
Peru is very aware of the important role that it plays regarding the administration of its rich marine area, with the purpose of achieving a healthy and permanent development of the human activities based on the use of the diverse marine and coastal spaces, as well as of the renewable resources that these have or generate sustaining diverse fisheries, since our economy has in the fishing its most valuable ally.

EL MAR PERUANO

Acorde con la Constitución Política, el Perú tiene un Dominio Marítimo que se extiende por el Oeste desde su litoral hasta una distancia de 200 millas marinas en el Océano Pacífico con una superficie aproximada de 863,000 kilómetros cuadrados. Como parte de su Dominio Marítimo, presenta un perfil costero de 3100 kilómetros de longitud y una plataforma continental estrecha de 87,200 kilómetros cuadrados.



Desde el punto de vista marino, el Perú forma parte de la Región Marítima denominada PACÍFICO SUDORIENTAL. Como tal, presenta altos niveles de producción marina por hallarse asociada dicha zona a la Corriente Peruana o de Humbolt de aguas frías, notables afloramientos y vientos constantes; sustentando grandes poblaciones de recursos pesqueros, tal como ocurre con otras áreas marinas similares del mundo, tales como: Benguela e Islas Canarias en el Atlántico, Somalia en el Indico y California también en el Pacífico.



En el Mar Peruano recurrentemente se presenta el fenómeno "El Niño", caracterizado por el calentamiento de las aguas, especialmente las superficiales, lo que determina alteraciones en la distribución y abundancia de los recursos pesqueros con efectos positivos y negativos; ya que produce la desaparición de las especies tradicionales, las cuales en alguna forma son reemplazadas por otras que se adaptan mejor a las nuevas características de las aguas presentes.

PRODUCTIVIDAD PRIMARIA EN AREAS MARINAS DE AFLORAMIENTO

OCEANO	AREA DE AFLORAMIENTO	SUB-AREA	CARBONO Ton/año en millones
PACIFICO	California		30
	Costa Rica Dome		15
	Humboldt	a) Perú	110
	Humboldt	b) Chile	45
	Nueva Guinea		40
ATLANTICO	Canarias		13
	Benguela	a)	103
	Benguela	b)	75
INDICO	Somalia		15
	Arabia Sud Oeste		35
	Madagascar		10
	Orissa		10
INDONESIA	Java		30
	Australia Nor Oeste		20
	Arafura/Flores/Banda		35
	Tailandia y Vietnam		60

Fuente: FAO 1969
Elaborado: RVF Agosto 1997

*La productividad primaria se puede expresar en esta forma (unidades/tiempo) y permite visualizar el potencial pesquero de las zonas de afloramiento.

DIVERSIDAD MARINA

La productividad en las áreas de afloramiento ubicadas en el litoral peruano es la más alta en comparación con otras áreas de afloramiento a nivel mundial. A continuación presentamos un cuadro donde se muestra que el área marina peruana presenta los más altos niveles de producción.

CUADRO COMPARATIVO DE LA PRODUCTIVIDAD Y DE LA CADENA ALIMENTICIA EN AREAS OCEANICAS, PLATAFORMA CONTINENTAL Y ZONAS DE AFLORAMIENTO Y CHIMBOTE - PERU

Area	Producción Primaria Anual (gr cal / m 2)	Potencial de la Producción Pesquera Anual (gr cal / m2)	Número de Niveles Tróficos
Oceánica	50	0.5	5
Plataforma Continental	100	340.0	3
Zonas de Afloramiento	500	86,000	1-2
Perú - Chimbote	400	$1.25*10^{8}$ tons.	1-2

Fuente: World Bank, Fish, Series No.217 - 1992
Elaborado: RVF Agosto 1997

** Esta es otra manera (unidades/área) de expresar la capacidad productiva del mar.

De otro lado, al comparar tres grandes ecosistemas marinos, encontramos en la zona de afloramiento la mayor producción pesquera, en base principalmente a consumidores primarios como anchoveta y sardina en una corta cadena alimenticia; lo que puede apreciarse en el cuadro siguiente con relación a peces, moluscos y crustáceos.



Por las características y condiciones anteriormente enunciadas, el mar peruano alberga una diversidad de especies pertenecientes a diferentes grupos, muchos de ellos de real importancia económica y en actual explotación y otros que pueden ser aprovechados en un futuro próximo, diversificando grandemente nuestra pesquería tanto en el aspecto industrial como en el del consumo humano.

PRINCIPALES RECURSOS PESQUEROS

Las principales especies comerciales que sustentan la pesquería marina peruana están constituidas por 107 especies, entre las cuales tenemos : 73 tipos de peces, 11 de crustáceos, 16 de moluscos, 2 de equinodermos y 5 de algas, las cuales pueden ser clasificados en relación con la intensidad de explotación en :

- Plenamente explotados,
- Subexplotados y
- Recursos potenciales.

Los primeros son aquellos recursos cuya abundancia y disponibilidad permite determinar una cantidad a extraerse sin afectar el recurso, a lo cual se denomina captura permisible, la que es extraída en su totalidad por el hombre y entre los que tenemos :

La anchoveta (Engraulis ringens).- Reconocido como nuestro mas abundante recurso pelágico. Es un pequeño pez de aguas superficiales que alcanza longitu-

des entre 18 y 20 cms. En su estado adulto alcanza un peso aproximado de 50 grs. Habita en la franja costera de aguas frías de la Corriente Peruana, entre los 04° de latitud sur en el mar peruano hasta los 37° en las costas de Chile.

Los desembarques de esta especie muestran aun en periodos de crisis rendimientos muy importantes, habiéndose recuperado tal importancia desde 1990 a la fecha alcanzándose capturas similares a los mejores años de su pesquería. La situación post Niño 1997-1998 está siendo cuidadosamente evaluada, aun cuando se puede adelantar que dada la situación poblacional en que se encontraba a principios de 1997 - comparada con la que se observó en la etapa pre Niño 1982-1983 - se espera una mayor velocidad de recuperación de la anchoveta. Recientes evaluaciones muestran una población de 3.8 millones de toneladas en la principal área de distribución.

La sardina (Sardinops sagax sagax).- Segunda especie pelágica por su importancia en las capturas comerciales. Adulta, sus mayores tamaños alcanzan entre los 28 y 30 cms. de longitud y los 200 grs. de peso ; habita en la franja costera del Mar Peruano, siendo usual en ciertas épocas del año encontrarla en áreas mas distantes de la costa, llegando en algunos casos a distancias mayores a las 200 millas náuticas. Latitudinalmente se distribuye desde el paralelo de 01° 39' en el Ecuador hasta los 37° en Chile.

Su explotación industrial se hizo más notable a partir de 1976, cuando incluso llegó a competir con la anchoveta durante varios años. El impacto del reciente Niño sobre esta especie está siendo igualmente monitoreado, dado que en los últimos cinco años ha comenzado a mostrar claros signos de disminución poblacional, esperándose que como consecuencia del mismo se de una mejora de su estructura poblacional, revirtiendo la última tendencia decreciente antes mencionada. El último crucero de evaluación mostró una existencia de 2.2 millones de tons. de ejemplares con un tamaño menor a los 23 cms., al cual habría que agregar 1 millón de tons. correspondientes a ejemplares adultos.

La merluza (Merluccius gayi peruanus).- Especie de los fondos marinos, principalmente de la plataforma continental y el borde del talud, de donde proviene su nombre de recurso demersal. Esta especie representa mas del 50 % de los desembarques de los recursos pesqueros demersales del Perú. En estado adulto puede alcanzar longitudes entre 75 a 92 cms. con pesos que varían entre 3 y 5 kilos. Su distribución va desde el extremo norte del Dominio Marítimo Peruano hasta el paralelo 14°, siempre en el Perú y con relación a la distribución vertical alcanza profundidades de 600 a 800 metros.

La pesquería industrial iniciada en la década de los 60' registra épocas de auge y disminución como consecuencia de los fenómenos El Niño. En 1995, con un desembarque de 160,000 tons., dejó de ser una especie subexplotada, luego de haberse mantenido durante muchos años en dicha situación con excepción de 1978 en que al hacerse superficial al haberse incrementado su abundancia como consecuencia de El Niño 72-73, fue fuertemente capturada ; en la actualidad mantiene desembarques por encima de las 100,000 toneladas, sosteniendo una importante flo-

ta de arrastre afincada en Paita.

El calamar gigante o pota (Dosidicus gigas).- Es una especie pelágica, oceánica y altamente migratoria. Se le encuentra en aguas jurisdiccionales, tales como la zona adyacente de alta mar. En estado adulto puede llegar a tener una longitud del manto de hasta 150 cms. Con un peso aproximado de 70 kilos. Se halla ampliamente distribuido en el Pacífico Occidental, desde el golfo de California a 36° de latitud norte hasta los 47° de latitud sur en el mar de Chile.

La pesquería industrial se inició en 1991, extrayéndose 545,000 toneladas hasta fines de 1995, manteniendo una tendencia creciente en dicho periodo con valores que fueron desde 58,000 hasta 165,000 toneladas. En los últimos años los niveles se han reducido drásticamente debido fundamentalmente a las grandes anomalías térmicas que se han producido. La magnitud del impacto que sobre este recurso producen los eventos de "El Niño" son motivo de intensos estudios y monitoreos con el fin de evaluar dicho impacto.

Los segundos recursos pesqueros subexplotados son aquellos en los cuales el nivel de explotación al que están sometidos permite márgenes de excedencia en su producción. Se entiende que por diversas razones, tanto de orden tecnológico como económicas de mercado, y otras, la plena explotación es aún un objetivo por alcanzar. En el Perú podemos señalar dos especies importantes :

El jurel (Trachurus picturatus murphyi).- Esta es la tercera especie pelágica en importancia comercial después de la anchoveta y la sardina, siendo a su vez la que se presenta como la especie económicamente mas promisoria por su abundancia. En estado adulto pueden alcanzar tamaños de entre 50 y 54 cms., con un peso de 1.2 kg. ; su distribución geográfica en el Pacífico Sudoriental va desde el Ecuador hasta los 52° de latitud sur en Chile, abarcando todo el Mar Peruano y en el aspecto longitudinal se extiende desde las costas de América hasta las aguas costeras de Nueva Zelandia e Isla Tasmania (Australia).Entre 1983-1996 los cruceros de IMARPE muestran biomasas que van desde las 180 mil tons. hasta un máximo de 8.5 millones de tons., dependiendo esto del desplazamiento de aguas costeras frías –de intenso afloramiento– y de las aguas subtropicales superficiales ; el crucero de febrero ha estimado la biomasa del jurel en tres millones de toneladas, estando la estimación de la biomasa promedio en 4.5 millones de toneladas. Los efectos de El Niño 97-98 habrían impactado especialmente en el comportamiento del cardumen de esta especie, provocando como era previsible modificaciones en los patrones de distribución tanto vertical como horizontal; teniéndose reportes que indican la presencia masiva del jurel tanto en las costas de Nueva Zelandia como en las propias, habiéndose dificultado la extracción por la profundización y dispersión de la especie.

La caballa (Scomber japonicus peruanus).- Cuarta especie de pez pelágico con importancia comercial. En su estado adulto puede alcanzar entre 34 a 36 cms. Con un peso de 600 grs., son capturadas principalmente con redes de arrastre y de

cerco o "purse seiner", como en el caso del jurel. Su distribución geográfica va desde Manta a Islas Galápagos en el Ecuador, pasando por el Mar Peruano hasta los 45° de latitud sur en bahía Darwin en Chile.

Las investigaciones de IMARPE mostraron que se distribuye a lo largo de toda la costa peruana sobrepasando las 100 millas en distancia y estando limitada por frentes de agua, así mismo los cruceros entre el 85 y el 96 mostraron una biomasa promedio de 1.4 millones de tons., con valores máximos de 2.9 millones y mínimos de 368 mil toneladas ; siendo que los valores más altos de biomasa se presentan entre los 06°S-11°S y los 12°S-15°S de latitud.

La explotación de este recurso comenzó en la década del 70', como consecuencia de la disminución de las poblaciones de anchoveta a causa del fenómeno El Niño 72/73. Sin embargo, a causa de la disminución de esta especie originada por las capturas en la década de los 80' su explotación ha disminuido. IMARPE viene estudiando este recurso, pues estamos convencidos de las grandes posibilidades que tiene a futuro, sobre todo por el hecho que últimas evaluaciones del mismo evidencian su presencia a todo lo largo del litoral peruano.

Finalmente tenemos los recursos pesqueros potenciales, que son aquellos que actualmente no se capturan o no se usan pero que tienen grandes posibilidades de explotación. Generalmente sus pesquerías están en etapa exploratoria, habiendo poca información sobre sus áreas de concentración, distribución, zonas de pesca, biomasa y capturas permisibles.

En el Perú se avizoran varios recursos pesqueros con estas características y, en función a la relativa importancia entre ellos, para ser explotados en el corto plazo serían los siguientes :

Langostinos o camarones de profundidad.- Son crustáceos que están constituidos por varias especies de la misma familia, así tenemos : el camarón nailon (Heterocarpus vicarius- northern nylon shrimp), el camarón nailon (Heterocarpus hostilis-Panama naylon shrimp), el gamba (Haliporoides diomedae) y el camarón patón (Nematocarcinus agassizii-spider shrimp). Estas especies son muy apreciadas tanto por su sabor como por su calidad, lo que motivó su gran demanda en los mercados de Japón y los Estados Unidos de Norte América. Se trata de especies bentónicas asociadas al talud continental y que según la misma pueden alcanzar diversos rangos de profundidad, los cuales fluctúan desde los 80 y 100 metros hasta los 500 y 800 metros de profundidad que en el caso de la gamba puede alcanzar profundidades hasta de 1800 metros, distribuyéndose desde la América Central hasta el Perú. En 1990 el IMARPE realizó una prospección a bordo del buque científico *Nansen*, obteniéndose un índice de abundancia de 228 kg/hora y 82 kg/mn de estas especies.

Bacalao de profundidad (Dissostichus eleginoides).- Es una especie abisal, es decir, que vive a grandes profundidades, en aguas muy frías y asociadas al fondo. Pertenece a la familia Nonotenide, siendo su cuerpo de coloración marrón grisáceo con manchas parduscas y de tipo fusiforme alargado. En el Perú frente a

Pisco se han encontrado ejemplares con tallas entre 80 y 164 cms., con pesos fluctuantes entre los 4 y los 15 kg., sabiéndose que la talla máxima de esta especie es de 215 cms. Por su calidad, esta familia es muy parecida a la de los meros de la familia Serranidae (Sea bass), de amplia distribución en aguas templadas y tropicales.

Cangrejos gigantes (Lithodes panamensis).- Son otro tipo de crustáceos de gran tamaño, habiéndose registrado para el Perú 9 especies, de las cuales la más frecuente y grande es la especie L. panamensis. Se distribuye a lo largo de todo el litoral, especialmente al sur del Banco de Máncora en el norte del Perú. Una pesca exploratoria realizada entre los 06° y 09° de latitud sur capturó de 30 a 1275 kg/lance.

Peje rata.- Son peces de la familia Macrouridae; especies similares de este pez son explotados en el Japón para la preparación de surimi (pastas), siendo muy cotizados por su sabor a cangrejo.

Macroalgas.- De varias especies, con diferentes calidades y abundancia y que aun no son aprovechadas debidamente.

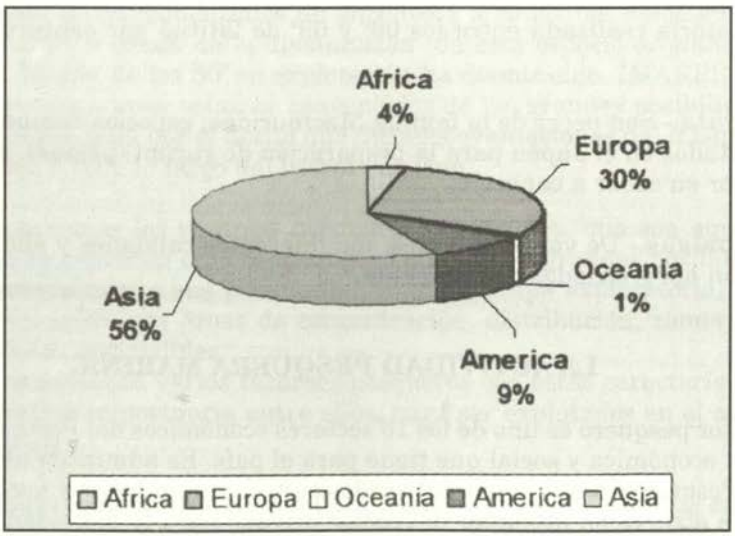
LA ACTIVIDAD PESQUERA MARINA.

El sector pesquero es uno de los 13 sectores económicos del Perú, debido a la importancia económica y social que tiene para el país. Es administrado por el Ministerio de Pesquería desde 1970, actuando como ente regulador y normativo, por un lado, y, de otro, como promotor del sector privado para la actividad productiva en concordancia con la política económica actualmente en ejecución.

La política pesquera y la administración de sus recursos está sustentada en los resultados de la investigación científica y tecnológica del mar y de los recursos pesqueros realizados por IMARPE, así como en las investigaciones tecnológicas de los productos realizadas por el Instituto Tecnológico Pesquero y en las actividades de capacitación y entrenamiento realizado por el Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita CEP/Paita.

La pesquería peruana, principalmente la marina, está sustentada en diversos recursos hidrobiológicos y viene desarrollándose desde 1950 a la fecha, encontrándonos históricamente entre los 5 principales países pesqueros del mundo. La pesquería peruana está culminando un proceso de reordenamiento para las principales pesquerías, especialmente para aquéllas basadas en recursos pesqueros plenamente explotados, mediante Planes de Ordenamiento, en los cuales se considera los resultados de la investigación científica de los recursos que realiza el IMARPE; además se consideran dentro de ellos las medidas administrativas que se toman en cada temporada de pesca, tales como las cuotas de pesca sustentadas por el estudio permanente de la dinámica poblacional de las especies que extraen nuestras pesquerías industriales. La importancia de la pesquería en el país se visualiza a

través de su aporte al PBI y por el ingreso de divisas por exportaciones, las cuales fluctúan entre el 20 y el 30 % del total del valor exportado, siendo el segundo sector después de la Minería y teniendo en consideración que históricamente las exportaciones pesqueras promediaron el 20 % del total. El censo de agosto del 96 registró como flota pesquera industrial 1300 embarcaciones mayores de 30 tons. de bodega y aproximadamente 6500 embarcaciones menores denominadas artesanales, calculándose que entre 60 y 80 mil personas viven directamente de la actividad en sus diversas etapas.



UTILIZACION Y DESTINO DE LOS RECURSOS PESQUEROS

La principal utilización de los recursos pesqueros marinos es la industrial, donde el 95 % es destinado a la producción de harina y aceite de pescado, el 2.3 % al congelado, 2 % al consumo fresco y 2.2 % al enlatado.

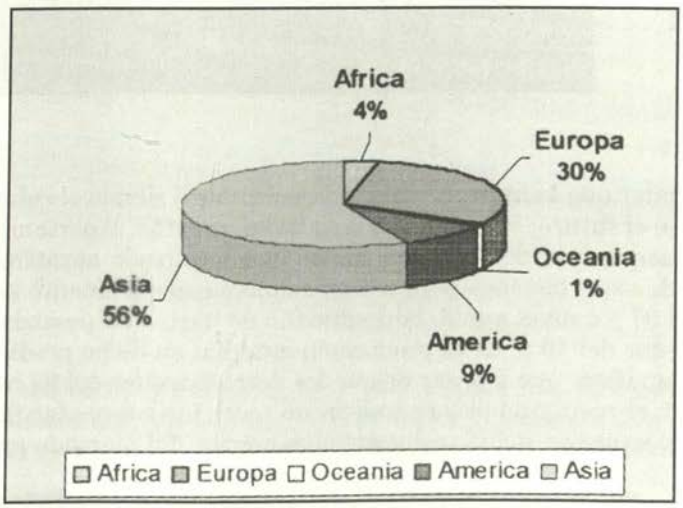
De acuerdo con la evaluación de ADEX, el intercambio comercial –para todos los rubros– del Perú con los demás países del APEC se ha mantenido estable durante los últimos años, significando alrededor del 50 % del comercio a nivel mundial. En 1996 las exportaciones peruanas a los 18 países miembros sumaron aproximadamente 2,895 millones de dólares, monto que equivale al 50 % de nuestras exportaciones globales; habiendo a su vez importado el Perú de dicho bloque productos por un monto de 3,927 millones, siendo la balanza comercial favorable a las economías del APEC. Cabe señalar que en el mismo periodo nuestras exportaciones sólo al Asia llegaron a sobrepasar los 1,345 millones de dólares ; en cambio, nuestras importaciones sumaron 1,044 millones. El periodo correspondiente a 1997 continúa mostrando un saldo negativo de 955 millones en la balanza comercial a nivel gene-

ral APEC, sin embargo continúa mostrando un saldo positivo de 283 millones a nivel de los países asiáticos miembros de APEC.

En este sentido el Perú, gracias a su especial posición geoestrategica se presenta como la puerta de entrada/salida entre las economías emergentes de Sudamérica y las economías industrializadas del Asia.

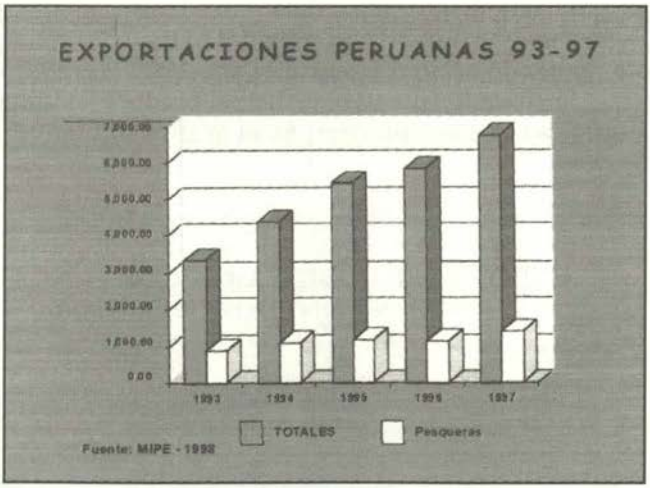
Finalmente, tomando como referencia el año 1996 en relación con las exportaciones de harina de pescado, que es el principal producto pesquero, se dan los destinos y características que se muestran en el gráfico siguiente:

EXPORTACION DE HARINA DE PESCADO SEGÚN CONTINENTES - 1996



Así mismo y tomando como referencia el mismo año, observamos que China es el principal destinatario con el 65 % de la harina producida, Alemania con el 19 %, Filipinas con el 6 %, Japón con el 6 %, seguidos por Italia y Holanda con menores porcentajes, lo que es mostrado gráficamente a continuación.

EXPORTACION DE HARINA DE PESCADO SEGÚN PAISES - 1996



Cabe señalar que la harina de pescado continuará siendo el rubro de mayor consideración en el futuro; sin embargo, a la fecha se están exportando un total de 23 productos pesqueros diferentes, los cuales han totalizado aproximadamente el 25 % del total de exportaciones pesqueras ; asimismo es pertinente señalar que en el periodo 92 a 97 y a nivel anual, la producción de harina de pescado peruana representó alrededor del 40 % de la producción mundial en dicho producto. Finalmente debemos magnificar que a pesar de que los desembarques del 97 no alcanzaron las cifras del 96, el resultado prácticamente en todos los rubros fue de un rendimiento económico superior, debido a los mejores precios del mercado mundial.

EL PERÚ EN LOS FOROS DEL ASIA-PACÍFICO

La Cuenca del Pacífico constituye el mayor ámbito geográfico y económico del planeta; en él se desarrolla el 56 % del movimiento económico mundial, conteniendo además más del 40 % de la población del mundo. En la Cuenca se moviliza el mayor flujo de capitales del mundo, con cifras tales como los 13.2 trillones de dólares computados al año 1993. Desde el punto de vista pesquero, la Cuenca constituye el área de mayor producción del mundo con aproximadamente el 55 % de la misma. En ella se encuentran una gran diversidad de organismos técnicos y económico-comerciales, de los cuales destacan el APEC (en el sector gobierno) ; el PECC (en los sectores gobierno, privado, académico) y el PBEC (en el sector privado).

El APEC es el foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (Asia-Pacific Economic Cooperation), y constituye fundamentalmente un organismo de cooperación creado en 1989 y que hasta noviembre de 1998 ha estado integrado por18 eco-

nomías-miembro tratándose de una organización esencialmente gubernamental.

Las economías-miembro de APEC a partir de noviembre de 1998 distribuidas geográficamente son las siguientes :

AMÉRICA	Canadá
	Estados Unidos de N.A.
	México.
	Chile
	Perú
ASIA	Brunei.
	Corea.
	República China.
	Filipinas.
	Hong Kong.
	Indonesia.
	Japón.
	Malasia.
	Papua Nueva Guinea.
	Singapur.
	Tailandia.
	China Tai Pei.
	Vietnam.
	Rusia.
OCEANÍA	Australia
	Nueva Zelandia.

La secretaría del APEC se halla en Singapur y desde ella se conduce tanto la organización como sus actividades, donde el futuro de la Organización se decide en reuniones especiales de los presidentes de las organizaciones miembro.

EL PERÚ Y EL APEC

En la reunión cumbre del APEC, realizada el 26 de noviembre de 1997 en Vancouver, Canadá, se aprobó incorporar a partir de 1998 al Perú como país miembro ; con lo cual pasamos a ser el tercer país latinoamericano, junto con México y Chile, que oficialmente pertenece a la APEC. Este importante objetivo nacional ha sido alcanzado gracias al trabajo realizado por los grupos de trabajo de Pesquería y Turismo y después de haber permanecido durante los años 96-97 en la calidad de país invitado.

El PECC (Pacific Economic Cooperation Council) es el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico creado en 1981, el mismo que esta integrado por 22 paises y constituido por tres sectores ; Gubernamental, Empresarial y Académico.

EL PERÚ Y EL PECC

El Perú pertenece oficialmente como miembro pleno al PECC desde 1989, y a través del Comité Nacional para la Cooperación en el Pacífico, PERUPECC –que preside el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú– conduce y coordina las acciones nacionales de esta importante instancia de cooperación. Desde 1996 a la fecha, el Perú ha intensificado su participación en dicho foro -donde se han formado 10 grupos de tareas sobre diferentes aspectos económicos-, principalmente con los grupos de pesquería y turismo, donde cabe resaltar que el Perú es el líder del grupo de tarea sobre turismo a nivel del PECC. El PECC esta constituido por 10 grupos de trabajo correspondientes a diferentes sectores del país, desarrollando una notable actividad en cada uno de ellos, constituyendo uno de los mismos el de Cooperación y Desarrollo Pesquero.

El siguiente cuadro permite visualizar claramente una comparación entre ambos organismos, el APEC y el PECC.

COMPARACIÓN DE TRABAJOS ENTRE EL APEC Y EL PECC

APEC		PECC
El APEC comprende una red de ministerios gubernamentales en las economías–miembro, investigación, empresas e instituciones.	El APEC y el PECC tienen ambos localizados sus Secretarías en Singapur.	El PECC comprende una red de ministerios gubernamentales, empresas e instituciones de investigación.
Reuniones Ministeriales Reuniones de coordinación de los Ejecutivos Senior.	Reuniones de los líderes de los Ministerios de la Producción.	Comisión Permanente. Grupo de Coordinación.
Comité especial de Tareas. Grupo de trabajo Grupos Expertos.	Proyectos y Reuniones Complementarias.	Grupos y Foros Grupos de Expertos.

PUNTO FOCAL PESQUERO NACIONAL PARA ASUNTOS DEL PECC Y APEC

Desde mayo de 1998 se ha reestructurado el Punto Focal Pesquero Nacional, el que tanto para el PECC como para el APEC presenta la siguiente conformación :

Ministerio de Pesquería.- Miembro titular, representado por el Vice Ministro de Pesquería.

Instituto del Mar del Perú.- IMARPE.- Miembro alterno, representado por el Presidente del Consejo Directivo.

Instituto Tecnológico Pesquero.- Miembro alterno, representado por el Director Ejecutivo.

GRUPO DE TAREAS SOBRE COOPERACIÓN Y DESARROLLO PESQUERO (PECC-FTF)

En la reunión anual del PECC, realizada en Santiago en 1997, fue aprobada la propuesta para realizar un taller de trabajo respecto el tema de los Efectos de las Transferencias Financieras Gubernamentales en la administración pesquera, sostenibilidad del recurso y comercio internacional. El simposium desarrollado en agosto del presente año en Manila, Filipinas sirvió a su vez para realizar la reunión del Fishery Task Force donde se revisaron futuros programas de trabajo así como financiamiento de proyectos. En dicha reunión, el Perú presentó la propuesta de realizar el año 1999 un seminario sobre acuicultura.

GRUPO DE TRABAJO DE PESQUERÍAS DEL APEC (APEC-FWG)

El APEC, como ya hemos visto, desarrolla sus actividades a través de 10 grupos de trabajo, uno de los cuales es el relacionado con las Pesquerías, el cual esta presidido por Australia. Este grupo de trabajo se ha fijado los siguientes objetivos :

- Facilitar y reforzar la cooperación para el desarrollo de las pesquerías en el Pacífico, considerando la asistencia ofrecida por otras organizaciones regionales pesqueras.
- Reforzar la cooperación entre las economías miembro donde hayan temas relevantes a la administración pesquera tanto dentro de las 200 millas (ZEE) como en la alta mar.
- Desarrollar los recursos pesqueros y promover el comercio a través del reforzamiento de programas de educación.

Es importante resaltar que en la Reunión de Ministros de APEC, el foro anunció sus planes de reducción de barreras arancelarias para nueve sectores económicos, incluido dentro de ellos el Sector Pesca. En tal sentido las naciones miembro eliminarán las tarifas impuestas a productos pesqueros para el año 2005, considerando además que aquellas partidas arancelarias ubicadas bajo el 20 % de arancel serán eliminadas antes de tal fecha y de otro lado, algunas partidas denominadas "sensibles" serán también eliminadas pero en un mayor plazo a fin de permitirles su oportuna adecuación al mercado internacional. Finalmente con relación a las barreras no arancelarias el acuerdo también propugna su eliminación, fijándose como fecha límite el año 2008 para ello.

De otro lado, en el tema de los subsidios el Grupo de Trabajo de Pesquería está laborando en la identificación de los tipos de subsidios que no se condicen con la

Ley Internacional del Comercio aplicada a los productos pesqueros, donde los que estén considerados dentro del grupo de prohibidos serán eliminados también.

PUNTO FOCAL NACIONAL DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CONSERVACION DE RECURSOS MARINOS DEL APEC (APEC-MRC-WG).

La incorporación efectiva del Perú, a partir de noviembre de 1998, ha permitido que éste participe como observador en todas las actividades de esta organización ; motivo por el cual en el Grupo de Trabajo sobre conservación de los Recursos Marinos se ha establecido la estructura :

- Instituto del Mar del Perú Miembro Titular.
- Ministerio de Pesquería Miembro Alterno.

La estructura orgánica del MRC WG es la que se muestra en el cuadro siguiente :



Los objetivos del MRC WG son los siguientes :

- Protección del ambiente y los recursos marinos.
- Obtención de beneficios económicos y mejora de la calidad del ambiente marino.
- Coordinación con otros foros APEC.

Proyectos en ejecución :

- Manejo de zonas costeras.
- Manejo de mareas rojas.
- Inventario de industrias oceánicas.
- OMISAR (Modelos Oceánicos - Sistema de Información).
- Prácticas pesqueras destructivas.
- Contaminación proveniente de tierra.
- Desmantelamiento de plataformas petroleras.
- ORNEP (RED de Investigación del Océano).
- Prevención de la contaminación y accidentes marítimos.
- Implementación del Plan de Acción del APEC para la sustentabilidad del ambiente marino.

Nuevos proyectos :

- Seguridad ambiental en granjas acuícolas.
- GPA.- Implementación del Plan Global.

El papel del MRC WG en la pesca y los productos provenientes de la pesca esta orientado a :

- Proveer medidas sanitarias y fitosanitarias (MRT/HAB).
- Proveer información sobre los recursos marinos y predecir desastres oceánicos (OMISAR).
- Proveer recomendaciones sobre legislación, ejecución y estrategias de manejo de las prácticas pesqueras destructivas (Taller sobre el Impacto de las Prácticas Pesqueras Destructivas en el Ambiente Marino).
- Intercambiar información sobre el uso de plataformas abandonadas como hábitat para incrementar la biomasa y las poblaciones de especies de peces locales (Taller Conjunto sobre Desmantelamiento de Plataformas de Petróleo y Gas).

PERSPECTIVAS

El Perú esta muy consciente del importante rol que le toca jugar respecto a la administración de su rica zona marina con el fin de lograr un desarrollo sano y permanente de las actividades humanas, que se basan en el uso de los diversos espacios marinos y costeros , así como de los recursos renovables que estos albergan o generan sustentando pesquerías diversas, puesto que nuestra economía tiene en la pesca su más valioso aliado. En resumen, en el marco de lo antes mencionado podemos decir que :

1. Identificamos la posibilidad de optimizar la explotación del jurel y la caballa, dado el adelanto tecnológico que venimos logrando en nuestra flota con clara tendencia a la modernización.
2. Observamos las posibilidades de ampliar nuestras actuales fronteras de pesca, sobre la base de un estudio minucioso de las diversas especies que consideramos no explotadas o potenciales, como es el caso del bacalao de profundi-

dad y otros recursos oceánicos como los túnidos y especies acompañantes.

3. Continuamos desarrollando la investigación tecnológica que permita concretar la oferta de una gama de productos pesqueros alternativos para lograr el mayor valor agregado económico y nutricional posible para las especies bastas y de poco valor unitario, como la anchoveta y la sardina.
4. Estamos interesados en conocer las experiencias de los diversos países en la Cuenca del Pacífico para mejorar nuestra capacidad de investigación y aplicación de temas concurrentes, tales como :
   - Administración pesquera y comercio exterior.
   - Medio ambiente, contaminación y comercio.
5. Tenemos muchas expectativas con relación al futuro desarrollo de la acuicultura, especialmente marina, y queremos dar los pasos necesarios para impulsar adecuadamente esta actividad.
6. Finalmente, deseamos conocer y absorber las experiencias obtenidas de otros países respecto al manejo de las zonas costeras, y en tal sentido, estamos coordinando los esfuerzos sectoriales para concretar un impulso que facilite la aplicación de las medidas que tiendan hacia un manejo integrado de las diversas actividades humanas, evitando interferencias entre los distintos usuarios de esta frágil área donde concurren la pesca industrial, la pesca artesanal, la maricultura, el desarrollo del turismo, el crecimiento demográfico que incide en toda la franja del litoral, así como de otras actividades productivas entre las que tenemos el transporte marítimo y el desarrollo portuario, la explotación del petróleo del zócalo continental, etc., la que, en adición, se convierte en la receptora de prácticamente todos los efluentes contaminantes que producen las actividades industriales, mineras, agrícolas y domésticas.

CURRÍCULUM VITAE



Vicealmirante (r) Luis Alejandro Giampietri Rojas

- Datos Generales

Ingresó a la Escuela Naval en 1956, egresando como Alférez de Fragata el 1º de enero de 1961; ascendió a la alta clase de Vicealmirante el 1º de enero de 1993, pasando a la situación de retiro en diciembre de 1995.

- Estudios

Calificado en Buceo y Salvataje y en Operaciones Especiales.
Diplomado en Comando y Estado Mayor
- Diplomado en Guerra Naval.

- Cargos desempeñados

Durante su carrera ha desempeñado diferentes cargos en unidades de superficie y en dependencias en tierra, habiendo sido sus últimos cargos los de: Agregado Naval a la representación permanente del Perú ante la OEA; delegado de la Marina ante la Junta Interamericana de Defensa, Director de la Escuela Naval del Perú, Comandante General de Zonas Navales, Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Presidente de Directorio de la naviera Comercial, Presidente del Directorio del SIMA-PERÚ.

- Condecoraciones

Cruz Peruana al Mérito Naval	Gran Cruz
Orden Gran Almirante Grau	Gran Oficial
Orden Militar de Ayacucho	Gran Cruz
Laureles Deportivos	Oficial
Junta Interamericana de Defensa	OEA

- Distinciones

Distintivo por combatiente excepcional
Distintivo por Fuerzas Operativas
Distintivo por antecedentes académicos

- Otros

Representante del Perú (IMARPE) "IV Reunión del Grupo de TRabajo de Pesquería del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC)". Santiago de Chile.
Participación en "XII Conferencia de Ministros de Oldepesca" en la ciudad de La Habana-Cuba.
Participación en Simposium "The Interrelation Ship between fisheries Management Practic an Internacional Trade", en la ciudad de Wellinston-Nueva Zelandia del PEEC.
Participación en el "Taller de Trabajo al 8vo. Encuentro del Grupo de Trabajo en Pesca del APEC" en ciudad de Los cabos, México.

El nuevo Derecho del Mar y el Pacífico

The New Law of the Sea and the Pacific Ocean

Capitán de Navío
José Carcelén Nevares

"...El Perú mira al mar; ... por la vía marítima llegaron, probablemente, sus primeros pobladores. Los Andes inclinados hacia la costa, otean desde sus cumbres el litoral marítimo; y el recorte sinuoso de los acantilados andinos se hunden en la espuma de sus olas... El mar es un tesoro de enseñanzas y una mina de fantasías... Fortifiquemos nosotros esa certeza... y ante la imagen de Grau hecha presencia, renovemos el voto de sustentar y defender nuestro derecho al Mar Peruano..."

José Luis Bustamante y Rivero

SUMILLA

Los cambios tecnológicos y económicos sufridos en los últimos años del presente siglo, han sido factores importantes que han generado un impulso destinado al desarrollo de mercados, así como del interés por parte del Grupo de los Países Asiáticos en ingresar a Sudamérica; sin embargo, la zona conocida como el **"Desierto Océanico"**, a la cual pertenece toda Sudamérica, recién va tomando conciencia de la importancia que tiene la Cuenca del Pacífico. Así los países sudamericanos han comenzado a proyectarse hacia los mercados asiáticos, por ejemplo, el Perú ha tomado acciones tendientes a integrarse a la Cuenca con el fin de llegar a obtener el grado de desarrollo necesario que le permita dar inicio al tan ansiado despegue, para lo cual ha dado pasos firmes

ABSTRACT

In the last years of the present century the technological and economic changes suffered have been important factors that have generated an impulse dedicated to the development of markets, as well as of the interest on the part of the Group of the Asian Countries in entering South America; however the well-known area as the "Oceanic Desert" to which all South America belongs; newly it is taking conscience of the importance that has the Pcific Basin. The South American countries have begun this way to be projected toward the Asian markets, for example, Peru has taken actions tending to be integrated to the Basin with the purpose of ending up obtaining the degree of necessary development that allows it to begin to the so

en el reforzamiento de las relaciones internacionales con los Estados del otro lado de la Cuenca.

De esta forma, la "Era del Pacífico", definida por Haushofer, se inicia bajo el impulso de la conquista de los mercados internacionales, la cooperación, el intercambio tecnológico; hecho el cual, si ejercemos un rol protagónico en todos los sectores del quehacer nacional y desarrollamos un Poder Marítimo eficaz, podremos lograr el tan ansiado Desarrollo Nacional.

Dentro del contexto señalado, cobra especial atención la entrada en vigencia del nuevo Derecho del Mar, considerado como el instrumento más completo que se ha desarrollado y que en la actualidad es conocido como la "Constitución de los Mares", y que fuera inspirado por la Organización de las Naciones Unidas para el establecimiento de un nuevo orden jurídico destinado a solucionar todas las cuestiones relativas al mar, facilitar la comunicación internacional, promover el uso pacífico de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, así como la protección y preservación del medio marino, en beneficio de toda la humanidad.

Teniendo en consideración que los aspectos hasta aquí mencionados son de vital interés para el país y su no consecución afectaría considerablemente nuestros Intereses es necesario resaltar la importancia de la Convención del Mar; tratado que brindaría la herramienta jurídica necesaria en el ámbito internacional para ejercer la soberanía en la protección del ecosistema natural del medio marino, ampliar las fronteras del país a nuevos campos, así como aprovechar las oportunidades que brinda el poder acceder al conoci-

desired take off, for that which has taken firm steps in the reinforcement of the international relationships with the States of the other side of the Basin.

This way the "Era of the Pacific", defined by Haushofer, begins under the conquest impulse of the international markets, cooperation, technological exchange; fact that if we exercise a protagonistic role in all the sectors of the national scene and we develop an effective Marine Power, we will be able to achieve the so desired National Development.

Inside the mentioned context, it has special attention the entrance in validity of the new Right of the Sea considered as the most complete instrument that has been developed and that at the present time it is well-known as the "Constitution of the Seas", and that it was inspired by the United Nations Organization for the establishment of a new juridical order dedicated to solve all the questions relative to the sea, to facilitate the international communication, to promote the peaceful use of the seas and oceans, the equal and efficient use of their resources, as well as the protection and preservation of the marine means, in the whole humanity's benefit.

Having in consideration that the aspects until here mentioned are of vital interest for the country and their no-attainment would considerably affect our Interests, it is necessary to stand out the importance of the Convention of the Sea; treaty that would offer the necessary legal tool in the international environment, to exercise the sovereignty in the protection of the natural ecosystem of the marine means, to enlarge the frontiers from

miento de nuevas tecnologías, permitiendo así que el país obtenga como resultado un mayor bienestar socioeconómico.

De esta manera, la importancia que cobra el Océano Pacífico para todos los países, y en especial para aquéllos que pertenecemos a este lado del continente, adquiere especial relevancia si se ve aunada a los alcances de la Convención, permitiendo un desarrollo sostenido de nuestras economías en la búsqueda del Bien Común.

the country to new fields, as well as the opportunities that offers to be able to access to the knowledge of new technologies; allowing the country so obtains a bigger socioeconomic well-being as a result.

This way, the importance of the Pacific Ocean for all the countries and especially for those that we belong to this side of the continent acquires special relevance if it is joined to the reaches of the Convention allowing a sustained development of our economies in the search of the Public Welfare.

Por increíble que parezca, pero ya desde principios del siglo XX, allá por 1924 se vio la importancia que tenía la Cuenca del Pacífico, la misma que fue presentada por Karl Haushofer al citar que:

"... un espacio gigantesco se está extendiendo ante nuestros ojos, con fuerzas que afluyen a él, las cuales fríamente objetivas esperan el alba de la Era del Pacífico, sucesora de la vieja etapa del Atlántico y de la caduca del Mediterráneo y de la pequeña Europa." (1).

Tesis que fue definida en su obra "Geopolítica del Océano Pacífico". De esta manera, la Era del Atlántico llegaba a su fin para dar paso a nuevos mercados dispuestos a permitir el crecimiento de las naciones; sin embargo, este acontecimiento da la impresión que recién es tomado en cuenta a las postrimerías del presente siglo, hecho que vemos reflejado en los frutos que ahora se van recogiendo, luego de una lucha tenaz por aprovechar los recursos existentes así como las ventajas competitivas de los países de la Cuenca del Pacífico.

De esta forma, la aparición de los NIC´S (Nuevos Países Industrializados) y los cambios tecnológicos y económicos sufridos en los últimos años del presente siglo han sido factores importantes que han generado un impulso destinado al desarrollo de mercados, así como del interés por parte del Grupo de los Países Asiáticos en ingresar a Sudamérica.

Sin embargo, la zona conocida como el "Desierto Oceánico", a la cual pertenece toda Sudamérica, recién va tomando conciencia de la importancia que tiene para nosotros la Cuenca en la cual estamos ubicados geográficamente y a la que de alguna forma, en cierta etapa de nuestra vida como naciones independientes, le dimos la espalda.

De esta manera, los países sudamericanos comenzaron a buscar su proyección hacia los mercados asiáticos. Chile, por ejemplo, busca llevar a la práctica las ideas de Portales, rompiendo con ello el llamado "enclaustramiento chileno"; a su

(1) MARTINEZ, B. Jorge. "Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo" Pág.131

vez, el Perú ha tomado acciones tendientes a integrarse a la Cuenca y así poder llegar a obtener el desarrollo que nos permita dar inicio al tan ansiado despegue, para lo cual ha dado pasos firmes en el reforzamiento de las relaciones internacionales con los Estados del otro lado de la Cuenca.

Pero, ¿vale para nosotros tener, únicamente, una adecuada relación diplomática y comercial con aquellas naciones? Definitivamente creo que no, toda vez que nos olvidamos del detalle más importante: el mar y todo aquello que él comprende.

Dentro de estas ideas no debemos dejar de lado el hecho actual del nuevo concepto de fronteras, y me refiero específicamente al de la "frontera integral", definido como el lugar donde se oponen los intereses de los Estados, no importando para ello la delimitación geográfica establecida por los Tratados de Límites entre naciones; donde el conflicto de intereses se da a consecuencia directa del grado de desarrollo de los países. Por ende, a un alto grado de desarrollo corresponderá una mayor extensión de intereses y una "frontera integral múltiple"; por el contrario, si un país posee un bajo grado de desarrollo sus intereses se verán reducidos sólo a lo necesario para su existencia, quedando definidas sus fronteras únicamente a los límites internacionales, cumpliéndose las premisas siguientes:

"Un mayor grado de desarrollo relativo generará una mayor extensión de intereses".
"Un mayor grado de desarrollo relativo generará un mayor Poder Nacional". (2)

Finalmente, todo esto permitirá que se cumpla el axioma formulado por Friedrich Ratzel (1844-1904):

"El vecino más poderoso será quien condicione la situación de la frontera más importante".(3)

De esta forma, es primordial, para todo país que se considere marítimo, tener presente, dentro del concepto anteriormente definido, lo que podríamos llamar la frontera marítima internacional; la misma que se caracteriza por su permeabilidad, toda vez que al no poder ser delimitada mediante medios físicos, es respetada a través de acuerdos, tratados o por simple acatamiento.

En tal sentido podríamos establecer que, al ser difícil demarcar el mar, solamente nos queda la seguridad que nos puede brindar el Derecho Internacional y obviamente los componentes del Poder Nacional cuando el Derecho no basta.

Así, y a pesar de que las primeras civilizaciones en el mundo veían al mar como un "muro imposible de franquear" siendo predominantemente terrestres, ya sea como Estados Teocráticos, como el Hebreo, o Despóticos, como el Persa, paulatinamente, el mar, se fue convirtiendo, para el hombre, en una fuente sorprenden-

(2) MARTINEZ, B. Jorge. 2 Ibid. Op. Cit. Pag.96
(3) RATZEL, Friedrich. "Ubicación y espacio" Antología Geopolítica Pag.193-203

te de riquezas y su empleo permitió el desarrollo de civilizaciones constituidas por medio de su uso, ya sea como ruta comercial o como medio destinado a proveer alimento a las poblaciones; sin embargo, el afán colonialista de los grandes imperios les permitió ver la importancia del mar para el logro de sus Intereses Marítimos, adoptando para ello el comercio marítimo como una fuente de gran importancia para el desarrollo de las naciones. (4)

En tal sentido, las naciones se vieron obligadas a proteger las rutas comerciales a fin de alcanzar el máximo desarrollo y así incrementar su Poder Nacional, lo que les permitió observar la necesidad de fortalecer su Poder Naval, situación que dio origen a la iniciación de una suerte de lucha entre naciones para conseguir el control del mar, especialmente por aquéllas que alcanzaron Poderes Navales superiores.

De esta manera, los grandes poderes políticos marítimos de la antigüedad –Creta, Fenicia, Grecia y finalmente Roma– dominaron porciones marítimas por medio de la fuerza, constituyéndose en Talasocracias o dominios marítimos.

Poco a poco la importancia del mar fue gravitando en los Estados, lo que dio inicio a una serie de conceptos como el del "Mare Nostrum" y la aparición de criterios destinados a salvaguardar la explotación marítima y del mar adyacente a las costas de los Estados ribereños. Llegamos así a los siglos XIV y XV, etapa durante la cual se entabló la controversia entre aquellos que defendían ya sea el concepto de "Mare Clausum" o el de "Mare Liberum", la misma que fue descrita por el holandés Hugo Grocio (1583-1645) en su obra "De Jure Praedae", publicada en 1609, en la cual atacaba las pretensiones de dominio marítimo sobre las grandes extensiones de mar, no oponiéndose, sin embargo, a que su país y los otros tuvieran una franja propia bajo su control sobre el agua vecina a la costa. Podemos, pues, afirmar que este fue el inicio de los conceptos de Mar Territorial y Alta Mar. (5)

Positivamente, fue a partir de Grocio donde la naturaleza jurídica del Alta Mar quedó reconocida como "res communis" o cosa de todos y no como "res nullius"; es decir que dicha zona no era susceptible de apropiación por ningún Estado. Es más, ni siquiera pertenecía a la comunidad internacional sino que todos los Estados tenían efectivamente derecho a su uso, ya sea como vía de comunicación o para la explotación de sus riquezas. De esta forma se concibe que la libertad de navegación y de pesca son las dos grandes libertades del Alta Mar.(5)

De lo comentado hasta el momento, consideramos que, aunque no reconocidos estos criterios en dicha época, surgen dos principios en el entorno marítimo, la concepción del Mar Territorial, y el de libertad de navegación; de esta manera, los dos principios fundamentales del régimen jurídico sobre el Derecho Marítimo, es decir, Mar Territorial con soberanía del Estado ribereño, y el de libertad de los mares, habían quedado claramente formulados.

Es pues, a partir de las controversias antes mencionadas que se puede observar claramente la intención de establecer en el marco del Derecho de los Estados la concepción de dos espacios marítimos, el Mar Territorial y el Alta Mar, donde el primero quedaba bajo la jurisdicción de los Estados y el segundo libre, implicando,

(4) ELYURY - YUÑES, Antonio. Clase Magistral "Control Político Mundial mediante el empleo de los Poderes Naval y Terrestre". Pág. 2

(5) PASCAL GARCÍA - HIDOBRO, Enrique, "Derecho Internacional Marítimo" Pag. 302

a su vez, un derecho común de todos los pueblos para el comercio, la pesca y por ende para la navegación.

Pero con el paso de los años fue la misma humanidad, esta vez dentro de la organización que las une, la que decidió buscar unidad de criterio con la finalidad de evitar que las riquezas del mar no pasaran a ser propiedad de los más poderosos sino por el contrario llegar al balance de una distribución más equitativa que permitiera el desarrollo de los Estados, tanto ribereños como no ribereños.

De esta manera, el antiguo Derecho del Mar paulatinamente fue quedando relegado para dar paso a uno nuevo, con objetivos, requerimientos e intereses distintos en beneficio del futuro de la humanidad.

En tal sentido, y luego de una serie de intentos, todos frustrados, por llegar a conciliar conceptos e intereses, se inauguró en la ciudad de Nueva York en diciembre de 1973, la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, naciendo de ella la "Convención sobre el Derecho del Mar", la misma que fue negociada como un conjunto y no por partes, bajo el criterio de "acuerdo en paquete", por tal razón se llegó a un "Acuerdo de Caballeros" que fue incluido en el Reglamento bajo el texto siguiente:

"Teniendo presente que los problemas del espacio oceánico están estrechamente relacionados entre sí y deben considerarse como un todo, y la conveniencia de adoptar una Convención sobre el Derecho del Mar que logre la máxima aceptación posible, la Conferencia debe hacer todos los esfuerzos posibles para que los acuerdos sobre los asuntos de fondo se tomen por consenso y dichos asuntos no deberán someterse a votación hasta tanto no se haya agotado todos los esfuerzos por llegar a un consenso." (6)

Asimismo, la Convención fue encaminada al establecimiento de un régimen jurídico que permitiera establecer un instrumento de paz destinado a buscar el bienestar general de los pueblos, tal como se refleja en la declaración del señor Embajador Juan Miguel Bákula, presidente de la Delegación del Perú, al abrirse el debate general en el Plenario en 1974, el que expresó lo siguiente:

"... la finalidad profunda y última de esta Conferencia es cuestionar la estructura jurídica del mar, establecida por un reducido grupo de potencias en función de sus intereses económicos, políticos y militares; y la de sustituir esa estructura por un nuevo orden legal que asegure el uso y la explotación de los océanos como instrumento de paz y de bienestar para todas las naciones del mundo".

Añadiendo:

"... dar paso a un Derecho del Mar Humanista, por lo tanto Universal, dirigido a promover... los niveles de vida de los pueblos." (7)

No podemos dejar de afirmar que la Convención sobre el Derecho del Mar es uno de los Tratados, a nivel internacional, que ha generado, como nunca antes otro, un elevado número de documentación al respecto, ya sean textos de carácter ilustrativo o de alcance académico, lo que nos hace ver que el tema tratado en esa

(6) BAKULA, Juan. "El Dominio Marítimo del Perú". Págs. 125-131

(7) BAKULA, Juan, Op. Cit. Págs. 305-401

oportunidad es de vital importancia para todas las naciones del mundo y especialmente para el Perú que como nación netamente marítima no debe ver al mar como un simple límite, sino todo lo contrario, porque debe ser contemplado como una prolongación de él mismo.

Así, la Convención, en contraposición con el antiguo Derecho del Mar que reconocía sólo dos espacios marítimos, establece cinco espacios principales claramente definidos: el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental, la Alta Mar y la Zona Internacional de los Fondos Marinos; donde las tres primeras quedan bajo la jurisdicción y/o soberanía del Estado y las otras dos bajo el concepto de zona netamente internacional.

Bien es cierto que la intención del presente ensayo no es llevar a cabo un análisis exhaustivo de la Convención y sus artículos, pero considero que es importante no perder de vista aquellos aspectos que, por su naturaleza, nos permitirán establecer posteriormente la importancia de la misma para el desarrollo del país, tomando en cuenta que geopolíticamente nos encontramos ubicados en el centro geográfico de Sudamérica.

En este sentido, podemos afirmar que el último y más completo instrumento sobre aspectos relativos al mar, y que entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994, es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, considerada, por sus alcances y su contenido, como la "Constitución de los Mares", la misma que entre sus principales innovaciones posee la institucionalización de la Zona Económica Exclusiva hasta un límite máximo de 200 millas y que reconoce a los Estados costeros derechos de soberanía para administrar los recursos vivos y no vivos del mar, su suelo y subsuelo, y el régimen para explotar los recursos no renovables de los fondos marinos, más allá de las 200 millas, como Patrimonio Común de la Humanidad.

Importante de resaltar es el hecho que la aceptación por la Comunidad Internacional de los espacios y regímenes fijados en la Convención ha permitido reducir la posibilidad de conflictos, y poco a poco los Estados costeros han hecho efectiva la jurisdicción que les corresponde sobre los recursos que se encuentran en sus Zonas Económicas Exclusivas.

En líneas generales, podemos establecer que la Convención regula las diversas normas, procedimientos y facultades que tienen los Estados ribereños en su Zona Económica Exclusiva, las cuales son establecidas de manera unilateral, libre y soberana en función a los derechos que les reconocen el Tratado y la Comunidad Internacional; manteniendo con ello los mismos derechos de soberanía que el Estado ostenta en el Mar Territorial en aquellos aspectos vinculados al ámbito económico, siendo la única diferencia lo relacionado a la navegación y sobrevuelo; igualmente establece claramente que sólo el Estado ribereño será quien determine el nivel de captura permisible en su Zona; existiendo asimismo, normas relativas a la investigación científica y preservación del medio marino.

Sin embargo, la Convención, a pesar de sus alcances, no deja de ser un documento preparado por seres humanos, lo que la hace factible a ser modificada y/o ampliada para llegar a establecer un instrumento que, en su totalidad, sea de real beneficio para la humanidad.

En tal sentido, la Organización de las Naciones Unidas, bajo el sustento que el régimen jurídico que regulase las actividades en el espacio oceánico tuviera siempre en cuenta tanto las necesidades como los intereses de todos los Estados, bajo el auspicio del Secretario General, formalizó el llamado "Acuerdo sobre la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", el mismo que fue aprobado por la Asamblea General el 28 de julio de 1994.

Fundamentalmente, este hecho se llevó a cabo en razón de que buena parte de las disposiciones de la Parte XI habían sido cuestionadas primero por los Estados Unidos y luego por otros países desarrollados, entre ellas, las relativas a los requisitos para el otorgamiento de sitios mineros y de contratos de exploración y explotación, el control de la producción, la transferencia de tecnología, la composición del Consejo de la Autoridad Internacional, la toma de decisiones y el sistema para la aprobación y vigencia de enmiendas.

Dicho acuerdo, aparte de ciertos cambios con respecto al funcionamiento progresivo de los órganos de la Autoridad, el financiamiento de la Empresa y de los sitios mineros, el proceso para la toma de decisiones, los términos financieros de los contratos y la obligatoriedad de las enmiendas que adopte la Conferencia de Revisión, ha dejado sin efecto las normas concernientes a la transferencia de tecnología, el control de la producción y el fondo de compensación que eran muy importantes para los países en desarrollo, sobre todo de los exportadores de minerales terrestres, como el Perú, sin que las cláusulas introducidas en sustitución de esas normas sean igualmente satisfactorias. Aun así, las disposiciones aplicables a la utilización de la Zona Internacional de los Fondos Marinos con arreglo a la Convención y al Acuerdo permitirán, llegado el momento, obtener beneficios y resguardos que estarían excluidos si, en ausencia de reglas internacionales, los países más poderosos hubieran quedado en libertad para explotar los recursos de esa zona al amparo de sus legislaciones nacionales o del mini-tratado que se proponían implementar, entre ellos, sin las limitaciones y las obligaciones universalmente previstas.

Paralelamente, en los años noventa surgieron una serie de controversias, a raíz de la decisión por parte de los Estados pesqueros de aguas distantes, los que, amparándose en la libertad de pesca en la Alta Mar, intensificaron la explotación de los recursos vivos, originando con ello una pesca incontrolada en el área adyacente a la Zona Económica Exclusiva y comprometiendo la existencia de especies transzonales como el jurel, la caballa y la pota o calamar gigante, cuya mayor parte de su ciclo vital transcurre en el límite de las 200 millas, así como de las especies altamente migratorias (atún, pez espada, tiburones oceánicos, etc.) que recorren vastas áreas de la Alta Mar y de las Zonas Económicas Exclusivas de diversos países en el Océano Pacífico.

Estos hechos originaron que Estados como España, Japón, Rusia, Estados Unidos, Corea, Taiwán y China, incrementaran sus flotas de buques congeladores y procesadores, así como dedicaran ingentes recursos para la capitalización de sus industrias y la construcción de buques cada vez más grandes y eficaces, de manera tal que pudieran realizar sus faenas en áreas adyacentes a las Zonas Económicas Exclusivas y así actuar sobre poblaciones de peces transzonales o sobre otras

poblaciones asociadas que también se encuentran bajo la jurisdicción de los Estados ribereños, lo cual, obviamente, afecta sus intereses y pone en riesgo la supervivencia de tales recursos.

Situaciones como la descrita revelaban la fragilidad que la Convención tenía en algunos de sus artículos, lo que motivó que la Asamblea General convocara una Conferencia, la cual, tras tres años de negociaciones, aprobó en agosto de 1995 y en la ciudad de Nueva York, el llamado "Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención del Mar relativa a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones Altamente Migratorias", en el que se dictan normas para la conservación y ordenación de dichas poblaciones de peces, imprimiendo deberes adicionales tanto al Estado del pabellón como al Estado ribereño.

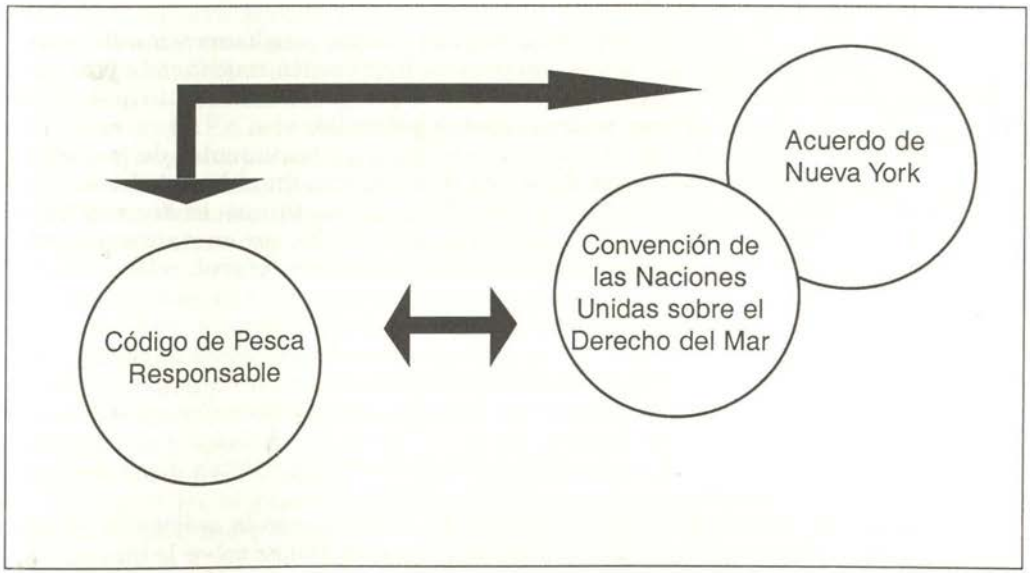
El Acuerdo de Nueva York, como comúnmente se le conoce, requiere a los Estados la compatibilidad de los regímenes de conservación y gestión de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios en las zonas de jurisdicción nacional y en las zonas de Alta Mar adyacentes; y que se aplique un criterio precautorio en la extracción de las poblaciones de peces, contando para tal efecto con informaciones fidedignas acerca de sus niveles.

Asimismo, establece, entre otras cosas, que si bien la responsabilidad de hacer cumplir las normas internacionalmente acordadas recae en el Estado bajo cuya bandera navega el barco (el Estado del pabellón), se reconoce a cualquier país que sea miembro de una organización regional pesquera, el derecho de abordar e inspeccionar las naves de otros Estados que pesquen en la región, a fin de asegurar el respeto de las medidas regionales de conservación marina.

Por su parte la FAO, en octubre del mismo año, adoptó el "Código de Conducta para la Pesca Responsable", el mismo que, aunque carece de obligatoriedad jurídica, es el instrumento más completo elaborado hasta la fecha sobre la problemática pesquera, y constituye un compendio de normas y principios dirigido también a asegurar la conservación, ordenación y desarrollo de los recursos vivos del mar y de agua dulce, cuyos alcances pueden ser muy valiosos para las decisiones que deben adoptar los gobiernos y entidades privadas sobre el particular.

De lo citado hasta el momento, considero que dentro del régimen de pesquerías se presenta ante nuestros ojos un nuevo Sistema Jurídico que tiene como núcleo central la "Convención sobre el Derecho del Mar" y como instrumentos complementarios, el "Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención del Mar relativa a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones Altamente Migratorias" y el "Código de Conducta para la Pesca Responsable", como podemos apreciar en la ilustración en la página siguiente.

Por lo expuesto, hemos visto cómo la Organización de las Naciones Unidas se encuentra enfrascada en una búsqueda continua para lograr que el nuevo Derecho del Mar, representado por la Convención de Jamaica, se convierta en un Tratado Global y en evolución permanente que concilie los intereses de todos los Estados y así permita que la humanidad cuente con un medio eficaz para encontrar la respuesta a todos los conflictos que se puedan presentar en el uso del ambiente ma-



rítimo.

Sin embargo y teniendo en consideración que el Perú hasta el momento no se ha adherido a la Convención del Mar, creo que ya llegó el momento en el que debamos ubicarnos dentro de nuestra realidad geográfica y cuestionarnos si realmente el Océano Pacífico es sólo nuestro límite oeste, tal como en alguna oportunidad nos lo enseñaron, o si nuestro real límite oeste son los demás países de la Cuenca del Pacífico y que este espacio marítimo representa para el Perú un Potencial tan grande el cual debemos resguardar.

Pues bien, el Océano Pacífico que besa nuestras costas representa un escenario de aproximadamente 250 millones de kilómetros cuadrados, dos veces más grande que el Océano Atlántico, y en él habitan más de la mitad del género humano; conformando con ello una hoya que comprende unos 36 Estados aparte de un sinnúmero de territorios bajo régimen especial, autónomos, semiautónomos y de ultramar, muchos de los cuales podrían acceder prontamente a la vida independiente; el Pacífico es, pues, el "Gran Teatro" donde el Perú debe buscar sustentar y fortalecer su desarrollo a través de medidas eficaces y eficientes.

Dentro de esta congregación de naciones, es importante considerar a los diferentes tipos existentes de acuerdo ya sea a su status internacional o a su nivel de crecimiento económico; de esta manera tenemos en la actualidad: una (1) superpotencia, Estados Unidos de Norteamérica; una (1) superpotencia emergente, China; seis (6) potencias industrializadas, Rusia, Estados Unidos de Norteamérica, Japón, Canadá, Australia y Nueva Zelandia; y varios países en desarrollo, que podríamos subdividirlos, a su vez, en naciones en desarrollo avanzado como Corea del Sur, Hong-Kong y Taiwán; las que se consideran en desarrollo tales como Colombia, Chile, Ecuador, Filipinas, Indonesia, Malasia, Perú y Tailandia, y las de menor desarrollo relativo como Centroamérica, los ribereños comunistas de Indochina y las

islas del Pacífico Sur. (8)

Sin embargo, el Pacífico no sólo encarna una simple conglomeración de naciones destinadas a entablar vínculos comerciales. Representa mucho más y es que, podríamos decir, él es la "Gran Fuente de Valores del Mundo", concepto que vemos reflejado en razón de su extraordinaria riqueza potencial.

Así, en el campo minero, el Pacífico, en adición a los yacimientos de petróleo y gas natural, cuenta con elementos disueltos consolidados en el lecho rocoso; yacimientos no consolidados y formaciones de sulfuros polimetálicos, es decir, nódulos o masas compactas de minerales de tamaño pequeño, en los que encontramos grandes concentraciones de manganeso, hierro, silicio, aluminio, níquel, cobre, cobalto, entre otros (9). En este aspecto, se debe tener en cuenta que, a la fecha, los países de mayor desarrollo han iniciado investigaciones que les permitan evaluar la potencialidad de los fondos marinos como fuente de abastecimiento de minerales destinadas a reemplazar los actuales recursos terrestres cuando las condiciones tecnológicas y económicas lo hagan atractivo y factible, estimándose que en el Océano Pacífico estos nódulos podrían llegar a los 160 billones de toneladas y que frente a las costas de Sudamérica, fuera de la jurisdicción nacional, existen depósitos ricos principalmente en níquel.

Pero si consideramos que hoy en día impera en el mundo la aplicación de una plena economía de mercado, lo planteado nos hace reflexionar sobre lo que sucedería si se unieran, conformando emporios transnacionales, aquellos países industrializados con capacidad tecnológica para llevar a cabo operaciones de explotación de los fondos sin un adecuado control; indudablemente esto produciría una baja en los precios de los minerales, así como un desplazamiento de las inversiones y la disminución en la participación en el mercado de países, como el nuestro, que basan su presencia en los mercados internacionales mediante la extracción minera terrestre .(10)

En este sentido, el nuevo Derecho del Mar establece que los fondos marinos son un Patrimonio Común de la Humanidad, pero, y a pesar de lo detallado en los párrafos anteriores cuando me referí al Acuerdo de la Parte XI, este aspecto continúa presentándose como un desafío y un derecho; toda vez que deberíamos prestar la debida atención a la aplicación del mismo, puesto que los intereses de la región no podrán ser cautelados por medio de mayorías automáticas sino sobre la base de la participación activa en los diversos mecanismos del Tratado.

En lo referente a los recursos vivos, tenemos que señalar la gran riqueza pesquera del Pacífico, la misma que, de acuerdo al informe sobre "El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura" de 1996, elaborado en Sofía, está dentro del orden del 60% de la captura mundial y donde destacan las regiones cercanas a Alaska, Taiwán y particularmente la del Perú y Chile, zona con el más intenso afloramiento del mundo y en el que actúan factores de tipo climatológico, geológico y biológico que le permiten poseer una biomasa de peces muy alta ubicada relativamente cerca de las costas.

No obstante, nuestros intereses en este ámbito no terminan en las zonas cercanas a costa o en las 200 millas, sino que se prolongan más allá, dado que los recur-

(8) Calm LARENAS Q., Victor. Conferencia Magistral "Análisis Oceanopolítico de la Cuenca del Pacífico". Págs. 1,

(9) BAKULA, Juan. Op. Cit. Págs. 219-220

(10) BAKULA, Juan. Op. Cit. Págs. 220-223

sos vivos no permanecen estáticos en cada zona marítima sino que se desplazan entre ellas sin fronteras; por tal motivo, las actividades que se realicen en la Alta Mar podrían afectar el ecosistema de nuestra Zona Económica Exclusiva, en razón de la posible depredación de los recursos altamente migratorios o de alguna especie transzonal. En este aspecto, no debemos olvidar que especies como el jurel, la caballa y la pota o calamar gigante transcurren la mayor parte de su ciclo vital en el límite de las 200 millas, y que aquellas como el atún recorren vastas áreas de la Alta Mar y de Zonas Económicas Exclusivas en todo el Pacífico, especialmente en áreas que limitan con nuestra Zona Económica Exclusiva.

En esta materia, la Convención del Mar, como lo he expresado, consagra la obligación de preservar el medio marino, disponiendo que todos los Estados protejan y preserven el espacio oceánico; consagrando a su vez el derecho soberano de los Estados de explotar sus recursos naturales con arreglo de su propia política, prohibiendo toda injerencia injustificable de otros Estados en las actividades que realiza el Estado ribereño, eliminando con ello un posible "rol dirigencial" de las grandes potencias, aspecto que se ve reforzado actualmente con el "Acuerdo de Nueva York" de 1995 y el "Código de Pesca Responsable".

Sin embargo, la grandeza del Pacífico no concluye con los recursos, ya sean vivos, no vivos o energéticos que de él podemos obtener sino que se extiende representando una gran vía de comunicación que comprende cuatro de los siete pasos interoceánicos que gravitan en el mundo, el Canal de Panamá, el Paso Drake y los estrechos de Magallanes y Málaca; es por ello que debe ser de nuestro interés, especialmente para el Comercio Marítimo, que se mantenga el libre paso en las zonas, canales y estrechos que existen en el orbe; lo cual nos permitirá ver a los mares integralmente y así actuar de manera interdependiente e intercomunicada con el resto de países, tendiendo de esta forma puentes o líneas de interconexión destinadas a mantener a nuestro Comercio Marítimo como el eje de máxima influencia del Comercio Exterior, aspecto fundamental para el desarrollo del país.

En este sentido, la "Constitución de los Mares" reconoce la libre navegación tanto en las Zonas Económicas Exclusivas como en la Alta Mar; no obstante, en la primera, las naves deberán respetar los derechos de soberanía para efectos económicos reconocidos al Estado ribereño, cumpliendo con las leyes y reglamentos que de él emanen; precisando, asimismo, la obligatoriedad de permitir el libre tránsito por los estrechos y canales internacionales como en la Alta Mar (11); debiéndose resaltar que la Convención concede la posibilidad de celebrar acuerdos entre países limítrofes para hacer más estricta la navegación entre sus Zonas Económicas Exclusivas, en lo que a unidades de guerra se refiere .(12)

En adición a lo señalado hasta el momento, no puedo dejar de lado la importancia que tiene para nuestros intereses la investigación científica y el desarrollo tecnológico, los mismos que, mediante el desarrollo y aplicación de programas de investigación, nos permitan asegurar nuestro patrimonio y promover el desarrollo, a través de un mejor aprovechamiento de los recursos que se encuentran en el mar.

En este aspecto, la Convención también busca fomentar la transmisión de tecnología en áreas como la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos, con miras a lograr el desarrollo económico y social de aquellos Es-

(11) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Art. 24, Art. 34, Art. 41, Art. 42, Art. 45, Art. 55, Art. 87

(12) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Art. 311

tados en desarrollo mediante la aplicación de programas de cooperación técnica, conferencias, seminarios, intercambio de personal altamente especializado y formulación de proyectos bilaterales, regionales y/o multilaterales. (13)

En suma, y dentro del contexto planteado, podemos observar que los intereses peruanos en el mar se encuentran íntimamente relacionados con el desarrollo del país, donde la explotación de los recursos renovables, la exploración y explotación de los recursos no renovables y el comercio marítimo representan para el Perú una de las principales actividades económicas y un importante impulsor para su desarrollo.

Paralelamente, hemos podido observar que el campo de la investigación científica y el desarrollo tecnológico es de vital importancia para el incremento de los Intereses Marítimos, porque no sólo se destina su utilidad para el aprovechamiento y explotación de los recursos no renovables sino que nos brinda la posibilidad de potenciar al máximo nuestros recursos hidrobiológicos.

Evidentemente el Potencial Marítimo peruano no queda enmarcado dentro de los límites de su Soberanía; es por ello que reviste especial interés la exploración y explotación de los fondos marinos de la Zona Internacional, el Comercio Exterior en áreas de importancia para el desarrollo, como la Cuenca del Pacífico, y los proyectos de investigación en la Antártida, entre otros.

Partiendo de la premisa de que nuestros Intereses no se quedan estancados en las 200 millas marinas, sino que por el contrario se extienden fuera de nuestro Dominio Marítimo, es necesario definir aquellas políticas y elementos jurídicos que permitan en el corto, mediano y largo plazo incrementar nuestro Potencial Marítimo, de manera tal que podamos reforzar, a su vez, el Poder Marítimo contribuyendo así al desarrollo del Perú.

Considerando que todos los aspectos hasta aquí mencionados son de vital interés para el país y que su no consecución afecta de manera considerable a nuestros Intereses, es conveniente resaltar que el hecho de no ser parte de la Convención del Mar nos está quitando la capacidad de tener en nuestro poder una herramienta jurídica a nivel internacional muy importante; toda vez que la necesidad de la Convención del Mar para el Perú no queda solamente circunscrita al aspecto de protección del ecosistema natural del medio marino, sino que amplía las fronteras del país a nuevos campos como el de aprovechar las oportunidades que brindaría el poder ser parte de aquellos proyectos que se lleven a cabo en la Zona Internacional de los Fondos Marinos, lo cual nos permitiría, como país minero por excelencia, acceder al conocimiento de nuevas tecnologías e información científica en el ámbito en cuestión, así como también recibir los beneficios que de ellos emanen. Asimismo, nos permitiría contar, a través de los medios de cooperación internacional, con el consiguiente apoyo financiero, muy necesario para la mejora de nuestra infraestructura marítima, así como con el asesoramiento científico-tecnológico necesario para la capacitación de nuestro personal técnico en todas aquellas áreas en las cuales mantenemos un desarrollo incipiente, fortaleciendo las capacidades en materia de investigación científica y protección ambiental relacionada al océano y sus recursos.

(13) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Art. 245, Art. 246; Art. 249, Art. 266, Art. 269.

La Adhesión a la Convención por parte del Perú nos permitiría estar en capacidad de proteger nuestros Intereses en lo relacionado al comercio marítimo, cautelando el libre tránsito de los barcos de bandera nacional en los canales y estrechos internacionales así como en las Zonas Económicas Exclusivas de otros Estados.

De lo explicado, podemos establecer que, en este mundo en rápida evolución y crecimiento, el futuro auge del Océano Pacífico cada vez se vislumbra más como una realidad convirtiéndose en el escenario más apasionante de la historia de la humanidad, pues en esta gran área oceánica se desarrollarán las realizaciones de millones de seres humanos que enlazan al Occidente con el Oriente.

La "Era del Pacífico" estará repleta, pues, de esperanzas, especialmente económicas, científicas y culturales, dentro de un ambiente dispuesto a permitir que se den las relaciones económicas internacionales, la conquista de mercados e inversiones, la cooperación, el intercambio tecnológico, y, lógicamente, en donde los vecinos deberemos buscar integrarnos, destacando en esta toma de conciencia la importancia que cobra la región y el papel protagónico que nos corresponde asumir en todos los sectores del quehacer nacional, obligándonos a desarrollar un Poder Marítimo tal que facilite el movimiento económico del país.

Finalmente, y para concluir, sólo me queda decir que, parafraseando al Dr. José Luis Bustamante y Rivero, el hábitat de un Estado se caracteriza por la conjunción indisoluble de un tríptico formado por el Territorio, el Mar y el Hombre, donde los dos primeros son espacios articulados al servicio del tercero, beneficiario de sus recursos naturales; y a cuya sombra todo Estado existe, subsiste y prospera; y donde la filosofía del nuevo Derecho del Mar coadyuva a su cumplimiento.

BIBLIOGRAFIA

ARIAS-SCHREIBER, Alfonso. "El Perú y los Nuevos Retos Marítimos"
ARIAS-SCHREIBER, Alfonso. "El Perú y la Convención sobre el Derecho del Mar".
ARIAS-SCHREIBER, Alfonso. "La evolución del Derecho del Mar y la participación del Perú en ese proceso".
BÁKULA, Juan. "El Dominio Marítimo del Perú".
CENTRO DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS DE LA ARMADA DE CHILE-UNIVERSIDAD MARITIMA DE CHILE. Seminario "Presencia de Chile en el Océano Pacífico".
COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR. "Segunda Reunión Internacional de expertos legales sobre América Latina y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".
COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR. "Seminario Regional sobre el Nuevo Derecho del Mar".
ELYURY-YUÑES, Antonio. Clase Magistral "Control Político Mundial, mediante el empleo de los Poderes Naval y Terrestre".
INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ, "Historia Marítima del Perú", Tomo I. Prólogo.
LARENAS Q., Víctor. Conferencia Magistral "Análisis Oceanopolítico de la Cuenca del Pacífico".
MARTINEZ B., Jorge. "Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo".
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. "Acuerdo sobre la aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios".
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. "Acuerdo sobre la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACION, "Código de Conducta para la Pesca Responsable".
PASCAL, Enrique. "Derecho Internacional Marítimo".
RATZEL, Friedrich. "Ubicación y espacio" Antología Geopolítica".

CURRÍCULUM VITAE

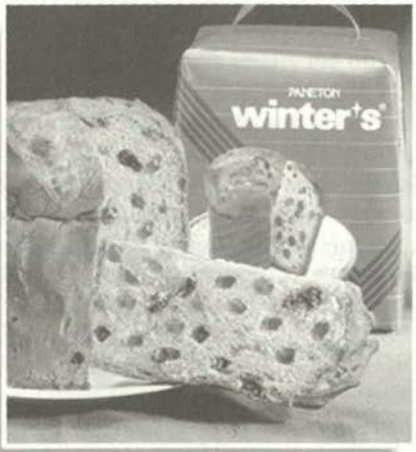


Capitán de Navío José Enrique Carcelén Nevares

Egresado de la Escuela Naval del Perú con el grado de Alférez de Fragata y Bachiller en Ciencias Marítimas. Es calificado en Submarinos. Como submarinista ha ocupado distintos cargos a bordo de unidades submarinas. Graduado en el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval (1988). Graduado en el Curso de Alto Mando y Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval (1992). Ha realizado estudios de Magister en Relaciones Internacionales en la Pontificia Universidad Católica del Perú (1992-1993). Siguió el Curso de Gerencia en la Escuela de Administración de Negocios (ESAN)-Perú (1992). Ha sido Comandante del B.A.P. La Pedrera. Ha prestado servicios en la Comandancia de la Fuerza de Submarinos. Adjunto al Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania (1985-1987). Despacho Ministerial del señor Ministro de Defensa (1989 y 1991). Jefe del Área de Política y Estrategia y Jefe del Curso de Alto Mando y Guerra Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval. Comandancia General de Operaciones Navales. Estado Mayor General de la Marina. Actualmente se desempeña como Jefe de Estudios de la Escuela Superior de Guerra Naval.

winter's

Disfruta de su calidad en esta Navidad...









- Chocolates
- Galletas y Wafers
- Cocoa
- Gomitas
- Panetones
- Marshmallows
- Caramelos Duros y Blandos
- Cobertura de Chocolate
- Cobertura para Helados

PROCACAO S.A.

Av. Maquinarias 2250, Lima 1, Perú Telf.:(511) 336-8113 / 336-8279 Fax:(511) 336-8155 / 336-8287

Ciencia, Tecnología y Fuerzas Navales en el Pacífico

Science, Thecnology and Naval Forces in the Pacific

Capitán de Navío
Oscar Penny Cabrera

SUMILLA

Resumen ejecutivo de Tecnologías Aplicadas para el siguiente siglo en una Marina de Guerra

El estudio prevé un mundo donde las fuerzas navales realizarán misiones en el futuro, similares a aquéllas que se han emprendido históricamente. Estas misiones continuarán incluyendo: control del mar, disuasión, proyección de poder, transporte marino, y así sucesivamente,. Las misiones se lograrán a través del uso de plataformas (buques, submarinos, avión y naves espaciales), armas (los proyectiles, bombas, torpedos, e información), mano de obra, material, táctica, estrategia y procesos (adquisición, logística, y así sucesivamente.)

El objetivo primario del estudio realizado por la Academia de Ciencias de los Estados Unidos era determinar cuáles de éstas tecnologías, eran las más críticas para la Armada Americana y poder asegurar el dominio norteamericano en las operaciones navales futuras, determinando las tendencias en estas tecnologías, así como su impacto en la superioridad de la Armada misma y la del Cuerpo de Infantería de Marina. Es decir, dar una visión de

ABSTRACT

Executive Summary of Applied Technologies for the next century in a Navy

The study foresees a world, where the naval forces in the future will carry out missions similar to those that have been undertaken historically. These missions will include: control of the sea, deterrence, projection of power, maritime transport, and so forth. The missions will be achieved through the use of platforms (ships, submarines, airplanes, and space ships), weapons (weapons, projectiles, bombs, torpedoes and information), manpower, material, tactics, strategy and processes (acquisition, logistics, etc).

The primary objective of the study carried out by the National Academy of Sciences of the United States was to determine which of these technologies were the most critical for the American Navy and to be able to assure the North American domain in future naval operations, determining the tendencies in these technologies as well as their impact in the superiority of the Navy itself and that of the Marine Corps. That is to say, to give a vision of future naval operations as a consequence of this effort. These technolo-

las operaciones navales futuras como consecuencia de este esfuerzo. Estas tecnologías forman la base con la que se construyen productos, plataformas, armas, y capacidades. Combinando tecnologías múltiples con sus atributos futuros, con los nuevos sistemas y subsistemas que podrán ser identificados.

AREAS MÁS IMPORTANTES DE APLICACIÓN DE TECNOLOGÍAS

El estudio identifica más de 100 tecnologías importantes que forman la base tecnológica para las fuerzas navales futuras y se las agrupa en las siguientes nueve áreas de mayor aplicación:

- Cómputo
- Información y Comunicaciones
- Sensores
- Automatización
- Conducta Humana
- Materiales
- Potencia y Propulsión
- Tecnologías del Medio Ambiente
- Procesos Empresariales.

gies form the base on which products will be built combining platforms, weapons and capacities. Combining multiple technologies with their future attributes, with the new systems and subsystems that will be able to be identified.

MOST IMPORTANT AREAS OF TECHNOLOGIES APPLICATION

The study identifies more than 100 important technologies that form the technological basis for the future naval forces and they are contained in the following nine areas of application:

- Computation
- Information and communications
- Sensors
- Automation
- Human behavior
- Materials
- Power and propulsion
- Environment Technologies
- Managerial processes

PRÓLOGO

Este análisis se basa en el estudio realizado por la Academia de Ciencias de los Estados Unidos para la Armada de ese país.

El alto mando naval de los Estados Unidos de Norteamérica pidió una identificación específica de "el presente basándose en tecnologías que se relacionaran con las características de la Armada Norteamericana y las capacidades de la misión del Cuerpo de la Infantería de Marina con atención específica a los siguientes campos:

- La guerra de información, guerra electrónica, y el uso de recursos de vigilancia.
- Guerra de minas y guerra submarina.
- La Armada y el armamento del Cuerpo de Infantería de Marina en el contexto de la mayor efectividad con los blancos propuestos.

- Los recursos humanos, sus problemas, cuidando y aumentando al máximo su efectividad tanto en la Armada como en el Cuerpo de Infantería de Marina.

Como era de esperarse, el estudio es producto de discusiones extensas con la comunidad de ciencia y tecnología de la Armada Norteamericana, incluidos la Oficina de Investigación Naval (ONR), el Laboratorio de la Investigación Naval (NRL), el Comando Naval, la Oficina del Jefe de Operaciones Navales, y la Infantería de Marina. Asimismo se ha tenido en cuenta las experiencias a bordo del *USS Yorktown*, el buque "inteligente" de la Armada Americana. La "nave inteligente" es un proyecto patrocinado por el Jefe de Operaciones Navales al amparo de la aplicación de la reingeniería. El citado oficial de la Armada Norteamericana es un luchador por la aplicación de los nuevos procesos operacionales y procedimientos apoyados por nuevas tecnologías en el periodo corto de 12 meses. La "nave inteligente" ha logrado reducciones en mano de obra y ha mantenido capacidades operacionales a través del uso de tecnologías avanzadas. El éxito de los siguientes proyectos de naves inteligentes se basa en la filosofía de la delegación de autoridad para la toma de decisiones de los comandantes de las naves, reducir el tiempo del ciclo de decisión y ejecución, y aprovechar las ventajas de las últimas tecnologías en estas áreas.

De las más de 100 áreas tecnológicas importantes para las operaciones navales futuras, el estudio ha seleccionado varias tecnologías específicas que tendrán el impacto más grande probablemente en cambiar la manera en que la Armada Norteamericana dirigirá las operaciones en el futuro y, debido a su importancia, merecen una atención cuidadosa en el futuro. Éstos incluyen:

- Micro - y tecnologías de nanoescala
- Los sistemas de Micro electromecánicos
- Circuitos electrónicos a nanoescala (Microelectrónica)
- Sistemas contenidos en un "Chip"
- Las Computadoras económicas del orden de Teraflops y Computadoras pentaflop de alto rendimiento
- Genomics- Es la nueva ciencia que deriva del matrimonio de biotecnología, genética y electrónica;
- Materiales Inteligentes que involucran ingeniería de materiales de tipo nanofase;
- Las comunicaciones de banda ancha y la conectividad
- Tecnología de colaboración distribuida Global (Comunicaciones entre sensores, sistemas inteligentes, etc.)
- Ambientes de realidad virtual multisensorial;
- Información de guerra, defensiva y ofensiva;
- Vehículos no tripulados
- Manejo de las firmas propias de las plataformas de guerra.

Se les agrupa en nueve áreas de mayor aplicación, las cuales son las siguientes:
- Cómputo

- Información y Comunicaciones
- Sensores
- Automatización
- Conducta Humana
- Materiales
- Potencia y Propulsión
- Tecnologías del Medio Ambiente
- Procesos Empresariales



Acompañaré el presente análisis con algunas observaciones, las cuales considero pertinentes a nuestra realidad y aplicables, en vista de lo evidente que es la creciente apertura de la brecha tecnológica entre los países desarrollados y los países en vía de desarrollo.

Proyección de las tendencias tecnológicas futuras

En el presente trabajo se intenta proyectar las tendencias futuras en las tecnologías que en el año 2035 estarán presentes en una Marina de Guerra y evaluar el impacto que ellas tendrán en las Armadas del futuro.

Es una tarea difícil prever las tendencias a las cuales se orientarán las tecnologías dentro de unos 40 años. Podemos guiarnos por experiencias del pasado. Como es natural, se cometerán errores, principalmente de omisión. Por ejemplo, hace 40 años incluso, las mentes de tecnología más buenas extrañaron el crecimiento fenomenal e impactante de las computadoras en la sociedad de hoy. Podemos identificar la capacidad futura de una tecnología o de cómo podrían usarse varias tecnologías juntas para crear una nueva capacidad, lo cual no significa que necesariamente ocurra, sino para ayudarnos a tener una visión de lo que podría llegarse a obtener con el ejercicio de la imaginación. La creencia en las previsiones, es la base de la planificación estratégica. La planificación estratégica es el mejor camino para orientar inversiones en Investigación y Desarrollo, para luego materializar futuras aplicaciones. Esta será la base para la adopción rápida, por parte de una Marina de todos los ingredientes necesarios para convertir un sueño de tecnología en los sistemas reales del futuro.

ÁREAS DE APLICACIÓN DE TECNOLOGÍA

TENDENCIAS

Las aplicaciones de computación, desarrollos de software y las telecomunicaciones son los pilares de estos fundamentos. Consecuentemente, encontramos una prioridad alta en estas tecnologías que están creciendo y están cambiando rápidamente, manejadas predominantemente por objetivos de negocio comerciales. Un crecimiento explosivo en las telecomunicaciones comerciales y en el procesamiento de imagen terrena de los satélites se encuentran en proceso. Estos servicios comerciales globales tendrán un impacto profundo en las operaciones navales del futuro. Una característica de esta tecnología es que estará disponible sea para países desarrollados como para países en vía de desarrollo, por ser comercial. Es por ello que marinas como la norteamericana se encuentran desarrollando tecnologías que aseguren la confiabilidad de las telecomunicaciones, sea por razones de seguridad o de guerra electrónica.

Desarrollo de las tendencias por áreas

Cómputo

Se dice que las computadoras y el software relacionado con ellas, es decir la capacidad computacional, está entre las tecnologías más importantes que controlarán la composición y las operaciones de fuerzas navales futuras. Cuando la infor-

mación es importante para el éxito militar, el cómputo es importante para el manejo de la información, su adquisición, su extracción y su uso. Examinaremos a continuación, el estado y tendencias en hardware de la computadora, software, y las aplicaciones importantes, como en el estudio de la Dinámica de Fluidos por medios computacionales, conocida con el término (CFD).

Por cómputo nosotros queremos decir computación –ese trajinar de bits que circula por el hardware de las computadoras para algún propósito matemático, textual, o gráfico. Por supuesto, el cómputo analógico juega todavía un papel ciertamente importante sobre todo en los sensores, los lentes de sistemas ópticos y las antenas de los radares, las cuales muchas funcionan todavía en forma análoga. Pero vendrá el momento que los millones de operaciones que realizan los radares analógicos serán remplazados por los billones de operaciones que puede realizar un microprocesador en el proceso de formación de Haz digitales sintéticos de antena, lo cual hasta el momento se ha visto pero en forma limitada.

Al estar estas aplicaciones limitadas y pertenecer más al campo de la física, considerando que el proceso digital ofrece flexibilidad casi ilimitada de aplicación a través de la programabilidad del software, podemos prever resultados impactantes en un futuro no muy lejano.

Hoy en día el cómputo tiene una gama amplia de propósitos especiales. Está respaldado por las siguientes técnicas:

- ASIC .- Circuitos Integrados de aplicación específica
- VHDL.- Lenguaje Descriptivo de Hardware para Circuitos Integrados de Muy Alta Velocidad.
- FPGA.- Arreglo de Puertas Programadas por Campo.
- PLD.- Dispositivos Lógicos Programables.
- RTL.- Lógica de Transferencia de Registros.
- PDS.- Procesamiento Digital de Señales.
- MPP.- Multiprocesadores paralelos.

La capacidad de este hardware ha estado creciendo exponencialmente durante las últimas dos décadas y no muestra ninguna señal de reducir la velocidad de crecimiento. Este crecimiento explosivo ha creado la revolución de la información y la seguirá propulsando en el futuro. La microelectrónica ha sido la ciencia causante del tremendo crecimiento de tecnología de computadora durante los últimos 20 años.

Debido a que el hardware ha crecido en capacidad, se han planteado nuevos objetivos y han evolucionado algoritmos para lograr esas tareas matemáticas, de texto y gráficas. Para mantener el software programando estos algoritmos se han desarrollado docenas de idiomas de computadora y software que programan herramientas como las llamadas EDA, término el cual significa Diseño Automatizado Electrónico.

Sobre este tema vale la pena hacer una reflexión.

Durante la última década, el crecimiento de las capacidades de diseño electró-

nico ha sido drástico. Los diseñadores de sistemas electrónicos se han visto obligados a contemplar circuitos VLSI en grandes cantidades debido a la capacidad de integración de los circuitos ASIC. La figura (1) nos lo muestra.

ambiente de diseño electrónico automatizado.

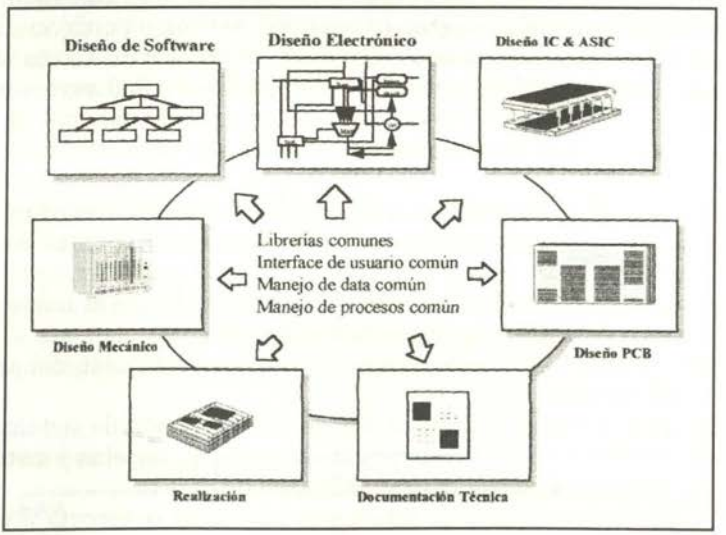


Figura (1)

Durante los procesos de integración de circuitos VLSI con circuitos ASIC, debido a las altas velocidades de clock y la alta densidad de la componentística en tarjetas multi-layer se requiere una extensa verificación de funcionamiento. En situaciones donde no se pueda esperar a que el prototipo esté listo para probarlo, se recurre a la simulación por computadora de la tarjeta a diseñar; consecuentemente el ahorro de tiempo es considerable, y el mejoramiento en la calidad de diseños significativo.

De acuerdo a lo expuesto podemos conceptualizar las herramientas EDA como sistemas expertos que automatizan el ciclo de diseño permitiendo una mayor concentración en las características funcionales y de respuesta del sistema.

Las características principales son las siguientes:

- Herramientas basadas en Hardware y Software de alto nivel para el diseño automatizado de sistemas.
- Permiten personalización de diseño de sistemas específicos requeridos acortando y optimizando el tiempo de desarrollo y validación de prototipos.
- Ponen al alcance de todos el conocimiento de expertos aprovechando el Estado

Actual del Arte.
- Permiten el desarrollo de sistemas, optimizando los costos y logrando una real independencia tecnológica

Técnicas HDVL

HDVL significa verificación de diseño de alto nivel (High Level Design Verification).

Es el uso de la simulación para verificar tarjetas electrónicas. Asimismo verifica los ASIC y los IC a nivel componente unitario, así como porciones importantes del Software y de los programas de pruebas, en los niveles de diseño más elementales. Esta metodología prueba en conjunto al Hardware/Software y define la Ingeniería de pruebas. Este es el objetivo principal de todo sistema de producción electrónico antes de iniciar la fabricación.

Objetivos del HDVL

- Confirmar que la tarjeta y el circuito ASIC trabajen correctamente
- Verificar la operación del circuito ASIC en el sistema antes de que el ASIC o el sistema prototipo estén disponibles.
- Acelerar la integración Hardware/Software mediante el inicio del desarrollo Software durante el proceso de diseño del sistema.
- Generar pruebas eficientes, simplificando la verificación del pro totipo ASIC y del sistema.

- Estos objetivos llevan a la verificación de la interacción de sistemas, sobre todo entre lógicas estándar y lógicas de propósito especial, tarjetas y sistemas, Hardware y Software lo antes posible, durante la fase de diseño.

- Debido a que la descripción de diseños de alto nivel se ejecuta mucho más rápido en simulación que con el problema real, el diseñador puede cubrir los objetivos de calidad con mucho mayor éxito. Esto trae como consecuencia poder advertir problemas de diseño e integración con mayor probabilidad y poder resolverlos anticipadamente.

Históricamente, la presión sobre Ingenieros Software, al término del diseño de prototipos Hardware ha sido nociva para la terminación de proyectos. Con estos sistemas, al efectuarse las actividades Software y Hardware en paralelo se facilita la corrección de errores y mejoramiento de diseños, optimizándose el tiempo desarrollado de proyectos, es decir permite a los Ingenieros Software, poder adelantarse a los proyectos y no trabajar bajo presión. Igualmente, se puede aplicar esta ventaja para los Ingenieros de Pruebas; mediante la simulación se pueden planificar las pruebas de calidad que se efectuarán a los prototipos.

Nuestra Marina de Guerra, junto con las de Brasil y Colombia, han comenzado a desarrollarse en este campo. En especial, en nuestra Marina de Guerra por disposición de nuestro Comandante General, quien ha dado instrucciones precisas para la aplicación de esta tecnología. El centro de diseño EDA de la Marina de Guerra del Perú se encuentra bajo la dirección del Director de Armas Navales en el Servicio de Armas y Electrónica.

Durante los años venideros, los nuevos conceptos continuarán apareciendo. Esta habilidad de lograr nuevas funciones, previamente no factibles, llevará a mu-

chos adelantos significativos habiéndose ya incluido los de la realidad virtual, la simulación - basada en los filtros de Kalman que repercuten en mejorar técnicas aplicadas hasta en automóviles como es el caso del revolucionario sistema de frenos ABS, y así sucesivamente. Debido a que la disponibilidad de poder de computación ha aumentado, el tamaño de paquetes del software también ha crecido, con densidades de errores mayores. El desarrollo del mismo cuesta cada vez más y este costo seguirá creciendo aun más rápido, hasta que el Software se haya vuelto uno de los problemas más críticos de nuestro tiempo, y se convertirá en el talón de Aquiles de la revolución de la información entera. Para muchos sistemas cómputo – dependientes, la fiabilidad ha sido puesta en duda, aun si el Hardware es confiable, por los errores en el Software y por la aparición de la peor plaga que ataca a todos los sistemas de información: los virus informáticos.

Para abreviar, la capacidad de cómputo y su oferta de crecimiento exponencial ha creado oportunidades enormes y muchos desafíos para el futuro de la sociedad entera. Cualesquiera que fueren los desafíos, no hay ninguna duda que el cómputo, en una multitud de formas, será un factor dominante en todos los aspectos de las fuerzas navales futuras.

Aunque podemos prever varios problemas prácticos que deben resolverse, en este campo parece no haber ningún límite físico que evite este crecimiento. El gráfico (2) así lo demuestra.

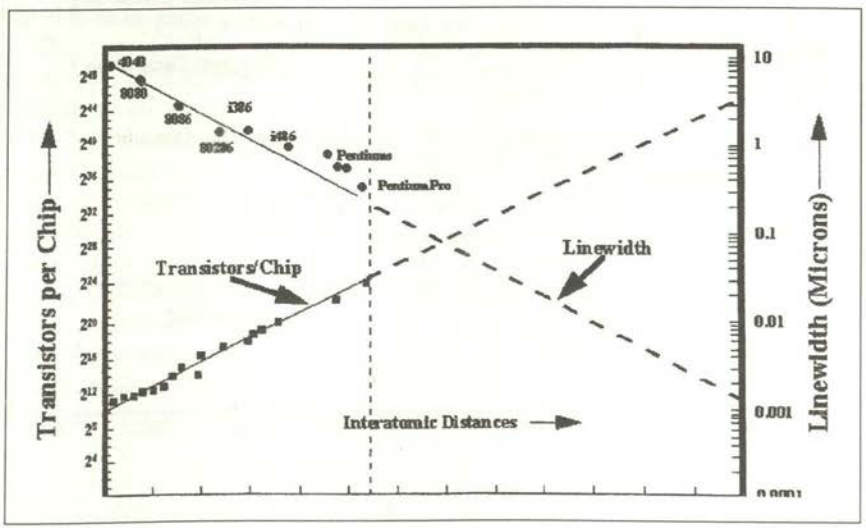


Gráfico (2)

Miniaturización respecto a cantidad de transistores por Chip
(Gráfico original de la Academia de Ciencias de Norteamérica).

Se puede proyectar el comportamiento del desarrollo de la computadora en dos familias distintas: la informática de alto rendimiento y la informática de acceso popular. La informática alto rendimiento representa el estado del arte en velocidad de computación, capacidad de almacenamiento, y proporciones de la transmisión. El Cray T90 es un ejemplo de este tipo de computadora. Se puede estudiar el progreso de tales computadoras durante los últimos 40 años y usar estos datos para extrapolar el futuro. La velocidad del proceso de computadoras de alto rendimiento ha aumentado del 60 por ciento y ha doblado la citada velocidad cada 18 meses, o ha crecido 100 veces por década. Muchos expertos en computadoras y científicos en ciencias de los materiales creen que el número de transistores por unidad programable de proceso continuará aumentando durante los próximos 40 años, a pesar del costo creciente de los medios de fabricación y los cambios probables en los materiales. El gráfico (3) puede ilustrar lo aquí explicado.

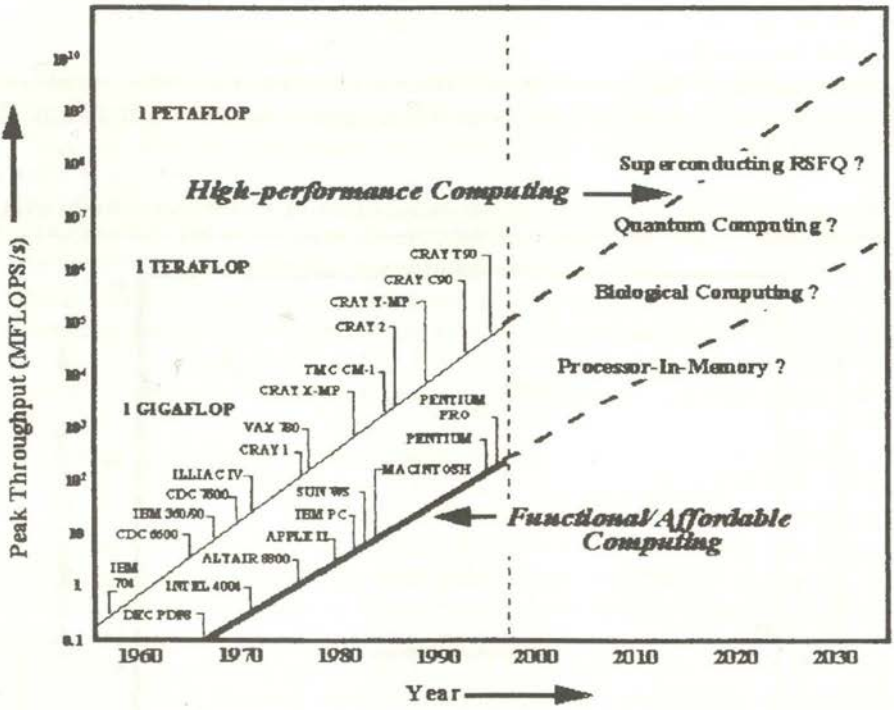


Gráfico (3)

Desarrollo de las capacidades de los procesadores en el tiempo
(Gráfico original de la Academia de Ciencias de Norteamérica)

El Gráfico (2) nos muestra el desarrollo de la informática de alto rendimiento

(Caso Cray T90) y la informática de acceso popular (Caso Pentium).

Quienes diseñan juegos por computadora, entre las muchas actividades, están buscando mayores aplicaciones, y, por lo tanto, están demandando mayor capacidad de computación. Otros negocios comerciales, igualmente están demandando el crecimiento de esta capacidad. ¿Hacia dónde vamos? Si las tendencias pasadas continúan, se espera que en el 2035, las velocidades de operación de las computadoras de alto rendimiento superen 1 pentaflop, 1015 operaciones de punto flotante por segundo, y el tamaño de memoria será 10 terabytes. Se estima que el cerebro humano tiene un poder del proceso de 1 pentaflop, por lo cual se deduce que las computadoras en el 2035 serán excelentes ayudantes personales que proporcionarán un grado alto de apoyo inteligente.

Es necesario, también, analizar el gran progreso en el tema de procesamiento digital y analógico de señales. Este tema es uno de los más importantes en el progreso de los sistemas de armas y sensores en general y su aplicación dependerá críticamente del progreso de las computadoras. Se han reconocido los beneficios de este campo en el reconocimiento automático de blancos, pero la evidencia empírica y la experiencia ganada durante los últimos 30 años han demostrado que esta aplicación es un problema muy difícil, razón por la cual, al final del estudio, ampliaremos este tema. La Teoría de Redes Neuronales ha demostrado ser una posible solución para mejorar la habilidad de reconocimiento de blancos, pero no superan la actuación humana. Muchos creen que el cerebro humano intenta todas las posibles soluciones simultáneamente a un problema y puede sacar una conclusión a través del más puro poder computacional, que difícilmente se logrará superar. Cuando las capacidades computacionales se acerquen a las del cerebro humano, la actuación de una gama amplia de tecnologías de reconocimiento de blancos mejorará substancialmente.

Uno de los desafíos más grandes en el uso de la computadora es poder simular problemas de Dinámica de Fluidos (conocido por las siglas CFD). Este tema es la clave para el progreso del perfil fluidodinámico de los aviones, misiles, submarinos, torpedos, etc. Es decir, se usa extensivamente en el plan de desarrollo aerodinámico del avión moderno, así como de proyectiles, y está entrando en mayores aplicaciones en naves y submarinos. Pero la teoría del flujo turbulento es, sin embargo, una limitación fundamental en la técnica, debido a que es muy difícil su simulación. Personalmente participo, sólo como espectador curioso en los experimentos que hace el Profesor Gonzales, de la Universidad Ricardo Palma, en éste campo. Hasta el momento, he visto fracasar muchos de los llamados "modelos numéricos", de origen canadiense, (Modelos de Simulación por Computadora) y los modelos físicos a escala, del citado científico peruano, generan mayor información y más precisa. Aún así el desarrollo de mejores modelos numéricos fluidodinámicos es necesario para mejorar la velocidad de los aviones, sobre todo para que el flujo sobre las superficies aéreas o submarinas no sea turbulento sino laminar,y así se mejorarán las velocidades y la capacidad de no detección y reconocimiento térmico o acústico de los vehículos aéreos o submarinos respectivamente.

Información y Comunicaciones

La información y comunicaciones dominarán las actividades de la guerra naval futura sobre todo en el dominio del Comando y Control de las operaciones. Las tecnologías de información incluyen la capacidad del cómputo subyacente, la conectividad de las redes de comunicaciones, sobre todo entre los medios de cómputo. De esto dependerá la interacción humana para alcanzar decisiones basadas en el conocimiento de la información lograda mediante medios de recolección distribuidos. Las tecnologías involucradas en la elaboración distribuida de los medios de recolección, la presentación de la información, los sistemas interactivos desarrollados para facilitar la habilidad humana de interpretación de la información, los sistemas inteligentes para la planificación y las ayudas a la toma de decisiones y la guerra de información defensiva y ofensiva mediante las comunicaciones jugarán un papel fundamental en las guerras del futuro. Debido a estos hechos es prioritario, hacer un esfuerzo nacional propio en el diseño del software para estos propósitos.

La espina dorsal de la conectividad entre las fuerzas navales serán las tecnologías de comunicaciones. Con la explosión de las comunicaciones comerciales vía el satélite y fibra, en el corto plazo se están logrando avances vertiginosos en todas las Fuerzas Navales, las cuales tendrán acceso al mundo de la banda ancha transparente de las comunicaciones globales en demanda (capaz de manejo de datos videos). Esta capacidad, cuando se acople al uso de bancos de datos comunes y a los sistemas de apoyo inteligentes, proporcionará a las Fuerzas Navales, sea en el mar o en tierra y en cualquier parte en el mundo, el acceso a la información. Dependiendo del desarrollo y aplicaciones en este campo los usuarios tendrán la cantidad y calidad de información que se necesita para el logro de la misión. El concepto es análogo a la capacidad hecha posible por el rápido crecimiento de un servicio como el de Internet. Es decir, mucha de esta capacidad vendrá del sector comercial. El desafío del uso de estos medios es la capacidad de adaptar estos recursos a nuestras necesidades en los momentos de conflicto, asegurando los propios y degradando los del enemigo.

La Marina de los Estados Unidos considera que es necesario el desarrollo de estrategias y prácticas para defender el hardware y sistemas del software de los siguientes ataques :

- Agentes software de tipo virus.
- Contramedidas enemigas de decepción, en base a la penetración en la comunicación entre redes que vulneren el software de los sistemas.
- Contramedidas electrónicas en base a emisiones de radio-frecuencia.

En los últimos tiempos, la tecnología militar, por razones económicas, ha dependido mucho de las fuentes comerciales de software, hardware, y comunicaciones. Otra necesidad ha sido la interoperabilidad con Sistemas comerciales. Estos hechos han generado un mayor riesgo de susceptibilidad a los ataques antes mencionados. La aparición de transmisores económicos, digitales a pulsos tipo UWB (Banda Ultra Ancha), han generado una gran vulnerabilidad a los sistemas de Coman-

do y Control militares, por lo que la Marina de Los Estados Unidos está muy preocupada y ha solicitado el desarrollo de contramedidas que se opongan a estos medios que son totalmente comerciales.

Los Estados Unidos consideran en la actualidad que, al ostentar el liderazgo en el desarrollo en sistemas de información avanzados, la oportunidad existe para aprovecharse de esta primacía y desarrollar armas de información ofensivas para el futuro y que tendrían el mismo o mayor impacto que las balas o los misiles. Por la información que se tiene, se seguirá con el desarrollo de estas tecnologías y aplicaciones agresivamente dentro de los límites de los acuerdos internacionales.

Sensores

Las Marinas de Guerra son usuarias de una gran variedad de sistemas de sensores que incluyen aquellos pertenecientes a los campos electromagnético, acústico, mecánico, químico, biológico, nuclear, medioambiental, y temporal. Estos sensores, están fuertemente limitados por los fenómenos físicos a ser detectados, dependiendo del tamaño, forma, material, y la configuración acoplada a la sensibilidad requerida. Algunas de las tendencias tecnológicas que son comunes a todas las clases de sensores y sistemas de sensores son el uso de la electrónica en estado sólido, el uso de dispositivos sensores de niveles atómicos (quantum wires), implementaciones digitales , sistemas distribuidos (Redes de sensores , data fusion, y redes de microsensores), complejos multidimensionales (técnicas multiespectro, hiperspectro, y data fusión), y sistemas sensores multifuncionales (aberturas sintéticas comunes para el radar, comunicaciones, guerra electrónica, y así sucesivamente).

Las tecnologías críticas comunes a todas las clases sensores son los semiconductores, superconductores, computadoras digitales, y el desarrollo de algoritmos. El desarrollo de estas tecnologías determinará las capacidades de los sensores disponibles para las fuerzas navales futuras. Es posible que se dé un cambio significativo en el uso de sensores, respecto a lo que conocemos hoy. Un sistema sensor convencional está compuesto por elementos sensores propiamente dichos y por dos o más elementos de proceso. Cada elemento es relativamente caro, y sujeto a las fallas de los componentes. En el futuro cercano, se resolverá esta situación con sistemas de sensores monolíticos inteligentes, debido al uso de nuevas tecnologías como los MEMS. Estos sensores encapsulados en CHIPS serán baratos, producibles masivamente, muy confiables y tendrán mucho más inteligencia y capacidad de la que tienen los sensores de hoy. Su uso traerá una revolución en la toma de decisiones para el Comando y Control. Se piensa que en el 2035, la aplicación de conjuntos distribuidos de estos sensores monolíticos inteligentes, permitirá la formación de metasensores, los cuales proporcionarán mucho más información sobre el ambiente operacional y las capacidades del adversario.

Las Marinas requieren esfuerzos de investigación sustanciales en este campo. Esto incluye sensores para detección en litorales, procesamiento de imágenes, sonares de apertura sintética (SAS) y comunicaciones en los océanos.

Automatización

En el futuro, los sistemas de automatización serán más económicos, se complementarán con el operador o lo remplazarán. Muchos de los trabajos rutinarios de a bordo serán remplazados, así como trabajos de riesgo como la lucha antincendio y hasta la reducción del personal sujeto al riesgo de las hostilidades del combate. Los automatismos permitirán la reducción del tamaño de la nave y la reducción de los costos de operación.

Las plataformas autónomas y teleoperadas son un requerimiento creciente de la Marina de los Estados Unidos. Estas proporcionarán nuevas capacidades operacionales en la guerra submarina, el reconocimiento y vigilancia, el dominio del espacio en la batalla aérea sobre la flota y las expediciones de fuerzas hacia tierra. Se piensa que vehículos no tripulados se operarán desde submarinos y desde la superficie. Estos proporcionarán la multiplicación de la fuerza combatiente, el aumento del conocimiento del campo de batalla aéreo y submarino, y la reducción de la exposición de seres humanos en la acción hostil. Las naves tripuladas verán el espacio de la batalla con sistemas optoelectrónicos e infrarojos montados en los vehículos no tripulados. Igualmente se piensa que las tecnologías de Sensores de Apertura Sintética (SAR), en conjunto con los automatismos del futuro y otros tipos de sensores, sean la solución contra los blancos difíciles, como misiles de vuelo a baja altura. Igualmente serán muy útiles en la recolección de información sobre el enemigo, barrer minas y cazar submarinos, y, potencialmente, poder actuar como armas finales, en caso de necesidad, en base a su propia inteligencia, antes de caer en manos enemigas.

La navegación autónoma y guiado, así como el reconocimiento automático de blancos, están entre las tecnologías fundamentales y críticas para el desarrollo de los vehículos de combate no tripulados del futuro. Sistemas Robots descartables podrán usarse para el reconocimiento y vigilancia, así como plataformas de lanzamientos de armas que penetrarán fácilmente las líneas enemigas.

Conducta humana

Durante las próximas tres décadas, se esperan desarrollos revolucionarios en varias áreas de tecnología que mejorarán el rendimiento del trabajo humano. Estas tecnologías son las siguientes:

- Las comunicaciones, incluyendo el acceso global de las personas a las fuentes de información, aprendizaje a distancia y el acceso y traslado de información mediante multimedia interactiva.
- Procesamiento de la información, incluyendo la interfase hombre - máquina, velocidad de proceso de las computadoras y aumento de la memoria, software inteligente para planificar y simular y las técnicas de información embebida (Ejemplo, tarjetas inteligentes)
- Servicios de salud, incluyendo la telemedicina, sistemas de distribución de medicinas, técnicas quirúrgicas, y prevención de las enfermedades y tratamiento.
- La biotecnología y genética, incluyendo la terapia genética, identificación de ADN y su categorización, diagnóstico de la enfermedad, vacunas y desarro-

llo de medicinas.

- Los procesos cognoscitivos, incluyendo el conocimiento de las funciones del cerebro, sistemas para optimizar el aprendizaje, drogas para el aumento de la memoria y control de la fatiga.

Se piensa que estas áreas experimentarán saltos extraordinarios en conocimiento y aplicación en el futuro.

Estos adelantos tecnológicos tendrán serias consecuencias en el rendimiento de las operaciones humanas y tendrán un impacto profundo en muchos aspectos de vida en los servicios navales, incluso en la educación y entrenamiento, el rendimiento de los operadores, la salud y seguridad y la calidad de vida. La Armada Norteamericana ha puesto una prioridad alta en reducir el tamaño de las tripulaciones, sea en los buques o en los establecimientos de tierra. Adaptando estas mejoras de tecnología, las Armadas pueden lograr un nivel más alto de alistamiento del personal y potencialmente lograr su misión con menos personas, pero mejor preparadas.

Materiales

El desarrollo de la ciencia de los materiales en el futuro se basará en la búsqueda de propiedades físicas y mecánicas, en base a conceptos de teoría atómica. Se diseñarán materiales basados en este conocimiento atómico que también se extenderá para procesar y simular la fabricación de los mismos. Se cree que el diseño por computadora de estos materiales habilitará descubrimientos de nuevas aleaciones férreas, compuestos de titanio, polímeros de alta densidad, cerámicas de alta resistencia a la temperatura, semiconductores de alta velocidad de conmutación, los materiales ferroeléctricos inteligentes, materiales ferromagnéticos y materiales ferroelásticos.

La ciencia de los materiales llamados nanofásicos para las nuevas aplicaciones, la de los materiales inteligentes basados en las aleaciones, los materiales ferroeléctricos y ferromagnéticos, que puedan adaptarse para las aplicaciones mecánicas, hidráulicas y eléctricas, así como la de los semiconductores de alta velocidad de conmutación, serán las ciencias guía de las tecnologías del futuro.

Potencia y Propulsión

La guerra en el siglo 21 traerá consigo el uso de tecnologías muy avanzadas y los sistemas de combate probablemente tendrán rangos de peligrosidad y capacidades de descubrimiento que superarán ampliamente los conocidos en la guerra contemporánea. En la zona de la batalla,incluida las fuerzas expedicionarias, habrán requisitos de potencia eléctrica a niveles de decenas de vatios (para la vigilancia y comunicaciones) a los kilovatios (para el radar y una variedad de motores eléctricos), cientos de kilovatios (para la demanda de poder en las estaciones de tierra) y multi-megavatios (para el armamento avanzado y sistemas de contramedidas). La movilidad de todos los sistemas será esencial para la supervivencia y el éxito.

Se puede evaluar la tecnología de Potencia eléctrica en dos áreas:

- La potencia eléctrica y su distribución en la nave electrica, la cual incluye: Motores nucleoeléctricos, motores a turbinas, motores a pistones, la magnetohidrodinámica, los generadores a combustible de hidrocarbón para potencia continua o pulsada y el acondicionamiento para la distribución de potencia a bordo de submarinos y buques.
- El almacenamiento de energía y su recuperación para ser transportada y entregada.

Las tecnologías disponibles hoy y en el año 2035 se deben evaluar respecto a seis aspectos generales con sus respectivas figuras de mérito. Estas son:

- El almacenamiento de energía
- El área de la recuperación de energía y su transporte
- Las baterías primarias, las baterías secundarias o recargables
- Celdas de combustible
- Las ruedas flotantes (colchón electromagnético).

El concepto de la nave eléctrica ha cobrado gran vigencia.

La reducción en el volumen y firma de temperatura y ruido, la flexibilidad ganada por el uso de diseño modular de motores eléctricos, incluyendo el uso de superconductores de alta temperatura, alientan el desarrollo de los motores eléctricos para el futuro.

Con la disponibilidad de sistemas de propulsión y potencia, totalmente eléctricos, y la existencia de armas manejadas y guiadas eléctricamente, se vislumbra la posibilidad de su lanzamiento eléctrico, lo cual alienta a la investigación en este campo.

La Armada Norteamericana ha desarrollado un plan estratégico para desarrollar y llevar a cabo la construcción de naves eléctricas en el futuro. El enfoque se basa en una arquitectura gradual y flexible que pueda aplicarse por clases de naves y pueda hacerse, sea la aplicación y la adquisición, en forma económica. El plan se basa en el desarrollo comercial de estas tecnologías.

Tecnologías de los Ambientes

Se distinguen dos clases de actividades relacionadas con los ambientes de operación, en el futuro:

- La primera clase es el ambiente físico tradicional en el que las fuerzas navales operan, los aspectos meteorológicos, el estudio de los océanos y aguas del litoral, fin localizar con precisión, minas y submarinos.

- La segunda clase está relacionada con la protección de los ambientes en los que las fuerzas navales operan. Se han puesto nuevas restricciones en los océanos, para proteger al mar y los puertos, de los agentes de polución. Las restricciones serán más severas en el futuro. Las marinas, en consecuencia, deberán adaptarse a estas restricciones. Se deberán diseñar métodos para minimizar todo tipo de desperdicio material, usando, en lo posible, tecnología comercial. Un problema de im-

portancia es la preocupación pública creciente sobre los posibles efectos dañinos de sonares activos y explosivos para la vida submarina. Los científicos de Estados Unidos piensan que estos hechos serán causa de limitaciones en las operaciones del futuro.

Asimismo, se piensa que en el término del largo plazo (10 a 20 años), se proporcionará capacidad de informática de alto rendimiento local a las naves, junto con bancos de datos masivos, para el reconocimiento meteorológico.

Las aguas de las playas son influenciadas por el sol, mareas, los vientos, ríos de agua fresca y sedimentos, corrientes costeras, etc. La forma real del fondo y la capacidad de configurar bancos de datos será un aspecto crítico de las investigaciones científicas.

Debido a que las operaciones navales en aguas de litorales son de importancia creciente, las Armadas requerirán modelos de gran potencia que puedan simular el estado físico de una zona litoral, con precisión bajo las varias condiciones de tiempo. El estudio de fenómenos acústicos en aguas del litoral ayudarán a identificar las minas y los submarinos enemigos. Debido a la temperatura y salinidad, el cambio de agua con la estación, las olas de superficie, la reflexión del fondo y la absorción del mar cambian según el lugar y las aguas, estos problemas requerirán desafiantes modelos de procesamiento de señales muy sofisticados.

¿Qué es Procesamiento de señales?

Debido a que se ha tocados varias veces el tema de Procesamiento de Señales, es conveniente definirla y hacer algunos comentarios.

Procesamiento de Señales

La generalización del uso de la computadora en la década pasada y la correspondiente habilidad para llevar a cabo cálculos muy veloces sobre información numérica en tiempo real ha producido una verdadera revolución en el campo del procesamiento de señales.

Esta ciencia, que consiste en la interpretación de señales de Comunicaciones, Radar, Sonar, Biomédicas, Sísmicas, etc., mediante la aplicación de datos muestreados en el tiempo y procesados por computadoras, ha hecho posible que un piloto de avión pueda saber con precisión su posición en un vuelo de noche con muy poca visibilidad, que la tripulación de un buque pesquero pueda saber si se encuentra en proximidad de un banco de peces y distinguirlo de un fondo rocoso o que el análisis de las señales emitidas durante un examen encefalográfico de un niño, pueda dar como resultado el determinar algún problema congénito de aprendizaje. Es decir, la amplitud de la aplicación de esta ciencia ha hecho que sea necesario organizar los conocimientos de la misma y ordenarlos en capítulos que puedan ser entendidos gradualmente por un alumno y que consientan ser ampliados ante su veloz progreso. Este ha sido mi trabajo durante los últimos 10 años en las universidades peruanas y 20 años en la Marina de Guerra del Perú, contando en la actualidad, con más de 300 profesionales en Ingeniería Electrónica que conocen este campo.

La aplicación práctica del procesamiento de señales se puede lograr haciendo

uso de microcomputadoras, donde los algoritmos son programados, haciendo uso de lenguajes comunes como el BASIC, el FORTRAN o el C. Asímismo, se han generado algunas aplicaciones en MADCAD para mejor ilustración de los conocimientos.

Estos algoritmos matemáticos son "Diseñados" de acuerdo al problema para luego ser aplicados en un sistema de Comunicaciones, Radar, Sonar, Audio, Video , Ingeniería Biomédica, hoy en día muy usados en Control Automático Digital . Cuando el algoritmo ha madurado lo suficiente, se lleva el programa al lenguaje assembler de un microprocesador como puede ser un Pentium de INTEL, un Zilog o un Motorola conocidos comunmente. A estos se han sumado los FPGA y los ASIC, que el SAE - SIMAE está en grado de diseñar. De esta forma, detectando las señales mediante hidrófonos, antenas o sensores en general, convirtiéndolas en señales digitales mediante conversores análogos-digitales (A/D) y procesándolas en los microprocesadores programados con los algoritmos previamente sintetizados, obtenemos la información presentada en pantallas, o graficadores de tal manera que sea fácil su interpretación por un operador o especialista según el caso.

Las técnicas y algoritmos que se emplean normalmente por ingenieros y científicos en el campo del procesamiento de señales no son complejos y su entendimiento no requiere sino de conocimientos básicos de Teoría de Probabilidad y Estadística y el Análisis de FOURIER que normalmente se enseñan en los primeros años de cualquier facultad.

El doctor Alan V. Oppenhein afirma lo siguiente cuando se refiere al Procesamiento de Señales:

"Con el desarrollarse de las distintas áreas de aplicación se han presentado semejanzas y diferencias en las formas en que las técnicas básicas han sido aplicadas y ha sucedido a menudo que una técnica que ha sido usada en cierto campo ha servido para mejorar otro".

Es así que el citado científico diferencia los tipos de procesamiento de señales según su aplicación en los siguientes campos:

Telecomunicaciones, Señales Audio, Palabra hablada, Imagen o señales video, Radar, Sonar, Geofísica, Medicina, Control Automático Digital, Robótica y el doctor Mischa Schwartz, de la Universidad de Columbia, amplía el campo con su investigación sobre señales biomédicas.

El Procesamiento de Señales, junto con la Microelectrónica serán los pilares de la Inteligencia Artificial. La Marina de Guerra del Perú es el Instituto lider en ambas ciencias, a nivel nacional.

Procesos de la empresa

Según expertos norteamericanos, toda Marina de Guerra puede ser comparada con una empresa de negocios. Los procesos de dicha empresa pueden considerarse múltiples y de gran escala. Los procesos de adquisiciones, la gran logística, el planeamiento para la obtención de los recursos, administración del personal y el entrenamiento del personal son los elementos costosos de esta gran empresa. Las tecnologías de información, pueden aplicarse a estos procesos de la empresa para

reducir el tiempo del ciclo logístico, mejorar eficacias y para reducir mano de obra y costos. Estas tecnologías impactarán severamente el futuro de la administración de los institutos.

Pero no todo lo que se puede aplicar en este campo en una Marina como la de los Estados Unidos es aplicable en nuestra Marina. El estudio logístico nos lleva a definir áreas y actividades de la administración logística la cual puede ser muy distinta a la de los países desarrollados. Como ejemplo para visualizar este hecho desarrollaremos el tema del mantenimiento del material y la prolongación del tiempo remanente de vida del mismo; específicamente, la modernización de los Sistemas Electrónicos de Unidades Navales. Este tema merece un especial tratamiento

Modernización de Sistemas Electrónicos de Unidades Navales

Las decisiones sobre modernización de sistemas electrónicos de las unidades navales dependen de los siguientes factores:

1. Edad del Sistema
   - Obsolescencia
   - Dificultad en encontrar y/o adquirir repuestos.

2. Inoperatividad del sistema
   - Diseño defectuoso
   - Imposibilidad de reparación.
   - Repuestos caros.

3. Necesidad de nuevos sistemas
   - Remisionamiento de unidades
   - Nuevas amenazas

Por lo general las razones 1 y 2 son las más comunes, y nos obligan a realizar estudios de reemplazos, cuyos costos son a veces tan elevados que es imposible ejecutar los proyectos.

El problema nace de la escasa **confiabilidad** de los sistemas por la obsolescencia y dificultad en su mantenimiento. Es por esta razón que debemos hacer un análisis de estos dos conceptos con la finalidad de plantear una solución que involucre acciones desde el diseño de reemplazos de subpartes de sistemas electrónicos

Confiabilidad de un Sistema

Es la probabilidad de que un sistema desempeñe las funciones para las cuales ha sido proyectado bajo condiciones de tiempo y operación antes definidas.

Si los requerimientos y las tolerancias funcionales de un sistema se caracterizan por su durabilidad y mantenibilidad se caracterizarán también por su confiabilidad y por lo tanto se habrá cumplido con los requisitos de Calidad.

El concepto de **confiabilidad** está vinculado con el de probabilidad de que ocurran las fallas, con el del rendimiento de un diseño, con el de la vida útil de un sistema , y con las condiciones de operación y/o entorno donde se desempeñarán los

sistemas.

Asimismo podemos afirmar que si se ha especificado mal un producto a tal grado que las condiciones de entorno hayan sido mal definidas el problema será de la calidad de especificación de diseño mas no de la confiabilidad del producto.

Medición de la confiabilidad de un producto

La medición básica de la confiabilidad de un producto es su tiempo medio entre fallas conocido bajo el término de MTBF (Mean Time Between Failures).**Es el valor medio del tiempo que transcurre en condición de perfecta operación de un sistema. El tiempo medio entre fallas es el número inverso de la Intensidad media de fallas en el tiempo.**

INTENSIDAD MEDIA DE FALLAS EN EL TIEMPO.- **Es el número de fallas ocurridas en un lapso determinado.**

DISTRIBUCION DE FRECUENCIA DE FALLAS.- **Es la función que define la frecuencia con que ocurren las fallas en un sistema durante un tiempo determinado de observación.**

La intensidad media de fallas y la distribución de frecuencia de fallas se obtienen mediante el Análisis Estadístico .

Clasificando las fallas según el cuadro (4) a continuación:

ANALISIS DEL ORIGEN DE LAS FALLAS

FALLAS

Prematuras.-

Fallas causadas por defectos de producción y/u otras deficiencias ocasionando que el producto tenga un tiempo de vida corto.

Accidentales.-

Fallas que pueden ocurrir en varios intervalos durante la vida de un producto inesperadamente. Puede ser también causal.

Por desgaste o vejez.-

Fallas que ocurren al final del periodo de tiempo para el cual ha sido diseñado el producto.

Cuadro (4)

Es posible observar el régimen de fallas desde el nacimiento de un sistema hasta su obsolescencia. A la función que relaciona la intensidad de fallas con el tiempo de funcionamiento del sistema hasta su muerte se le llama "CURVA DE LA BAÑERA". Figura (5).

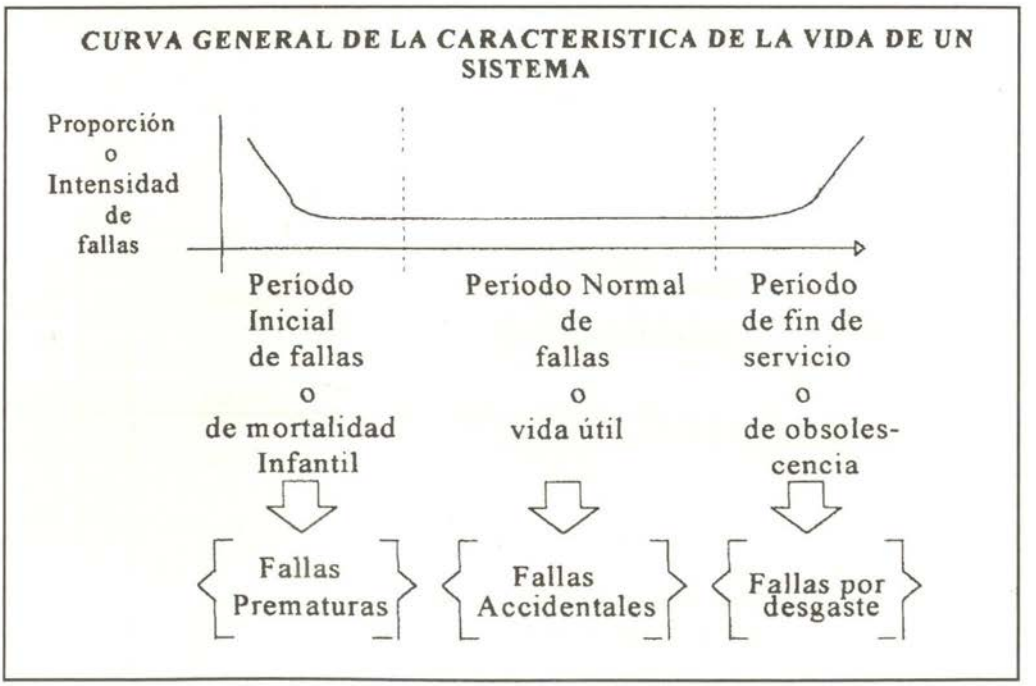


Gráfico (5)

Otro concepto importante es la **mantenibilidad** de un sistema, al cual se le conoce como la probabilidad de que un equipo averiado se ponga en condiciones operativas en un tiempo de paro especificado.

TIEMPO MEDIO PARA REPARAR (MTTR MEAN TIME TO REPAIR).-Es el tiempo promedio que ha tomado poner en servicio un sistema durante un tiempo de operación.

TIEMPO MEDIO DE REPARACION
MTTR (MEAN TIME TO REPAIR)

Depende de:		
$(MTTA)_1$	1). Tiempo de Gestión (Tiempo Administrativo)	- Organización - Sistema de Información
$(MTTR)_1$	2). Tiempo de Diagnóstico (Tiempo Activo de Reparación 1)	- Capacidad de personal - Infraestructura
$(MTTR)_2$	3). Tiempo de Desmontaje (Tiempo Activo de Reparación 2)	- Diseño
(MTTA 2)	4). Tiempo de Adquisición de repuestos (Tiempo logístico)	- Organización - Información - Liquidez disponible
$(MTTA)_3$	5). Tiempo de Montaje y Pruebas (Tiempo Activo de Reparación 3)	- Diseño

Cuadro (6)

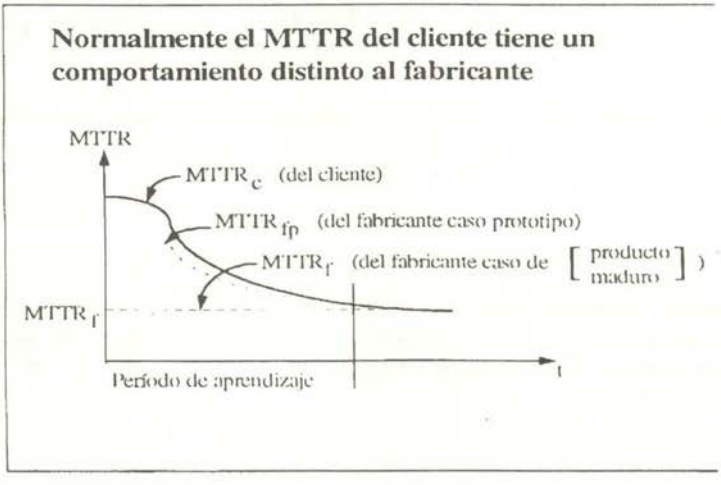


Gráfico (7)

Asimismo es importante notar que si el sistema es prototipo la curva tendrá un comportamiento distinto aun cuando sea el mismo fabricante el que lo repare.

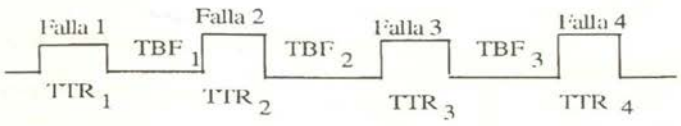
Disponibilidad intrínseca.- Es la probabilidad de que el SISTEMA funcione en cualquier instante bajo condiciones previstas en un tiempo que tiene en consideración, los tiempos de funcionamiento y el de reparación activa, mas no el de administración y/o logística.

O sea, la disponibilidad intrínseca depende totalmente de la calidad del producto y del conocimiento y capacidad del personal de mantenimiento. El método de cálculo se basa en la estima del MTBF y del MTTR como se ilustra a continuación.

Ilustración (8)

Cuadro(3)

METODO DE CALCULO



$$MTBF = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^{N} TBF_i$$

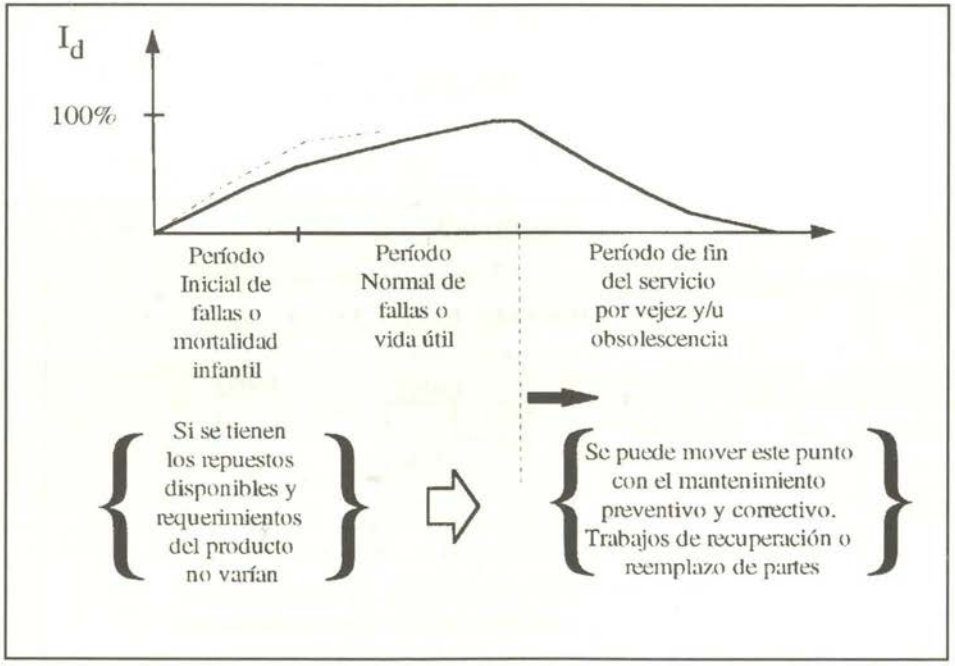
$$MTTR = \frac{1}{M} \sum_{i=1}^{M} TTR_i$$

Luego :

$$\left\{ \text{Indice de Disponibilidad} \right\} = \frac{MTBF}{MTBF + MTTR}$$

Esta expresión puede ser usada para estructurar la función de la disponibilidad en el tiempo. En la curva expuesta en el gráfico siguiente se pueden distinguir los distintos comportamientos de la disponibilidad de los sistemas para el caso de un sistema prototipo y la de un sistema maduro(conocido). Igualmente podemos observar cómo la obsolescencia disminuye la disponibilidad de un sistema.

Ilustración (9)



Esta curva demuestra la necesidad estratégica de reemplazar módulos electrónicos por diseños que puedan ser fácilmente mantenidos por medios que estén a nuestro alcance. Estos diseños deberán satisfacer todas las necesidades de confiabilidad (MTBF) y de mantenibilidad (MTTR) necesarios para optimizar el índice de disponibilidad de los sistemas electrónicos de a bordo. Es por esta razón que debemos invertir capital en medios que nos permitan el diseño de nuestros propios sistemas, así como desarrollar tecnologías estratégicas, como lo son Micro Electrónica, Procesamiento de Señales y la ya conocida Inteligencia Artificial.

Luego de este análisis y ante el tremendo desafío que significa para nuestros países la proyección tecnológica del año 2035 luego de analizar su significado para una potencia como los Estados Unidos de Norteamérica, nos preguntamos:

¿Qué hacer?

Las medidas estratégicas pueden ser muchas pero existe una que es la más importante:

Inversiones en Ciencia y Tecnología más Educación

Debemos fortalecer nuestras escuelas, institutos y universidades.

A ellos darles nuestros problemas técnicos, de tal manera que se conviertan en verdaderos agentes de aporte de Ciencia y Tecnología, guiados por una Dirección Estratégica cuya misión sea la de coordinar todas las actividades de Investigación y Desarrollo del instituto en estrecha colaboración con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCITEC)

Lo expuesto no sólo se refiere a la adquisición de conocimientos, sino al de la generación de conocimientos, como es el caso de la Ingeniería de Recuperación peruana. (Mantenimiento y Reparaciones). Estos últimos conocimientos pasan a ser de nuestra propiedad y podemos negociarlos por otros conocimientos; he aquí el valor que tiene la actividad de Investigación y Desarrollo.

Generar ciencia y tecnología dependerá no sólo de las inversiones en esta actividad; dependerá fundamentalmente de la EDUCACION.

Las actividades educativas, en consecuencia, no sólo deben limitarse a una simple exposición de conocimientos en una pizarra, sino a educar la actitud del alumno, en el sentido de no contentarse con saber o demostrar saber, sino orientar al alumno a aplicar lo aprendido y hacerlo con ingenio, aun bajo la total carencia de recursos, es decir, motivando la creatividad

CURRÍCULUM VITAE



Capitán de Navío Oscar Penny Cabrera

Egresado de la Academia Naval de Livorno, Italia. Obtuvo la "Laurea de Doctor en Ingeniería Electrónica" de la Universidad de Pisa, Italia. Siguió el Curso de Ingeniería de Mantenimiento de la empresa Hollandse Signaal Apparaten (Holanda). Ha trabajado en investigación de modelos de procesamiento de señales de Sonar en la firma Krupp Atlas Electronik (ACTN Alemania).

Ha desempeñado los cargos de Jefe de Departamento de Investigación Operativa del Estado Mayor de la Comandancia General de la Marina, Comandante del Escuadrón de Electrónica de Aviación Naval, Gerente de Planeamiento Estratégico, Gerente Administrativo del SIMA PERU y Jefe del SIMA-Electrónica.

Se ha desempeñado como instructor de las Escuelas de Calificación de Oficiales por más de 10 años, Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval de los diferentes cursos que allí se desarrollan, Catedrático y coordinador de Área en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Ricardo Palma, Catedrático del Instituto Nacional de Telecomunicaciones (Programa de Maestría en Ingeniería de Telecomunicaciones), Catedrático de ESAN; Dictado de Cursos de Especialidad de la UNI (Procesamiento Digital de Señales), y es asesor en distintas facultades de Ingeniería de otras universidades peruanas. (Su actividad principal en las universidades es la investigación y desarrollo en tecnologías de interés para la Defensa Nacional). En la actualidad es alumno del curso de Guerra Naval en la escuela Superior de Guerra.

El Tercer Milenio y la Era del Pacífico

The Third Millennium and the Era of the Pacific

Contralmirante (r)
José G. García Valdivieso

SUMILLA

Asistimos al punto de inflexión más importante de la historia contemporánea, la llamada Era del Pacífico. Para comprenderla ha sido necesario el transitar brevemente a través de la historia, revisando conceptos y teorías acerca de cómo ha evolucionado la dicotomía tierra-mar en el tiempo, a fin de tratar de vislumbrar lo que el Hemisferio Pacífico nos podría deparar en los años venideros. El hecho de albergar la mayor población de la tierra, así como a cuatro de las futuras cinco o seis superpotencias, le da de sí unas condiciones de relación inimaginables en otros tiempos. La responsabilidad de ser, con largueza, la mayor despensa para el sustento futuro de la humanidad, aparejada con la necesidad de evitar su sobreexplotación y de mantener el equilibrio de las condiciones ambientales para no destruir aceleradamente el planeta, es otro de los grandes retos que le competen a la cuenca y a los países ribereños de ella. A grandes rasgos, vemos la inmensa responsabilidad del Pacífico en el futuro de la humanidad; por ello la necesidad de conocerlo, comprenderlo y convivir con él, investigándolo y desarrollando su uso y explotación en forma armónica y controlada.

ABSTRACT

We are present at the most important turning point of contemporary history, the so-called Era of the Pacific.

To comprehend it it has been necessary, a brief trip through history, reviewing concepts and theories about how the dichotomy earth-sea has evolved in the time, in order to try to glimpse what the Pacific Hemisphere would afford us in the coming years. The fact of supporting the greater part of the earth's population, as well as four of the five or six future super powers gives it the conditions for a relationship unimaginable at any other time. The responsibility of being the biggest storeroom for humanity's future sustenance, coupled with the necessity of avoiding its over-exploitation and maintaining the balance of environmental conditions so as not to destroy the planet quickly is another of the big challenges that pertain to the basin and its bordering countries.

In general, we see the immense responsibility of the Pacific in the future of humanity, thereby the necessity to know, to understand and to coexist with it, investigating it and developing its use and exploitation in an harmonic and controlled way.

A MODO DE INTRODUCCION

Era, época, edad; tres acepciones bajo las cuales se cobijan una serie de conceptos mediante los cuales se pretende establecer el principio y el fin de un acaecimiento, encerrando dentro de sus límites el periodo durante el cual tal acontecimiento se desarrollo; sin embargo, tal periodo no da ni, como es comprensible, puede dar una medida temporal exacta, puesto que los límites están determinados por el hecho o fenómeno en sí mismo y no por su duración Así tenemos, para graficar este aserto, la aplicación de las referidas acepciones a determinados momentos o situaciones históricas, tales como : "La era atómica, la época pre histórica y la edad de piedra" ; en sí, ninguna de ellas circunscribe con exactitud el acontecimiento al tiempo, sino que relativiza el tiempo en función del hecho.

Desde los albores de la humanidad ha existido una lucha entre la tierra y el mar, la que, con el tiempo, la evolución de la humanidad y el desarrollo de los grandes inventos, se ha agudizado; sin embargo, lo paradójico es que a su vez, ambos, la tierra y el mar, han entendido la gran interdependencia que existe entre ellos, dejando atrás la ancestral lucha para complementarse proporcionalmente en su desarrollo y en su proyección sideral.

La historia, sabia maestra, nos da cuenta de las grandes rivalidades que se establecieron a través del tiempo entre los países territorialistas y los marítimos, y cómo estos últimos fueron logrando sus objetivos, ya que el progreso y las riquezas eran de aquéllos que dominaban los mares y podían utilizarlos a su libre albedrío para comerciar, limitando el comercio de los otros. Así, entre otros, podemos enumerar las rivalidades de Grecia contra Persia; Esparta contra Atenas, Roma contra Cartago, Inglaterra contra España y en nuestro continente; primero Chile contra la Confederación Perú-Boliviana, y luego Chile contra el Perú en 1879; el cual, en diferente forma y concepción, contínua presente en el pensamiento chileno por su idea de enclaustramiento que deviene del llamado Cajón de Maule, que era el territorio efectivo chileno en el siglo XVII y del subsecuente atavismo histórico, del cual no puede liberarse.

De otro lado, tenemos que la evolución de la teoría trae aparejada una evolución en la tecnología, la que se traduce en nuevos inventos, regresando nuevamente a la teoría, en un ciclo iterativo sin fin, el cual a su vez genera nuevos conceptos que regulan la relación entre las naciones. Es así como nace inicialmente el concepto del "Mare Clausum", concepción del medioevo que, en concordancia con el principio romano, concebía los mares como espacios cerrados dependientes de la unidad política. El mejor ejemplo de este aserto es lo que en su momento se denominó como el "Lago Español" y que no era otra cosa que el Mar Caribe. Ante tal situación nace como contramedida el concepto del "Mare Liberum" o mar libre preconizado por el holandés Grocio ; este mar libre sería de nadie o "Res Nullius" y al mismo tiempo, en teoría, sería de todos. Queda así establecida no sólo la polémica entre ambos conceptos, sino la lucha entre quienes defendían, en concordancia con sus intereses de ultramar, una u otra tesis. La consecuencia de esta lucha fue el nacimiento del principio talasocrático, relacionado con el dominio de los mares y el desarrollo del poder naval, con cuya aplicación Inglaterra se enseñoreó de los ma-

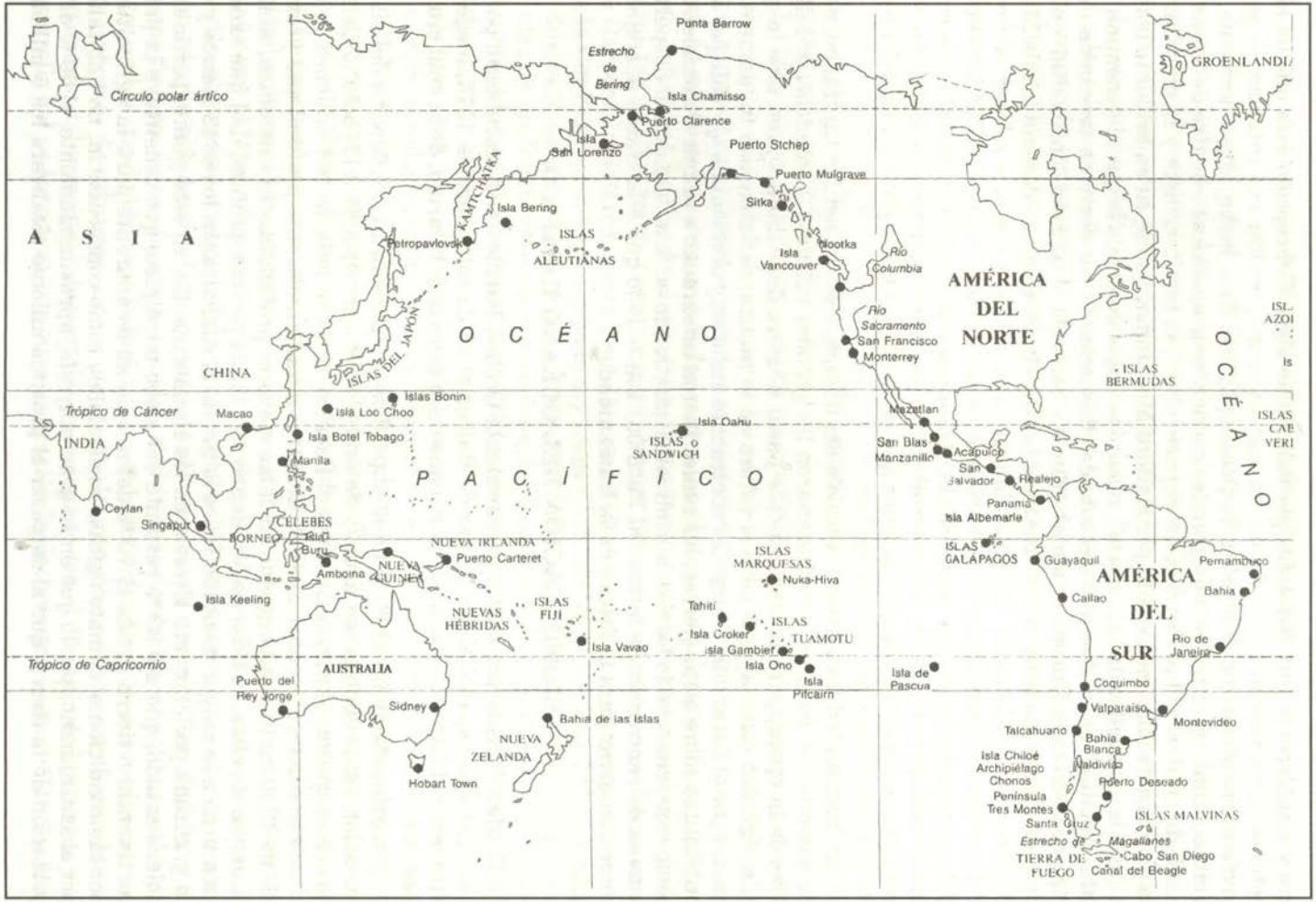
res y estableció la Pax Británica por más de un siglo. Concepción ésta que ha sido retomada nuevamente, y a fin de, en alguna forma, ocultar sus intenciones se la pretende bautizar con el nombre de Oceanopolítica. Esta lucha, en su momento, se planteó también entre las dos grandes corrientes geopolíticas - dentro de lo que se ha dado en llamar la "doctrina del espacio vital", la territorialista y la marítima–; la primera de ellas encarnada por Halford Mackinder, quien, en su brillante trabajo "El eje geográfico de la historia", resaltó la importancia de lo que él denomina "la isla mundial" en el dominio del mundo. Resumiendo, su doctrina preconiza que: "Quien domina la Europa Oriental - Rusia -, controla el corazón continental; quien domina el corazón continental, controla la Isla Mundial; quien domina la Isla Mundial, controla el Mundo". La segunda está personificada por el marino e historiador norteamericano Alfred Thayer Mahan, quien en su libro cumbre "La influencia del poder marítimo sobre la revolución francesa y el imperio 1793-1812", afirma que el océano era la clave del poder en la tierra y que la potencia dueña de los mares señorearía el mundo. Vemos pues que la dicotomía tierra-mar continuaba y cada vez tomaba mayor efervescencia.

La humanidad ha asistido, a través del tiempo, a la era del Mediterráneo, donde nacieron, se forjaron y evolucionaron las grandes culturas y potencias primigenias de la época, para posteriormente pasar a la era del Atlántico, con todo lo que ella significó como aporte para el futuro de la misma; definiéndose fundamentalmente por el desarrollo y auge del continente europeo y el coloniaje ejercido por sus habitantes sobre otras tierras, las cuales fueron integradas a la cultura occidental, como consecuencia de los descubrimientos; asistiendo en la actualidad al despertar y toma de conciencia de la era del Pacífico, con todo lo que ella traerá aparejada, como bienestar para el futuro de la humanidad.

SIGNIFICACIÓN DEL OCÉANO PACÍFICO

El Mar del Sur, llamado posteriormente Océano Pacífico, fue descubierto por el conquistador español Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513, luego de atravesar el istmo de Panamá, partiendo de la colonia del Darién, de la cual era su jefe.

Aproximadamente el 70 % de la superficie del planeta tierra, tercero del sistema solar, está cubierta por agua, y de ésta el 97 % corresponde a los océanos, siendo con largueza, el mayor de todos el Pacífico, que con más de 166 millones de kilómetros cuadrados cubre el 46 % del total mundial, con una profundidad promedio de 4200 metros, albergando en él las mayores profundidades existentes, siendo la mayor de ellas, la Fosa de Mindanao con 11524 metros, profundidad que excede en mucho a la mayor montaña sobre la tierra, la cual alcanza los 8848 metros y está graficada por el monte Everest en los Himalayas. Es, en este punto, pertinente dejar sentado, que del 30 % restante del globo terráqueo, que constituye la parte continental o tierra firme, el 70 % del mismo no es aparente para la agricultura, por las condiciones climatológicas, haciéndolas, como consecuencia, no habitables por el ser humano, por lo que en su gran mayoría, aproximadamente, el 60 % de la población de la tierra, que al empezar el próximo milenio alcanzará los 6 millones


Punta Barrow
Estrecho de Bering
Isla Chamisso
Puerto Clarence
Isla San Lorenzo
Puerto Stchep
Puerto Mulgrave
Sitka
Círculo polar ártico
GROENLANDIA
KAMTCHATKA
Isla Bering
Petropavlovsk
ISLAS ALEUTIANAS
Klootka
Isla Vancouver
Río Columbia
AMÉRICA DEL NORTE
Río Sacramento
San Francisco
Monterrey
ASIA
OCÉANO
ISLAS DEL JAPON
CHINA
ISLAS BERMUDAS
Trópico de Cáncer
Macao
Islas Bonin
Isla Loo Choo
Isla Botel Tobago
Isla Oahu
ISLAS o SANDWICH
Mazatlan
San Blas
Manzanillo
Acapulco
San Salvador
Realejo
INDIA
Manila
PACÍFICO
Ceylan
Singapur
Panamá
Isla Albemarle
CELEBES
BORNEO
Biu
Buru
NUEVA IRLANDA
Puerto Carteret
ISLAS GALAPAGOS
Guayaquil
Pernambuco
NUEVA GUINEA
Amboina
ISLAS MARQUESAS
Nuka-Hiva
AMÉRICA DEL SUR
Isla Keeling
Callao
Bahia
NUEVAS HÉBRIDAS
ISLAS FIJI
Tahiti
Isla Croker
ISLAS TUAMOTU
Isla Gambier
Río de Janeiro
Isla Vavao
Trópico de Capricornio
Isla Ono
Isla Pitcairn
Isla de Pascua
AUSTRALIA
Puerto del Rey Jorge
Coquimbo
Valparaiso
Montevideo
Sidney
Bahia de las Islas
Talcahuano
Bahia Blanca
NUEVA ZELANDA
Isla Chiloé
Archipiélago Chonos
Valdivia
Hobart Town
Puerto Deseado
Península Tres Montes
ISLAS MALVINAS
Santa Cruz
Estrecho de Magallanes
TIERRA DE FUEGO
Cabo San Diego
Canal del Beagle

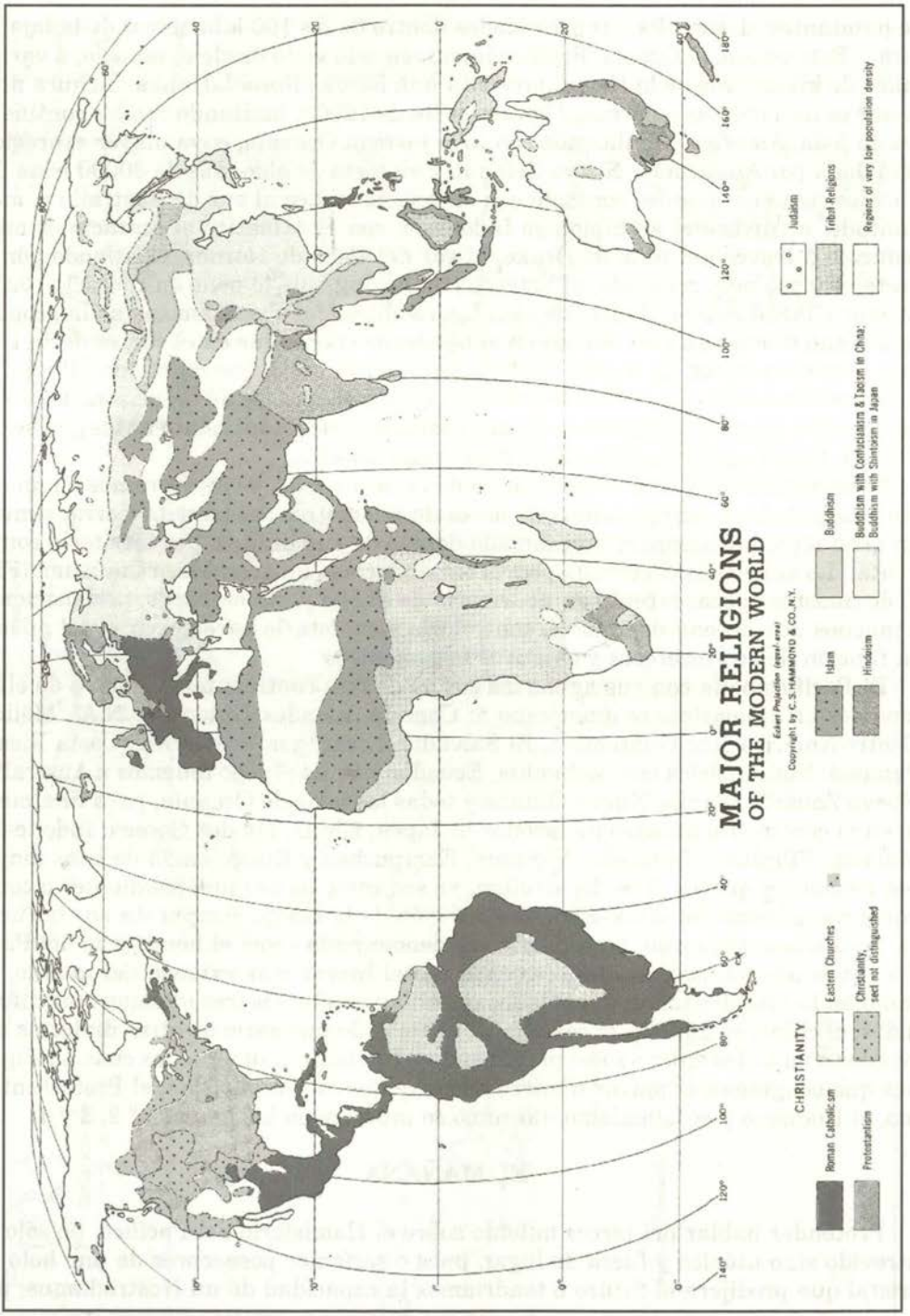
de habitantes, desarrolla sus actividades dentro de los 100 kilómetros de la faja litoral. Este coloso, el Océano Pacífico imaginémoslo visto desde el espacio, a varios miles de kilómetros de la tierra, presenta una forma elipsoidal, cuya anchura norte-sur es de 11000 kilómetros, y la este-oeste de 16000, limitando con los continentes de Asia, América y el llamado con toda justicia Oceanía, cuya mayor expresión está dada por Australia y Nueva Zelanda y su corte de algo más de 30000 islas. El Pacífico tiene un extenso contacto con el Océano Índico al sur de Australia y, más limitado, a través del archipiélago Indonesio; con el Atlántico el contacto es muy reducido a través del paso de Drake, al sur del Cabo de Hornos, existiendo por el norte un paso muy reducido, el Estrecho de Bering, que lo pone en contacto con el Océano Glacial Ártico. Dentro de esta figura elipsoidal observamos, que la proporcionalidad tierra-agua, es menor en el hemisferio norte que en el sur, es decir, hay una mayor cantidad de tierras continentales en el norte que en el sur, ello quizá como consecuencia que el Pacífico es aún el residuo, en fase de reducción, del océano mundial original o Panthalassa, que rodeara el gran continente antes que se dividiera, hacen aproximadamente 180 millones de años.

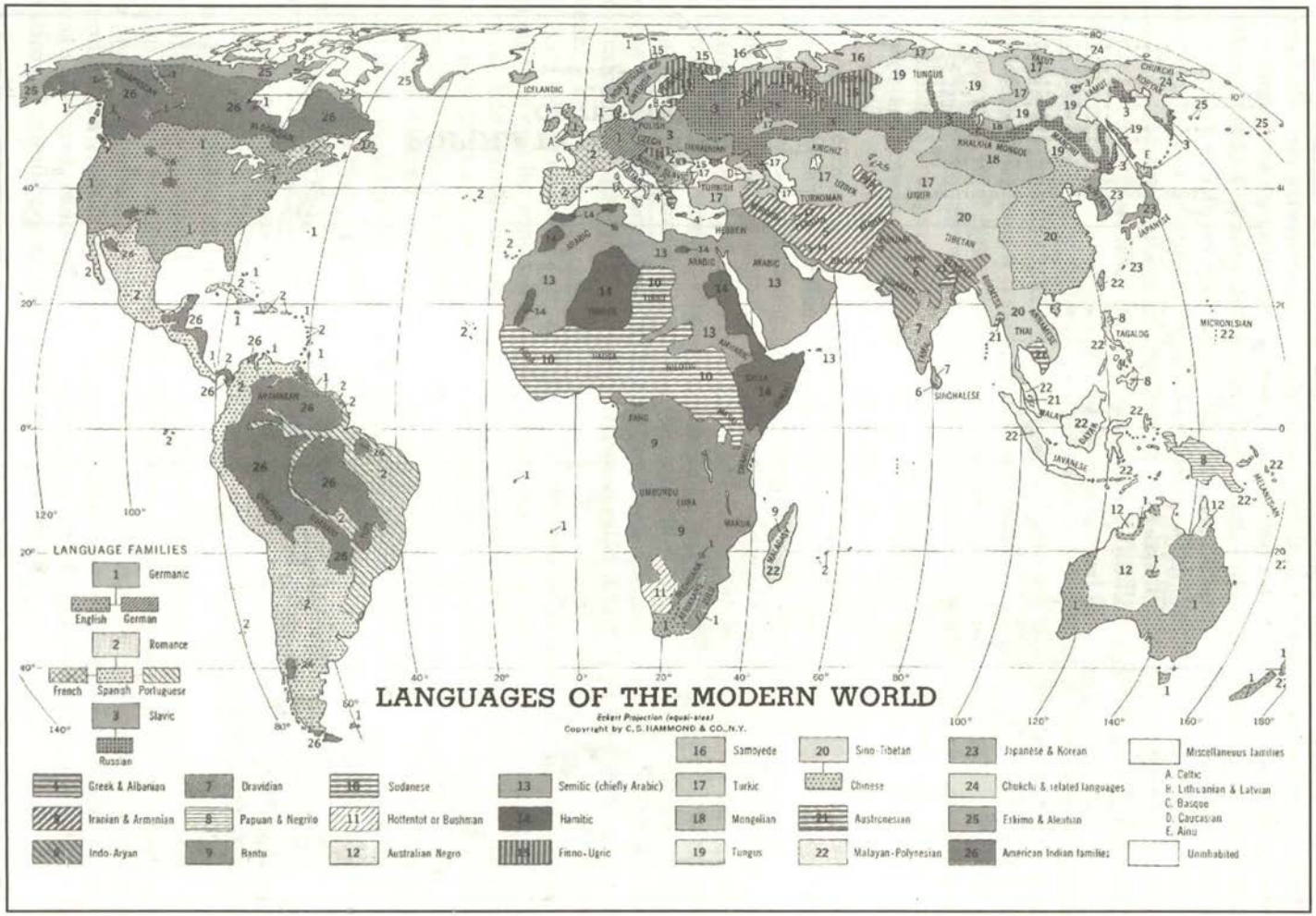
Observación del Pacífico desde fuera de la tierra, cual si estuviéramos en un satélite tripulado, a varios cientos de miles de kilómetros del planeta tierra, simula un gran lago, prácticamente encerrado dentro de sus límites por territorio continental. La superficie encerrada podría tomarse como un gran Mare Clausum, (Fig. 1) de nuestra época, carente en apariencia de dueño y, sin embargo, perteneciente a muchos que desean dominarlo, controlarlo y explotarlo para servirse del mismo en función de sus intereses y objetivos hegemónicos.

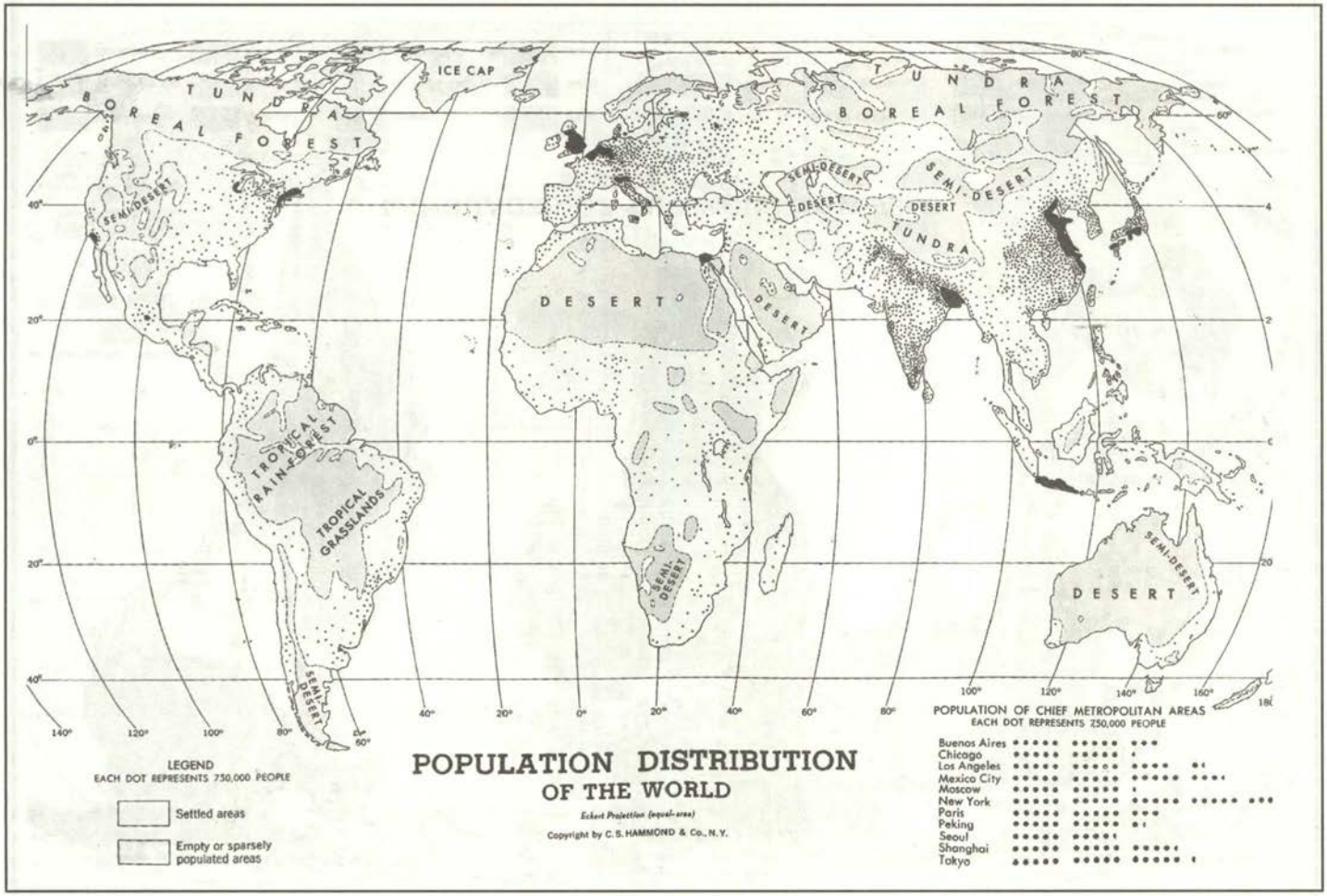
El Pacífico baña con sus aguas las costas de tres continentes, y dentro de ellos tenemos en el continente americano a: Canadá, Estados Unidos de N.A., Méjico; Centro América con: Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Honduras, Costa Rica y Panamá; Sud América con: Colombia, Ecuador y Chile ; luego tenemos a Australia, Nueva Zelanda, Papua-Nueva Guinea y todas las islas de Oceanía, para finalmente en el continente asiático mencionar a: Japón, China, las dos Coreas, Indonesia, Malasia, Filipinas, Tailandia, Vietnam, Kampuchea y Rusia, amén de islas mayores y menores que en él se desarrollan, ya sea como países independientes o como parte componente de otros. Esta vasta región de la tierra, compuesta por la cuenca oceánica-continental, bien podría ser denominada como el hemisferio del Pacífico, pues además de ser la que cuenta con el litoral más extenso del mundo, es también la más densamente poblada; se hablan en ella los tres idiomas mas difundidos: el chino, el inglés y el castellano, además de una serie de otros dialectos derivados o no de los enunciados, practicándose fundamentalmente las cuatro religiones que congregan el mayor número de creyentes: el Catolicismo, el Protestantismo, el Budismo y el Islamismo, tal como se muestra en los mapas nº 2, 3 y 4.

EL MAÑANA

Pretender hablar del tercer milenio sobre el Hemisferio del Pacífico, no sólo es atrevido sino utópico y fuera de lugar, pues o seríamos poseedores de una bola de cristal que predijera el futuro o tendríamos la capacidad de un Nostradamus, por


MAJOR RELIGIONS
OF THE MODERN WORLD
Copyright by C.S.HAMMOND & CO., N.Y.
CHRISTIANITY
Roman Catholicism
Eastern Churches
Protestantism
Christianity, sect not distinguished
Islam
Hinduism
Buddhism
Buddhism with Confucianism & Taoism in China; Buddhism with Shintoism in Japan
Judaism
Tribal Religions
Regions of very low population density


LANGUAGES OF THE MODERN WORLD
Eckert Projection (equal-area)
Copyright by C.S.HAMMOND & CO., N.Y.
LANGUAGE FAMILIES
1 Germanic
English
German
2 Romance
French
Spanish
Portuguese
3 Slavic
Russian
4 Greek & Albanian
5 Iranian & Armenian
6 Indo-Aryan
7 Dravidian
8 Papuan & Negrito
9 Bantu
10 Sudanese
11 Hottentot or Bushman
12 Australian Negro
13 Semitic (chiefly Arabic)
14 Hamitic
15 Finno-Ugric
16 Samoyede
17 Turkic
18 Mongolian
19 Tungus
20 Sino-Tibetan
Chinese
21 Austronesian
22 Malayan-Polynesian
23 Japanese & Korean
24 Chukchi & related languages
25 Eskimo & Aleutian
26 American Indian families
Miscellaneous families
A. Celtic
B. Lithuanian & Latvian
C. Basque
D. Caucasian
E. Ainu
Uninhabited


ICE CAP
TUNDRA
BOREAL FOREST
SEMI-DESERT
DESERT
TROPICAL RAIN-FOREST
TROPICAL GRASSLANDS
POPULATION DISTRIBUTION
OF THE WORLD
Eckert Projection (equal-area)
Copyright by C. S. HAMMOND & Co., N.Y.
LEGEND
EACH DOT REPRESENTS 750,000 PEOPLE
Settled areas
Empty or sparsely populated areas
POPULATION OF CHIEF METROPOLITAN AREAS
EACH DOT REPRESENTS 750,000 PEOPLE
Buenos Aires
Chicago
Los Angeles
Mexico City
Moscow
New York
Paris
Peking
Seoul
Shanghai
Tokyo

lo cual sólo nos atreveremos a vislumbrar suscinta y conservadoramente algunas de las inmensas posibilidades que esta vastísima, rica e inexplorada región posee.

Han pasado 476 años desde que en su frágil navío, el "Victoria", de 80 toneladas, arribará el 8 de setiembre de 1522 al puerto de Sevilla, Dn. Juan Sebastián Elcano, después de completar la primera circunnavegación del globo, con su tripulación de 18 hombres, únicos sobrevivientes de la expedición que saliera tres años antes, junto con otros cuatro navíos, formando la flotilla del portugués Fernando de Magallanes.

En este lapso, el mundo ha evolucionado a tal velocidad que sería imposible constreñir al limitado espacio de este ensayo lo que ha sucedido; por lo que, a grandes rasgos, pasaremos a través de ellos. La ciencia y la tecnología, la educación y el acceso masivo al conocimiento, son los que han influido trascendentalmente en tal cambio, habiendo transitado desde el pequeño buque a vela que citáramos anteriormente a la superación con largueza de las grandes concepciones novelescas de la época encarnadas principalmente por Julio Verne ; así dejamos rápidamente atrás la vela como sistema de propulsión, para admirar el advenimiento del vapor y la máquina, culminando con el empleo de la energía nuclear y la cuasi independencia del problema logístico. De otro lado vemos también la incorporación del elemento aire como medio usado para el transporte; así asistimos al momento en que un ingenio volador es capaz de dar la vuelta al mundo en menos de un día, transportando cientos de personas a bordo y sin necesidad de repostar en tierra. En el campo de la destrucción, hemos expectado la capacidad de destrucción masiva de los ingenios nucleares utilizados en Hiroshima y Nagasaki, los cuales en su momento fueron predecesores de los actualmente en inventario, cuya capacidad está sólo calculada y que ojalá ni siquiera en su versión limitada haya necesidad de emplear.

A su vez, las naciones grandes y pequeñas, en claro cumplimiento del principio geopolítico que les confiere el status de seres vivos para su tratamiento, análisis y estudio, han nacido, se han desarrollado y algunas han desaparecido o se han coligado, formando a su vez otras de mayor capacidad y poder relativo, en búsqueda de la realización de sus objetivos. Dentro de este contexto es que ingresamos a la llamada Era del Pacífico. Contexto en el cual, por feliz coincidencia, vemos que se dan como factores del poder los cuatro elementos que constituian la física clásica de los helenos; es decir, el agua, la tierra, el aire y el fuego, con las características vectoriales inherentes a cada uno de ellos. Así tenemos que el agua es tridimensional, la tierra bidimensional, el aire unidimensional y el fuego omnidimensional; y que mientras que para sus propios efectos el agua y la tierra se complementan entre sí; el fuego y el aire, tienen con los dos anteriores una relación de servidumbre, pues sin ellos no pueden existir.

Vemos que el llamado Hemisferio del Pacífico representa en términos macros la mitad del globo terráqueo, no solamente como extensión territorial cuantitativa sino porque, además, cualitativamente encierra a más de la mitad de la población mundial, conteniendo la mayor capacidad económica del orbe, los mayores recursos vivos y no vivos, renovables y no renovables; siendo a la vez el gran regulador climático del mundo por su capacidad termodinámica.

El mundo del tercer milenio contará con cinco o seis superpotencias, algunas potencias intermedias y el resto de países que les servirán de comparsa. Dentro de este contexto, en el Pacífico se podrían dar, durante los primeros siglos del milenio, las relaciones que, a no dudarlo, prevalecerán en el futuro inmediato, hasta que se produzca un nuevo reordenamiento mundial. Así tendremos el mundo liderado por los Estados Unidos de N.A., acompañado, al pie, por China, Rusia y Japón, como super potencias todas ellas del Pacífico; seguidos por las siguientes posibles potencias intermedias si logran su despegue: Australia, uno o dos paises del Pacífico sud oriental, probablemente Corea si logra su reunificación; Canadá, Méjico, Chile y Perú ; estos dos últimos países, si no se da el gran bloque sudamericano continental liderado por el Brasil, que si bien es cierto no tiene acceso directo al Pacífico, también lo es, que es consciente que de alguna forma debe buscarlo; ya sea a través de la formación del mencionado bloque o de alianzas estratégicas con alguno de los países ribereños del Pacífico; y finalmente, el resto de países que les servirán de furgón de cola. Estos cambios deben darse en los años inmediatos, con los efectos que los mismos van a producir en las relaciones internacionales entre las naciones de la cuenca y las del resto del mundo.

En este mundo globalizado, de comunicaciones instantáneas en tiempo real, los mercados económicos operando todo el tiempo y sin transición, eliminadas las barreras idiomáticas y de tiempo y distancia; preocupado por la creciente contaminación ambiental y el crecimiento del hueco en la capa de ozono; con asuntos tan graves y urgentes de ser resueltos como: el desarme nuclear, la eliminación de desechos radioactivos, la explosión demográfica y su correlación con el espacio vital, el neocolonialismo relacionado directamente con la investigación y el desarrollo, el acceso al conocimiento y la información, la tendencia de ciertos grupos étnicos o culturales de regreso a su situación primigenia de pequeñas organizaciones en manifiesto desafío a la tendencia mundial de crear fuertes y sólidas uniones macro, que les permitan lograr el bienestar de sus pobladores, configurarán un reto mundial que estará, a no dudarlo, liderado por las naciones del Pacífico, que es donde se jugará, por así decirlo, el futuro de la humanidad. Asistimos, pues, a la era del Pacífico con todo lo que ella representará, muy especialmente en lo que a las Relaciones Internacionales se refiere, las cuales, dentro de la Estrategia-Política de los Estados representarán, ahora más que nunca, una Razón de Estado, tal cual lo fueran en los siglos XVII y XVIII.

BIBLIOGRAFIA

Enciclopedia Británica, Atlas geográfico.
Atlas histórico del mundo.- Hammond.
Enciclopedia Visual, Tomo IV.- Salvat.
Atlas of the world.- National Geographic.
Gran Atlas del Mundo.- The Times.
La vuelta al mundo de los exploradores.- Jacques Brosse.
Romance at the Sea.- National Geographic.

CURRÍCULUM VITAE



Contralmirante (r) José García Valdivieso

- Datos Generales.
Nació en Lima el 25 de junio de 1942. Ingresó a la Escuela Naval en 1960, egresando como Alférez de Fragata en diciembre de 1964. Ascendió a la alta clase de Contralmirante el 1º de enero de 1991; pasando a la situación de retiro en diciembre de 1995.

- Estudios.
Calificado en Comunicaciones, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor. Diplomado en el Naval War College de Newport, Rhode Island, USA, en Estrategia y Guerra Naval. Ha seguido cursos de Logística Gerencial, Contabilidad Gerencial y Gerencia Financiera en ESAN. Diplomado del Programa de Alta Dirección de la Universidad de Piura.

- Experiencia Docente.
Instructor de Cadetes en la Escuela Naval y en la Escuela Nacional de Marina Mercante. Catedrático de las Escuelas de Calificación de Oficiales. Catedrático de Estrategia de la Escuela Superior de Guerra Naval. Conferencista en diversas instituciones sobre estrategia y geopolítica.

- Cargos desempeñados.
Oficial de dotación de los cruceros Bolognesi y Quiñones, del petrolero Zorritos, destructores escolta Castilla y Rodríguez; jefe de operaciones del destructor de línea Guise, del buque escuela Independencia, Comandancia de la Flotilla de Desembarco; segundo Comandante y luego comandante del BAP Herrera; segundo comandante del destructor misilero Ferré; Comandante de la Fragata misilera Carvajal.
En dependencias de tierra se ha desempeñado, entre otros como: Secretario Académico de la Escuela Naval, Dirección de Comunicaciones Navales, Agregaduría Naval del Perú en Washington DC., Ayudante del Sr. Ministro de Marina, Escuela Superior de Guerra Naval, Jefe de Estado Mayor de la 1ra. Zona Naval en Piura, Sub secretario de Desarrollo Nacional del Ministerio de Defensa, Jefe de Operaciones de la Comandancia General de Defensa de Costa, habiendo sido sus últimos cargos los de Director de Infraestructura Terrestre, Director de Salud de la Marina y Director Ejecutivo del Centro Médico Naval y Jefe de Estado Mayor de Operaciones Navales.
Extrainstitucionalmente se ha desempeñado como: Jefe de Adquisiciones de la Autoridad Portuaria del Callao y Ayudante y Secretario Ejecutivo del Sr. Ministro de Vivienda.

- Condecoraciones.
Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Oficial.
Citación por Renovado Mérito de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.

- Distinciones.
Distintivo por Fuerzas Operativas.
Distintivo por Antecedentes Académicos.
Distintivo por Servicios en áreas técnicas administrativas.
Distintivo por Calificaciones.

- Publicaciones.
Manual de Guerra Antisubmarina para Oficiales.
Diversos artículos sobre estrategia, geopolítica, historia y tecnología.

- Otros.
Es Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

BANCO DE COMERCIO



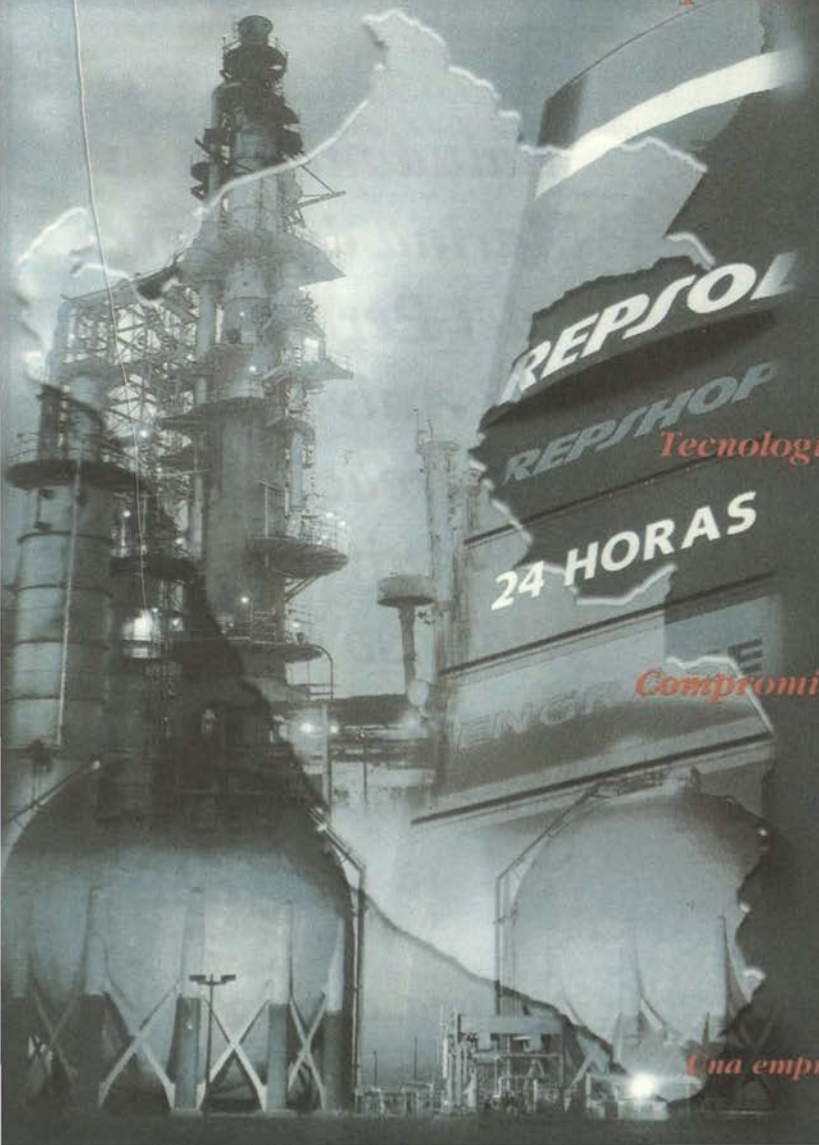
Saludandos a la Marina de Guerra del Perú por el 177° Aniversario de su creación y el 119° Aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos.

Lima, octubre de 1,998

REPSOL

PERÚ

"Repsol ofrece en Perú cosas mucho más difíciles de obtener que el petróleo: experiencia, tecnología y compromiso."



Experiencia garantizada por una de las más grandes compañías internacionales que opera en el sector petrolero, gas natural y energía eléctrica desde hace más de cuatro décadas.

Tecnología de punta caminando a la par del progreso científico y la capacitación personal

Compromiso de crear con estos elementos productos y servicios de óptima calidad y seguridad, con riguroso respeto al medio ambiente.

Una empresa del grupo REPSOL

Target WWP



UNA MARCA INSUPERABLE

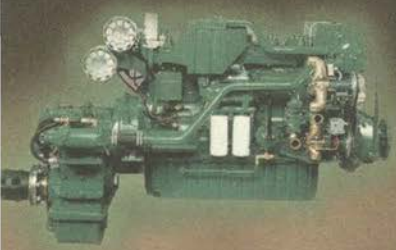














Permanente innovación tecnológica, servicio de calidad y sólidos sistemas de financiamiento hacen de Volvo una marca insuperable.

Para Volvo la seguridad significa mucho más. Es preocuparse por servir mejor a sus clientes en todo el Perú y sobre todo, trabajar para seguir protegiendo nuestro medio ambiente.

LOW EMISSION HIGH PERFORMANCE

VOLAR VOLVO ATENCION RAPIDA



VOLVO

Wong Pedidos



Los BANCOS, HOTELES, RESTAURANTES, CLÍNICAS, EMPRESAS DE BUFFETS, COLEGIOS E INSTITUCIONES Y EMPRESAS EN GENERAL ahora también cuentan con el servicio de WONG Pedidos sólo llamando al:

444-5454



- No hay monto mínimo de compra.
- Los precios de los productos son los mismos que los de tiendas.
- Todas nuestras ofertas y promociones son válidas en WONG Pedidos.
- El envío de productos perecibles se hace en minicámaras refrigeradas.
- Los pagos pueden realizarse en efectivo o con tarjeta de crédito.
- Ud. puede solicitar boleta o factura.
- El recargo por flete se aplica de acuerdo a la distancia.

AHORA CON WONG Pedidos

DOBLE PUNTAJE

Usando su Tarjeta BONUS

Llámenos de 9 a.m. a 7 p.m. si desea recibir su pedido el mismo día y hasta las 9 p.m. si desea recibirlo al día siguiente

FUJITA GUMI S.A

CONTRATISTAS GENERALES



AV. OSCAR R. BENAVIDES 5125
PARQUE INTERNACIONAL INDUSTRIA Y COMERCIO
CALLAO

TELÉFONO: **452-4115**
FAX: **451-3344**

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae.*
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transcripciones,* que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.

