REVISTA DE MARINA

Perspectivas Estratégicas de la Marina de Guerra del Perú a inicios del Siglo XXI



Los nuevos destructores *Tipo 45*



***Kursk*: ¿Qué sucedió en el submarino?**





B.A.P. Mariátegui (FM-54)


MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

ENERO, FEBRERO, MARZO, 2001

SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Víctor Lescano Zevallos

EDITOR
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

ASESOR DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN
Contralmirante (r)
José García Valdivieso

JEFE DE PRODUCCIÓN
Teniente Segundo
Magaly Garmendia Pizarro

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre

COORDINADOR FOTOGRÁFICO
Jesús Torres Chavera

INFOGRAFIAS
Luis Chumpitaz Gonzales

FOTOGRAFIAS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

Publicada por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones e Informes:
Revista de Marina
Dirección de Información de Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Telefax 261 1594
e-mail: revismar@marina.mil.pe

* 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.

CARÁTULA:



B.A.P. Mariátegui (FM-54)

REVISTA DE MARINA: A propósito de su ingreso al nuevo siglo

En breve, en abril del 2007, la *Revista de Marina* habrá llegado al centenario de su enalteciente y destacada existencia. Nació, y así lo sabemos, como órgano institucional e informativo del Centro Naval, distinguida entidad que el año pasado alcanzó los 100 años de su laudable vivir histórico.

La proximidad del centenario de la *Revista de Marina* nos anima a escribir estas líneas incidiendo y destacando en la labor que, como medio de comunicación y difusión, ella cumplió y sigue cumpliendo en el ámbito naval y marítimo. Labor ésta llevada a efecto en forma sostenida y persistente y que le permitió, de un lado, ser un útil instrumento gracias al cual el largo registro de nuestra oficialidad naval tuvo, en casi todo el siglo XX, un valioso elemento de información sobre las realidades, el potencial y las proyecciones de las marinas de guerra del mundo. Y, paralelamente a ello, el definido, constante y siempre novedoso avance, cambios y evolución de las tecnologías y logros relacionados al poder naval, así como a las estrategias, los modos de desenvolvimiento tácticos y el continuo perfeccionamiento y eficacia de las unidades y armas propiamente navales. Todo esto fue, en el caso de nuestra Revista, el concreto y ponderable cometido que mantuvo y difundió en servicio de la información especializada y en apoyo de los conocimientos inherentes a la capacitación y formación profesional de nuestros oficiales de marina.

Consecuente con este desempeño, la *Revista de Marina* goza hoy de un bien ganado prestigio no sólo en la institución sino también en los ámbitos de lo nacional e internacional; prestigio que bien puede expli-

carse porque las diversas materias y temas de exposición que conforman su contenido han sido discernidos y elaborados por los propios miembros de nuestra oficialidad de marina, añadiéndose a ello las colaboraciones de reconocidas personalidades del estamento civil, con el ascendiente de sus firmas en disciplinas diversas como el Derecho, la Diplomacia, la Historia, la Economía, etc., por sólo citar algunas.

El Perú es un país eminentemente marítimo. Lo es tanto por su realidad geográfica como por su identificación humana ancestral. Igualmente, y desde otra consideración, el Mar –el Océano Pacífico, en su parte adyacente a nuestro litoral- es también un elemento consubstancial a la Marina de Guerra en sus atributos y responsabilidades como institución tutelar del Perú. Ello explica que la *Revista de Marina*, a lo largo de sus años y señalada ejecutoria, no haya dejado de prestar atención significativa a la entidad del mar peruano en cuanto inequívoca expresión de nuestra imagen territorial, en su destacada importancia para nuestras relaciones e intercambios con el mundo, e, inclusive, como importante área de tenencia y reserva de nuestros recursos y riquezas contenidos en sus aguas y en nuestro suelo y subsuelo marinos.

Y, aún más allá de todo esto, trascendiendo estas valoraciones de carácter interno y nacional, desde los mediados del siglo XX la Revista se convirtió en decidido e indesmayable portavoz de la doctrina y posición peruanas de las 200 millas de dominio marítimo, de tan innovadoras consecuencias e importancia en la legislación marítima y que, finalmente, produjo la Convención del Mar de 1982, el acuerdo mundial de los Estados del orbe que innovó sustancialmente el Derecho del Mar, en vigencia hoy. A este respecto, cabe resaltar que, de modo continuo e invariable en su orientación, la Revista acogió en sus páginas

la opinión y las consideraciones de nuestras más ilustres personalidades en este campo del Derecho.

Nos corresponde haber reactualizado algunas de las secciones que son el contenido de la Revista. Desde sus años aurorales la *Revista de Marina* contó entre sus materias de información y difusión la denominada Actualidad Naval, segmentada en la consideración de lo externo (Actualidad Naval Mundial) y en la del entorno propio (Actualidad Naval Nacional). La primera orientada al estado del Poder Naval y su expresión y manifestaciones en las diversas naciones, sus incrementos y variaciones en sus unidades a flote, la calidad y condición de sus equipos, las innovaciones en las industrias militares relacionadas al mar y a la guerra en él. Por su parte, la temática de Actualidad Naval Nacional se contrae a la referencia de los acaeceres y realizaciones concernientes al personal, las unidades, equipos y armamentos de nuestras fuerzas navales. Además de esta sección, también la de Libros y Revistas ha sido definitivamente consideradas como parte del contenido de la Revista. Esto, porque estimamos que la somera presentación de obras de reciente edición pudieran ser de interés para la mayoría de nuestros lectores.

Concluimos aludiendo nuevamente al prestigio de que se ha hecho merecedora nuestra publicación institucional. Al respecto, nos queda por decir que "*El prestigio de una publicación no se improvisa; se hereda y se contrae la obligación de mantenerlo y acrecentarlo*". Esta breve reflexión ha de ser la que nos oriente en todo cuanto hagamos por este influyente y casi centenario medio de información y difusión de la Marina de Guerra del Perú: la *Revista de Marina*.

EL DIRECTOR.

UNIDADES DE SUPERFICIE



Los buques-escolta del nuevo milenio

41

CONFLICTOS EN EL MUNDO



La Guerra de los Balcanes: 1998

46

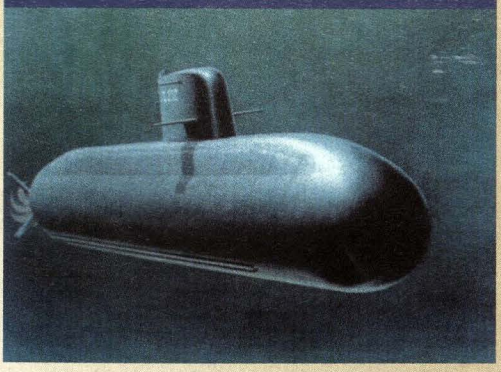
SUBMARINOS



Kursk: ¿Qué sucedió en el submarino?

63

TECNOLOGÍA



71 CELDAS DE COMBUSTIBLE, ¿la energía del futuro?

DEPORTE



118 JUDO ...un arte marcial para las fuerzas de adiestramiento especial

3 Editorial

GEOPOLÍTICA

9 Perspectivas Estratégicas de la Marina de Guerra del Perú a inicios del siglo XXI
Vicealmirante Luis Vargas Cooban

21 Las nuevas amenazas en el Mundo
C. de N. Miguel Pérez Nugent

UNIDADES DE SUPERFICIE

24 Los nuevos destructores *Tipo 45* de la Real Marina Británica
C. de C. John Rodríguez Asti

41 Los buques-escolta del nuevo milenio
C. de C. Jorge Andaluz Echevarria

CONFLICTOS EN EL MUNDO

46 La Guerra de los Balcanes: 1998
C. de N. Carlos Villar Molina

SUBMARINOS

63 *Kursk*: ¿Qué pasó en el submarino?
C. de N. (r) Pablo G. Jhery García

TECNOLOGÍA

71 CELDAS DE COMBUSTIBLE, ¿la energía del futuro?
C. de C. Percy Pérez Bramosio

HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN

77 Un nuevo reto para la Dirección de Hidrografía: nueva era de levantamientos hidrográficos con ecosonda multi-haz
C. de F. Javier Gaviola Tejada

INSTRUCCIÓN Y FORMACIÓN

87 Objetivos de desarrollo marítimo y el buque a vela: un Ensayo
C. de N. Jorge Díaz Nieri

ACTUALIDAD NAVAL

97 Actualidad Mundial
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti

107 Actualidad Nacional
Gustavo Ramírez Samamé

ACTUALIDAD INSTITUCIONAL

111 Cincuenta Años de la "Promoción ENP 1950"
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

PERSONAJES

116 En memoria de dos inolvidables amigos
Tte.1º Juan Carlos Lloza Pazos

DEPORTES

118 Judo...un arte marcial para las Fuerzas de Adiestramiento Especial
Tte.2º Omar Tejada Pérez

INTELIGENCIA

122 Inteligencia: Dilemas y Decisiones
John B. Chomeau - Anne C. Rudolph

MISCELÁNEAS

132 Gotitas de Sabiduría
JOGAVA

COMENTARIOS

135 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac

141 Cartas al Director

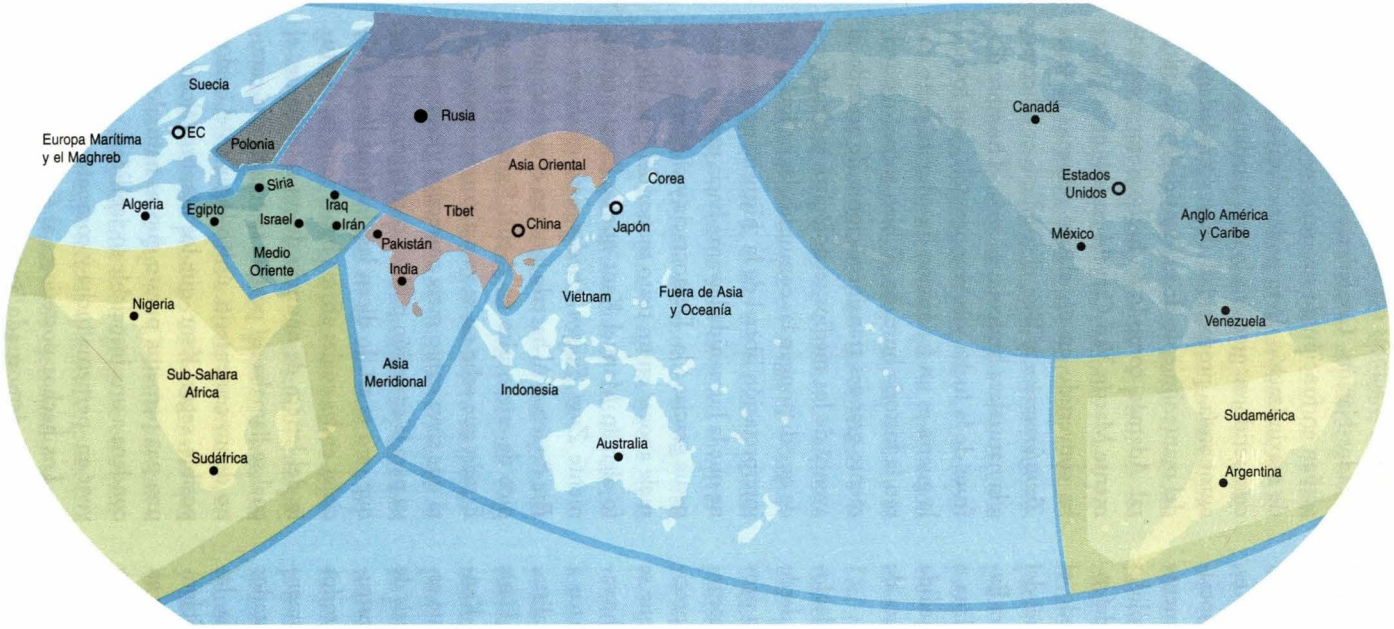
PERSPECTIVAS ESTRATÉGICAS DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ A INICIOS DEL SIGLO XXI

Vicealmirante
Luis Vargas Cooban

1. LA NUEVA ESTRUCTURA DEL SISTEMA POLÍTICO INTERNACIONAL

El que la naturaleza política del mundo haya sufrido un cambio de paradigma después del derrumbe de la Unión Soviética es un hecho indubitable. En cambio, sobre la verdadera naturaleza del nuevo sistema existen grandes discusiones. Un grupo importante de especialistas, no el más significativo desde el punto de vista científico pero sí el más influyente sobre los medios de comunicación, puesto que su opinión coincide con los intereses políticos de la potencia hegemónica, sostiene que el nuevo sistema está caracterizado por la unipolaridad del poder político militar, puesta ella al servicio de un sistema legal internacional, lo que a mediano plazo deberá permitir una humanidad integrada en una comunidad mundial regida por la ley y en la cual todo conflicto tendría una solución pacífica, convirtiéndose así la guerra en un anacronismo sangriento destinado a desaparecer poco a poco. El más conocido representante de esta teoría es el filósofo norteamericano Francis Fukuyama quien lanzara la audaz tesis de que habríamos alcanzado el fin de la Historia, concebido esto no como un Apocalipsis sino como un Milenio de Paz y Prosperidad Universales, fruto de la hegemonía militar norteamericana con la consiguiente aplicación de la Democracia de tipo anglosajón como único modelo legítimo de organización política de nivel planetario y del Mercado como exclusivo procedimiento de asignación de recursos en la economía mundial. Se trata, pues, de la versión optimista de la llamada Globalización. Un corolario de esta tesis es que las Fuerzas Armadas nacionales tales y como las conocemos habrían perdido su razón de ser; en el nuevo orden, de momento sólo se requerirían las capacidades militares de la hiperpotencia, esto es los Estados Unidos de América, llamada a fungir como policía mundial encargada de garantizar el cumplimiento de la Ley Internacional y de resguardar el buen funcionamiento del mercado.

Naturalmente, esta hipótesis goza de gran apoyo en los medios de publicidad y suele ser asumida sin mayor crítica por los analistas políticos de los países pequeños y dependientes. Es un fenómeno bastante común ver cómo los más entusiastas marxistas de ayer son hoy los más celosos partidarios de globalismo reconociéndole a Washington la misma potestad su-



Mapa de Cohen.- Según Cohen, su mapa grafica los grandes espacios geopolíticos y geoestratégicos en los cuales está actualmente dividido el mundo, resaltando, lo que vendría a ser la esfera de interés prioritaria hemisférica de los Estados Unidos de Norteamérica, la cual involucraría el Caribe. Sin embargo dadas las condiciones actuales y la preponderancia mundial del recurso agua dulce, esta línea se extendería hacia el sur hasta alcanzar el río Amazonas, por estar contenida en ella la más grande reserva de agua dulce del planeta, con excepción de la Antartida. Esta situación, visualiza, a corto plazo, la preponderante importancia que van a tener tanto el Brasil como el Perú, por ser los dos poseedores, en un 95%, de tan importante curso de agua.

A su vez, por simple observación, vemos que se señala la importancia geopolítica, geoestratégica y geoeconómica del llamado hemisferio Pacífico, con todas las connotaciones que ello conlleva, y donde se encuentran cuatro de las potencias de primer orden, como son China, Japón, Rusia y los Estados Unidos de Norteamérica y dos potencias de segundo orden, tales como Australia y Canadá.

Vuelven a encontrarse frente a frente, las dos grandes corrientes geopolíticas, la de Halford Mckinder, con la "Isla Mundial" y la de Alfred Thayer Mahan con el "Dominio de los Mares".

pranacional que ayer le reconocían a Moscú.

Lamentablemente, esta tesis que auguraba una nueva edad de oro para la humanidad ha resultado ser tan falsa como la que prometía el advenimiento de la sociedad sin clases, esto es, sin conflictos, gracias a los progresos del socialismo. Así como el marxismo - aparentemente una de las ideologías más extendidas y sólidas del mundo cuya presunta infabilidad era defendida por millones de intelectuales en todo el planeta- se ha desvanecido en el aire después del derrumbe del Imperio Soviético del cual era Expresión Doctrinaria, el liberalismo globalista a lo Fukuyama ha ido perdiendo fuerza a medida que se va consolidando la nueva estructura de poder del sistema político internacional.

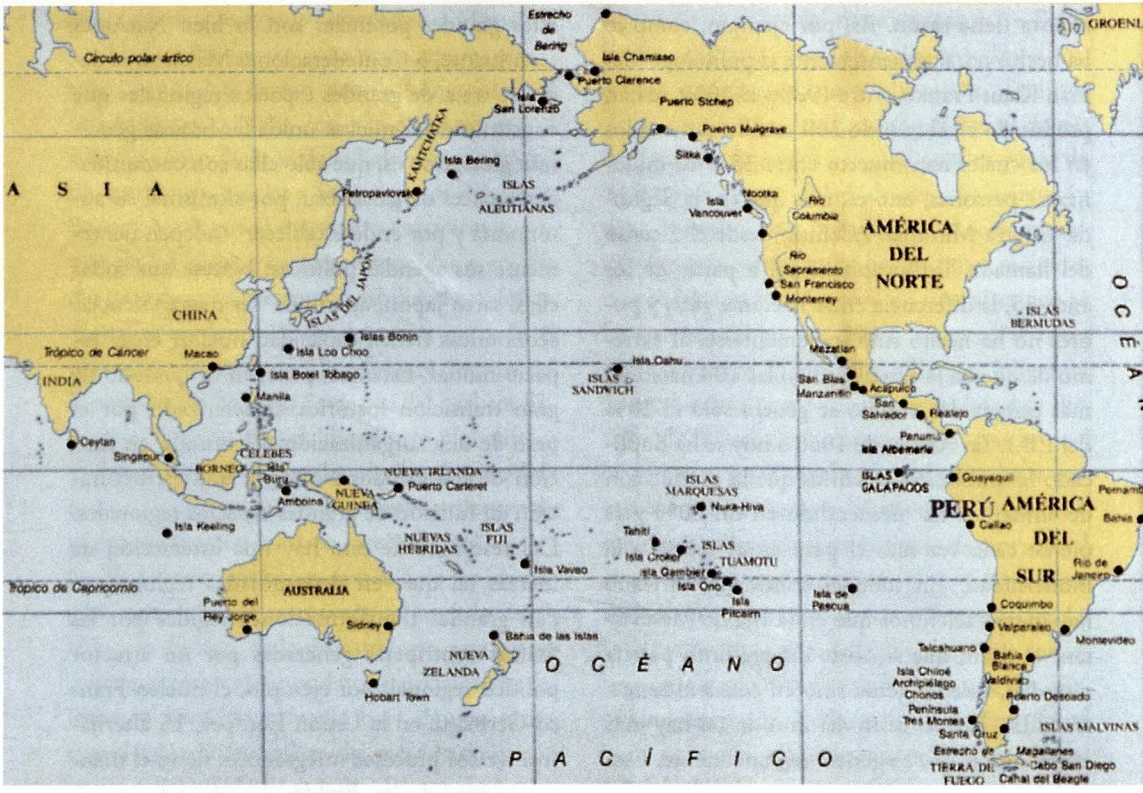
Para poder entender, mas allá de las ideologías, cuál es hoy la estructura del mundo desde el punto de vista de la geoestrategia, voy a proceder a exponer algunos datos especialmente relevantes, pero antes de ello haré algunas precisiones sobre la naturaleza del método en que se apoya este análisis. El método del que me he valido para alcanzar los resultados que ofrezco a través de esta conferencia es el método realista, tal como fuera definido por Carl Schmitt, Hans J. Morgenthau, Kenneth N. Waltz y Paul Kennedy, entre otros. Cabe hacer mención que este método realista no es meramente una tesis de uso académico sino que es también el instrumento de Análisis Político Estratégico de todos lo gobiernos manejados racionalmente, comenzando por las grandes potencias como Estados Unidos, la Unión Europea, China, la India, Japón, siguiendo las pequeñas potencias eficientes como Israel en el Medio Oriente o Chile en Sudamérica, y acabando por las potencias emergentes como Brasil.

El rasgo típico de este método es la comprensión de la acción política en términos de poder. Los actores del sistema, sean éstos Polis, Estados-Nación, Confederaciones o Imperios, actúan en función de sus intereses en términos de maximización de su poder relativo al de sus competidores, gracias a lo cual pueden gozar de autonomía, prosperidad de sus ciudadanos y del mantenimiento de su identidad socio cultural. Además, como lo ha hecho notar recientemente Martín Van Creveld en una obra que se ha convertido en un clásico respecto al tema *Transformation of War*, el conflicto es inherente a la naturaleza humana; es más, el hombre disfruta de la lucha y la competencia, por lo cual la guerra es un fenómeno que durará tanto como la historia humana. Si bien sufrirá naturalmente grandes transformaciones de acuerdo al avance de los medios tecnológicos y científicos de que dispongan las comunidades en lucha. La interpretación liberal de la historia, que sostiene que la humanidad avanza hacia una paz perpetua gracias a la Democracia y el Mercado, se suele apoyar en un texto menor del gran filósofo alemán Manuel Kant que se llama precisamente *Zum Ewigen Frieden*, esto es, *Hacia la Paz Perpetua*. Al hacerlo ignoran el carácter utópico de este escrito en el cual Kant postula un Estado que sabe no se va a alcanzar nunca, para que sirva como meta correctiva y comparativa para la situación política contingente del día; que esto es así, lo dicen las irónicas líneas iniciales en las cuales afirma haber tomado el título del letrero de anuncio de un restaurante, el cual se llamaba así porque se encontraba camino de un cementerio, único lugar en el cual es posible, según Kant, que los hombres alcancen una paz perpetua puesto que su naturaleza los condena a una insociable sociabilidad, esto es, a vivir en perpetua lucha y competencia.

Los hechos posteriores al fin de la Guerra Fría han demostrado hasta qué punto esta tesis

realista tiene razón. Así por ejemplo, como lo ha hecho notar recientemente el politólogo alemán Klaus Franke, entre 1989 y el 2000 se han producido en el mundo 200 conflictos armados en los cuales han muerto entre 35 a 40 millones de personas, esto es, más que en la Segunda Guerra Mundial. Además, desde el ascenso del llamado Turbocapitalismo, a partir de los años 85, la diferencia entre naciones ricas y pobres no ha hecho sino incrementarse, al extremo de que en la actualidad en las 100 naciones más pobres del mundo se genera sólo el 20% del P.B.I. En África, de 1968 a hoy se ha duplicado la población mientras que la producción de alimentos ha descendido en un 20% y se pierde cada vez más el paso en el acceso a la modernidad. En todo el continente africano hay menos teléfonos que en la Isla de Manhattan; es decir, que si existe un presunto policía mundial, éste no actúa sino en zonas muy restringidas. Para el resto del mundo no hay más orden que el que se genera regionalmente. Esta agudización de las diferencias es semilla de futuros conflictos de gran envergadura.

¿Cuál es, pues, la nueva estructura básica de poder en el actual sistema internacional? Evidentemente, no existe una verdadera unipolaridad como la hubo para el mundo civilizado en los tiempos del Imperio Romano. Hoy tenemos un sistema multipolar en el cual existe un hegemón relativo, pero que tiene un poder económico político decreciente en términos comparativos. Si Estados Unidos producía más del 60% del P.B.I. Mundial a fin de los años 50, en la actualidad sólo produce 29%, mientras que la Unión Europea, Japón y China se acercan a esa cifra. Actualmente debe agregarse en el ámbito de grandes potencias a la India, pues ésta ha entrado en un proceso de crecimiento sostenido acelerado comparable al de China. Todas estas grandes potencias son, o bien Naciones Continente, o Confederaciones Mayores; es decir, se trata de grandes espacios regionales que constituyen las nuevas unidades básicas geoestratégicas, esto es, que sólo ellas son comunidades capaces de garantizar, por sí misma, su autonomía y por ende establecer independientemente sus agendas políticas. Nótese que todas ellas, salvo Japón, aparte de ser megapotencias económicas tienen capacidad nuclear en el espacio militar. Estamos, pues, en un periodo de gran transición histórica caracterizado por el paso de una organización del mundo en función de los Estados-Nación a una estructuración en función de grandes espacios regionales. Del resultado de esto hay una interacción de fuerzas tal que, en determinadas regiones, se dan grandes transformaciones regidas por las fuerzas centrípetas generadas por un atractor político regional; por ejemplo, el núcleo Franco-Germano en la Unión Europea. La alternativa a estos procesos integradores no es el mantenimiento de los Estados-Nación tales como los conocemos, sino transformaciones aun mayores de carácter centrífugo como ocurre en África, donde muchos Estados- Nación se encuentran en disolución al haber desaparecido el poder central. El poder está en manos, o bien de pequeños señores de la guerra o de sectas fanáticas ideológicas. Como dice de ellos el alto funcionario de las Naciones Unidas, asesor principal del Secretario General, Shashi Tharoon: "En África se vive bajo el dominio de señores de la guerra que piensan con el estómago y hablan con las Kalaschinitov". Por supuesto, en este último nivel la soberanía no es sino una ficción legal a la que nadie se atiene, ni los Estados vecinos ni las organizaciones internacionales. Para que se entienda los niveles de entropía que se ha alcanzado, debe recordarse que



CUENCA DEL PACÍFICO: hoy, lugar de convergencia, encuentro y competencia del gran espacio regional más importante.

en Ruanda, en los últimos tres años, como resultado de los conflictos tribales, han sido asesinadas mas de 600 mil personas básicamente a lanzasos y a machetazos. Esto último es significativo, porque, como se comprenderá, un embargo de armas no tiene el menor efecto sobre este tipo de conflictos. Desde el punto de vista de la teoría de la hegemonía, estamos ante el caso de un equilibrio hegemónico debilitado, donde surgen competidores que pretenden, primero, igualarse al hegemón y, después, reemplazarlo en el predominio. Como lo han hecho notar Robert Gilpin, A.F.K. Organski y Jacek Kugler, entre otros importantes analistas, en periodos históricos del tipo del actual tienden a multiplicarse los conflictos menores en áreas periféricas del sistema, y a ocurrir, en el mediano plazo, grandes conflictos entre las potencias centrales del Sistema, como lo demuestran las guerras suscitadas por la decadencia de España y el surgimiento de Francia como nuevo hegemón Europeo, y la repetición de conflictos

equivalentes a cuando el surgimiento de Inglaterra o de Alemania.

Vale decir, nos encontramos en un periodo de orden superficial restringido y de grandes turbulencias profundas, las cuales se mueven en las dos direcciones ya mencionadas, esto es, la generación de los nuevos grandes espacios regionales, hecho que implica grandes redistribuciones de poder en el interior de los nuevos actores, y, por otro lado, la lucha entre los grandes poderes regionales ya existentes por redefinir las relaciones de poder, lo que se manifiesta, por ejemplo, en la gestación de zonas de exclusión para las otras grandes potencias; por ejemplo, el éxito conseguido por China al transformar el Mar de China Oriental y Meridional, así como el Mar Amarillo, en una zona de dominio propio y con la capacidad de cerrárselo, a voluntad, a la Flota Americana, lo que logró realizarlo. Un último factor relevante que interviene en la determinación de la estructura profunda del Sistema Internacional es el traslado del Centro Geoestratégico Planetario del Océano Atlántico al Océano Pacífico, lugar de convergencia, encuentro y competencia de los grandes espacios regionales más importantes

Resumiendo, los extraordinarios despliegues de violencia que acontecen en el mundo no son producto de meros desarreglos coyunturales y menos aún de tardías supervivencias de fuerzas del pasado condenadas a la extinción. Se trata, más bien, de la expresión de tendencias profundas y de largo plazo del nuevo Sistema Internacional. Es más, parece casi inevitable que a mediano plazo se den conflictos mayores entre Estados Unidos, en cuanto hegemón en decadencia, con China, Japón o, incluso, la Unión Europea, como lo ha señalado recientemente David Halberstam. En lo que se refiere a la etiología de los conflictos, cabe señalar que la pérdida de importancia de los Estados-Nación lleva consigo la disminución de importancia hasta el punto de la casi desaparición de los conflictos de límites entre Estados-Nación. La que adviene es, en cambio, una época de conflictos en los cuales chocan espacios regionales de culturas diferentes, como ocurre, una vez más en la historia, en los Balcanes y, además, en la lucha por bienes escasos e imprescindibles para la supervivencia, como por ejemplo, las fuentes de proteínas animales y el agua dulce.

Permítanme aclarar este último punto. En la tierra existen 1400 millones de kilómetros cúbicos de agua, lo que determina el espléndido color azul con el que se ve a nuestro planeta; pero de ello el 99,3% es agua salada, sólo el 0,7 es agua dulce. Dado el enorme crecimiento de la población del mundo, y además su incorrecto posicionamiento geográfico, según estudios de las Naciones Unidas a más tardar a partir del año 2025 el agua dulce será agudamente escaso. Ahora bien, el 60% del agua dulce del mundo está en posesión de tan sólo 9 países entre los cuales se encuentran Perú y Brasil como condóminos del Amazonas. Esto quiere decir, que estos países o regiones se verán sometidos a crecientes presiones para arrebatárseles el control de este recurso que tiene un carácter cada vez más estratégico. Ello es una fuente potencial de graves conflictos. El científico social norteamericano Peter Gleick ha ubicado 50 conflictos potenciales de gran intensidad a mediano plazo a causa del agua; entre ellos, uno por la posesión del agua del Lago Titicaca, sin cuyo recurso –indicó- no es viable el desarrollo del norte chileno. Un factor que agrava esta situación es la aparición de grandes transnacionales decididas a apoderarse del recurso agua; sus negocios actualmente generan 10 mil millones de dólares al año. Estados Unidos comien-

za ya a presionar para que se constituya un Tribunal Internacional del Agua encargado de la distribución y cuidado del recurso.

Me serviré de este último asunto para introducir un corolario indispensable para la comprensión de la temática que vengo desarrollando. La impresión general que domina hoy en el público culto común es que los tribunales internacionales adquieren cada vez más importancia como instrumentos de solución de conflictos; por lo que llegarán a sustituir enteramente a la guerra como instrumento de solución de los problemas entre naciones, encargándose además de castigar a quienes generen guerras o cometan crímenes en ellas, para lo cual se está constituyendo un Tribunal Penal Internacional. Pues bien, Estados Unidos, principal promotor de este organismo, se niega, sin embargo, a ponerse bajo su jurisdicción. No sólo ello, sino que han forzado a que todos los países que se están integrando a este Tribunal admitan una reserva según la cual se comprometen a no iniciar en él nunca un proceso contra un ciudadano americano. Para acabar de perfeccionar este hecho, el senado americano ha emitido una resolución que compromete al gobierno de ese país a hacer uso de las armas para rescatar a aquél de sus ciudadanos que fuese acusado de crímenes de guerra por un tribunal extranjero. Vale decir que el tal Tribunal, al no ser universal, y al no aplicarse sino a países pequeños y medianos, en realidad acabará convirtiéndose en un mero instrumento de domesticación de países dependientes. Al final se repetirá el caso de la Liga de las Naciones, que en el periodo de entre guerra no condenó a Italia por agredir a Etiopía, porque Francia e Inglaterra estaban interesadas en su alianza, y sí condenó a Japón por agredir a China, cosa que habían hecho antes todas las potencias occidentales incluyendo a Estados Unidos. Ambas decisiones contribuyeron sustancialmente a la generación de la Segunda Guerra Mundial. El nuevo Tribunal Penal Internacional está condenado o a la inoperancia o a ser causa efectiva de serios conflictos.

El saliente Presidente Clinton, como uno de sus últimos actos, ha firmado el tratado, pero el presidente electo Bush ha dejado saber que su gobierno no hará ratificar el mismo por el Senado, con lo cual el nuevo Tribunal Penal Internacional no entrará en validez para los Estados Unidos.

2. EL SUBSISTEMA SUDAMERICANO Y LA POSICION DEL PERÚ

Como lo ha hecho notar el politólogo americano Samuel P. Huntington en su obra clave *El choque de Civilizaciones*, la cultura es el principio que viene rigiendo el proceso de integración de los grandes espacios regionales, de las nuevas unidades fundamentales de orden político mundial. Así, Estados Unidos y su zona de influencia encarnan la cultura anglo-sajona; la Unión Europea, la cultura occidental clásica; China y los nuevos países industrializados de Oriente, la cultura confucionista; la India, la cultura hinduista, etc. Dentro de esta línea de interpretación que no parece la correcta, Huntington ve en Sudamérica una cultura con naturaleza propia, aunque emparentada con la occidental. Por consiguiente, en ella se da la condición básica para la generación de un gran espacio regional y vienen actuando, con especial eficacia, la sinergia de las mega-fusiones políticas y económicas en curso. Ello viene provocando en nuestro continente un proceso integratorio de aceleración creciente, integración

que conduce a una forma de unificación política y económica que nos permitirá llegar a ser verdaderos actores en el escenario mundial. Un ejemplo de esto es el sumamente exitoso proceso de integración del MERCOSUR. Esta tendencia debe conducir, a fines de la actual década, a una América del Sur integrada en una unión aduanera probablemente dotada de una moneda única y de los correspondientes mecanismos de control macroeconómico. Esto implicará necesariamente un proceso de integración política del suficiente nivel como para generar un sistema de solución de conflictos internos sin necesidad de intervención de potencias extraregionales y una política exterior unificada respaldada a mediano plazo por un sistema de defensa colectivo. Todo esto puede sonar muy utópico, pero ocurre que las tendencias políticas y económicas a nivel planetario marchan en esa dirección; esto es, a la constitución de grandes mercados económicos con la suficiente masa crítica humana como para participar eficazmente en la división del trabajo mundial actual, regida por una ciencia y técnica cuyos costos de innovación son cada vez más gigantescos.

Como he mencionado líneas arriba, a esta integración no se le presenta como alternativa el mantenimiento de la situación previa, esto es la de pequeños o medianos Estados-Nación. Estos, como ha demostrado brillantemente el internacionalista peruano Oswaldo de Rivero en su libro *El Mito del Desarrollo*, están destinados a convertirse en naciones inviables y han de caer en un proceso de Entropía Socio-Política creciente. Que esto es así, nos lo viene demostrando el caso de Colombia. Un Estado - Nación de una dimensión respetable en el escenario mundial, rica en recursos y sin problemas acuciantes de deuda externa, rasgos que le hubiesen asegurado un despegue en el desarrollo económico en los años 60 del siglo que ha finalizado. En la actualidad todo ello no le basta ni siquiera para evitar el estar en situación de casi implosión interior.

Ahora bien, todo proceso de integración exitoso supone un gran atractor que funcione como dinamizador y organizador del proceso. En el caso sudamericano, este rol lo cumple Brasil, quien es ya por sí solo una potencia emergente a nivel planetario. Es la octava potencia económica del mundo, con un producto bruto de 850 mil millones de dólares al año, con un aparato industrial muy avanzado apoyado por un sistema de instrucción superior de primer rango. Para que se aprecie el impulso del desarrollo brasilero, basta con tomar en consideración las siguientes cifras: En el año 60, el producto bruto brasileño era equivalente a la mitad de la suma de los productos brutos de todos los otros países de Sudamérica juntos; en el año 80, su producto bruto ya era igual al de la suma de los otros países. En el presente año su producto bruto duplica al de los demás países de Sudamérica reunidos.

En el ámbito económico las funciones de gran atractor las ha cumplido Brasil inicialmente con los países de mayor desarrollo relativo con los cuales conforma el MERCOSUR. A estas alturas es el principal socio comercial y financiero de todos ellos, de manera que ninguno podría sobrevivir económicamente a su separación del MERCOSUR. Además, Brasil ha superado ya las barreras ideológicas que le impedían asumir un liderazgo efectivo del proceso de integración sudamericano. Como se recordará, la geopolítica clásica brasileña partía de tres supuestos, a saber: El temor de una alianza en su contra de todos los países sudamericanos de habla hispana; la identificación

de Brasil como país occidental, y, finalmente, la orientación hacia África -a través del Atlántico-, continente en el cual esperaba poder proyectar, por razones de unidad racial, su influencia y poder político. En la actualidad, nuevos pensadores, como Teresinha de Castro, recientemente fallecida, han conseguido reorientar la mirada geopolítica brasileña: el nuevo punto de partida es que Sudamérica es una realidad política específica y no meramente una excrecencia lejana de occidente. Además, el Centro Geoestratégico del mundo de hoy es el Pacífico, no el Atlántico, y Brasil tiene su esfera natural de influencia no en África sino en Sudamérica.

Identificado el gran atractor, tenemos que visualizar las fuerzas en juego en el proceso de integración. Recuérdese que todo proceso de integración supone una redistribución de poder en el ámbito integrativo. Por lo pronto, al generarse un centro se definen, a partir de él, una o varias periferias. Si el proceso integrativo tiene éxito, todos sus miembros se benefician desigualmente. El centro tiene un papel hegemónico y definitorio, y es el principal beneficiario. Para ello, la primera tarea, desde el punto de vista político es la constitución de este centro a partir y en función de lo cual se organizará el gran espacio regional sudamericano. La segunda tarea consiste en el establecimiento de la vía privilegiada de entrada y salida al Pacífico para esta Sudamérica unida. En la actualidad existe solamente un país, aparte de Brasil, que planifica su política en función de las grandes tendencias mundiales de lago plazo. Se trata de Chile. El Estado chileno ha trazado una gran estrategia nacional basada en la tesis según la cual Chile debe ser el país puerto de América del Sur, convirtiéndose, por tanto, en el centro comercial y financiero del continente y, con todo ello, en el socio privilegiado de Brasil, junto al cual espera convertirse en centro hegemónico de Sudamérica. Para reforzar su posición en esa dirección, viene trazando paralelamente una política de alianza estratégica con Argentina y Uruguay con los cuales presume tener una afinidad racial y cultural. Trata así de constituir dentro de Sudamérica un ámbito moderno, racialmente blanco y de mayor nivel cultural relativo, en el cual Chile ejercería una hegemonía político militar; esto a pesar del mayor peso económico de Argentina, dada la debilidad militar y falta de voluntad estratégica de la misma. Así, Chile, como cabeza de este grupo, equilibraría a largo plazo a Brasil.

Estamos, pues, ante uno de los más decisivos retos que se hayan planteado a nuestra Nación, puesto que de realizarse el proyecto chileno quedaríamos convertidos en un país meramente dependiente de este centro Brasileño – Chileno. Tenemos, pues, que trazar en el más breve plazo una gran estrategia nacional que nos permita posicionarnos ventajosamente en el nuevo espacio regional en surgimiento. La inactividad o, peor aun, el intento de aferrarnos al pasado manteniéndonos al margen del proceso integratorio sólo puede conducirnos a una situación de periferia que desdeciría totalmente de nuestro gran legado histórico.

Afortunadamente, disponemos de grandes ventajas geopolíticas, las cuales predeterminan prácticamente la gran estrategia nacional a trazarse. Basta con mirar el mapa de Sudamérica para darse cuenta que una alianza estratégica del Perú con Brasil tiene garantizado el control del gran núcleo central del continente. En los dos países se encuentran: el centro geoestratégico de los Andes, que son la columna vertebral de Sudamérica, y la llanura Amazónica

que es su gran espacio interior y su centro de consolidación a futuro. En el Perú se encuentran, además, las dos únicas bahías de aguas profundas capaces de sustentar auténticos megapuertos para América del Sur. Nos referimos a Bayóvar y San Juan. El pretendido megapuerto que vienen construyendo los chilenos en Mejillones carece de la profundidad y condiciones de navegabilidad adecuadas. Por lo tanto, el país llamado, por los hechos, a ser país puerto de América del Sur es el Perú. Lo que viene apoyado por el desarrollo de las técnicas de transporte multimodal. El futuro de la navegación comercial se apoya en los supertransportadores de contenedores. Piénsese que sólo en los astilleros de la Hyundai, en Corea del Sur, se viene construyendo 70 buques con capacidad para transportar más de 150 mil toneladas cada uno. Es obvio que ninguno de ellos podría atravesar el Canal de Panamá. Esto hace no sólo necesario sino urgente el megapuerto Sudamericano en la Costa del Pacífico. Para que se vea las inmediatas consecuencias de esto, su realización implicaría que la soya brasileña, dado su menor costo de producción, desplazaría totalmente a la soya americana del mercado mundial. Resumiendo, un Megapuerto Peruano supondría una reducción de costos de transporte de hasta el 40% de los productos que entraran o salieran de la Cuenca del Pacífico de nuestro continente.

A esto debe sumarse el que nuestra economía es complementaria con la de Brasil; nosotros disponemos de las fuentes de minerales, energía y proteínas de origen marino y de muy bajo costo, riquezas y productos que Brasil no tiene.

Una gran estrategia nacional correctamente concebida nos garantizaría, pues, el poder asumir un papel central y de coliderazgo en el nuevo Gran Espacio Regional Sudamericano. Una Sudamérica así integrada será capaz de ostentar una verdadera soberanía y, por consiguiente, de trazarse una agenda política en función de los propios intereses y no de los de potencias extraregionales.

Desde el punto de vista de la Seguridad, este proceso de integración al generar un nuevo actor planetario trae consigo la necesidad de plantear una política de defensa regional acorde al nuevo rango planetario que se adquiera. Afortunadamente, en el momento actual Sudamérica se encuentra en un ámbito de marginalidad estratégica; esto es, no estamos en la esfera de interés estratégico prioritario de ninguna potencia, ni positiva ni negativamente. La gran potencia más cercana, Estados Unidos de América, ha definido su espacio estratégico de tal modo que, como nos lo recuerda Saúl Cohen, el más importante geopolítico americano de hoy, su esfera de interés prioritario en el hemisferio llega sólo hasta el Caribe. Paralelamente, desde el fin de la Guerra Fría, no hay ninguna gran potencia extrahemisférica hostil y con pretensión de expandirse a nuestro continente. Por consiguiente América del Sur está en posición de poder asumir, a mediano plazo, la responsabilidad de su propia seguridad, sin amenazar por ello a nadie. La integración sudamericana no supone confrontación con los Estados Unidos sino la sustitución del TIAR -que no tuvo nunca ninguna eficiencia en cuanto al servicio de los intereses sudamericanos y que se ha vuelto obsoleto dada la falta de una amenaza extrahemisférica- por una nueva forma de alianza, más prioritaria, en la cual se tomen en cuenta los intereses de ambas partes, como la que existe actualmente entre Estados Unidos y la Unión Europea. Ello, a su vez, no implicaría que esta alianza estuviese dirigida contra ningu-

na otra gran potencia específica ni que excluyese otras alianzas estratégicas con grandes potencias extracontinentales amigas.

Se trata, pues, de poder participar eficazmente en el mantenimiento permanente de un equilibrio entre las grandes potencias planetarias, de modo que el nuevo orden del mundo se hiciese compatible con nuestros altos intereses.

3. TAREAS ESTRATÉGICAS PARA LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN EL SIGLO XXI

De acuerdo al panorama estratégico global y regional que he descrito, las tareas estratégicas que se le presentan a la Marina de Guerra del Perú en el siglo XXI son bastantes más complejas e importantes que las que fueron en el siglo pasado. Estas se definían meramente en función de los intereses de un Estado-Nación de mediano tamaño, sin vocación expansiva, cuya posición geopolítica y la vecindad de naciones ambiciosas y expansivas lo condenaron a una posición defensiva permanente, sin más norte que preservar todo lo que fuese posible del territorio heredado. Sólo durante muy cortos periodos de nuestra historia tuvimos gobiernos que se orientaron a una política de autoafirmación que fuera más allá del mero sobrevivir, intentando obtener una posición de predominio en el Pacífico. Las definiciones políticas y los consiguientes diseños estratégicos de la Marina de Guerra del Perú se adecuaron en el siglo XX a estos hechos:

En la situación actual las tareas estratégicas tienen dos niveles distintos: el más elemental, o inicial, pertenece a aquellas tareas que están orientadas hacia la autoconservación de nuestra Nación; las de segundo nivel, más adecuados, son aquellas referidas al posicionamiento de nuestro país en el centro hegemónico del Gran Espacio Regional Sudamericano en gestación.

La modalidad que asumirán estas tareas en los dos niveles se basará en el hecho de que, prácticamente, no hay posibilidad, a mediano ni largo plazo, que se dé una guerra, en el sentido clásico de la palabra, en el interior de Sudamérica. Lo que sí puede darse, y para lo cual debemos estar preparados, son aquellos conflictos que se mueven en el ámbito denominado de ni paz ni guerra. Esto es, Conflictos Armados Convencionales; no totales, pero sí con la capacidad de aplicar todo el horizonte de medidas de retorsión y represalia que permite, cada vez con más amplitud, el Derecho Internacional dadas las transformaciones que éste viene sufriendo en función de enmarcar las políticas del hegemón americano. Como se recordará, Estados Unidos planifica una política planetaria sustentada en función de una nueva estrategia -la de John Warden-, la cual implica ataques en todos los niveles de existencia del adversario sin el menor respeto por la división clásica anteriormente vigente entre objetivos militares y civiles. Como se recordará, en este último caso se prescindió de toda forma de aprobación por las Naciones Unidas. Los Estados Unidos y la Unión Europea actuaron sin más mandato que la voluntad de sus gobernantes. La tesis en la que se apoyaron es que las grandes potencias tienen derecho a intervenir militarmente donde quiera que estén en peligro los derechos humanos. El 23 de octubre del año pasado, el ex supremo Comandante de las Fuerzas de la OTAN, General Wesley Clark, declaró a "Der Spiegel" que si bien, en principio, toda intervención humanitaria debía ser aprobada por el

Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para ser legal, en los casos en que como el de Kosovo se corría el riesgo de que alguna potencia vetase la operación debería prescindirse de solicitar ese permiso. Esto significa que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en la práctica ha dejado de ser la más alta instancia del Sistema Internacional.

Ahora bien, gracias a Dios, al igual que África y -a diferencia de Serbia y de Irak-, Sudamérica no es una zona de primer rango estratégico, lo que disminuye casi a cero la posibilidad de ser víctima de una de las devastadoras intervenciones humanitarias de la O.T.A.N., o de los americanos solos. Pero a medida que crezca la importancia estratégica de la región deberán crecer proporcionalmente los medios de su defensa, teniéndose como último límite el impuesto por el hecho de que no hay actor planetario sin capacidad nuclear.

Recapitulando: Después de las intervenciones en Irak y en Kosovo, el Derecho Internacional ha evolucionado hasta permitir que ataques puntuales a objetivos tales como centros de comando políticos o militares, puentes, aeropuertos, puertos, centros de comunicación, establecimientos industriales, centros generadores de energía eléctrica, refinerías de petróleo, etc., sean lícitos como actos de retorsión o represalia. Naturalmente, nuestro país -que nunca ha tenido una vocación agresiva- no recurriría a tales medios sino en casos absolutamente extremos; pero debemos estar en la situación de disuadir efectivamente a cualquier vecino de tradición agresiva y expansiva, de recurrir a tales métodos o a la mera amenaza de uso de los mismos para imponernos ellos su agenda política.

El primer nivel de tareas estratégicas de la Marina de Guerra del Perú en el Siglo XXI se refiere, como he dicho, a la autoconservación del Perú. En este caso, ello implica la custodia plenamente efectiva de los recursos estratégicos de que disponemos. Los más importantes en lo que a la Marina se refiere son: los inmensos recursos proteínicos y minerales del mar peruano y los recursos hídricos y forestales de la Amazonía. Sólo esto amerita, por un lado, el diseño de una Marina de Aguas Verdes capaz de cumplir a plenitud las labores de custodia en nuestras 200 millas, además de una Marina de Aguas Marrones en la Amazonía orientada al Atlántico, de rango importante tal como para ser capaz de custodiar, en colaboración con la Marina Brasileña, la Amazonía con plena eficacia, de tal modo que se quite todo pretexto de intervención a cualquier potencia foránea.

El segundo nivel se refiere a la ya mencionada disuasión de toda potencia intraregional que pudiese estar interesada en impedir nuestro adecuado posicionamiento en el proceso de integración sudamericana. Este nivel de tareas supone que nuestra Marina debe proyectar su desarrollo a largo plazo en función a la protección de los megapuertos sudamericanos y en el Perú a la protección de las rutas que conducen a ellos. Esto supone la alianza privilegiada con Brasil, lo cual es el eje de nuestra gran estrategia de desarrollo y por consiguiente de nuestra seguridad. Esta última tarea requiere de una Marina de Aguas Azules a cuya formación debemos aspirar pero cuyo costo excede largamente nuestros recursos actuales.

Antes de concluir quisiera hacer mención a la llamada Teoría Estratégica del Mar Presencial. En mi concepto, esta teoría es hecha a medida del interés nacional chileno, puesto que le garantiza una posición de predominio y control sobre un espacio de gran importancia estratégica; pero no coincide con los intereses del gran espacio regional sudamericano en gestación, al

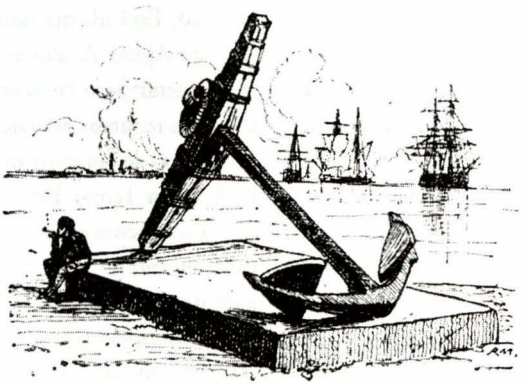
no ser sino una vuelta al concepto del Mare Clausum en una época en la que la globalización nos condena a una política de Mare Liberum lo más amplio posible.

La teoría del Mar Presencial es, en realidad, una teoría defensiva. Nuestro continente requiere de una mentalidad estratégica expansiva que le permita, económicamente competir en todos los mercados y, políticamente, proyectar poder a los puntos clave en el mapa estratégico global. El Perú, pues, debe ser un abanderado del derecho del Mar tal como está plasmado en la convención vigente apoyando consecuentemente una política marítimo-naval regional tal que garantice nuestra presencia libre en todos los océanos.

Naturalmente, las tareas estratégicas aquí esbozadas sólo podrán cumplirse con uso de los más modernos y eficientes medios de guerra. No debemos olvidar que estamos entrando en un periodo de revolución tecnológica de lo militar en la que los medios clásicos de combate están siendo complementados y potenciados por nuevos medios no convencionales de relativo bajo costo y altísima efectividad, como son, por ejemplo, los medios de la llamada Ciberguerra.

La revolución técnica militar en curso se apoya fundamentalmente en la potenciación al máximo de las capacidades y las competencias del material humano. La Marina requiere, para el futuro, personal no sólo altamente calificado sino inmerso en un proceso incesante de generación y adquisición de nuevos conocimientos. Es decir, que la capacitación, la investigación y el desarrollo deberán ser tareas prioritarias en el futuro.

La Marina de Guerra del Perú se apresta a zarpar hacia los mares de una nueva época. Hagamos esfuerzo de estar a la altura -en ella- de la vieja gloria que nos ha legado el pasado, y a la altura también de las nuevas tareas que nos impone el futuro de la Patria.



NUEVAS AMENAZAS EN EL MUNDO

Capitán de Navío
Miguel Pérez Nugent

En 1789, la marea revolucionaria surgida en Francia se extendía por todos los Estados vecinos, derribando regímenes desde Italia hasta los Países Bajos. Las razones de dichos levantamientos eran: la ingente cantidad de seres humanos necesitados de alimentos, ropa, refugio y trabajo en sociedades que no estaban bien provistas para satisfacer tales demandas, al menos a semejante escala y que generaba una multitud de bulliciosos vendedores ambulantes, carteristas, golfos y criminales.

Uno de los problemas era la gran explosión demográfica y el flujo procedente del campo a las principales ciudades que las hicieron crecer en forma sumamente veloz; cabe también citar el declive de la virulencia de enfermedades y el uso de técnicas de vacunación; las mujeres se casaban más jóvenes, etc. Lo cierto es que la población presionaba sobre los recursos existentes.

Todo esto dio origen a la obra del inglés Thomas Robert Malthus, escrita en el año 1798, donde se proyectó y previó, en esa época ,que se produciría un desequilibrio cada vez mayor entre la demanda de alimentos por parte de las personas y la capacidad de la tierra para satisfacerla, dando lugar al aumento de hambrunas, privaciones, muertes masivas por hambre y enfermedades y un desgarramiento total de la sociedad.

En el siglo XIX, en las Islas Británicas la pobreza rural se extendió a gran escala, muchas personas se desplazaron del campo a la ciudad en busca de trabajo, creando extensos suburbios de casas baratas sin luz, agua, calefacción ni condiciones higiénicas aceptables; había masas de niños carentes de atención médica, nutrición, vestido y educación adecuada; grandes cantidades de desempleados; protestas sociales generalizadas, manifestaciones que eran ferozmente reprimidas por autoridades temerosas de una revolución jacobina.

No obstante, tres acontecimientos permitieron a los ingleses escapar al destino planteado por Malthus: el primero fue la emigración. Entre 1815 y 1914 unos 20 millones de ingleses dejaron el país sin encontrar trabas a la emigración por parte de las autoridades interiores o extranjeras (Estados Unidos, Canadá, Australasia, África meridional); el segundo fue que tuvieron importantes mejoras en la producción agrícola -"revolución agraria"– (rotación de cosechas, técnicas de cría, gestión de las tierras, nuevas herramientas agrícolas, introducción de la papa, cercamiento de tierras comunales y drenaje de marismas, mayor publicidad de los métodos de cultivo, mejores comunicaciones y accesos a los mercados) que elevaron la cantidad y calidad de la oferta alimentaria; así mismo, la demanda de cereales, carnes y otros alimentos pudo ser abastecida por las granjas crea-

das por los primeros emigrantes en Norteamérica, Australia y otras regiones; y el tercero y más importante acontecimiento fue la "revolución industrial", que fomentó de tal modo la productividad que la riqueza nacional y el poder adquisitivo general sobrepasaron el incremento demográfico.

Contrariamente a lo que Malthus presagió, durante el siglo XIX la población británica se multiplicó por cuatro, en tanto el producto nacional creció cuarenta y dos veces.

Paul Kennedy, en su libro "Hacia el siglo XXI", plantea que la sociedad global de hoy se enfrenta, en una proporción mayor, a la tarea de reconciliar el cambio tecnológico y la integración económica con las estructuras políticas tradicionales, la conciencia nacional, las necesidades sociales, los arreglos institucionales y los modos habituales de hacer las cosas. Existen en la actualidad amenazas que pueden exacerbar las relaciones sociales.

La primera y más importante es el crecimiento de la población del planeta y los crecimientos desequilibrados demográficos entre países ricos y pobres. La tierra no puede mantener una población devorando recursos, lo cual ocasionará un daño irreparable a bosques, reservas de agua, especies animales y plantas y quizás traspasen muchos umbrales medioambientales.

Otra muy importante amenaza es el modo en que la tecnología está convirtiendo en superfluos trabajos tradicionales, sustituyéndolos por sistemas de producción completamente nuevos. Es posible que la revolución biotecnológica haga superflua la agricultura tradicional, mientras la revolución robótica cambie un modo de manufactura y una estructura de empleo industrial que han existido durante los dos últimos siglos. Esto llevaría al hacinamiento de decenas de millones de personas sin trabajo en las ciudades del mundo en vías de desarrollo, así como a grandes brotes de violencia.

Kennedy hace hincapié en tres elementos claves tendientes a preparar a la sociedad global para el siglo XXI: el papel de la educación, para el surgimiento de clases profesionales o el fomento de una cultura manufacturera; el lugar de las mujeres, en donde se produce una fuerte correlación inversa entre la tasa de alfabetización adulta femenina y la tasa de fecundidad global; y la necesidad de dirección política.

Las medidas como el proteccionismo, las políticas antiinmigratorias, el bloqueo de nuevas tecnologías y el hallazgo de nuevos enemigos para sustituir los adversarios de la guerra fría son reacciones comunes.

La búsqueda de nuevas estructuras políticas transnacionales y subnacionales y la exigencia de respuestas políticas a los nuevos desafíos es enorme y todo esto supone una visión a muy largo plazo.

Por otra parte Jeremy Rifkin en su libro "El fin del trabajo" nos hace recordar que más del 75% de la masa laboral de los países más industrializados efectúan trabajos que son meras tareas repetitivas. La maquinaria automatizada, los robots y los computadores cada vez más sofisticados pueden realizar la mayor parte, o tal vez la totalidad, de estas tareas. Necesitados de recortes en los costes y de mejoras en los márgenes de beneficios, las empresas han sustituido a sus trabajadores por máquinas a un ritmo muy acelerado, generando lo que llama "el desempleo tecnológico".

Yoneji Masuda, responsable del plan japonés para convertir a la sociedad nipona en la primera basada en una información totalmente computarizada dice que "en el futuro inmediato la completa automatización de la totalidad de los departamentos será un hecho, y durante los próximos 20 años probablemente se podrán observar fábricas que no requieran ningún tipo de trabajo manual".

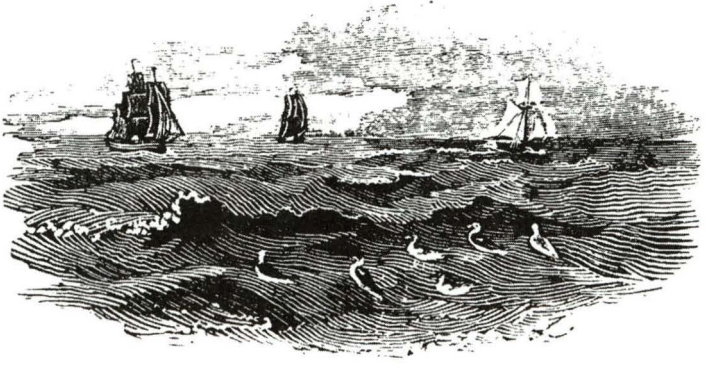
Los nuevos computadores y la inteligencia artificial harán que incluso un gran número de trabajadores de cuello blanco o de oficina -ge-

rentes, administradores, etc.- pierdan su empleo y no solamente los trabajadores de cuello azul– empleados fabriles, operarios, mecánicos, etc.

Por lo que nos plantean Kennedy, Rifkin y Masuda, hoy nos enfrentamos más que nunca a estos problemas interrelacionados: superpoblación, presión sobre la tierra, emigración e inestabilidad social, por un lado, y poder de la tecnología para incrementar la productividad y sustituir las ocupaciones tradicionales, por otro. Lo que nos lleva a tener que reflexionar y pensar en darles solución a estos problemas en la actualidad para cambiar nuestro destino en forma oportuna, favorable y beneficiosa, y no esperar que aparezcan acontecimientos inesperados o no calculados, como le sucedió a Malthus, que permitan estos cambios, pero después de pasar penurias, desgracias y sufrimiento de miles de millones de seres humanos, especialmente en los países en vías de desarrollo.

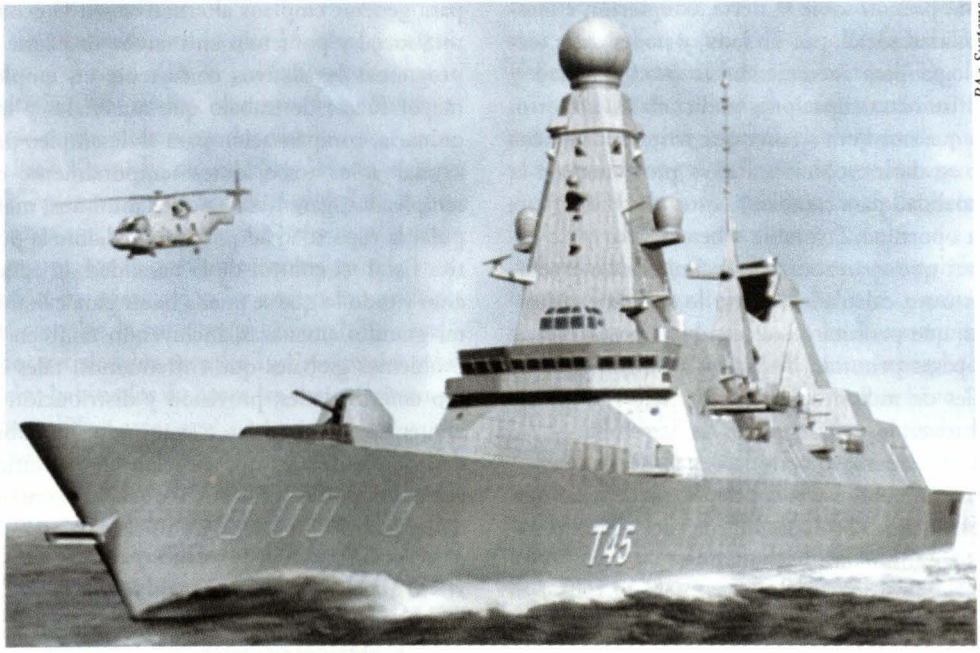
En este nuevo periodo de la historia nos vemos enfrentados con la perspectiva de tener que replantearnos las bases mismas del contrato social comúnmente aceptadas.

Las mejoras de la productividad requeriría una reducción a nivel mundial en las horas de trabajo semanales, es mejor para todos tener trabajo durante algún tiempo que estar trabajando siempre mientras otros carecen de él, y un esfuerzo conjunto entre todos los gobiernos para generar empleos alternativos en la economía social y poniendo en marcha una serie de programas legislativos consistente en emplear mayor fuerza de trabajo que materiales y maquinaria, compensación para el desempleo para ayudar a los trabajadores temporalmente desempleados, garantizar salarios mínimos, manipular la capacidad adquisitiva mediante la política fiscal, el control de la natalidad, la educación y todo lo que se pueda hacer para evitar estas grandes amenazas, incluyendo también los problemas globales que enfrentamos, tales como enfermedades, provisión y distribución de alimentos, deuda del tercer mundo, inestabilidad de los dólares que circulan en el mundo, calentamiento de la tierra, reducción de riesgos de las guerras nucleares, químicas y bacteriológicas, y otros.



Los nuevos destructores *Tipo 45* de la Real Marina Británica

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



BAe Systems

Coincidiendo con el inicio del nuevo siglo, la Real Marina Británica se halla desarrollando un programa para la construción de doce destructores del* Tipo 45 *o clase* Daring *que deberán entrar en servicio entre los años 2007 y 2014.

A principios de la década de los '80, varios paises de la OTAN iniciaron el desarrollo de un tipo de fragata de diseño homogéneo, con miras a que entrasen en servicio en la siguiente década, denominándosele al proyecto *NFR-90* (*NATO Frigate Replacement for the 90's*).

Este proyecto importante, no obstante el interés inicial por parte de los ocho países participantes tuvo corta vida, puesto que a mediados de 1989 Gran Bretaña, Francia e Italia anunciaron su retiro seguidos meses después por el resto de paises, hasta que finalmente en enero de 1990 el comité ejecutivo a cargo del proyecto lo declaró cancelado.

No obstante lo anterior, las marinas de Francia, Italia y Gran Bretaña decidieron continuar con el desarrollo conjunto para el diseño de una nueva generación de buques para la defensa antiaérea, conformando en 1991 el proyecto denominado inicialmente "Fragata de Nueva Generación" conocido posteriormente como proyecto *Horizon*.

En este nuevo proyecto, las características para el nuevo tipo de fragata fueron un desplazamiento alrededor de las 6.000 toneladas, un sistema misilistico mar-aire como arma principal para proveer defensa contra misiles de vuelo rasante a distancias de 10 km, y para defensa de mediano alcance contra aviones y misiles volando a gran altura, así como capacidad para desempeñar otros roles en guerra de superficie, antisubmarina y apoyo de fuego contra blancos terrestres, como misión secundaria. Este proyecto comprendía la construcción de un total de veintidós fragatas para los tres países, y en el caso de Gran Bretaña, su interés estaba orientado a reemplazar a partir del 2002 a los destructores del *Tipo 42* o clase *Sheffield*, con doce fragatas del nuevo proyecto. Sin embargo, debido principalmente que para las autoridades británicas la construcción de las doce unidades requeridas por la real marina resultaría excesivamente costosa (12 mil millones de dólares), transcurridos varios años y luego de diversos estudios, el 25 de marzo de 1999, Gran Bretaña anunció su retiro del proyecto, a favor del desarrollo de uno propio que tuviese un mejor costo efectividad[1]. No obstante, los británicos decidieron mantener su participación en el desarrollo del programa de defensa antiaéreo *PAAMS (Principal Antiair Missile* = Misil antiaéreo principal), así como la colaboración con Francia para el desarrollo de los misiles *Aster* 15 y *Aster* 30.

El proyecto iniciado por los británicos luego de su retiro del programa *Horizon*, tiene como premisa fundamental dotar a sus fuerzas navales de una nueva clase de destructores compuesta por doce buques cuya función principal sea la guerra antiaérea, destinados a reemplazar a los ya antiguos destructores *Tipo 42* a partir del año 2007.

El diseño que cumplió los requerimientos establecidos por la real marina, fue el presentado por la firma BAE Marine Systems en consorcio con Yarrow Shipbuilders de Scotstoun, Glasgow, al que se le adjudicó en noviembre de 1999 la construcción de un primer grupo de unidades, habiéndose posteriormente involucrado al astillero Vosper Thornycroft para que también sea participe en el desarrollo del diseño, así como de la construcción del resto de unidades.

El nombre dado a esta nueva clase de destructores es el de *Tipo 45* o clase *Daring*, este



Royal Navy

Diseñados en la década del '60 y construidos entre 1967 y 1985, los destructores Tipo 42 *serán reemplazados progresivamente conforme entren en servicio los* Tipo 45.

(1) Por ejemplo, el desarrollo del sistema de guerra electrónica para las fragatas inglesas en el proyecto Horizon *hubiera costado 180 millones de libras esterlinas más 14 millones por cada buque, mientras que en el* Tipo 45 *inglés costará un tercio de esas cifras a lo mucho.*

BAe Systems



Vista por la banda de babor de un modelo digital del destructor Tipo 45. *En primer plano hacia el lado derecho se aprecia el montaje* Vulcan Phalanx *de 20mm; y los lanzacohetes chaff. En la parte superior, se halla la voluminosa antena del radar Signaal Marconi* S1850M, *y hacia proa, a tope del trinquete, la antena del radar miltifunción* Sampson.

último nombre debido a que la primera nave lo llevará, mientras que la segunda, se llamará *Dauntless,* de acuerdo a lo que se conoce hasta a la fecha, mientras que el de la tercera será dado a conocer posteriormente.

La primera empresa con la que el Gobierno británico ha firmado contrato ha sido la BAE Systems por un monto ascendente a 1,5 mil millones de dólares para la construcción de las primeras unidades.

Diseño general

El destructor *Tipo 45,* con un desplazamiento cercano a las 7.200 toneladas, es el mayor combatiente de superficie construido para la real marina desde el programa de construcción de los cruceros de la clase *Tiger* de 1941, excluyendo portaaviones y buques de asalto anfibio, y también es el primer buque de guerra británico que en el diseño del casco incorpora reglamentaciones de la Lloyd Naval Ship Rules. Por ello, durante el proceso de diseño y hasta la fecha todos los planos estructurales han sido preparados y remitidos al Lloyd Register, conjuntamente con los análisis estructurales, como parte del proceso de aprobación del plan preliminar del proyecto.

En referencia al aspecto exterior, el diseño es muy similar al de las fragatas del proyecto *Horizon,* del cual los arquitectos navales británicos han aprovechado sus características al máximo, adaptándolas a sus requerimientos.

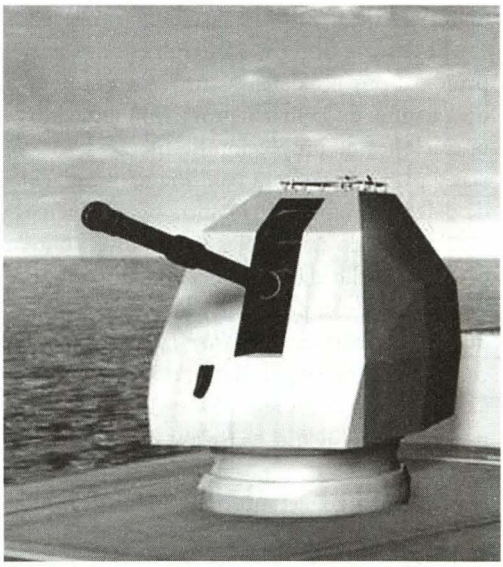
Actualmente los planos generales han sido aprobados por Lloyd´s y se está en pleno proceso de elaboración de los planos detallados de todas las estructuras y compartimientos de a bor-

do; se estima que en el transcurso de este año se preparán los planos de producción, los que luego serán remitidos al Lloyd's, nuevamente para su respectiva aprobación.

Una característica importante en el diseño de esta nueva clase de destructores, es que serán los primeros buques de su tipo en incorporar características *stealth* o furtividad en su totalidad. Por ello, con la finalidad de reducir al máximo las firmas radáricas, acústicas e infrarrojas y así evitar ser detectado, se han eliminado toda clase de irregularidades tanto en el casco como en las superestructuras, se emplearán materiales absorbentes de las ondas de radar, y los equipos en general serán instalados sobre bases elásticas y amortiguadas para reducir las vibraciones, y en el caso de los equipos de la planta propulsora se hallarán en corpartimientos diseñados para minimizar vibraciones y ruidos.

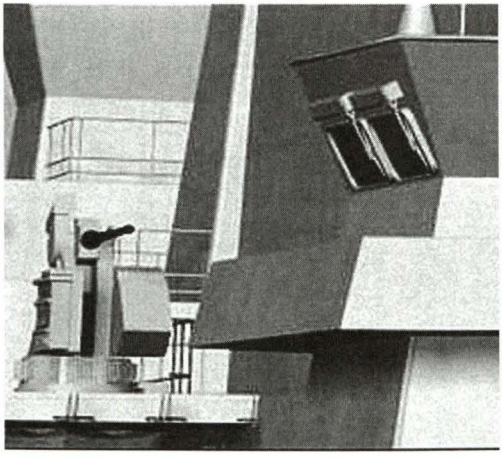
Para reducir la firma infrarroja, las fuentes de emanaciones térmicas tales como los gases de escape de combustión de los equipos propulsores y auxiliares, serán enfriados antes de salir hacia el exterior.

Los equipos para las maniobras de fondeo y amarre se hallarán una cubierta debajo de la principal, con compuertas que se cerrarán mientras el buque navegue. Los botes y balsillas también se hallarán en el interior, pudiendo acceder hacia fuera mediante el uso de compuertas.



BAe Systems

El montajeVickers Mk 8 Mod 1 *de 114mm/75, que probablemente empleen los* Tipo 45 *serán los provenientes de los destructores* Tipo 42 *debidamente recorridos y modernizados.*



BAe Systems

Los cañones DS-30B *de 30mm se ubicarán a popa del puente de comando hacia ambas bandas.*

Misión

Como mencionamos en la parte introductoria, la misión principal del destructor *Tipo 45* será la guerra antiaérea y antimisil, con la finalidad de brindar protección a la flota. Adicionalmente, los sistemas de armas que lo dotarán lo convertirán en una nave polivalente, con capacidad ofensiva para rechazar cualquier amenaza submarina y de superficie. El destructor *Tipo 45*, será por lo tanto una nave multirrol capaz de desempeñar tareas que van desde apoyo en operaciones para mantenimiento de la paz hasta una guerra de gran intensidad, y estará también capacitado para dirigir operaciones conjuntas con fuerzas aliadas.

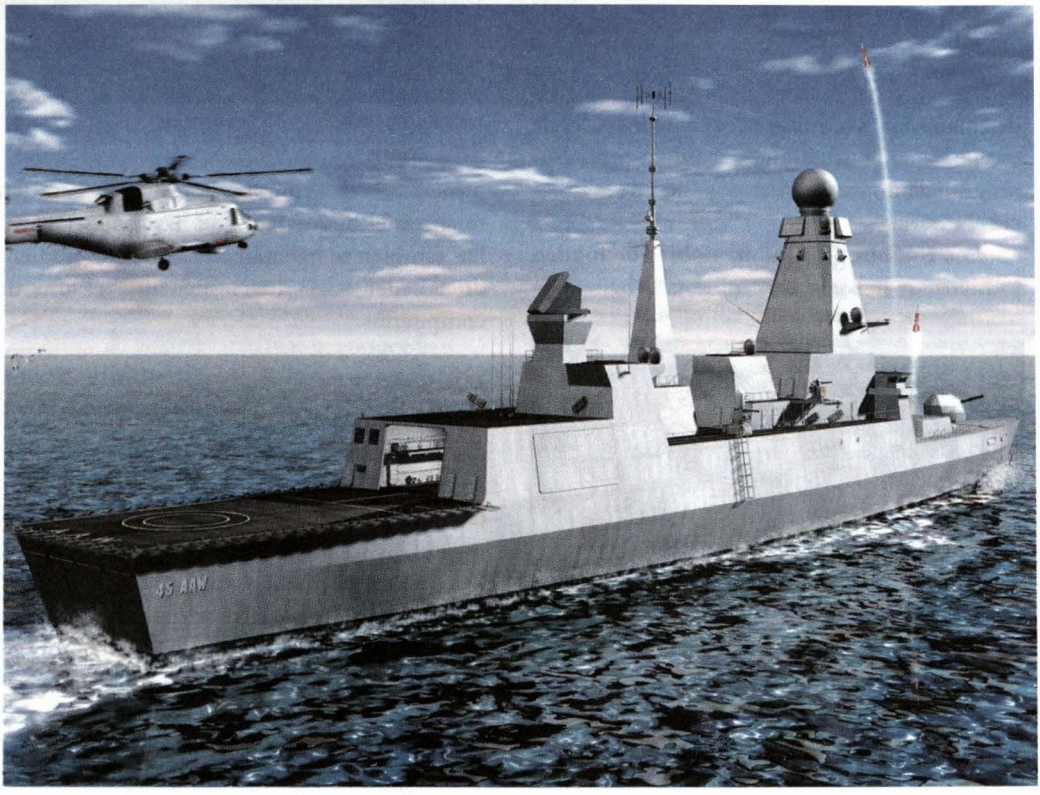
Sistemas de Combate

El destructor *Tipo 45*, tendrá como misión principal proveer defensa antiaérea a la flota en operaciones en la mar y protección antiaérea en operaciones de proyección de fuerzas hacia tierra, y para ello contará con una gran capacidad de defensa local de zona contra blancos aéreos y misiles, siendo una de las alternativas contempladas para ello el empleo del denominado sistema *PAAMS*, compuesto por los misiles de guiado activo superficie-aire *Aster 15* de corto alcance y *Aster 30* de largo alcance, el radar multifunción Sampson, el sistema *Sylver 50* con 48 rampas de lanzamiento vertical, y el radar 3D *S1850M*.

Sin embargo, las autoridades navales británicas también han manifestado su interés en el sistema de lanzamiento vertical norteamericano Lockheed Martin *VLS 41 Mk 4*, dado que puede lanzar misiles contra blancos aéreos, submarinos y de superficie, incluyendo misiles balísticos *Tomahawk*, pudiendo ser adaptado para emplear los *Aster*, mientras que el sistema *Sylver 50* únicamente puede lanzar misiles Aster. De acuerdo a noticias más recientes, lo más probable es que el sistema *VLS 41 Mk 4* sea instalado en los buques del segundo o tercer grupo.

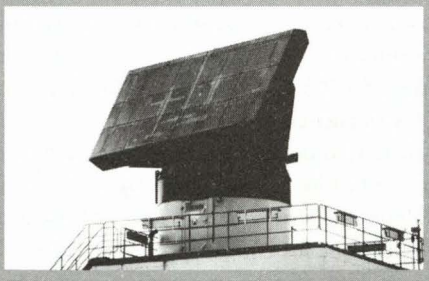
Adicionalmente, como sistema de defensa puntual, el proyecto está considerando la instalación de dos montajes *Vulcan Phalanx* de 20mm.

En lo referente a la artillería, los *Tipo 45* es-



BAe Systems

Vista por la aleta de estribor de un modelo digital del destructor Tipo 45. *Se puede apreciar en el diseño las superestructuras con superficies planas y los ángulos poliédricos, destinados a reducír al máximo la firma radárica del buque.*



Signaal

Radar multifunción *Sampson*

Este radar tridimensional combina los roles de vigilancia y rastreo en un solo sistema.

Ubicado en una posición elevada a bordo, es capaz de detectar y traquear aviones y misiles atacantes mientras provee guiado a los misiles propios del buque.

Esta diseñado para brindar defensa puntual y de área contra cualquier tipo de amenazas aéreas en ambientes de gran perturbación electromagnética y de los ecos parásitos tanto de mar como de tierra.

Sus funciones incluyen búsqueda de mediano y largo alcance, búsqueda horizontal de gran velocidad. También puede realizar búsqueda y traqueo a grandes ángulos, traqueos simultáneos múltiples de blancos y control de tiro usando múltiples canales.

La antena del *Sampson* emplea aproximadamente 2.500 transreceptores, rota a una velocidad de 30 rpm y el equipo pesa alrededor de 4,6 toneladas.

tarán equipados para batir blancos de superficie y bombardeo a posiciones terrestres mediante el empleo de un montaje Vickers *Mk8* de 114mm, que serán los que actualmente equipan a los destructores *Tipo 42*, pero antes de instalarlos a bordo se les modernizará a la versión Mod. 2 y serán dotados de un nuevo mantelete con características stealth. Esta nueva versión actualmente se halla en fase de prueba, con un montaje modificado e instalado a bordo de la fragata *Tipo 23* HMS *Norfolk*. Completarán la dotación artillera dos montajes simples *DS-30B* de 30mm, cuyo modelo desarrollado por la Royal Ordnance británica a mediados de los 80' para reemplazar a los antiguos Bofors de 40 y 20mm a bordo de los buques británicos, consiste en un cañón Oerlikon *KCB* 30mm/75 cal, con un régimen de tiro de 650 disparos por minuto y abastecido por una cacerina de uso inmediato de 160 tiros. Estos montajes pueden ser operados en modo de control local y control remoto.

Una de las áreas del proyecto destructor *Tipo 45* aún pendiente de definirse, es la referida al sistema de misiles superficie-superficie que los equiparán.

Esta previsto que sean dotados de una nueva generación de misiles, y dentro de los candidatos posibles se hallan una versión mejorada del misil norteamericano *BMG-109 Tomahawk*, el *Harpoon Block ID*, el misil supersónico franco-americano-germano *ANF* del consorcio Aerospatiale/Daimler Chrysler, el *Sea Eagle* de la BAe Systems británica y el OTO Breda/Matra *Otomat Mk3*.

Sensores, sistemas de control de tiro y comunicaciones

De acuerdo a lo proyectado, los destructores *Tipo 45* llevarán a bordo un radar multifunción para traqueo e iluminación de blancos Siemens-Plessey *Sampson*, que es una versión desarrollada del radar *MESAR (Multifunción Electronically Scanned Adaptive Radar)*, mientras que para

búsqueda y detección a largo alcance tendrá al radar Signaal Marconi *S1850M* que emplea la antena del radar Hollandse Signaal Apparatten *SMART-L* integrada a un nuevo equipo transmisor basado en el radar *Martello* de la firma Marconi.

Para navegación contarán con un radar Decca *Tipo 1008* similar al empleado en otras unidades de superficie británicas.

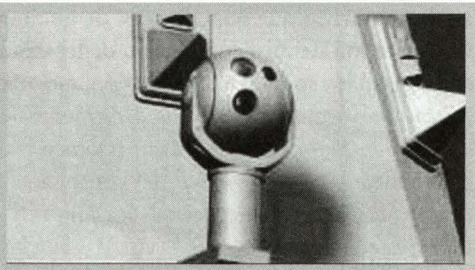
Para las tareas de GAS, tendrán un equipo Thomson Marconi *Tipo 2080*, con un sonar de casco de baja frecuencia Ferranti/Thomson Sintra *Tipo 2050*, así como también un sonar activo de baja frecuencia remolcado *Tipo 2087*, desarrollado por Thomson Marconi Sonar y Babcock Defense Systems, el cual es un sonar de baja frrecuencia, que trabaja en modalidad activa y pasiva con capacidad de detección de gran alcance. En modo activo, opera con un trasmisor de baja frecuencia (menor a 500 Hz) mientras que en modo pasivo, tiene una frecuencia de recepción por debajo de los 100Hz.

En el caso del sonar *Tipo 2050* fabricado por Thomson Marconi, se trata de un equipo instalado en el casco que trabaja en modo activo, que puede traquear hasta 40 blancos simultáneamente y emplea frecuencias de trasmisión entre 4,5 y 7,5 KHz con un ancho de banda de 5,5º y frecuencia pico de 5 kW.

Este tipo de sonar, actualmente se halla instalado a bordo de las fragatas *Tipo 22, Tipo 23* y de algunos destructores del *Tipo 42* británicos, y se espera que los equipos a ser instalados en los nuevos *Tipo 45* sean una versión mejorada. En el área de comunicaciones, contarán con un sistema de comunicaciones integrado (FICS = Fully Integrated Comunications System) desarrollado por Thales Comunications Systems, que estará compuesto por un sistema SHF y otro EHF SATCOM.

Sistemas de Comando y Control

Los *Tipo 45* poseerán un sistema avanzado de gestión de combate *(Advanced Combat System)*, que integrará y administrará toda la información procedente de los sensores, y tendrá otro sistema para transferencia de datos *(DTS=Data Transfer System)*, el cual se encargará de enlazar



BAe Systems

Director de tiro optrónico BAe *GSA 8B/GPEOD*

El *GSA 8 B/GPEOD*, (*General Purpose Electro-Optical Director*) es un director de tiro optrónico de sistema modular desarrollado por BAe Systems para la marina británica a partir del sistema de dirección de tiro *Sea Archer 30*, adicionando la capacidad vigilancia.

El equipo sensor, instalado es una esfera orientable, contiene una cámara infrarroja (termoscópio) en la abertura superior, un telémetro lasérico en la abertura inferiror y una cámara de televisión en el orificio más pequeño.

Estos sensores permiten efectuar la observación e identificación tanto de día como de noche, así la detección de los blancos hasta el horizonte en condiciones meteorológicas favorables, pudiendo hacer seguimientos hasta 32 blancos de manera simultánea. De acuerdo a reportes en la mar, el sistema posee una gran capcidad de detección en condiciones de tiempo adversas, habiendo detectado un objeto de 3 metros a una distancia de 5,5 millas en condiciones de mar 5. Por otro lado, cuando sea preciso guardar silencio electromagnético, permitorá la puntería de las armas, y puede discriminar objetos próximos unos de otros tales como aviones en formación.

El *GSA 8*, puede dirigir dos o más cañones de diferente calibre contra seis blancos de manera simultanea, y a bordo de los *tipo 45*, estará capacitado para dirigir el tiro de los cañones Vickers *MK 8* de 114 mm contra blancos de superficie, costeros y aéreos, asi como para controlar a los cañones de 30 mm *DS 30*.

El sistema se halla actualmente en uso en las fragatas británicas de las clases *Duke* (Tipo23) y *Broadsword Batch 3* (Tipo 22/3)

La turbina a gas *WR-21*

En diciembre de 1991, la Armada de los Estados Unidos otorgó un contrato a la Westinghouse Electric Corporation, actualmente Northrop Grumman Marine Systems, para el diseño y desarrollo de una planta propulsora basada en una turbina a gas con recuperador e intercambiador de calor. El grupo a cargo de desarrollo del proyecto estuvo conformado por la Northrop Grumman como contratista principal e integrador del sistema, la firma británica Roll-Royce, a cargo del desarrollo de la turbina de gas, Allied Signal encargada del sistema de recuperación e intercambiador y CAE Electronics a cargo del desarrollo de los equipos de control de la planta.

Dentro de las especificaciones iniciales para el desarrollo de la nueva planta, estaba que en el futuro pudiera reeemplazar a las que se emplean en la actualidad a bordo de los buques de la marina de los E.E.U.U., y por ello, necesariamente la *WR-21* tenía que poseeer las mismas dimensiones que las existentes.

Uno de los nuevos logros de esta planta, es que ha sido diseñada para ahorrar un 30% de combustible a bordo, en comparación alas plantas actuales en uso. Para ello contará con un hardware encargado de verificar la performance de los equipos del sistema.

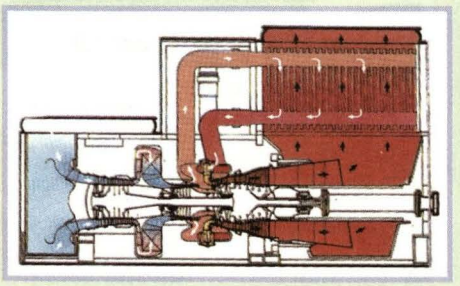


Diagrama que muestra el flujo de aire y combustible al interior de una turbina WR-21

Principio de Operación

El proceso de compresión tiene una relación de 30:70 entre el compresor de presión intermedio (IPC) y el compresor de alta presión (HPC), con un intercambiador de calor entre ambos. El aire de salida del IPC luego es enfriado en un intercambiador de calor de circuito cerrado que en su interior

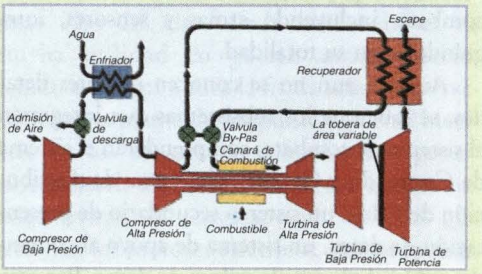


Diagrama del ciclo de la Turbina WR-21

contiene una mezcla de agua fresca y glycol el cual a su vez es enfriado por un intercambiador por el que circula agua fresca o de mar.

El aire de salida del compresor de alta presión es precalentado en un recuperador por los gases de escape, con los que se consigue reducír la cantidad de combustible requerido para alcanzar la temperatura de ingreso a la turbina.

Después de pasar por las turbinas de alta y baja presión, las que accionan los compresores, los gases ingresan a la turbina de potencia a través de un primer escalón dotado de una tobera de área variable (VAN).

El intercambiador, el recuperador y la tobera de área variable, son tres componenetes claves en las mejoras de la eficiencia y ahorro de combustible en la *WR-21*. El recuperador emplea la energía de los gases de escape para incrementar la temperatura de ingreso a la cámara de combustión, contribuyendo a reducir el combustible necesario para mantener la temperatura requereida por el ciclo de combustión.

El aire de ingreso a la IPC es enfriado a través de un intercambiador de calor antes de entrar al compresor de alta presión HPC. Esto reduce el trabajo requerido para comprimir nuevamente el aire, lo que mejora la eficiencia del compresor de alta y aumenta la potencia neta de salida. Otra ventaja es que el enfriamiento en el intercambiador reduce la temperatura de salida del compresor de alta, con lo, que se incrementa la eficiencia del recuperador al ser mayor el diferencial de temperatura entre el aire de ingreso a la cámara de combustión y el gas a la salida de la misma.

La tobera de área variable, se cierra progresivamente controlando el gas que ingresa para reducir su flujo de masa en la turbina de potencia, siendo aquí donde se regula el consumo de combustible.

todos los equipos y elementos del sistema de combate, incluyendo armas y sensores, integrándolos en su totalidad.

Aunque aun no se conocen mayores detalles, se sabe que los subsistemas que integrarán el sistema de combate, comprenderán el sistema de Comando y Control, el sistema de distribución de video, un sistema secundario de presentación de datos, un sistema de apoyo al comando, y la red táctica de enlace de datos. Por otro lado, los equipos de a bordo podrán enlazarse con otras unidades utilizando los sistemas *Link 11, Link 14* y *Link 16.*

Aeronaves

A bordo habrá un hangar con capacidad para embarcar un helicóptero *Lynx MK8* o un *Merlin HM1*, destinado a la guerra antisubmarina mediante el uso de torpedos Sting Ray o contra blancos de superficie, para lo que portará misiles *Sea Skua.*

Sistemas MAGE

Con respecto a los equipos para guerra electrónica, todavía no se conocen mayores detalles al respecto, pero en lo referido a contramedidas, los *Tipo 45* llevarán a bordo cuatro lanzacohetes múltiples con capacidad para ocho señuelos chaff, fabricados por la firma británica Wallop Defence Systems.

Planta propulsora

Una de las áreas en la que los *Tipo 45* traerán innovaciones, es la propulsión. En un primer momento se consideró el empleo de motores diesel, pero posteriormente se ha optado por una combinación de turbinas a gas con propulsión eléctrica.

Esta última consistirá en dos ejes independientes, cada uno de los cuales contará con motores eléctricos reversibles de 20 MW que moverán hélices de paso fijo, y que recibirán im-



Sistema de defensa aérea *PAAMS*

BAe Systems

Diagrama de un misil *Aster 15*



Aster 15	*Aster 30*
Largo: 4,2	Largo: 4,8
Peso: 300 kg	Peso: 445 kg
Diámetro del impulsor: 36cm	Diámetro del impulsor: 36cm
Velocidad: Mach 2,9	Velocidad: Mach 4,1
Alcance: 1-16 millas náuticas (1,7 - 30 km)	Alcance: 1,5-54 millas náuticas (3 - 100 km)
Altitud: 10.000m	Altitud: 20.000m

El sistema *PAAMS* empleará los misiles *Aster 15* y *Aster 30*, los que portan una computadora inercial equipada con un sistema de enlace de datos, un radar doppler de búsqueda activa y una cabeza de combate de 15 kg. El sistema de guiado de ambos misiles opera en dos fases, la inicial, y la terminal, en la que se activa su radar de búsqueda.
Estos misiles poseen una maniobrabilidad hasta de 62 g, y velocidad supersónica.
Para su empleo a bordo de buques de guerra, ha sido desarrollado el sitema de lanzamiento vertical *Sylver 50*, que en los *Tipo 45* tendrá 48 rampas para misiles.

pulso gracias a dos turbinas a gas Rolls Royce *WR-21* y por dos motores diesel de 20 MW, contando además con dos generadores diesel de 2 MW para la generación eléctrica de los equipos de a bordo. La planta *WR-21* estará conformada por turbinas a gas de ciclo avanzado, dotadas de intercambiadores de calor ICR (*Intercooler and Recuperator*), las que ocupan poco espacio y tienen un bajo consumo de combustible. El recuperador del ICR recoge energía calorífica de los gases de escape, lo que incrementa la eficiencia de la planta. En caso de que esta planta propulsora sea elegida, será manufacturada conjuntamente por Rolls – Royce y Northrop Grumman.

El sistema CODLAG ya en uso en las fragatas *Tipo 23* clase *Duke* británicas, es de mucha utilidad en guerra antisubmarina, debido a que minimiza la firma acústica proveniente de la planta de propulsión, la cual interfiere en los sonares de a bordo. Los generadores diesel, ubicados en compartimentos aislados termica y acusticamente, son los que accionan los motores eléctricos, que propulsan al buque mientras se operan los sensores antisubmarinos.

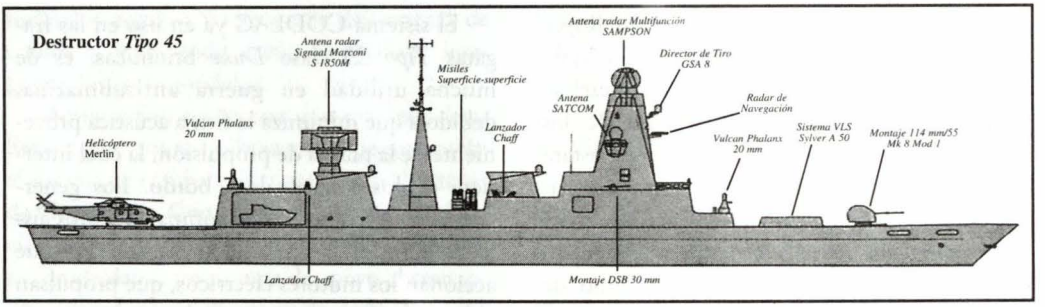
Habitabilidad

Si bien es cierto que el destructor *Tipo 45* ha sido diseñado para ser operado por una dota-



BAe Systems

Imagen que nuestra el diseño más reciente del destructor Tipo 45



Características Principales

Dimensiones:
Eslora: 150,7m
Manga: 19,9 m
Calado: 5,3m

Desplazamiento:
7. 230 t a plena carga
5.800 t

Armamento:
- Un cañón de 114 mm/55 *Mk 8 Mod 1* Vickers (1x1)
- Dos cañones de 30mm/75 *DS-30* AA (2x1)
- Dos montajes séxtuples de 20mm *Vulcan Phalanx* CIWS *MK 15 Block 1 A* (6x2)
- Ocho misiles sup-sup (aún por definir)
- Un sistema de lanzamiento vertical *Sylver A50* para 48 misiles, sup-aire, con capacidad para 16 misiles *Aster 15* y 32 misiles *Aster 30.*
- Cuatro tubos lanzatorpedos antisubmarinos de 324 mm (2x2)

Sensores:
- Un radar de búsqueda combinada Signaal Marconi *S1850M*
- Un radar multifunción (vigilancia y control de tiro) Siemens-Plessey *Sampson* 3-D
- Un radar de navegación *Tipo 1008*
- Dos sistemas de control de tiro Mk-90 para los *Vulcan Phalanx* CIWS
- Un director de tiro optrónico BAe *GSA BB/G PEOD*
- Un sonar de casco *Tipo 2050*
- Un sonar remolcado *Tipo 2087*

Aeronaves:
- Un helicóptero *A/S Lynx HMA* o un *Merlin HM-1*

Propulsión:
- CODLAG : Combinación de Diesel-Eléctrica y Turbinas a Gas.

Autonomía:
- 7.000 millas naúticas a 18 nudos
- Velocidad: 29 nudos

Dotación:
- 190 personas; capacidad a bordo para 235.

ción de 190 personas aproximadamente, a bordo existirá capacidad para alojar hasta 235, dado que se contempla la posibilidad de embarcar personal de fuerzas especiales y comandos (Royal Marines) con sus armas, equipos y embarcaciones, o personal especializado para prestar ayuda humanitaria en casos de desastre.

En el diseño del *Tipo 45* se ha incorporado una serie de mejoras con respecto a todos los buques anteriormente construidos para la Real Armada, con la finalidad de hacer a estos buques lo más cómodos para la tripulación. De acuerdo a lo especificado, podrán operar en condiciones ambientales extremas ya sea en climas fríos o calurosos, para estos últimos casos se ha recogido la experiencia británica durante las operaciones de guerra en el Golfo Pérsico.

Programa de Construcción

Los *Tipo 45* serán construidos en módulos bajo la modalidad de prefabricación, para ser ensamblados luego en los astilleros designados para la fase final de construcción. No será la primera vez que se emplee dicho método, puesto que en la Segunda Guerra Mundial se usó un proceso similar en la construcción de las fragatas de las



Merlin HM.1
Características principales
Tipo: Helicóptero antisubmarino con capacidad antisuperficie y transporte de tropa.
Diametro del rotor: 18,59m
Largo: 22,81m (15.75 con rotor y cola plegados)
Altura: 6,50m (5,21m con rotor y cola plegados)
Peso: 6.917 Kg vacío; 14.600 máximo, con equipos y dotación.
Velocidad: 167 nudos (máxima); 150 nudos (crucero)
Techo máximo: 15.000 pies (4.572m)
Autonomía: 550 millas náuticas.
Armamento: ASW: Cuatro torpedos antisubmarinos *Stingray* o cuatro de profundidad *MK 11* Mod. 3.
ASV: capacidad OTHT para misiles superficie-superficie lanzados desde buque.
Aviónica: un radar Marconi Electronic Systems *Blue Kestrel 5000*, un sonar de profundidad variable Thompson Marconi *Tipo 2095 ADS*, un sistema ESM Racal *Orange Reaper.*

clases *Loch* y *Bay*. Solamente dos astilleros serán empleados para la fase de ensamble final.

El proyecto considera la construcción de las doce unidades en grupos de a tres. El primero de la clase, que se llamará *Daring*, será ordenado al astillero BAE Systems/Yarrow de Scotstoun a fines del próximo año y empezado a ensamblar en el 2002, para luego realizar sus pruebas en la mar en el 2005, y entrará finalmente en servicio en el 2007. El segundo que se llamará *Dauntless*, será ensamblado por Vosper Thornycroft, debiendo entrar en servicio en el 2009. Respecto a este buque, el astillero está considerando la posibilidad de efectuar los trabajos en Portsmouth en vez de hacerlo en sus instalaciones de Woolston, Southampton.

El tercero de este grupo será construido en el mismo astillero del *Daring*. La construcción del segundo grupo será iniciada en el 2004, y la última unidad del tercer grupo deberá entrar en servicio en el año 2014. Cabe mencionar que los destructores *Tipo 42* serán retirados en intervalos de 6 meses a partir de fines del 2006 conforme los *Tipo 45* vayan entrando en servicio.

Por otro lado, de acuerdo a lo anunciado por un portavoz de Defensa, un 50% de los módulos para los tres primeros buques serán construidos por BAE Systems y Vosper Thornycroft, mientras que las partes restantes estarán a cargo de otros astilleros británicos. Con estas medidas se espera que el proyecto *Tipo 45* genere 5.500 puestos de trabajo entre astilleros y subcontratistas.

Algunos analistas de defensa están contemplando que, debido a posibles recortes presupuestales, los *Tipo 45* entrarían en servicio prescindiendo de ciertas capacidades, tales como los misiles antibuque, sistema de defensa puntual o los tubos lanzatorpedos. Es importante mencionar que con los destructores *Tipo 45*, la real marina se pone al día en lo que a diseño naval refiere, ya que son los primeros buques del tipo destructor/fragata que incorporan en su totalidad características stealth. Por otro lado, la disminución progresiva del presupuesto de defensa en la Gran Bretaña, convertirá a los tipo 45 en los primeros buques de primera línea en ser construidos luego de varios años, algo inimaginable anteriormente.

Otra situación especial derivada de la demora en la entrada al servicio de estos nuevos buques a consecuencia del retiro británico del programa conjunto *Horizon* en 1999, es la prolongación de la vida útil de los antiguos destructores *Tipo 42*, puesto que los nuevos *Tipo 45*, diseñados como alternativa a las fallidas *Horizon*

británicas, recién entrarán en servicio a partir del año 2007. Dentro de los requerimientos establecidos para el proximo decenio en el Strategic Defense Review, Gran Bretaña deberá poseer una fuerza compuesta por 32 unidades entre destructores y fragatas, de las que 12 de ellas deberán ser los *Tipo 45*, elementos claves para el rol de defensa antiaérea de la flota.

Con los *Tipo 45* cuya vida operativa está prevista para los 25 años, la Real Marina Británica inicia una nueva serie de buques, en cuya concepción se han tomado en cuenta las falencias de sus antecesores, y que por la disponibilidad de espacio y su diseño modular podrán cambiar y/o recibir nuevos sensores y sistemas de armas a bordo, lo que les permitirá adaptarse sin problemas para responder a las cambiantes amenazas de la guerra naval de las próxima décadas.

Bibliografía

- Baker, Arthur D. (editor). *Combat Fleets of the World 2000- 2001.* U.S. Naval Institute Press. Annapolis, 2000.
- Cope, Christopher. "Parlamentary Report- Commons Defence Commitee report into the Horizon Frigate Programe". En: *Warship World,* Summer 2000 Vol. 6, N° 11. p. 11.
- Hooton, E.R.(editor) *Jane's Naval Weapon Systems Issue Thirty – Two.* Jane's Information Group Ltd. Surrey, 2000.
- Hewish, Mark "El Sea Archer 30 de la British Aerospace". En: *Revista de Publicaciones Navales,* N° 639, 1986, 4° trimestre. pp. 497 - 501.
- Sen, Philip. "Question mark over shipyard as Type 45 goes ahead" En: *Jane's Navy International.* Set.2000, vol 105, N°7. p.4.
- Streetly, Martin (editor). *Jane's Radar and Electronic Warfare Systems 2000-2001.* Jane's information Group Ltd. Surrey, 2000.
- Scott, John. *Jane's Fighting Ships 2000-2001.* Jane's Information Group Ltd. Surrey, 2000.
- Bush, Steve. "Naval Scene – Type 45 Destroyer". En: *Warship World.* July 2000. Vol 6. N°12. p.5.
- Scott, Richard. "Cost and Capability: The Balancing Act For Type 45" En: *Warship World,* set. 2000- Vol.7, N°1 pp.2-3 "Blueprint for the Future Fleet" En: *Naval Forces* N° IV/1993. pp. 26-32.
- En Internet. http//:www.type45.com

PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL

- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet



ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"43 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM"

"Estamos en camino a la más alta Certificación ISO-9002"

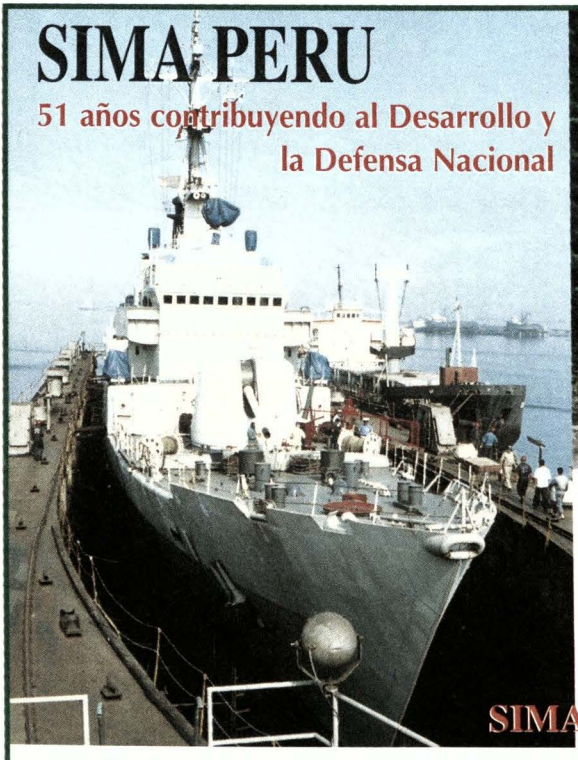
Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú

Teléfonos:	**(00511)**	**4638000**
		4638001
		4634739
Facsímil:	**(00511)**	**4635279**

E-Mail: navacom@telematic.com.pe

SIMA PERU

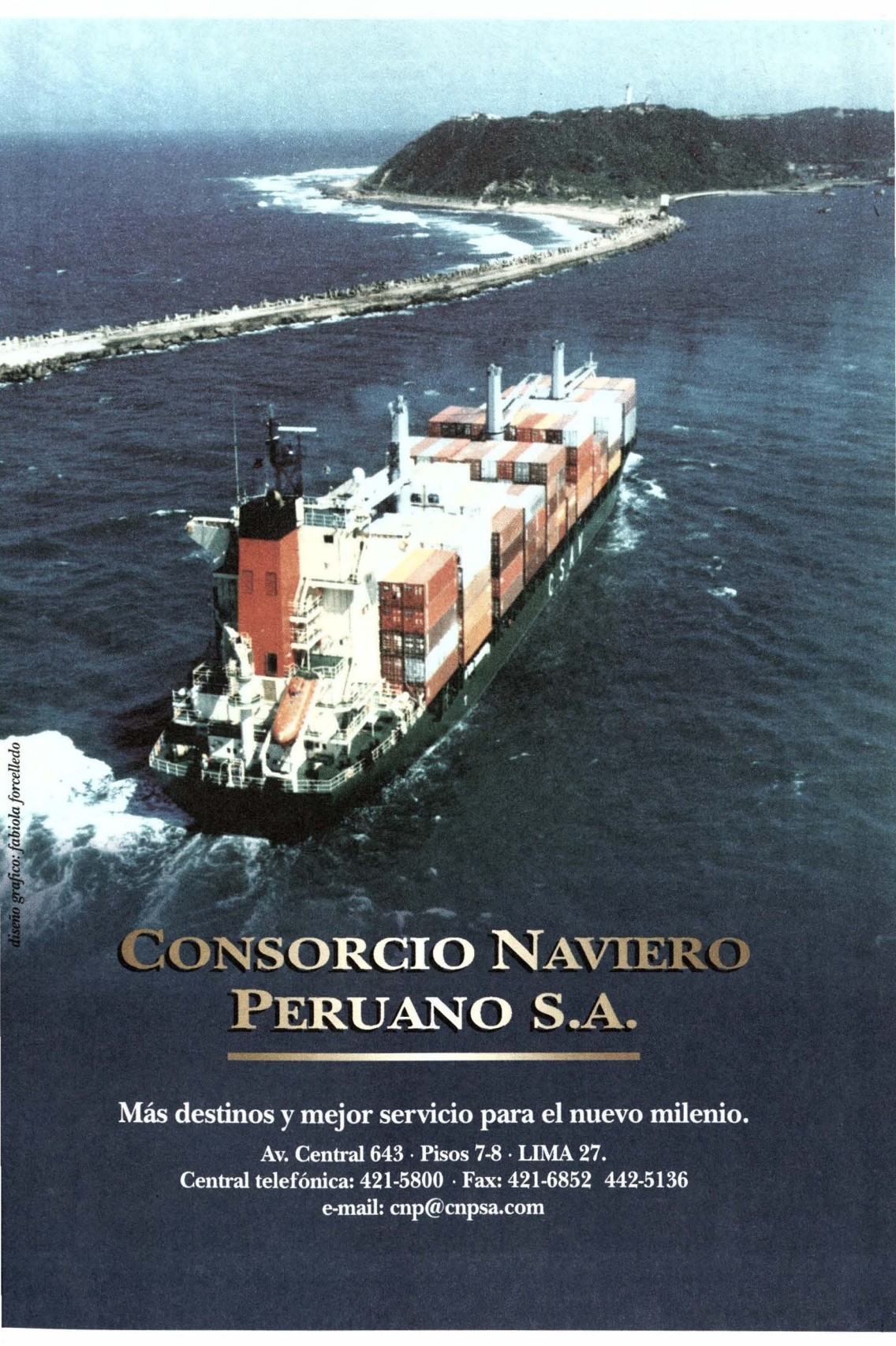
51 años contribuyendo al Desarrollo y la Defensa Nacional





SIMA... *"Ingeniería para el Desarrollo"*

Av. Contralmirante Mora Nº 1102 Telf.: 465-7357 • 429-1081 • 465-3420
Telefax: 465-0664 www.sima.com.pe e-mail: gc@sima.com.pe

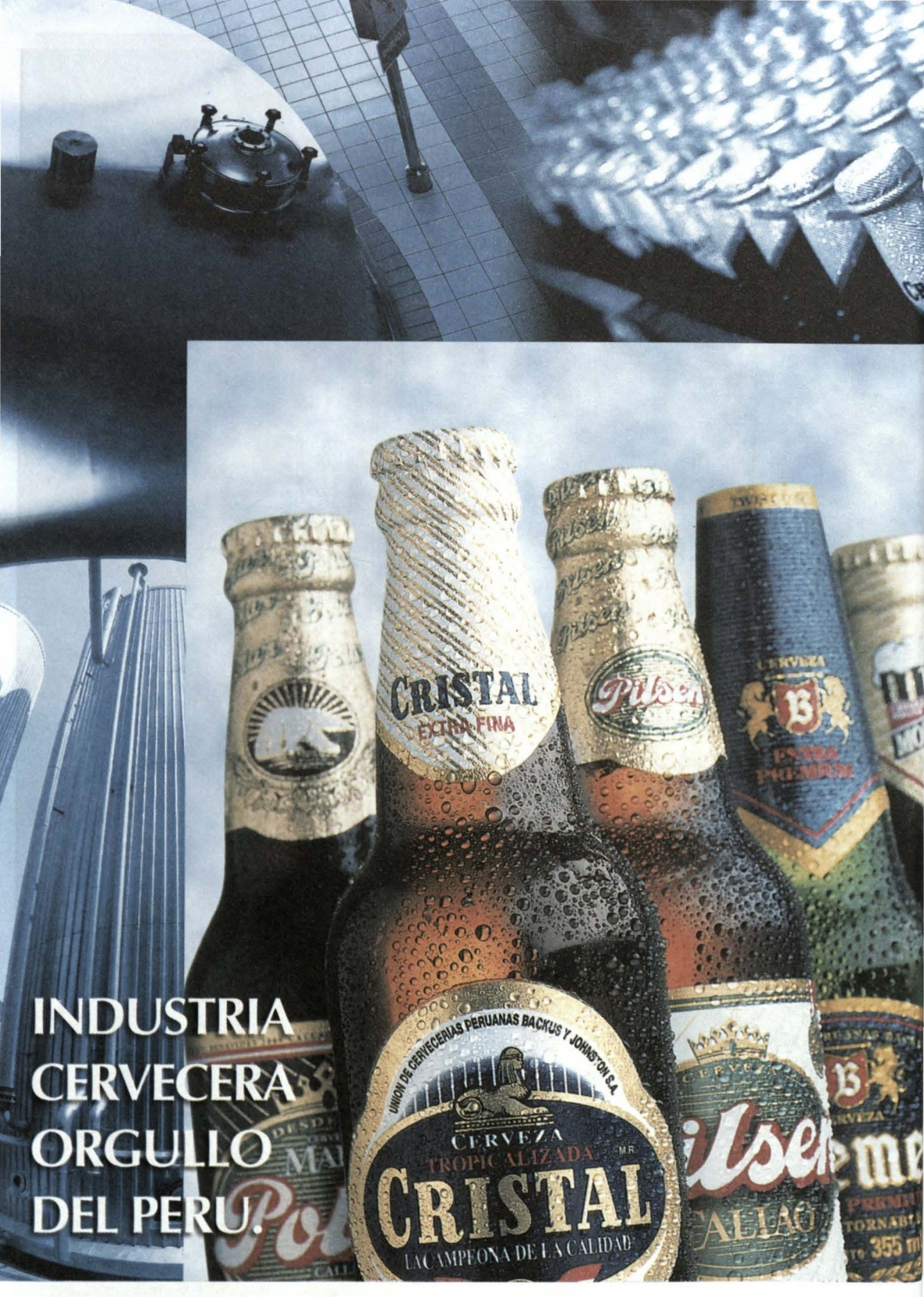


diseño gráfico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com



INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU.

Backus Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

LOS BUQUES-ESCOLTA DEL NUEVO MILENIO

Capitán de Corbeta
Jorge Andaluz Echevarria



Imagen digital que muestra a la versión italiana de la fragata del proyecto multinacional Horizon.

Hacia el siglo XVIII nacieron los navíos, fragatas y corbetas, diferenciándose unas de otras en el número de cubiertas y por ende el número de cañones y potencial de fuego. Hacia fines del siglo XX, desaparecidos los acorazados y estando en proceso de extinción los cruceros, pues ningún astillero del mundo ya los construye, los buques que mayoritariamente componen las principales armadas del mundo son destructores, fragatas y corbetas, siendo estas últimas mucho más pequeñas.

Los destructores y fragatas son conocidos con el término genérico de *escoltas* por su misionamiento, dado que están capacitados para proteger y escoltar a los buques capitales de alto valor, como portaaviones o buques anfibios, de ahí el origen de la denominación.

La diferenciación entre fragata y destructor es compleja. Inicialmente el destructor se caracterizaba por tener una mayor potencia de fuego debido a su artillería y la fragata era esencialmente antisubmarina; en la época de la guerra fría los destructores de la OTAN se caracterizaban por cumplir funciones de defensa antiaérea, mientras que las fragatas asumían funciones antisubmarinas. Ya a fines del siglo XX y comienzos del nuevo milenio la diferencia se materializa en el desplazamiento de ambos, más no en las funciones principales que cumplen; es decir, por ejemplo, los únicos destructores de reciente construcción o en proceso de construcción en el mundo, como son los de clase *Arleigh Burke* norteamericana, la clase *Kongo* japonesa, la clase *Sovremmeny* rusa, o los británicos *Tipo 45* que se hallan en fase de diseño, desplazan más de 7.000 toneladas, mientras que el desplazamiento las fragatas varían entre las 2.000 y 6.000 toneladas.

Las nuevas tendencias

La situación estratégica mundial y los avances tecnológicos han producido un profundo cambio en lo que respecta al diseño de los nuevos buques-escolta pasando a ser enteramente polivalente, teniendo actualmente todos los astilleros y diseñadores un denominador común conocido como tecnología *stealth*. Lo que se obtiene a través de esta tecnología furtiva es la reducción de las firmas radáricas, acústicas, infrarroja y magnética.

La reducción de la firma radárica se logra con las ausencia de superficies verticales o ángulos pronunciados (llegando los destructores norteamericanos clase *Arleigh Burke* a utilizar candeleros con sección poliédrica), mástiles redondeados y carentes del bosque de antenas que estamos acostumbrados a contemplar en las fragatas actuales, así como la utilización de materiales absorbentes a las ondas de radar cubriendo las superficies en las que las anteriores minoraciones son menos efectivas, disminuyendo considerablemente la superficie reflectora. Ejemplos palpables son las fragatas francesas clase *La Fayette* de los astilleros DCN, que poseen el castillo totalmente cerrado, es decir vista de proa solo se aprecia el montaje de 100 mm.

En estas naves, sin notar presencia de cabrestantes, bitas, candeleros, etc., las espías salen hacia el muelle a través de una especie de puertas que van pegadas al casco. Vale la pena recordar el éxito comercial de este diseño, pues -además de Francia-, hay otros países interesados en su adquisición, como las marinas de Taiwán con seis unidades, de Arabia Saudita con tres y la de Singapur con seis. Otro ejemplo es la de las corbetas clase *Eliat,* construidas por los



El consorcio hispano-norteamericano AFCON (Advanced Frigate Consortium) conformados por la empresa nacional BAZAN y el astillero Bath Iron Works, fue adjudicado en el 2000 por la Real Marina Noruega para la construción de cinco fragatas de escolta dotadas del sistema de combate AEGIS, las que estarán capacitadas paraguerra antiaérea, antisubmarina y superficie.

astilleros Ingalls de Pascagoula para la marina israelí y que tiene una firma radárica equivalente a un patrullero de 200 toneladas, siendo que estos buques desplazan 1.227 toneladas, y dentro de sus armas incluyen un cañón de 76/62 mm, 2 tubos lanzatorpedos triples, 64 lanzadores verticales para otros tantos misiles antiaéreos/antimisil Barak, misiles antibuques *Harpoon y Gabriel.* Por si fuera poco, cuentan también con un sonar de casco EDO *tipo 796, mod. 1,* y otro remolcado *Rafael,* así como un helicóptero *Dauphin SA 386 G,* lo que las convierte actualmente en los buques con mayor proporción de armamento por tonelada de desplazamiento en el mundo.

La firma infrarroja es aquella que es proporcionada por todas las fuentes de calor del buque, siendo por ende la chimenea, a través de los gases de escape, la fuente principal de calor de los buques de superficie. Ahora, a fin de reducir dicha firma, las fragatas La Fayette y el diseño del astillero alemán BLOHM+VOSS en su fragata *MEKO A200* (las que se han adjudicado el concurso del proyecto *Tridente* de la Armada chilena para la construcción inicial de 4 fragatas) reducen la firma infrarroja evacuando los gases de escape bajo la línea de flotación e instalando difusores en las tuberías de escape en los sistemas de ventilación. Los buques que cuentan con chimenea como las futuras fragatas alemanas *Tipo 124* y el proyecto de fragatas *Horizon* de las marinas francesa e italiana tendrán eyectores-difusores, como lo harán también las salidas para gases de escape de todos los motores sean propulsores o auxiliares.

Hay que resaltar la importancia de la firma infrarroja debido a la evolución de los sensores de detección de fuentes de calor y su implementación en buques (como el sistema de detección infrarroja de largo alcance *Sirius* de la Signaal Holandesa), helicópteros embarcados (instalación de Flir) y guía terminal de misiles antibuque, como es el caso del *Penguin* noruego.

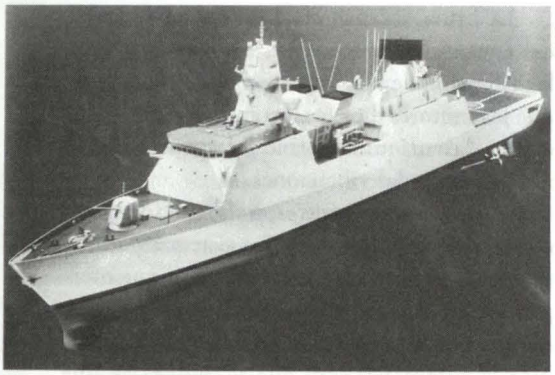
La firma acústica se logra reducir a través del encapsulamiento de los equipos auxiliares, la utilización de turbinas mucho más silenciosas que los motores diesel, así como soportes elásticos en las máquinas principales que reducen notablemente las vibraciones.

Otras características son la modularidad, concepto que permite que los sistemas y armas se encuentren instalados en módulos que otorgan a la plataforma simplicidad en futuras modernizaciones o cambios en las mismas; también la automatización, que se traduce en una dotación reducida (la fragata francesa *La Fayette,* de 3.200 toneladas de desplazamiento, cuenta con una dotación de 60 hombres), alta resistencia estructural, mantenimiento simplificado y elevado nivel de habitabilidad.

Sistemas de armas

Los sistemas de combate se caracterizaran por poseer sistemas de comando y control capaces de interfazarse con cualquier sistema de armas y/o sensores, posibilidad de enlazarse con cualquier plataforma (avión, helicóptero, buque, submarino) a través de un link (enlace de datos); poseerán hardware comercial, facilitando el mantenimiento y reparación, y software necesarios para las modificaciones futuras que pudieran realizarse, como también compilar la situación táctica, capacidad de seguimiento de cientos de blancos, priorización automática de los mismos y todas las funciones y ayudas del caso que simplifiquen al máximo el escenario táctico y la toma de decisiones.

En cuanto a la defensa antiaérea, desaparecerán los lanzadores de misiles antiaéreos en favor de rampas verticales; asimismo, el buque podrá hacer frente a varios blancos aéreos simultáneamente, sin depender de la cantidad de sistemas de control de tiro y guiado de misiles que se cuente, debido al desarrollo de misiles antiaéreos *"fire and forget"* como es el caso de los franceses *Mica Naval, Aster 15 y Aster 30,* estos



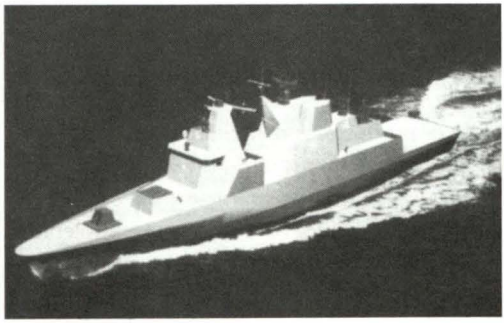
HSA

Modelo de la fragata clase De Zeven Provincien La Real Marina Holandesa desde 1998 ha iniciado la construcción de cuatro buques de esta clase los que deberán entrar en servicio entre los años 2002 y 2005.

dos últimos que dotarán a los futuros destructores *Tipo 45* británicos, así como a las fragatas italianas y francesas del proyecto *Horizon,* cuya particularidad en su sistema de guiado es que inicialmente tienen una navegación inercial hacia el punto futuro, siendo actualizada la posición del blanco a través de un enlace con el buque lanzador para en su fase final activar su propio radar para el enganche necesario, requiriendo el buque sólo de radares de alarma y búsqueda aérea en tres dimensiones. Hay que recordar que el misil antiaéreo norteamericano *Standard,* que forma parte del poderoso sistema de combate *AEGIS*, tiene un guiado inicial similar, pero al no contar con su propio auto director activo solamente en la fase final tiene un guiado semiactivo, es decir que el blanco es iluminado por el director para que el reflejo permita el guiado final del misil al blanco, pudiendo un solo director actuar simultáneamente priorizando la amenaza sobre más de un misil en vuelo.

En cuanto a la artillería, los calibres de 127 y 76 mm todavía los veremos como parte del sistema de armas de las escoltas de las ultimas décadas; pero, a diferencia de la artillería de 76 mm, cuya evolución se basará en una mayor cadencia de fuego, los del calibre 127 mm disparan una munición distinta, ésta será munición inteligente con guía terminal láser, es decir, que si en un bombardeo contra costa un infante señalara con su designador lasérico el blanco a batir y la munición que contara con un sensor láser podrá planear para corregir su trayectoria y obtener una mayor precisión. Estas pruebas las viene efectuando actualmente la Marina Norteamericana, a fin de adaptarlas a sus futuros buques; asimismo, la OTO Breda ha instalado a manera de prueba en una fragata italiana tipo *Lupo* el nuevo cañón 127mm/54 que reemplazará al de su mismo calibre que tuvo notable éxito comercial y que dota nuestras fragatas misileras tipo *Lupo* y que también utilizará una munición que tendrá un alcance superior a las 60 millas náuticas.

Con respecto a los misiles antibuque todavía contemplaremos en los buques a los Harpoon, *Exocet MM-40, Otomat* pero en versiones más modernas (como en el caso del *Otomat MK IV* que contará con una limitada capacidad de ataque a objetivos en costa), por lo menos hasta que termine sus pruebas y sea comercializado el nuevo misil supersónico antibuque *NMS* del consorcio europeo EADS y que tendrá un alcance de 200 Km y velocidad de 2.5 Mach. Como sabemos, un misil supersónico hace que el tiempo de reacción del buque atacado sea mucho menor que un misil como el *Otomat* de velocidad subsónica.



Armada de Chile

Diseño preliminar de la fragata MEKO A-200 *para la Armada de Chile, de las que se proyectan construir inicialmente cuatro unidades.*



DCN

Fragata francesa La Fayette, *primer buque en incorporar tecnología stealth francesa*

En la Guerra Antisubmarina los buques contarán como principal arma al helicóptero embarcado portando torpedos antisubmarinos, pero con sensores como *FLIR, MAD,* sonoboyas, sonar de profundidad variable y radares mas sofisticados, pudiendo también realizar funciones antibuque mediante la capacidad de lanzamiento de misiles. Para ataques a corta distancia contarán, de seguro, con nuevos desarrollos de torpedos, como es el caso del torpedo norteamericano *MK 50* desarrollo posterior del *MK46.*

La guerra antimisil está evolucionando del cañón de pequeño calibre y gran cadencia de fuego al misil de corto alcance y guiado infrarrojo como el *RAM* (*Rolling Airframe Misille*) norteamericano-alemán que posee doble sistema de guía al contar con un sensor de radiación electromagnética que le permite dirigirse hacia la fuente que puede ser el radar de un misil antibuque activado en su etapa final de ataque, contándose también con el misil *Mistral francés.*

Conclusión

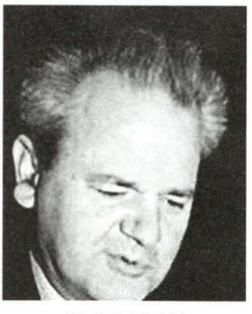
Estamos actualmente siendo testigos de la evolución y avance tecnológico que condicionará el diseño, construcción y funcionalidad de las escoltas que surcarán los mares del mundo en las próximas dos décadas, y veremos desarrollos tan revolucionarios como el proyecto norteamericano de destructor *DD-21*, cuya función principal será el ataque a tierra y que contará con cañones con munición inteligente con más de 100 millas náuticas de alcance y una cantidad impresionante de misiles *Tomahawk,* o la posible fragata trimarán británica que reemplazaría a las fragatas *Tipo 22 y 23* realizándose actualmente los estudios necesarios en el buque experimental trimarán *Triton* a fin de determinar sus bondades. Sin embargo, los dos factores que determinarán el futuro serán el cambiante orden mundial y el costo de tales construcciones.

LA GUERRA DE LOS BALCANES: 1998

Capitán de Navío
Carlos Villar Molina



JAVIER SOLANA -OTAN



SLOBODAN
MILOSEVIC – RFY

INTRODUCCION

Al final del siglo XX hemos podido observar dos hechos que conmocionaron al mundo, viviéndolos de cerca por las imágenes que nos mostraba la televisión, y sintiendo con ellas la devastadora superioridad tecnológica mostrada por los EEUU y sus aliados.

El primero de ellos, la guerra del golfo Pérsico, donde se mostró por primera vez la hegemonía del poderío militar de los EEUU y que se caracterizó por ser una intervención militar multinacional avalada por la ONU como respuesta a una agresión armada contra Kuwait. En donde, más allá de la formalidad que podía existir para ejecutar una acción militar basada en el Derecho Internacional, se podía ver claramente el verdadero interés de las potencias, que era el de garantizar su provisión de petróleo, elemento energético vital para el funcionamiento de sus sociedades industrializadas.

Sin embargo, el segundo de estos hechos, la intervención militar en los Balcanes por la OTAN con el pretexto de defender los Derechos Humanos de la población Kosovar, sometida a limpiezas étnicas por el gobierno yugoslavo, nunca tuvo claro, por lo menos para mi y para las personas con las que he tenido la oportunidad de comentar este hecho, el verdadero interés de los EEUU de llevar el problema de los Balcanes a una solución militar, aún sin la anuencia de la ONU.

Si tenemos en cuenta que en el mundo existen otros problemas similares al de Kosovo donde se afecta permanentemente a la población civil, inclusive con la ejecución de agresiones masivas de tipo étnico y religioso, por conflictos de los Estados con movimientos subversivos de diferente índole, como el caso de los Kurdos en Turquía, de las tribus africanas, de Timor o inclusive en un teatro más cercano a nuestra realidad como el caso de Colombia, lugares estos donde los EEUU no estarían dispuestos a intervenir militarmente, se hace más débil aún la justificación de la guerra, con los gastos que ella ocasiona, únicamente por los motivos altruistas de la defensa de los Derechos Humanos.

Es por eso que este ensayo está destinado a encontrar, en el análisis de los acontecimientos, la verdadera causa o por lo menos encontrar una explicación dentro de la lógica que regula las acciones de los Estados en sus relaciones internacionales.

Para lograr esto vamos primero a efectuar un resumen de la historia de la región en donde se pretende mostrar los hechos más saltantes que contribuyeron a la formación de los Estados Balcánicos y la influencia que éstos obtuvieron de las civilizaciones desde la antigüedad, para entender las causas de los conflictos que se han ido suscitando desde siempre y que, a par-

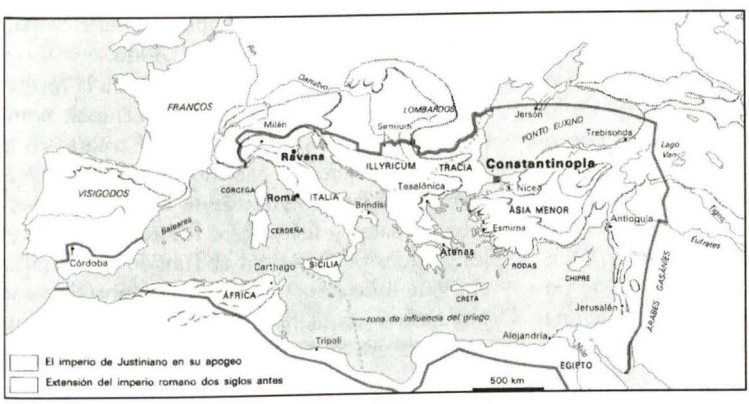
tir de los inicios del siglo XX, tuvieron una mayor incidencia en las relaciones de los Estados en el mundo. Luego intentaremos analizar la posición del Estado Yugoslavo y de la OTAN frente al Derecho Internacional, a fin de determinar la legalidad de la intervención militar bajo esta óptica. Luego tendremos un ensayo de teorías geopolíticas que mostrarían el verdadero interés para la intervención militar y por último trataríamos de ver cuales serían los beneficios para los EEUU y sus aliados y quienes se verían perjudicados por esta acción.

HISTORIA DE LA REGION EN CONFLICTO

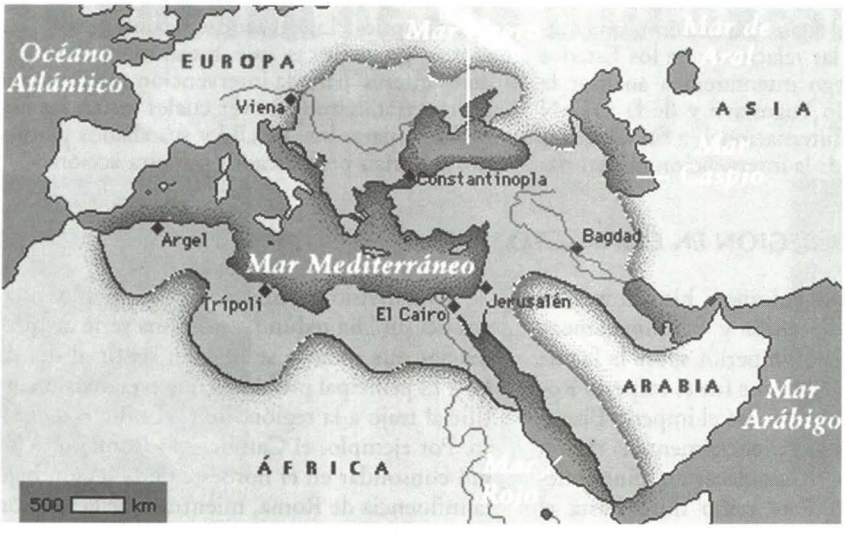
La región de los Balcanes históricamente ha sido dominada política y económicamente por los principales imperios sobre la faz de la tierra. El primero de estos fue el Imperio Romano, al que luego le sucedió el imperio Bizantino, que dominaron secuencialmente la región hasta que Serbia logró establecer un reino independiente en 1170.Este reino duró hasta el 1389, año en que el reino serbio cayó en manos del imperio Turco – Otomano que ejerció su soberanía sobre el territorio hasta el 1912, año en que adquiere nuevamente su independencia. Lo más importante y significativo a resaltar es que la batalla decisiva en la cual Serbia pierde por primera vez su independencia ocurre en un lugar llamado Kosovo Polje. Esta batalla quedó en la historia como un momento determinante en la vida del pueblo serbio.

Mientras que al noroeste de Serbia se formó el Reino de Croacia, luego de haber ganado su soberanía del Reino de Venecia en el año 925. Este reino primeramente cayó en manos del imperio Bizantino y luego del imperio Austro - Húngaro desde finales del siglo XI manteniendo su dominio por los próximos ochocientos años.

Esta división artificial de los "pueblos eslavos del sur" ha redundado en una serie de diferencias que todavía se pueden sentir al día de hoy. El principal problema que esta división artificial trajo a la región fue el conflicto religioso. Por ejemplo, el Catolicismo Romano se logró consolidar en el noroeste de la región bajo la influencia de Roma, mientras que la religión Griega Ortodoxa se estableció en el sur este bajo la influencia de Constantinopla. Este problema se agrava aún más, sobre todo, cuando esta región hace la veces de frontera natural entre el Cristianismo y el Islam. Más todavía con la presencia de los Turcos que comenzaron a imponer el Islam a los pobladores de las regiones que controlaban. Por esta causa muchos abandonaron la región, sobre todo los católicos, quienes eran los más perseguidos, se marcharon a Croacia en donde eran bien recibidos, otros se quedaron y pasaron del Cristianismo al Islam. El principal grupo no eslavo de la región, los albanos descendientes de los Ilirianos, primeros habitantes de la región allá para el 1200 A.C., se convirtieron en masa al Islam siendo acogidos como turcos ganándose espa-



Imperio Bizantino



Imperio Otomano

cio tanto en el gobierno como en el ejército. Pero de todas maneras, dentro de la región dominada por los turcos, el origen étnico no era el factor dominante en las tensiones, porque se clasificaban a los habitantes de acuerdo a su religión; es ahí donde estriba la principal diferencia entre los pueblos, no por el hecho de la religión en sí misma, sino por la diferenciación entre las clases debido a que las élites dominantes que se identificaban con la religión musulmana, eran quienes recibían los mayores beneficios económicos y políticos por parte del imperio que respondía al Islam.

Mientras la decadencia de los imperios dominantes en la región se hacía sentir en todos sus dominios, los movimientos independentistas y nacionalistas de la zona cobraban más fuerza, intentando buscar la mayor cantidad de adeptos que permitiera concretar las identidades étnicas en Estados soberanos. Estos nacionalismos se convirtieron en excluyentes de los otros grupos, a pesar de la historia de convivencia pacífica. Se comenzaron a dividir y segregar las fuerzas panaeslávicas entre eslovenos, croatas y serbios.

Durante este período Bulgaria declara su independencia de Turquía en 1908. Esto le imparte gran ímpetu a los movimientos nacionalistas más al sur y en el 1912 Bulgaria, Grecia, Serbia y Montenegro, con la ayuda estratégica de Rusia, le declaran la guerra a Turquía. Como resultado de esta guerra Serbia recobra el control sobre Kosovo, conocida entonces como la "Vieja Serbia", por primera vez desde el medioevo.

Mientras tanto, el 28 de junio de 1914 un joven nacionalista serbio asesina, en la ciudad de Sarajevo en Bosnia, la cual todavía se encontraba bajo el mando del imperio Austro - Húngaro, al Archiduque Franz Ferdinand, heredero de la corona. Este hecho enciende los ánimos, ya tensos en la región, que desembocan en la Primera Guerra Mundial, luego de que Austria - Hungría le declarara la guerra a Serbia con el respaldo de Turquía y Alemania, países que siempre han tenido intereses geoestratégicos en la región. Mientras que Serbia retenía el respaldo de Rusia, Francia y Reino Unido.

Estos acontecimientos ayudaron a la formación de un comité de unidad nacional, compuesto mayormente por serbios y croatas en el exilio que dejaron el camino libre para la creación de un Estado yugoslavo. El Reino de Serbios, Croatas y Eslovenios fue reconocido por las grandes potencias en el Tratado de Versalles el 29 de Julio de 1919. El nuevo reino liderado por Serbia adquiere a Slovenia, Croacia, Bosnia-Herzegovina, Montenegro y Vojvodina. En

la Constitución se reconoce solamente a tres grupos étnicos; Serbios, Croatas y Eslovenos con lo que se excluyen a los otros grupos étnicos presentes en la zona. Por ejemplo, los montenegrinos eran considerados parte de Serbia al igual que los macedonios que pertenecían a Serbia desde la Primera Guerra de los Balcanes (1912). En esta constitución se le concedió a los musulmanes el derecho de practicar su religión y formar partidos políticos. Mientras que a los albaneses residentes en Kosovo no se les brindó ninguna concesión por razón de su identidad lingüística o cultural.

El legado de las grandes diferencias económicas entre religiones y las diferencias de cultura, tradiciones y formas de participación en la política, producto de largos siglos de coloniaje comenzaron a dejarse ver entre las principales élites de las etnias domimantes (serbios, eslovenios y croatas). El Rey Alexander, con el propósito de crear una unidad nacional fuerte suprime las provincias tradicionales y le cambia el nombre al Estado de, Reino de Serbios, Croatas y Eslovenios, a, Reino de Yugoslavia ("Tierra de los Eslavos del Sur").

El Rey Alexander es asesinado, el 9 de octubre de 1934 y se le otorga el poder a tres regentes hasta 1939, cuando estalló la Primera Guerra Mundial el gobierno de Belgrado declaró su neutralidad pero sucumbió a los alemanes en 1942 y se une al Pacto Tripartito de Alemania, Italia y Japón. En esta ocasión el territorio es dividido entre Alemania, Italia, Bulgaria y Hungría. Los alemanes tomaron gran parte de Eslovenia y de Serbia entregando el control a un gobierno marioneta que recibía órdenes desde el Alto Mando alemán. Italia recuperó la región de Dalmatia que había perdido después de la Primera Guerra Mundial e instauró en Croacia otro gobierno marioneta al que se le sumó Bosnia - Herzegovina dirigido desde Roma. Bulgaria tomó a Macedonia y Hungría retomó a Vojvodina.

Esta ocupación militar produjo la complicación del problema ya difícil en Yugoslavia. Esta no sólo estaba repartida entre los poderes opresores y fascistas extraterritoriales, sino que también estaba dividida internamente entre los simpatizantes de los invasores, los incondicionales a la monarquía y un grupo de guerrilleros comunistas que le hicieron frente al poderoso ejército alemán. Los primeros eran compuestos mayormente por croatas miembros de la Ustashe que se dieron a la tarea de asesinar, secuestrar, torturar y amedrentar a los serbios bajo el auspicio del régimen croata con la autorización del Alto Mando alemán. Los segundos se denominaban los Chetniks, liderados por Draja Mihajlovic, quienes se internaron en las montañas y le juraron lealtad al Rey Peter quien escapó junto con su familia hacia Londres e instauró su gobierno desde el exilio. Los terceros, los comunistas, fueron el único grupo decidido a mantener la unidad panaeslávica y ofrecerle una verdadera resistencia a los invasores. Este grupo era dirigido por el brillante estratega y táctico militar, Josip Broz Tito.

Ya para finales de octubre de 1944 los alemanes habían sido expulsado de Yugoslavia gracias al esfuerzo de las tropas de Tito y los Aliados.

Para marzo de 1945 se había constituido un nuevo gobierno en Yugoslavia con Tito a la cabeza y el 31 de enero de 1946 se proclama la República Federal Socialista de Yugoslavia, que no adquiere el nombre oficialmente hasta el 1963. Bajo la nueva Constitución de 1946 existía un gobierno federal con base en Belgrado. Dentro de la República Socialista se establecen seis "repúblicas" y dos regiones autónomas: Slovenia, Croacia, Bosnia- Herzegovina, Montenegro, Macedonia y Serbia. Esta última tenía dos "regiones autónomas": Vojvodina y Kosovo. Dentro del esquema de Tito, cada república tenía su propio Presidente y su propio gobierno interno, mientras que las regiones autónomas tenían el poder sobre asuntos meramente municipales. Esta organización se complementó con la articulación de un proyecto económico, político y militar que le diera cabida y participación a las diferentes etnias en los procesos de producción y de distribución de las riquezas. Esta era la manera en que Tito acomodaba las diferencias étnicas existentes.

En 1974 con la nueva Constitución se crea un consejo con la representación de los presidentes de las seis repúblicas quienes se rotaban la presidencia del organismo y un voto por cada una de las regiones autónomas, a las que se le otorgó un mayor grado de autonomía en el área cultural y de la educación, así como de la seguridad en área interna, y un asiento reservado para Tito que presidía el Partido Comunista Yugoslavo. Este esquema de consejo no se implementó, sino hasta la muerte de Tito el 4 de mayo de 1980. Esto convierte a Tito en el actor más influyente e importante en la historia de Yugoslavia y el que pudo mantener una fuerte cohesión interna que le permitió a Yugoslavia salir adelante, a pesar de las, muy a menudo, tensas relaciones con el Buró Político del Partido en el Kremlin, con el Pacto de Varsovia y con la República Popular China que lo llevaron, de manera preventiva, a tomar fuertes medidas de disciplina interna. Pero siempre logró llevar por alto los preceptos de la "Hermandad y Unidad" no sólo en su país sino en los países del Tercer Mundo frente al "imperialismo yanqui" y al "social imperio soviético".

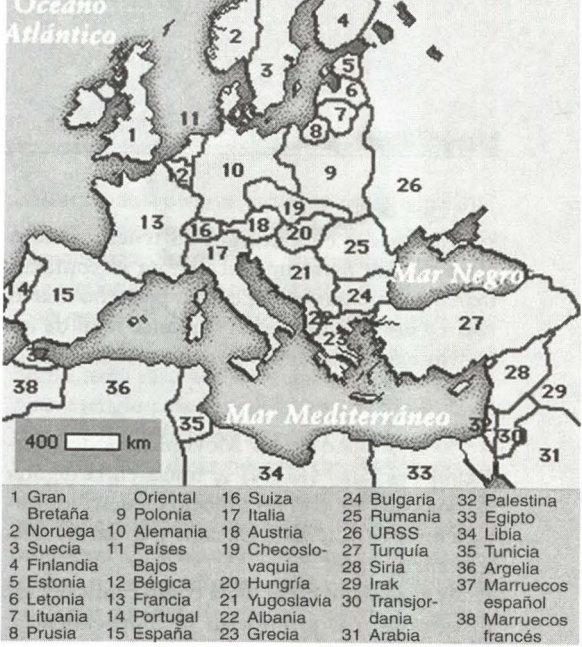
Luego de la muerte del Mariscal Tito, Yugoslavia queda sumida en la crisis económica de los setenta y las divisiones internas en el Partido Comunista comienzan hacer mella en la unidad del pueblo. En el caso específico de Kosovo en el 1981 una revuelta de estudiantes y trabajadores proclamó la República de Kosovo lo que provocó una airada reacción del gobierno de Serbia que se vio obligada a utilizar métodos de represión en contra de los albaneses kosovares para acabar con sus esperanzas de independencia. Este conflicto marcó las relaciones entre el gobierno de Serbia y el pueblo albanes residente en Kosovo, viviendo conflictos de baja intensidad durante la mayor parte de la década de los ochenta, lo que llevaría a un conflicto mayor a finales de los noventa.

Esta situación se agrava luego de la desintegración de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviética, en diciembre de 1991, que pone en crisis a toda la región de Europa Oriental donde se sentía el mayor peso de la influencia de esta. Ya para el 1990 culminaba la hegemonía del Partido Comunista en Yugoslavia y se convoca a las primeras elecciones abiertas. El 25 de Junio de 1991 Slovenia y Croacia declaran la independencia del territorio lo que llevó a intervenciones del Ejército Yugoslavo en contra de estas repúblicas con el fuerte apoyo de Serbia. Al fin y al cabo terminaron ganando decisivamente la independencia de Yugoslavia. En el caso de Slovenia no fue tan difícil como lo fue para Croacia que se vio involucrada en una lucha de dos frentes, por un lado el ejército yugoslavo y por otro las guerrillas serbias que pretendían unificar las regiones predominantes serbias por miedo a la constitución de un Estado croata independiente, hasta que lograron controlar el 30% del territorio. Sin embargo el 3 de enero de 1992 se decreta el cese al fuego firmado en Sarajevo con el que Croacia lograba su independencia. Estos conflictos allanarían el paso para el conflicto más sangriento y cruel en la historia reciente de los Balcanes; el conflicto en Bosnia, quien declara su independencia en marzo de 1992. Este acontecimiento fue promovido desde Belgrado para que, con el apoyo de los serbios afincados en Bosnia, se propicie una "República Serbia" que incluya el territorio Bosnio, sin la participación de los bosnios. Es en este conflicto que mueren más de 250,000 seres humanos en su mayoría musulmanes a mano de las guerrillas serbias que actuaron dentro de este conflicto en su afán de realizar una limpieza étnica. Como resultado de esto el Consejo de Seguridad (CDS) de las Naciones Unidas (ONU) impuso fuertes sanciones económicas en contra de los países interventores en el conflicto, en este caso Croacia y Serbia. Y, además, crea un Tribunal Internacional Para la ex-Yugoslavia que tiene como fin primordial investigar y traer ante a la justicia internacional a "los responsables de violaciones a los derechos humanitarios en la región que comprende la ex-Yugoslavia", según el estatuto del Tribunal.

Esta política dura de parte de Serbia ya se hacía sentir en Kosovo desde el 1989, año en que el Presidente Milosevic, como una de las



EUROPA: INICIO PRIMERA GUERRA MUNDIAL



EUROPA: INICIO SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

medidas para facilitar la represión de la subversión, arrebataba la autonomía de esta provincia instaurando un régimen marcial en la que no se respetaban las libertades concedidas por la constitución a los miembros de las diferentes etnias debido a la intensificación de la resistencia de los líderes albaneses kosovares y el gobierno paralelo que se formó para llevar a cabo los trabajos de la "República de Kosovo" a cargo del poeta Ibrahim Rugova. Pero este "gobierno" nunca se pudo reunir, porque las fuerzas del Estado esparcían cualquier reunión en público. Luego de la independencia de Macedonia en 1991, Serbia no tenía con quién federarse sino con su incondicional Montenegro y el 27 de abril de 1992 declaran la República Federal de Yugoslavia.

En esta "nueva Yugoslavia" de nuevo el poder lo ejerce Serbia sobre su socio minoritario. Esta nueva Federación Yugoslava no concedió ningún tipo de representación, ni de poder, ni de oportunidades a la principal minoría en el territorio de Serbia, los albanos kosovares que además de ser la minoría más numerosa de Serbia, es la mayoría dentro de Kosovo, en donde componen el 90% de la población.

EL DERECHO INTERNACIONAL

La situación de Kosovo de por sí es muy compleja, que tiene que ser vista con mucho cuidado para poder llegar a conclusiones.

Bajo la óptica del Derecho Internacional el caso de Kosovo pasa por determinar quién tiene la razón entre las posiciones de dos actores que reclaman un territorio: Por un lado el gobierno de un Estado reconocido internacionalmente como tal y por ende sujeto de derecho internacional, la República Federal de Yugoslavia, y por otro lado, el pueblo albano-kosovar constituido como una nación distinta y su Ejército de Liberación de Kosovo (UCK).

También se pretende analizar si la intervención internacional a cargo de la OTAN estaba en el marco de la legalidad internacional, para eso vamos a tratar de absolver algunos interrogantes que nos identifiquen a las partes del conflicto estatal y luego a las partes del conflicto internacional que se gestó. Para ello debemos respondernos las siguientes preguntas:

¿ Qué es el UCK, un Movimiento de Liberación Nacional, un grupo separatista o un grupo insurgente? ¿ Es legal la posición del Estado Yugoslavo? ¿Fue legal la intervención de la OTAN?

¿Qué es el UCK?

Para poder enmarcarnos en tener una idea clara de esta parte involucrada en el conflicto debemos intentar entrar en un pequeño marco teórico donde se presenta el avance legal de los Movimientos alzados en armas en el seno de la ONU.

El fenómeno de los Movimientos de Liberación Nacional (MLN) se inicia en la década de los años 50, con un proceso de descolonización en el Africa, Asia, Oceanía y el Caribe fundamentalmente.

Inicialmente no se sabía cómo calificar a estos grupos que promovían la Independencia. Algunos les llamaban "grupos insurgentes", otros "grupos beligerantes", ninguno de estos términos era el adecuado.

El 14 de Diciembre de 1960 se emite la Resolución 1514 de la ONU que se llamó "Declaración sobre la consecución de la Independencia de los países y pueblos coloniales", esta resolución es importante porque por primera vez un organismo internacional como la ONU prohibe el uso de la fuerza contra el pueblo colonizado. Luego de esto se dan dos resoluciones importantes: una sancionando a Francia por reprimir a Argelia y la otra sancionando a Gran Bretaña por reprimir a Chipre.

Posteriormente en 1965 se dicta la Resolución 2105, que tiene dos puntos importantes:

1. Por primera vez utiliza el término Movimiento de Liberación Nacional.
2. Declaró como legítimas las luchas de los pueblos coloniales.

Luego vienen las Resoluciones 2621 de 1970 donde la ONU declara que los pueblos coloniales en su lucha pueden emplear todos los medios necesarios compatibles con la carta de las Naciones Unidas para lograr su liberación. En esta misma resolución se señala la posibilidad de que estos grupos apelen a la lucha armada.

En el año de 1973 se terminó de construir el concepto en la ONU, dándose como resultado dos resoluciones importantes sobre el tema: Las Resoluciones 2674 y 2852, luego en 1973 la Resolución 3103. Estas tres resoluciones van a definir dos cosas importantes:

1. Califica a la lucha de estos grupos como un conflicto armado internacional, condición que sólo tenían las luchas entre los Estados, por lo tanto se aplicarían todas las 4 convenciones de Ginebra.
2. Estas resoluciones definen a los MLN como aquellos movimientos que luchan por la Independencia de la metrópoli, por derrotar a un régimen racista o para lograr el retiro de un Estado invasor.

Las características que debe tener un movimiento para ser considerado como un MLN son:

1. Por el objetivo que persiguen: persiguen la autodeterminación.

La Yugoslavia de Tito



2. Por la calidad de las personas que la integran: se trata siempre de población nacional.

3. Por la calidad del régimen contra el cual luchan: Régimen racista, colonial o régimen de ocupación extranjera. Ejemplos: SWAPO en Sudáfrica, MLN de Namibia contra Sudáfrica que tenía ocupado su territorio, La OLP que lucha contra la ocupación ilegal extranjera (Israel).

No se puede igualar o asemejar a los MLN con los grupos separatistas (ETA, IRA). El movimiento separatista lo que busca es separarse del Estado porque se sienten diferentes y quieren formar un nuevo Estado. El Derecho Internacional no apoya a los grupos separatistas.

Hay que diferenciar también a los MLN de los grupos insurgentes beligerantes. Estos buscan derrotar al gobierno de turno para sustituirlo por otro, porque no se está de acuerdo con ese régimen.

Los MLN no requieren de reconocimiento, los grupos insurgentes beligerantes si requieren de reconocimiento.

Los MLN no necesitan tener el control de parte del territorio nacional para ser considerados como tales, los grupos beligerantes si necesitan tener ese control.

El pueblo albano - kosovar utiliza el argumento de que constituyen una nación bajo el dominio de un poder extranjero y distinto a ellos y reclaman su pleno derecho a la independencia empuñando como razón para pedir la secesión de Kosovo de Serbia y por ende de la RFY que ellos llevan miles de años viviendo en esa zona, que componen una nación diferente a la nación serbia, y que por lo tanto, les asiste el derecho a la autodeterminación y a la independencia. Sin embargo por los conceptos que hemos vertido anteriormente, podemos deducir que de acuerdo al estricto cumplimiento de la normatividad existente a la fecha en Derecho Internacional, el UCK no cumpliría con todas las características que se requiere para que su organización pueda ser considerada como un Movimiento de Liberación Nacional, ya que podrían cumplir con las dos primeras, porque buscan la autodeterminación y están constituidos exclusivamente por miembros nacionales (aunque esta última no es muy consistente porque algunos voceros del Estado Yugoslavo afirman que en él participaron también gente e inclusive tropas regulares de la vecina Albania, hecho nada raro por la vecindad y afinidad étnica y religiosa de los albaneses). Pero no llegarían a cumplir la tercera característica, ya que el gobierno Yugoslavo no está catalogado por la ONU como un régimen racista, colonial o régimen de ocupación extranjera a pesar de que la propaganda internacional manejada por las potencias y los organismos de derechos humanos buscaron orientar la opinión pública internacional en desprestigiar al régimen yugoslavo de todas las formas posibles.

Al no cumplir los requisitos para ser considerado un Movimiento de Liberación Nacional, no es por sí, Sujeto de Derecho Internacional, por lo tanto debe buscar necesariamente el reconocimiento de la Comunidad Internacional, pero para lograr esto tenía que tener control de una porción del territorio, situación a la que aún no había llegado debido a que el Estado Yugoslavo mantenía sus autoridades y el Ejército Yugoslavo lo combatía en todo el territorio de la provincia de Kosovo.

Sin embargo los albaneses – kosovares y su Ejército de Liberación Nacional si llegaron en la práctica, por conveniencia y presión de los EEUU, a ser considerados por la comunidad internacional como sujetos de derecho internacional porque necesitaban darle fuerza a su posición a través de un espacio internacional que lo ayude a convencer a la Comunidad Internacional de las atrocidades que allí se cometían para sensibilizarla y luego se pueda conseguir el apoyo de la ONU para cumplir con la amenaza del uso de la fuerza, por lo que valiéndose de un artificio se reconoció que la lucha que se llevaba dentro de la región en cuestión había escalado y se había convertido en un "conflicto armado", justificado en el Artículo 3 Común a las Cuatro Convenciones de Ginebra y el cual está regido por el Protocolo II Común a las Cuatro Convenciones de Ginebra.

Continuando con nuestro análisis, si ya hemos determinado que no se encuadraría completamente en la definición de Movimiento de Liberación Nacional, entonces podría tener las características de los grupos separatistas o los grupos insurgentes.

El UCK busca la autodeterminación, para conseguir la separación del Estado tutelar porque se consideran pertenecientes a una etnia diferente, no buscan derrocar al gobierno yugoslavo para instaurar otro, por lo que ni siquiera encajaría dentro de la definición de grupo insurgente, mas bien debería ser considerado un grupo separatista.

De ser así, como lo dijimos anteriormente, el derecho internacional no apoya a los grupos separatistas y con las resoluciones de la ONU 1514 y 2625 registra textualmente que los casos de secesión no son casos donde se aplique el principio de libre determinación de los pueblos

Además, el hecho mismo de intentar ser reconocido como Sujeto de Derecho Internacional lo descarta como Movimiento de Liberación Nacional y por lo tanto debilitan su posición, puesto que éstos no requieren de reconocimiento al cumplir claramente las tres características que los condicionan.

¿Es legal la posición de Yugoslavia?

El gobierno de la República Federal de Yugoslavia (RFY) sirviendo de interlocutor y portavoz del gobierno de la República de Serbia, a la cual pertenece Kosovo, ante la comunidad internacional, esgrime una defensa también basada en el Derecho Internacional Público. Dice la RFY que está lidiando con una insurrección separatista que tiene como propósito principal desvincular una porción del territorio que se encuentra actualmente bajo su jurisdicción territorial, lo que atenta en contra de su integridad territorial y es un intento de minar su soberanía y la seguridad nacional del Estado yugoslavo.

La RFY tiene derecho a reclamar su soberanía sobre este territorio debido a que ha formado parte integral de Serbia, una de las dos repúblicas que conforman la federación, desde 1912, época en que el Derecho Internacional Público reconocía el derecho a conquista, luego de una guerra contra los Turcos. Desde entonces a formado parte integral de su territorio consistentemente, hasta la Constitución de 1992 de la actual RFY. Este derecho se trata de justificar en el Artículo 2 - 1 de la Carta de la ONU que reconoce la "igualdad soberana" de los Estados firmantes y sobre todo en el Artículo 2 - 4 en el que se reconoce como un principio básico la "integridad territorial y la independencia política de cualquier Estado".

Nadie puede dudar de la justicia de las dos posiciones, sin embargo la legalidad en base a la normatividad internacional existente asiste en este caso a Yugoslavia, más adelante puede ser posible que se implementen nuevas normas que permitan resolver conflictos como este, ya que el derecho internacional se va construyendo en el tiempo. Pero la tendencia nos permite afirmar que los pueblos que todavía no se hayan autodeterminado van a encontrar en el futuro cada vez más dificultades para hacerlo.

¿Fué legal la intervención de la OTAN?

Mientras duren las actitudes de colaboración a resolver los problemas, la intervención de la OTAN o de cualquier otra organización internacional es bienvenida; Pero, atentando contra la común lógica del conflicto entre los Estados, que utilizan el poder de las armas sólo cuando están en juego sus intereses vitales, la OTAN sorprendió al mundo con una agresión desproporcionada desde el aire. Este bloque es liderado por los Estados Unidos, Reino Unido, Francia y Alemania. Estos justifican su intervención militar en la región como una estrategia para detener la violación de los derechos humanos, por parte de la RFY, en Kosovo; para obligar al gobierno en Belgrado a regresar a la mesa de negociaciones; y para minar la capacidad del gobierno para cometer estos actos. La OTAN se ampara en el acuerdo de Dayton de noviembre de 1995 en el que Belgrado se compromete a respetar los derechos humanos y se

compromete a aceptar monitores internacionales y una fuerza de Implementación (IFOR) de la OTAN al servicio de la ONU. A pesar de esto, la intervención de la OTAN es una flagrante violación al Derecho Internacional Público y al balance de poderes que la Carta pretende establecer. Esto queda bien claro en el Artículo 24 - 1 de la Carta: "los miembros de las Naciones Unidas le confieren al Consejo de Seguridad la responsabilidad primaria para el mantenimiento de la paz y seguridad internacional". Aquí se le transfiere al Consejo de Seguridad el poder de decidir lo que es paz y seguridad internacional y su poder de decisión suprema en cuanto a eso se trata. En este caso se ha roto con el espíritu de la carta y las resoluciones del Consejo de Seguridad. Pero no solamente la OTAN viola la Carta de la ONU sino que también viola el Tratado del Atlántico Norte en su Artículo 3 donde se evoca a la "capacidad colectiva de resistir un ataque armado" y el Artículo 5 donde se afirma su "capacidad defensiva colectiva". También en este Artículo se ampara en el Artículo 51 de la Carta donde se reconoce el derecho a repeler cualquier agresión y a la autodefensa. En este caso la situación es clara. La RFY no ha atacado a ningún miembro de la OTAN ni tampoco ha atacado a ningún otro Estado en la región. Todo el conflicto ocurre dentro de la territorialidad de su propio Estado. El único organismo a nivel global que tiene la responsabilidad de velar por el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional es el Consejo de Seguridad. Pero, ¿por qué no se llevó al pleno del Consejo de Seguridad? Porque la OTAN sabía que no iba a contar con el respaldo de dos de sus miembros permanentes: la Federación Rusa y la República Popular China. Estos no iban a permitir una agresión de la OTAN en medio de la frontera entre Occidente y Oriente.

LA GEOPOLITICA

Algunos dirán, vamos, no perdamos el tiempo en analizar un problema desde el punto de vista de la geopolítica, ciencia que ya está fuera de vigencia en nuestra aldea global, donde ya no se necesitan materias primas ni espacios vitales porque la globalización permite el empleo de todo lo existente por todos.

Con el derribamiento del Muro de Berlín, la caída de la URSS y el fin de la Guerra Fría no faltan autores que no sin razones se consideran testigos del fin o de la muerte de la geopolítica.

La concepción según la cual el poder de un Estado se encontraba estrechamente relacionado con los recursos físicos, económicos, ambientales y geográficos con los que contase, se presenta hoy urgido de revisiones.

En un Nuevo Orden Mundial sin fronteras, sin ideologías y con una devaluación de la importancia del espacio territorial ¿qué lugar ocupa la geopolítica?.

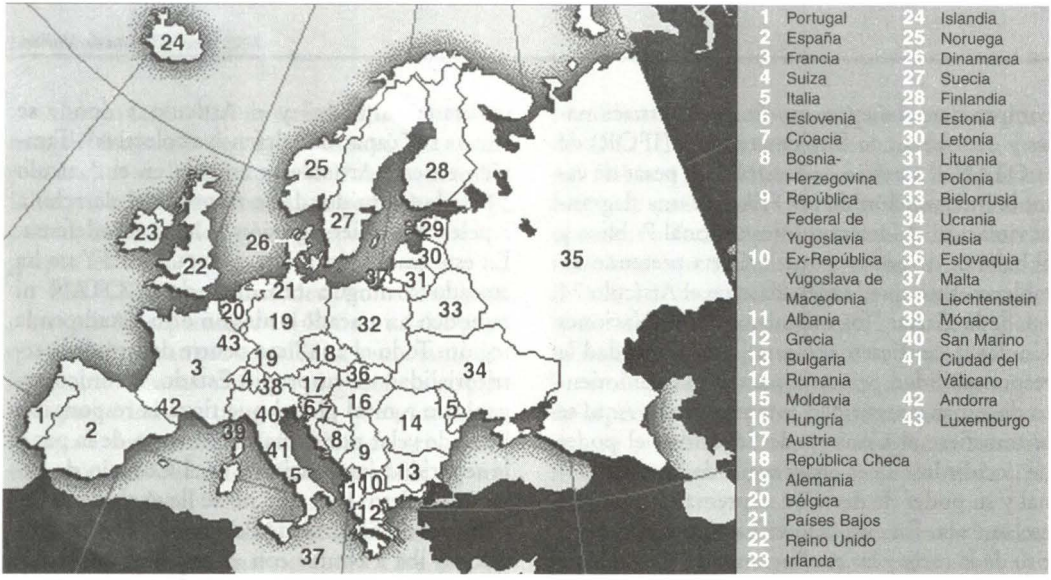
Sin embargo a pesar de las afirmaciones contrarias a la vigencia de la geopolítica, hemos encontrado en la teoría formulada por el padre de la geopolítica británica Sir Harolf Mackinder, denominada la "Teoría del Corazón Continental", que existe cierta similitud entre el accionar de Gran Bretaña como Potencia de la primera mitad del siglo XX y el accionar actual de los EEUU como el hegemón.

Esta teoría sostenía de que la Europa central y oriental con Rusia ("Asia central es el pivote del mundo"), constituía el "Sector Vital" del poder global, mientras que Africa y el resto de Eurasia eran simplemente la "Isla Mundial".

Esto se formulaba en una regla muy simple que decía: "Quien controla Europa Oriental, domina el sector vital. Quien controla el sector vital domina la isla mundial. Quien controla la isla mundial domina el mundo".

Tanto Gran Bretaña como los EEUU son consideradas como potencias marítimas en sus respectivos tiempos de dominio y era para ellos prácticamente inaccesible el control de esa región del globo hasta la caida de la URSS.

Despojada de una buena parte del corazón



Europa Actual

continental, el caos en que se ha visto sumergida desde 1992 ha dejado a Rusia más vulnerable que nunca. Asia central salía del control directo del poder ruso. Una parte estratégica del corazón continental, por primera vez en la historia estaba al alcance de la actual Potencia Marítima.

Mackinder creía imprescindible impedir una alianza entre Alemania y Rusia, porque ambas potencias juntas podrían dominar el pivote continental y vencer a Gran Bretaña. Para Mackinder Europa Oriental era el acceso al corazón continental, lo que llevó a la idea de crear Estados tapón que separaran a Alemania y a Rusia.

El nuevo diseño de la OTAN coincide sospechosamente con la teoría del corazón continental; las condiciones creadas por la desaparición de la URSS y la crisis Yugoslava, con las pretendidas por Mackinder. Para entenderlo habría que actualizar los términos, Si se cambia a Gran Bretaña por EEUU, a Alemania por la Unión Europea y los nuevos Estados tapón serían los nuevos Estados que se han aliado o buscan formar parte de la OTAN.

En el teatro europeo, la desaparición del Pacto de Varsovia ha dibujado un nuevo mapa. Los ex aliados de la URSS, son hoy, miembros de la OTAN o postulantes a serlo. Pueden ser convertidos en Estados tapón, ya que el proyecto de la Unión Europea es visto por los EEUU con temor.

Con el pretexto de la crisis, el control de los Estados tapón se hace efectivo. El ingreso de Polonia, República Checa y Hungría había sido un primer paso. Con la crisis yugoslava, Eslovaquia, Rumania y Bulgaria se agregan al cerco. En una concepción mackinderiana, era natural que el nuevo pacto Atlántico incluyera el corazón continental dentro de la zona de acción e injerencia de la OTAN.

La Unión Europea, es ya una piedra en el zapato para la hegemonía económica de los EEUU, liderada por Alemania tendría como destino natural la unión de todo el continente europeo, que incluye a Rusia, situación intolerable para los EEUU.

La decisión de atacar a Yugoslavia fue Anglosajona (EEUU y Gran Bretaña), no fue tomada con el entusiasmo europeo. Gran Bretaña es mas aliado de los EEUU que de la Unión Europea y forma parte de ella como una estrategia para erosionarla desde adentro y a la vez para no aislarse de su región natural.

Kosovo es lo táctico. El control de Europa y Asia Central es lo estratégico. No es petróleo lo que está en juego, es el orden mundial del siglo XXI.

CONSECUENCIAS

Hasta Yugoslavia, la Unión europea transmitía al mundo la imagen de una región en proceso serio y sostenido de integración, basado en reglas claras y en la cooperación pacífica.

La imagen de una Europa independiente ha sido mellada. La idea de una Unión europea alejada de veleidades belicistas también. Europa volvió a sus orígenes imperiales, aunque como subordinada a un imperio mayor.

El desorden creado obligará a la Unión europea a aumentar su dependencia de los EE.UU., por los círculos viciosos que provocan las aventuras militares. Estas generan situaciones que obligan a profundizar las dependencias para hacer frente a las inseguridades provocadas por la aventura militar.

La guerra contra Irak tenía a Kuwait como razón y a la ONU como fuente legitimadora. En Yugoslavia ocurrió todo lo contrario. La legalidad internacional y de la ONU han sido dejadas de lado y se ha dejado en claro que desde la OTAN, se defiende a ultranza el uso unilateral y arbitrario de la fuerza. Una política que tiene como trasfondo un sentimiento de impunidad que da saberse sin adversarios. Este retorno al siglo XIX, además de la motivar una carrera armamentista, ya sea para renovar los arsenales utilizados o para contrarestar el poderío demostrado, restablece la amenaza y el uso de la fuerza en la política mundial.

¿Qué ha ganado Europa?. Después de la ONU es la gran perdedora. La OTAN ha podido derrotar a Yugoslavia, dada la asimetría de fuerzas. Europa perdió temporalmente la paz. EE.UU. es el neto triunfador, ha logrado debilitar el sueño de la autonomía europea, mermar su imagen internacional y hacer ver que el Euro no es alternativa del Dólar, pues Europa sigue siendo un continente inestable. También ha erosionado las relaciones intraeuropeas y fortalecido la OTAN, su mejor instrumento de hegemonía mundial. Ha podido dejar fuera de juego, con la complicidad europea, a la ONU.

En el futuro, los países miembros de la Unión europea ligados militarmente a los EE.UU a través de la OTAN deberán evaluar, que como bloque en la Comunidad Económica Europea son competidores de los EE.UU. Que la hegemonía militar busca la obtención de la hegemonía económica por lo que la Unión europea tendrá que decidir si continúa apoyando militarmente a los EE.UU. en acciones que sólo socavan su integridad y sus aspiraciones económicas.

Es cierto que en la región se desató una catástrofe humanitaria, sobre todo por la violación sistemática a los derechos humanos y a las libertades fundamentales desde el comienzo de las hostilidades en marzo de 1998. Esta dinámica se ha dado tanto de parte del Ejército de Yugoslavia, en contra de los albano – kosovares, como de la UÇK en contra de los Serbios en la zona y de los albaneses que ellos consideren traidores. Pero nada de esto es ajeno a otras regiones del mundo que enfrentan conflictos de baja intensidad y donde los EE.UU. no se esmeran en ejercer un rol protagónico.

¿Cuál es el verdadero interés de los EE.UU. y su aliado Gran Bretaña?

No podemos pensar ni por un segundo que esta actuación de la OTAN se da sin ningún tipo de interés y que sólo es movida por la caridad y las buenas intenciones altruistas de sus miembros. En esta intervención el combustible que enciende los ánimos es el del dominio político y de extensión de influencias en el plano global. Estados Unidos tiene que quedar como la única superpotencia en el mundo y se las está jugando a como dé lugar. Quiere comunicarle a la Unión Europea que ellos existen en tanto y en cuanto EE.UU. esté dispuesto a ayudarles a salir de cualquier aprieto político que les afecte su seguridad inmediata. Con esto EE.UU. se hace el responsable de la seguridad de la Unión Europea, con todo el poder de manipulación estratégica que eso conlleva. Lo que implica poder y dominio estratégico sobre la política exterior inmediata de la Unión Europea.

También se le quiere recordar a Rusia que

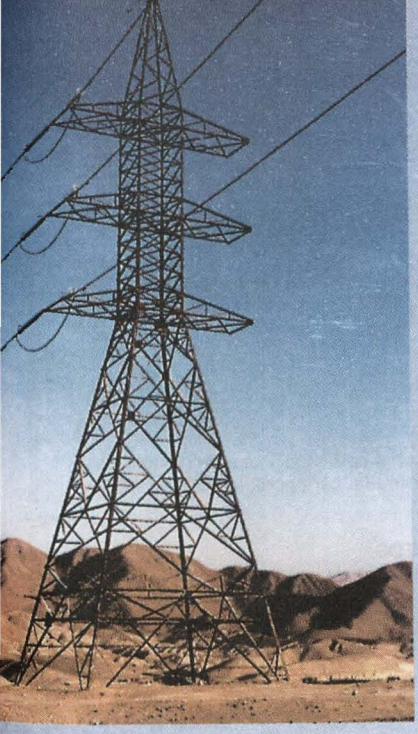


Mapa de la República Federal Socialista de Yugoslavia, proclamada así en enero de 1946.

ahora el principal actor global es EE.UU. y que no va a permitir que su influencia logre afianzarse y expandirse en la región para poder atarla de una vez y por toda a la deuda con el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. La OTAN, la Unión Europea y sobre todo EE.UU. quieren acabar con cualquier vestigio de Rusia en el mundo para consolidar un bloque unipolar hegemónico: el bloque Occidental

Bibliografía:

- Toffler, Alvin y Heidi: *Las Guerras del futuro.*
- Zamora, Augusto: *Artículos de Análisis Internacional.*
- González, Felipe: *La Democratización y el Progreso, clave para la Paz en los Balcanes.*
- Microsoft Encarta Enciclopedya: *Tito, Josip Broz.* 1999.
- Microsoft Encarta Enciclopedya: *Yugoslavia.* 1999.
- Aldanegra, Luis: *Hacia el Nuevo Orden Mundial del SigloXXI.* Buenos Aires, 1996.
- Barreto Sánchez, Heiber: *Geopolítica, evolución, vigencia y realidad.*
- Slater, David: "Geopolíticva y Posmodernismo". *En Nueva Sociedad.* (Caracas), N° 144, 1996. p. 23-31.
- Tirado Rivera, Rafael: *Análisis y soluciones sobre el conflicto de Kosovo.*
- Ramacciotti, Beatriz: *Derecho Internacional Público.*
- Vieira de Mello, Sergio: "Guerra justa, paz injusta" (Artículo periodístico).
- Hadjian, Avedis: "Panorama de post guerra" (Artículo periodístico).



Energía para el progreso
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo

CALIDAD Y EXPERIENCIA EN SERVICIOS HIDROGRAFICOS, CARTOGRAFICOS Y OCEANOGRAFICOS






En la ***Dirección de Hidrografía y Navegación*** contamos con personal calificado y una tecnología de punta que le brindarán a Ud. el mejor servicio en las áreas de hidrografía, cartografía, oceanografía y meteorología tanto marítima como fluvial y lacustre.

SERVICIOS:
- Levantamientos hidrográficos.
- Cartografía.
- Estudios oceanográficos y meteorológicos.
- Rastreo y/o búsqueda de objetos en el fondo marino.
- Levantamientos fluviales y lacustres.

PRODUCTOS:
Ventas de cartas y publicaciones náuticas para el público en general.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION
Sede Principal: Gamarra 500 - Callao *Teléfonos:* 429-9578 429-6019
Fax: 465-2995 *Escríbanos:* dihidronav@dhn.mil.pe *Visítenos:* www.dhn.mil.pe

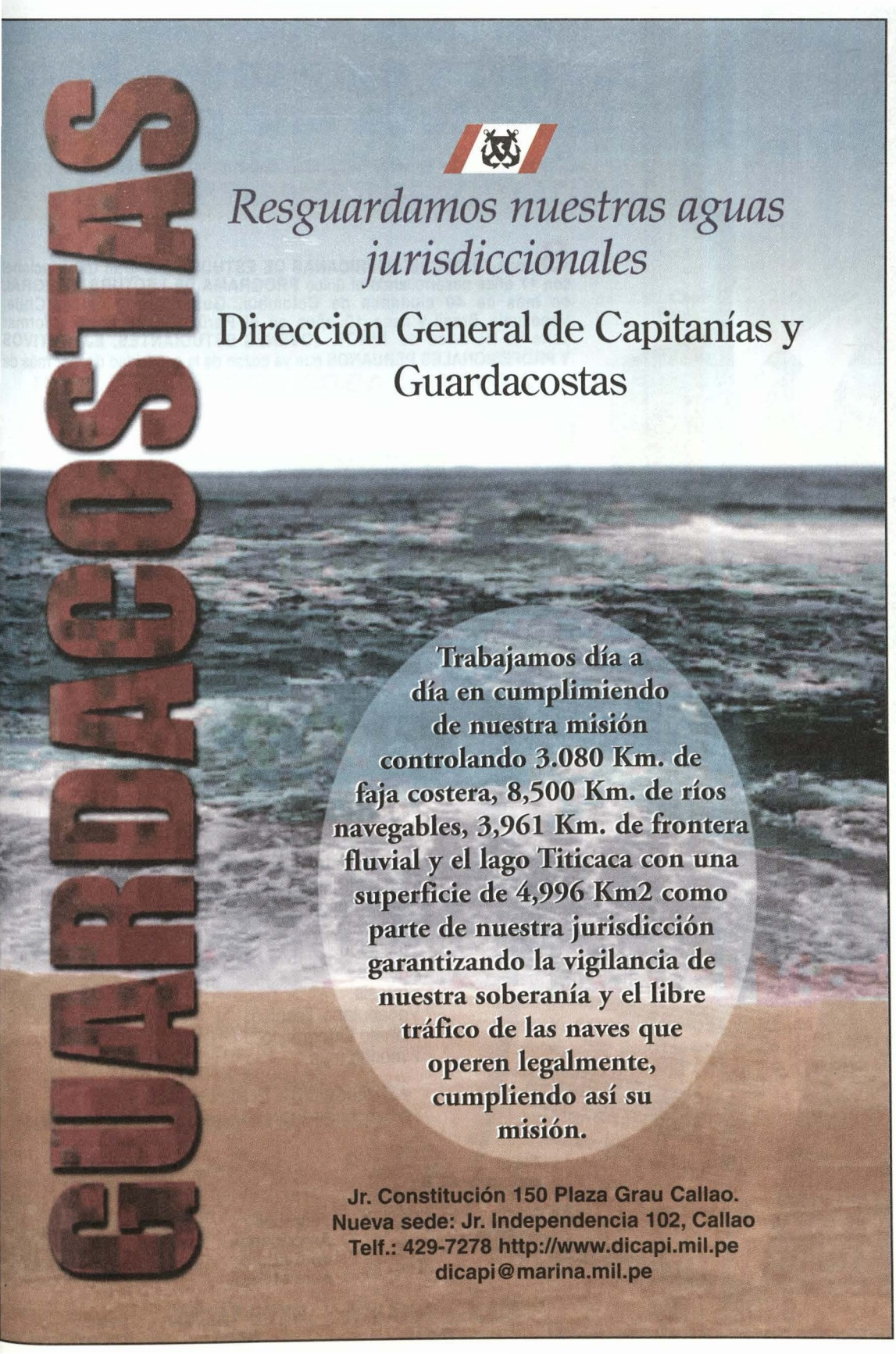
MACROMAR S.A.

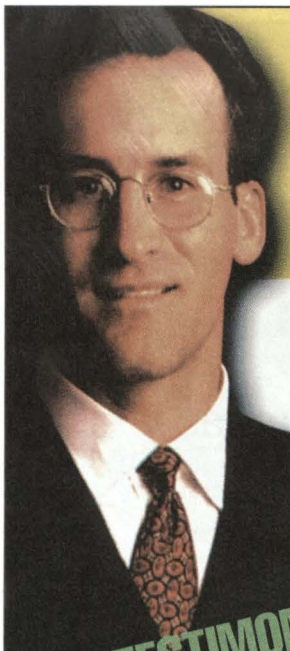
AGENTES AFIANZADOS DE ADUANA

R.U.C. 20257094465

Asesoría Integral en Comercio Internacional
Y Legislación Aduanera, Interconexión Electrónica
Digital con Aduanas y Supervisoras, Despacho anticipado
Disposición de su carga en el tiempo más corto
Línea de Crédito inmediata.

Av. E. Faucett Cdra. 30 s/n Centro Aéreo Comercial - Callao - Tel/Fax: 575-1554 575-5369
Zonal Paita - Piura: Av. Jorge Chávez 420 Tel/Fax: 074-612445 074-612446
e-mail: macromar@terra.com.pe


GUARDACOSTAS
Resguardamos nuestras aguas jurisdiccionales
Direccion General de Capitanías y Guardacostas
Trabajamos día a día en cumplimiendo de nuestra misión controlando 3.080 Km. de faja costera, 8,500 Km. de ríos navegables, 3,961 Km. de frontera fluvial y el lago Titicaca con una superficie de 4,996 Km2 como parte de nuestra jurisdicción garantizando la vigilancia de nuestra soberanía y el libre tráfico de las naves que operen legalmente, cumpliendo así su misión.
Jr. Constitución 150 Plaza Grau Callao.
Nueva sede: Jr. Independencia 102, Callao
Telf.: 429-7278 http://www.dicapi.mil.pe
dicapi@marina.mil.pe



en el tiempo que a Ud. le toma leer este aviso,

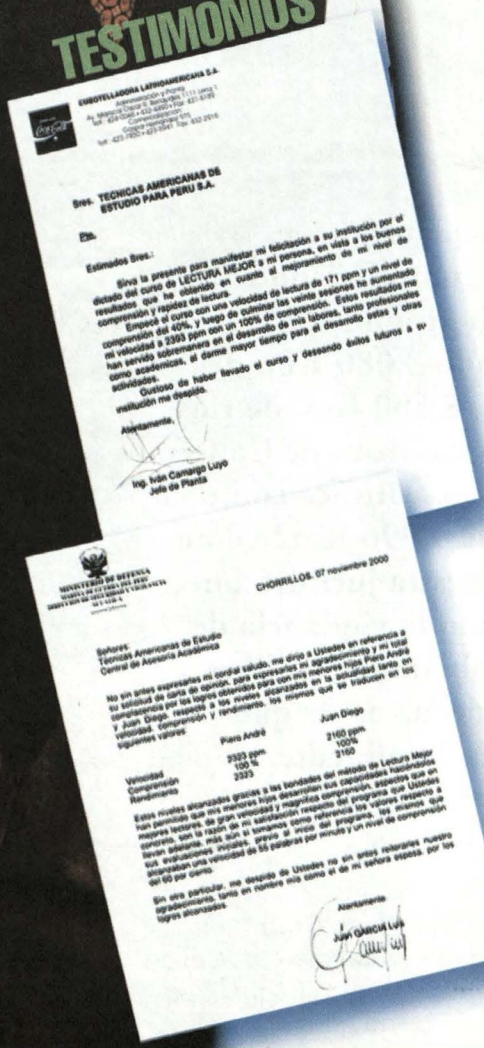
nuestros egresados han leído toda una página

...concentrándose, comprendiendo y reteniendo al 100%

Somos **TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO**, una gran transnacional con 17 años desarrollando el único **PROGRAMA DE LECTURA INTEGRAL** en más de 40 ciudades de Colombia, Guatemala, México, Chile, Venezuela, Brasil y hace 10 años en el Perú. Lo invitamos a formar parte de los miles de **NIÑOS, JOVENES ESTUDIANTES, EJECUTIVOS Y PROFESIONALES PERUANOS** que ya gozan de la capacidad de leer más de

2,000 PALABRAS POR MINUTO !!

TESTIMONIOS



Sres. TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO PARA PERU S.A.

De.

Estimados Sres.:

Sirva la presente para manifestar mi felicitación a su institución por el dictado del curso de LECTURA MEJOR a mi persona, en vista a los buenos resultados que he obtenido en cuanto al mejoramiento de mi nivel de comprensión y rapidez de lectura.

Empecé el curso con una velocidad de lectura de 171 ppm y un nivel de comprensión del 40%, y luego de culminar las veinte sesiones he aumentado mi velocidad a 2393 ppm con un 100% de comprensión. Estos resultados me han servido sobremanera en el desarrollo de mis labores, tanto profesionales como académicas, al darme mayor tiempo para el desarrollo estas y otras actividades.

Gustoso de haber llevado el curso y deseando éxitos futuros a su institución me despido.

Atentamente,

Ing. Iván Camargo Luyo
Jefe de Planta

CHORRILLOS, 07 noviembre 2000

Señores:
Técnicas Americanas de Estudio
Central de Asesoría Académica

No sin antes expresarles mi cordial saludo, me dirijo a Ustedes en referencia a su solicitud de carta de opinión, para expresarles mi agradecimiento y mi total conformidad por los logros obtenidos para con mis menores hijos Piero André y Juan Diego, respecto a los niveles alcanzados en la actualidad tanto en velocidad, comprensión y rendimiento, los mismos que se traducen en los siguientes valores

	Piero André	Juan Diego
Velocidad	2393 ppm	2160 ppm
Comprensión	100 %	100%
Rendimiento	2393	2160

Estos niveles alcanzados gracias a las bondades del método de Lectura Mejor han permitido que mis menores hijos desarrollen sus capacidades haciéndolos mejores lectores, de gran velocidad y magnífica comprensión, aspectos que en nuestro hogar, son la razón de mi satisfacción respecto del programa que Ustedes llevan adelante, más aún si tomamos como referencia los valores que sus evaluaciones iniciales, previo al inicio del programa, los mismos que alcanzaban una velocidad de 65 palabras por minuto y un nivel de comprensión del 60 por ciento.

En otro particular, me despido de Ustedes no sin antes reiterales nuestro agradecimiento, tanto en nombre mío como el de mi señora esposa, por los logros alcanzados.

Atentamente

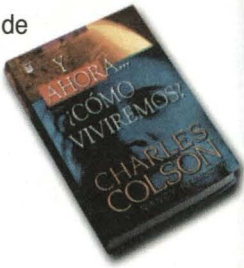
Juan GARCIA Luy

Por eso si al leer Ud. :

- ✓ Tarda mucho.
- ✓ No se concentra.
- ✓ No comprende.
- ✓ Se cansa.
- ✓ Le da sueño.
- ✓ Relee textos.
- ✓ No retiene.

Haremos de Usted un lector profesional

Y podrá leer un libro de 200 págs. en sólo 20 minutos



- Aumentando su Capacidad de Concentración.
- Comprensión.
- Retención.
- Velocidad.
- Análisis.
- Síntesis.
- Vocabulario Técnico.
- Manejo Ortográfico.
- Y mucho más.

- Diagnóstico de Lectura sin Costo.
- Beneficios Especiales para personal de la Marina.

Técnicas Americanas de Estudio para el Perú

CASA CENTRAL - PER



SEDES LIMA
476-5285 / 264-3211 / 224-6751 / 452-2829 / 264-0301

SEDE AREQUIPA
223914

SEDE TACNA
715137

e-mail:
taelima@terra.co

Kursk: ¿qué pasó en el submarino?

Capitán de Navío (r)
Pablo G. Jhery García

Radiografía de un accidente submarino

El 12 de agosto del 2000 se hundió en el Mar de Barents, a 350 pies de profundidad (107 m.), el submarino nuclear ruso SSGN *Kusrt* con 118 marinos a bordo, mientras efectuaba pruebas de lanzamientos de torpedos dentro del más ambicioso programa de entrenamiento de la Flota del Norte, de Rusia, en la última década .

Si bien la limitada información difundida por el Kremlin, el internet, la prensa y las revistas especializadas no han permitido precisar la causa real del hundimiento del submarino nuclear ruso SSGN *Kursk*, ello no es óbice, en especial para los submarinistas, para dejar de imaginarnos, a pesar de la diferencia de tecnología, lo que sucedió, o intentaron hacer, nuestros colegas rusos en los penosos y desesperados momentos del accidente.

Características principales del SSGN *Kursk:*

- Clase : *Antei / Oscar II* (Nomenclatura de Rusia / OTAN)
- Tipo : *949 A*
- Construcción : Mayo de 1994 - Astillero Severodvinsk
- Comisionado : Enero 1995
- Número del casco : K – 141
- Desplazamiento: 13,900/ 18,200 toneladas en superficie/ inmersión, (10 compartimentos)
- Dimensiones: 154 x 59. 7 x 9 metros (505.2 x 59.7 x 29. 5 pies)
- Velocidad: 28/15 nudos en inmersión / superficie
- Profundidad: 500 metros
- Reactores *Nucleares*: 2 de 190 MW de potencia c/u., 2 turbinas *GT3A*, 98,000 hp (m), 2 hélices
- Armamento: 24 misiles crucero *SS–N–19*. 28 torpedos (4 TLT-21 pulgadas, 2 TLT-26 pulgadas).
  32 minas.
- Tripulación:107 (48 oficiales), el día del accidente transportaban una Fuerza de operaciones y oficiales verificadores del estado mayor de la Flota del Norte .

- El SSGN se define como un submarino lanzador de misiles crucero, diseñado para perseguir y destruir porta aviones (actualmente existen 8 SSGN en servicio en Rusia).
- El nombre de *Kursk* proviene del nombre de la ciudad donde se libró la más grande y decisiva batalla de tanques e infantería que registra la historia rusa. Fue contra los alemanes en la II Guerra Mundial.

1. ANTECEDENTES IMPORTANTES

a) A pesar que las evidencias demuestran que el hundimiento se debió a una serie de explosiones ocurridas a bordo, inicialmente el Kremlin informó a la prensa que el *Kursk* había colisionado con un "submarino espía" de la OTAN; luego, que con un carguero, y después, que chocó con una mina flotante de la II Guerra Mundial.

Algunos marinos rusos hasta relacionaron el accidente con acciones de sabotaje; otros, afirmaron que se hundió por el impacto de un misil A/S lanzado desde el crucero ruso Pedro el Grande, también perteneciente a la Flota del Norte.

Posteriormente, las mismas autoridades, sin prueba alguna, y sin considerar que muchos marinos rusos no compartían esa teoría, aseveraron que el hundimiento se debió a una colisión con el "submarino espía" inglés Trafalgar. La OTAN y el Pentágono negaron esta versión.

b) Al momento del accidente, el *Kursk* transportaba misiles crucero *SS-N-19* que la OTAN denomina "Shipwreck" "Naufragio" de 500 kilotones c/u., y 18 torpedos de 21/26 pulgadas con ojivas de 1000 y 2000 libras de explosivo de alta potencia, respectivamente; presumiéndose que el total de explosivos a bordo era de 10 a 15 toneladas de alto explosivo.

Aunque, las autoridades rusas negaron la existencia de armas nucleares a bordo, podrían haber transportado hasta 24 misiles nucleares¿ ?, (12,000 kilotones).

c) Las grandes dificultades económicas de Rusia hacen presumir que por el limitado presupuesto asignado al Ministerio de Defensa (sector marina) el grado de entrenamiento de la tripulación, así como su capacidad de efectuar escape libre en condiciones extremas eran limitados.

El estado del submarino por haber sido comisionado en enero de 1995, se consideraba como bueno. Se desconoce si existían impedimentos que podrían haber afectado su seguridad.

d) La Marina rusa, por no admitir sus serias limitaciones de medios en Rescate de Submarinos, y, sobretodo, por no mostrar secretos militares a los extranjeros – insensiblemente, al efectuar en esas condiciones las operaciones dilataron el rescate, y, con ello, la muerte de los sobrevivientes- recién pasados varios días, solicitaron la cooperación internacional ofrecida (sólo contaban con batiscafos y campanas de rescates estándares sin propulsión y sin capacidad de acoplarse a las escotillas de escape).

e) Pasado algunas semanas, la Marina de Rusia reasumió las operaciones mediante un equipo ad hoc de buzos noruegos y el minisubmarino de rescate inglés *"LR 5"* lo que permitió comprobar que los daños originados por la explosión fueron de consideración (Pr. Er. del doble casco), y que la mayoría de compartimentos estaban inundados; se presume, que las puertas estancas y escotillas perdieron estanqueidad a consecuencia de las explosiones, y que seguramente, esto provocó la muerte de muchos tripulantes.

f) Entre de las primeras doce víctimas rescatadas en popa se halló en el bolsillo del uniforme de un oficial fallecido una nota de despedida a su esposa que indicaba estar escrita a obscuras, y que eran veintitrés los sobrevivientes reunidos en el compartimento N° 9, y que no tenían posibilidad de salir a superficie. Al respecto, como submarinista, deseo expresar lo siguiente:

Si bien no será posible imaginar la magnitud del sufrimiento y angustia de los veintitrés sobrevivientes; estoy seguro que hubieran preferido morir con sus compañeros en las explosiones iniciales, antes que soportar una muerte tan espantosa, donde el recuerdo de sus seres queridos estarían hasta el final en sus pensamientos.

g) A fines de octubre, la Armada rusa paralizó el rescate de víctimas por centrar la opera-

ción en el Puesto de Control, en presumible búsqueda de códigos, publicaciones y secretos militares, y tratar de conocer las posibles causas del desastre (compartimento N°3 en vez del N°9, donde se encontraban las víctimas).

Durante el rescate, los buzos localizaron, además de un código secreto, una especie de diario de bitácora fragmentado y una segunda carta de despedida de un tripulante.

Días después, se suspendieron las operaciones de rescate con ayuda extranjera, declarándose muertos a todos los tripulantes, sin verificar si existían sobrevivientes en los bolsones de aire de popa.

h) En los primeros días de diciembre, la Armada rusa mediante la prensa avivó el misterio del naufragio al revelar un "supuesto" mensaje cifrado del comandante del *Kursk* relacionado con el hundimiento.

El mensaje decía así: "A bordo hay un torpedo averiado, permitan que lo disparemos" ...

i) Según las autoridades rusas, no existe fuga de material reactivo derivadas del accidente; se teme que en el futuro -si bien, no habrá peligro de explosión nuclear- podría haber problemas ecológicos debido a las filtraciones del material radiactivo por corrosión de sus contenedores. Las autoridades de la OTAN no se han pronunciado al respecto.

2 . CAUSAS APARENTES DEL HUNDIMIENTO:

a) El origen aparente más cercano del hundimiento del *Kursk* fueron las consecuencias de las explosiones ocurridas a bordo, y sus secuelas inmediatas como resultado del autoactivamiento de un(s) torpedo(s) de combate; las explosiones fueron registradas por diferentes estaciones de tierra y de a bordo, la mayor explosión registrada fue de 3.5° de la escala de Richter (2 toneladas de TNT).

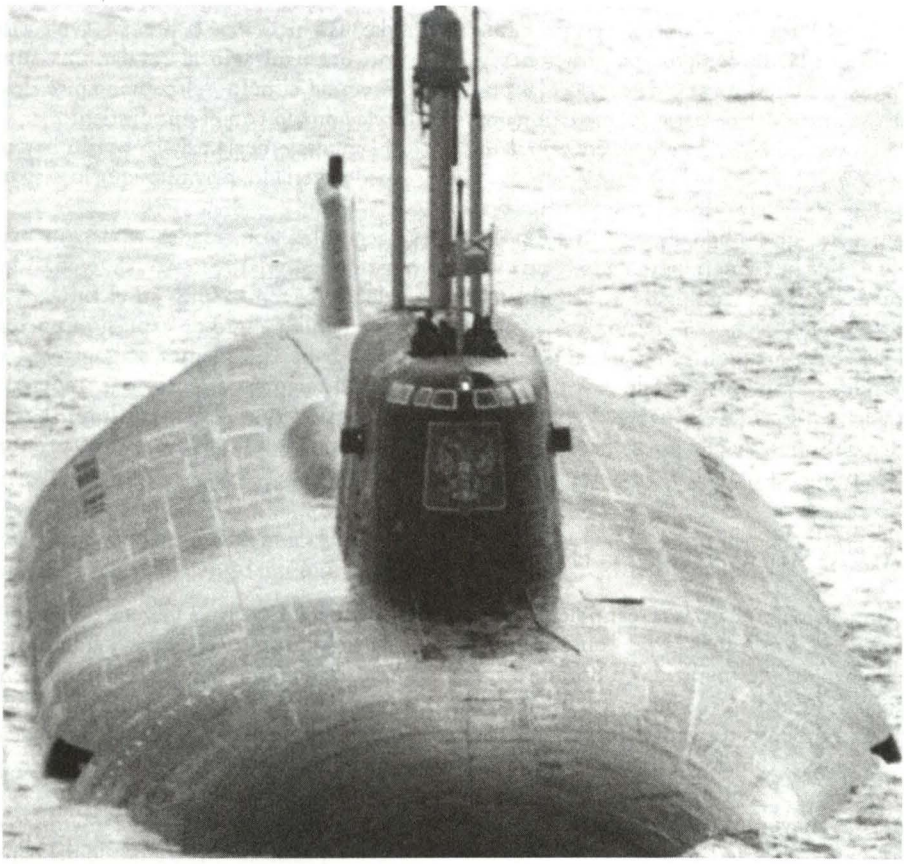
b) Lo anteriormente indicado se corrobora con lo publicado el pasado enero por el semanario liberal Obschaya Gazeta, donde una fuente anónima que tuvo acceso al informe oficial redactado por la comisión gubernamental que investiga las causas del naufragio informa que la catástrofe se debió a la explosión de un torpedo de combate de última generación en prueba.

Las pruebas del accidente fueron recogidas por especialistas rusos a bordo del barco científico Académic Mstislav Kéldish y los minisubmarinos *Mir-1* y *Mir-2* que operan hasta seis mil metros de profundidad.

3. CONSECUENCIAS DE LAS EXPLOSIONES: (Procedimientos Teóricos)

a) Aparentemente, las explosiones al averiar el casco resistente causaron un incontrolado torrente de agua que inundó súbitamente los compartimentos de proa (N° 1 al 4), incluyendo la torre de control sobre la sala de mandos, así como los camarotes, originando el hundimiento del submarino, y, por consecuencia, la muerte instantánea del grueso de la tripulación (los hechos demuestran que no hubo capacidad de soplado de tanques y de achique).

(De acuerdo a tablas y experiencias, se supone que en esos momentos, como consecuencia de las explosiones podrían haber fallecido hasta el 70% de los tripulantes, ver 1-e). Una probabilidad por considerar podría ser que el rápido flujo del agua fría hacia el interior del submarino causó un cambio tan brusco en la temperatura, y por consecuencia en la presión atmosférica, que el aire al ponerse incandescente fue capaz de incinerar los cuerpos de los tripulantes.



Submarino ruso Kursk.

Procedimiento Teórico (3 -a):

La mejor posibilidad de supervivencia de la tripulación de un SS cuando el casco resistente está seriamente comprometido, y no hay posibilidad de reparación y achique de inmediato, es tratar de alcanzar a la brevedad la superficie para, dadas las circunstancias, abandonar el buque rápidamente.

Se desconoce si el diseño de construcción del *Kursk* proveía una flotabilidad positiva que le permitiera una rápida salida a superficie, o si el grado de avería del casco resistente no lo permitió.

b) Es seguro que la incontrolable punta abajo, consecuencia de la enorme vía de agua en proa, motivó que el SS en pocos segundos se precipitara al fondo del mar (107 metros), en esos momentos murieron, o quedaron gravemente heridos, muchos tripulantes, resultado de la inundación y del fuerte impacto.

La cápsula de escape *VSK* del *Kursk* en proa, capaz de transportar a la superficie a la tripulación, hace suponer que estaba inutilizada, como consecuencia de las explosiones o de la considerable vía de agua, frustrando las esperanzas de los sobrevivientes.

Procedimiento Teórico (3. b) :

En un SS averiado (hundido) en el fondo del mar sin posibilidad de salir a superficie y con limitada reserva de aire, lo más conveniente (de contarse con medios de rescate adecuados) sería rescatar el submarino a la brevedad posible, o en todo caso, dada la imposibilidad de hacerlo, la tripulación debe proceder al abandono del buque mediante la cápsula de escape (si, se contase con ello) o mediante escape libre, siempre y cuando el entrenamiento y el equipamiento lo permitan.

c) Referente a la reserva de aire, la Marina rusa inicialmente comunicó que el volumen de aire de a bordo alcanzaría para varios días (no tenían certeza de la magnitud de la reserva), de otro modo, irresponsablemente, por dar tranquilidad a los familiares comunicaron que se habían conectado mangas para suministrarles aire (y alimentos) desde la superficie.

De no ser posible conectar mangas de aire, es importante considerar que transcurridas las horas, el oxigeno (O2) a bordo disminuiría y el dióxido de carbono (CO2) aumentaría; es posible que los sobrevivientes, pasadas las horas, empezarían a sentir asfixia, dolores de cabeza, nublado de la vista, aceleración del pulso y la respiración, y luego, sueño, hasta producirles la muerte.

Con el ingreso de agua de mar no se podrá obviar la presencia de cloro haciéndose irrespirable la atmósfera dentro del SS; el contacto del agua de mar con las baterías produciría la reacción del cloruro de sodio o sal marina (NaCl) con el ácido sulfúrico (SO4H2), produciéndose sulfato de sodio (SO4Na) y cloro (CL2), ambos gases venenosos .

También se generarían otros gases tóxicos, como óxido de carbono, gas sulfuroso, amoníaco,hidrógeno, ebonita, etc., sin obviar la posibilidad de fugas del material reactivo y otros compuestos.



El Kursk

Procedimiento Teórico (3 . c) :

Al viciarse el aire progresivamente, los sobrevivientes, según procedimientos establecidos, al no operar los equipos de regeneración de aire por falta de energía eléctrica emplearían el aire de las botellas desde el Sistema de Respiración de Emergencia, consistente en equipos de respiración individuales distribuidos a lo largo del SS que permiten a los tripulantes recibir aire, o una mezcla de nitrógeno con oxígeno desde las botellas estratégicamente ubicadas.

Simultáneamente, la tripulación trataría de ahorrar oxígeno, recostándose donde sea para tratar de disminuir al máximo su consumo.

De existir disponibilidad de latas de regeneración química de oxígeno, la tripulación las emplearía para contribuir a purificar el ambiente, poniéndolas en las partes más alta del submarino, fuera de la humedad.

Procedimiento Teórico (3 . d) :

La falta de energía para la iluminación, calefacción y operación de equipos obligaría al personal a utilizar las linternas de emergencia de a bordo, o linternas de mano, como también, por el caso del intenso frío originado por las bajas temperaturas de la zona, a buscar con urgencia cualquier tipo de abrigo para evitar congelarse (1° a 5°C).

Igualmente, los sobrevivientes al no contar con los medios electrónicos para transmitir con urgencia mensajes de socorro, y, aparentemente, al no haberse soltado la "Boya de Localización de Submarino Hundido" se presume, que se comunicarían con el exterior mediante código Morse, golpeando el casco con una herramienta metálica.

Lo más importante es comunicar el accidente de inmediato con cualquier medio disponible.

COMENTARIOS :

a) A pesar de los continuos entrenamientos de procedimientos de emergencia y fallas, algunas veces ocurren en los SS inesperadas emergencias imposibles de controlar, tal como sucedió en el SSGN *Kurks*; seguramente, fueron muchos los procedimientos y acciones efectuadas (o se intentaría efectuar) por la tripulación con la intención de salvar el buque, y con ello preservar sus vidas.
Desgraciadamente no lo consiguieron por el tipo tan singular de avería.
Es importante que las tripulaciones de submarinos (además de estar muy bien entrenadas, y tengan el estado del material en

d) Tras la tragedia, se supone que al sellarse (automáticamente ¿?) los reactores nucleares, consecuencia del fuerte impacto contra el fondo del mar y sus baterías limitadas por el ingreso de agua de mar, dejarían sin energía al buque impidiendo el funcionamiento de los equipos, sin iluminación, y especialmente sin poder transmitir mensajes de socorro al exterior. Asimismo, al no funcionar los sistemas de calefacción, el insoportable frío producto de las bajas temperaturas, podría producir la muerte de los sobrevivientes por hipotermia.
Se tiene conocimiento que ningún tripulante del *Kursk* envió señales de socorro por medios electrónicos o presionó el dispositivo que libera la boya de submarino hundido con el transmisor de emergencia, estimándose que murieron antes, o que algo lo impidió.

Radiografía de un accidente submarino

CARACTERISTICAS PRINCIPALES DEL SSGN "KURSK"

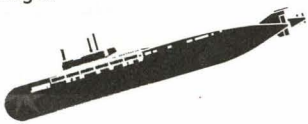
Clase:	Antei / Oscar II (nomenclatura de Rusia/ Otan)
Construcción:	Mayo 1994 en el astillero Severodvinsk Rusia
En servicio:	Enero 1995
Número de casco:	K-141
Desplazamiento:	13.900 Tn en superficie y 18.200 tn en inmersión
Dimesiones:	154 x 59,7 x 9 metros
Velocidad:	28 nudos en inmersión y 15 nudos en superficie
Profundidad:	500 metros
Reactores nuclear:	2 de 190 MW de potencia c/u, 2 turbinas GT3A, 98.000 hp (m),2 hélices.
Armamento:	24 misiles crucero 28 Torpedos 32 minas
Tripulación:	107 personas

POSIBLE CAUSA DEL ACCIDENTE

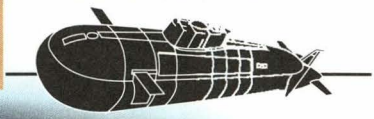
Inicialmente el Estado Mayor ruso informó que el submarino, estando en maniobras, tras disparar un torpedo colisionó con otro submarino.



Una vía de agua se abrió en el área delantera como consecuencia del impacto. El reactor del Kurst fue afectado por el agua y el submarino quedó sin energía.



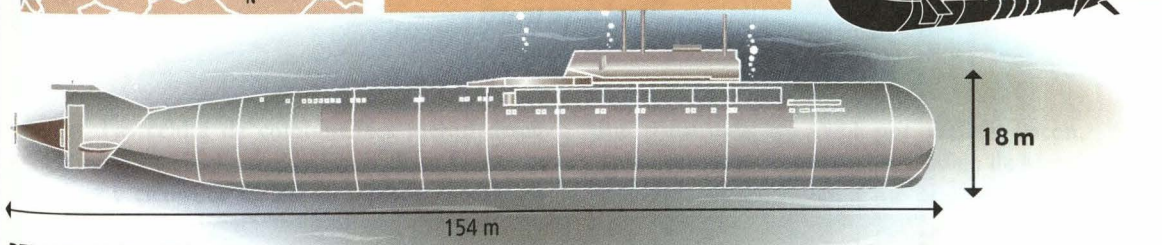
Acabó posándose en el fondo del mar a unos 150 m. de profundidad con aproximadamente 130 personas a bordo.





El SSGN se define como un submarino lanzador de misiles crucero, diseñado para perseguir y destruir portaviones (actualmente existen 8 SSGN en Rusia).

El nombre de Kursk proviene del nombre de la ciudad donde se libró la más grande y decisiva batalla de tanques e infantería que registra la historia rusa contra los alemanes en la segunda guerra mundial.

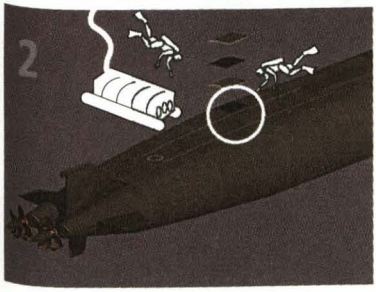


PENOSO RESCATE

Luego de frustrados y negligentes intentos de rescate, el gobierno ruso autorizo el empleo de un equipo de rescate noruego.



Con equipos especiales descienden en busca de los últimos compartimientos del Kursk.

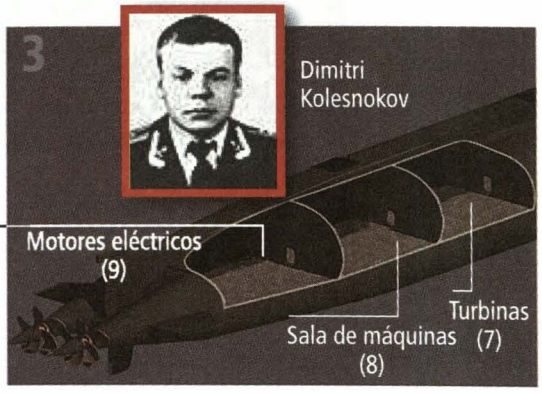


Se abre un forado a la altura del compartimento 8 por donde se inicia el rescate.

En el compartimiento 9 se encontraron 23 cadáveres.



Uno de ellos , el teniente de navío Kolesnokov, llevababa una carta en su bolsillo en al que describe cómo vivieron sus últimas horas.



optimas condiciones), en las marinas que tienen SS cuenten con medios adecuados de rescate para cubrir emergencias.

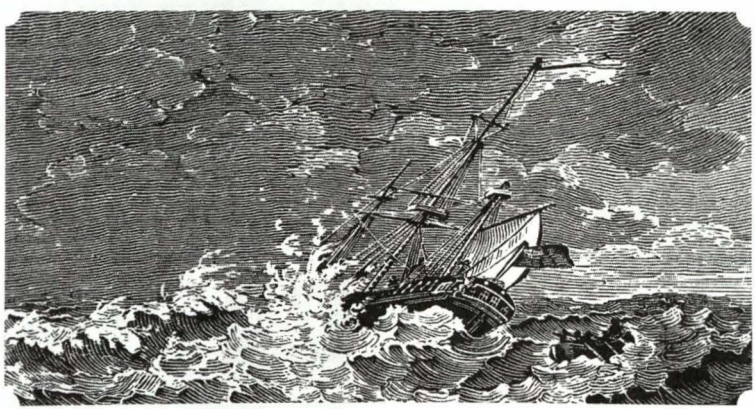
b) La penosa muerte de los 118 marinos fallecidos en el SSGN *Kursk* nos hace recordar los permanentes riesgos a que están sometidos los SS; para evitar que estos accidentes se repitan, es importante intentar sacar a flote el submarino para investigar al detalle las causas del origen del accidente y sacar conclusiones, aunque, por el tipo de política hermética de Rusia será difícil conocer toda la verdad del accidente.
También será muy importante recuperar el material reactivo para evitar futuros problemas ecológicos en la zona.

c) Existe flagrante responsabilidad por parte de la Armada de Rusia por la demora en asistir al SSGN *Kursk*; de haberse aceptado oportunamente la ayuda ofrecida por los países occidentales, con seguridad se hubieran salvado algunos tripulantes.

De haberse salvado un solo tripulante, se hubiera justificado todo el esfuerzo.

d) Se hace necesario que las Marinas que no posean Sistemas de Rescates de Submarinos firmen acuerdos de asistencia con las Marinas cercanas que dispongan de estos medios.

"En un submarino hay cabida para todo, menos para un error, el error es la vida".



CELDAS DE COMBUSTIBLE, ¿la Energía del Futuro?

Capitán de Corbeta
Percy Pérez Bramosio

"Desarrolladas en un principio por la NASA para dotar de energía a las naves espaciales Géminis *y* Apolo, *y posteriormente para aplicaciones militares en submarinos, las Celdas de Combustible prometen, en el futuro, ser una importante fuente de energía para la humanidad".*

Las celdas de combustibles fueron descubiertas en 1939, cuando Sir William Grove, un juez y científico Galés, efectuando experimentos sobre la electrósis del agua, dedujo que este proceso podría ser reversible y producir electricidad. El término "Celda de Combustible" fue empleado por primera vez cuando Ludwig Mond y Charles Langer intentaron construir la primera aplicación práctica del concepto de Grove en el año 1889, utilizando aire y gas.

Los intentos posteriores de aplicar esta tecnología fallaron debido a la falta de materiales adecuados; mientras tanto se descubrió el petróleo y el motor de combustión interna fue empleado por la industria automotriz y aun para la generación de energía eléctrica, lo que hizo poco atractivo el desarrollo de la celda de combustible.

La primera celda de combustible operativa fue construida en 1932 por Francis Bacon, quien continuó y optimizó el modelo de Mond y Langer, reemplazando el uso de platino como catalizador por el empleo de electrolitos alcalinos y electrodos de niquel. Este modelo fue mejorado durante 25 años, pudiendo en 1959 presentar un sistema de 5Kw de potencia el cual alimentaba una máquina de soldar.

A fines de los años 50, la NASA, luego de descartar la energía atómica por presentar riesgos de radiación, las baterías por ser demasiados pesadas y los paneles solares por su fragilidad y complejidad, eligió a la celdas de combustible para producir electricidad y agua en las naves espaciales.

Debido a esto, la NASA financió más de 200 proyectos de investigación y desarrollado de celdas de combustible, las que, finalmente, se convirtieron en los generadores de electrici-

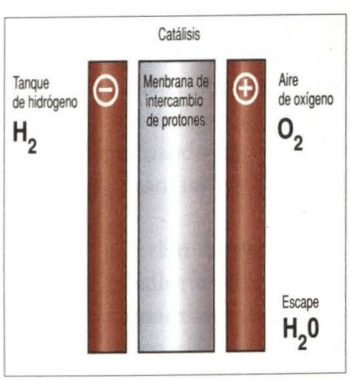
dad y de agua de las naves espaciales *Apolo* y el actual transbordador espacial.

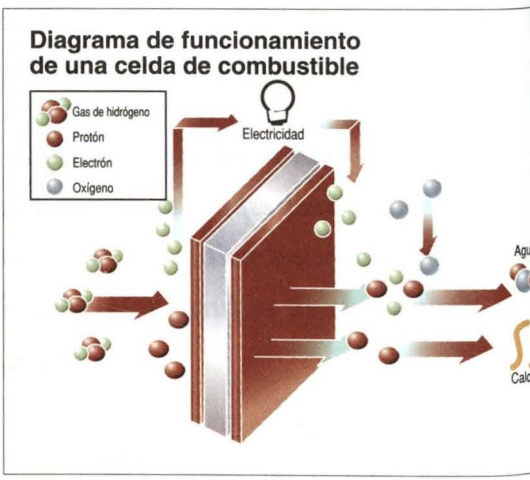
Durante treinta años se han invertido más de un billón de dólares en investigaciones y desarrollo, perfilándose hoy las celdas de combustible en la panacea de la energía del futuro, debido principalmente a las siguientes ventajas:

- Ser un sistema regenerativo de energía.
- Poseer muy alta eficiencia –entre dos a tres veces interna- mayor a un motor de combustión -interna- al producirse mínimas pérdidas en irradiación de calor.
- Presentar bajas emisiones.
- No emitir gases contaminantes a la atmósfera.
- En caso de producirse fugas de combustible de las celdas (de hidrógeno y de oxígeno), a diferencia de combustibles fósiles, sólo se produciría agua en la atmósfera.
- La producción industrial de oxígeno e hidrógeno no atenta contra el ecosistema.
- A diferencia del petróleo, cuyas reservas son finitas, existe una reserva infinita de hidrógeno en la Naturaleza.

¿Qué es una celda de combustible?

Es un generador electroquímico de energía eléctrica que, combinando oxigeno e hidrógeno, producirá electricidad y calor mientras se le provea de combustible, generando como único subproducto agua 100% pura. Básicamente consiste en dos electrodos separados por un electrolito. El hidrógeno pasa por un electrodo y el oxígeno por el otro. El hidrógeno es ionizado y pierde un electrón, convirtiéndose en un ión positivo de hidrógeno (protón) y en un electrón. Al ocurrir esto, ambos (protón y electrón) toman caminos diferentes hacia el segundo electrodo. El hidrógeno migra hacia el otro electrodo a través del electrolito, mientras que el electrón lo hace a través de un material conductor, pudiendo ser este flujo de electrones (electricidad) empleado como fuente de energía, produciéndose al unirse en el segundo electrodo el protón de hidrógeno y el oxígeno agua pura.





Diagramación de funcionamiento de una celda de combustible

Tipos de celdas de combustible

Existen diversos tipos de celdas de combustible las que se diferencian en el electrolito empleado, siendo cada tipo más apropiado para determinadas aplicaciones.

Celdas de combustible de acido fosfórico (PAFC)

Es el tipo de celda de combustible que emplea como electrólito ácido fosfórico, y es el más desarrollado a nivel comercial. Se encuentra en uso actualmente en clínicas, hospitales y aeropuertos, existiendo el día de hoy plantas de hasta 250 Kw de este tipo en el mercado.

Estas celdas generan electricidad con una eficiencia mayor del 40%, y, si se utiliza la temperatura generada de alrededor 300° para generar vapor, la eficiencia puede aumentar hasta un 85%. Estas celdas tienen la ventaja de ser las más eficientes y desarrolladas en la actualidad.

Además de su uso en instalaciones fijas, estas celdas de combustible también han sido probadas en vehículos pesados, como locomotoras y autobuses.

Celdas de combustible de carbonato fundido (MCFC)

Estas celdas de energía presentan como gran ventaja al poder operar con combustibles a base de carbón, como gas natural o gases mezclados de los cuales, mediante un sistema de destilación y catalización, se obtiene el hidrógeno.

Celdas de combustible alcalina (AFC)

Fueron las celdas de combustible originalmente desarrolladas por la NASA para su empleo en naves espaciales. Emplean ellas hidróxido de potasio como electrolito. Se encuentran actualmente instaladas a bordo de los transbordadores espaciales. Estas celdas presentan como principal desventaja su alto costo de fabricación.

Durante los años 80 se probó su instalación en submarinos con buenos resultados; pero fueron luego reemplazadas por las celdas de combustible PEM (de intercambio protónico).

Celdas de combustible de óxidos sólidos (SOFC)

Estas celdas de combustible son sumamente adecuadas para instalaciones fijas, teniendo como ventaja la gran estabilidad de los óxidos cerámicos empleados como electrolito, lo que representará una gran durabilidad del sistema; sin embargo, no son adecuadas para instalaciones móviles debido a su alta temperatura de operación, de alrededor de 800° C. Asimismo, se debe evitar el enfriamiento de la celda, con la finalidad de evitar en los materiales cerámicos, es decir mantenerla constantemente a temperatura de trabajo.

En sistemas de 100 Kw hasta 1 Mw de potencia se alcanza una eficiencia del 55%, y en sistemas mayores de hasta 50 Mw se alcanzan eficiencias de hasta 70%.

La firma Westinghouse ha desarrollado una planta de demostración de 100 Kw instalada en los Países Bajos.

Celdas de combustible de membranas de intercambio protónico o polímero (PEM)

Estas celdas de combustible son de gran importancia ya que, debido a su poco volumen, baja temperatura de operación y relativa alta eficiencia, mayor del 50%, son ideales para ser empleadas en vehículos como automóviles y submarinos.

En estas celdas de combustible el electrolito lo constituye una membrana de polímeros, los que, debido a operar a temperaturas no mayores de 80° C, tienen la ventaja de poder entrar en funcionamiento rápidamente sin requerir ningún precalentamiento. Asimismo, pueden variar rápidamente su generación de energía para cubrir una intempestiva demanda de potencia.

La firma canadiense Ballard Power System, es el mayor fabricante mundial de estas celdas para el ramo automotor. Ya ha recibido pedidos de fabricantes de automóviles de todo el mundo y se encuentra desarrollando, junto con la Ford motor Co. y Daimler Benz, motores eléctricos propulsados por celdas de combustible PEM.

Por otro lado, la firma International Fuel Cells IFC ha efectuado exitosas demostraciones con vehículos propulsados con energía de celdas de combustible abiertas, que obtienen oxígeno directamente del aire del ambiente.

El desarrollo en el campo automovilístico se orienta a emplear la capacidad instalada de distribución de gasolina; por lo que las celdas PEM deben obtener el hidrógeno desde destilados derivados del carbono, como por ejemplo de gas natural, requiriéndose sistemas de catalización y filtraje, los que constituyen por el momento los obstáculos tecnológicos más importantes para la producción en serie de estos vehículos.





Automóviles prototipo dotados de motores eléctricos alimentados por celdas de combustible PEM

Empleo de celdas PEM en submarinos

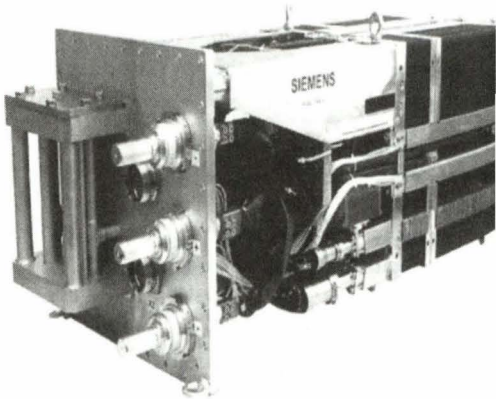
La Marina Alemana decidió dotar a sus submarinos clase 212 con el Sistema AIP de celdas de combustible PEM. Asimismo, la Marina Italiana efectuará la construcción de dos unidades de características similares.

Por otro lado, el astillero HDW ofrece para la exportación el nuevo diseño de submarinos Tipo 214, desarrollados sobre la base del *Tipo 209* y *212* (214 = 209 + 212). Los que, a su vez, contarán con celdas de combustible PEM.



Submarino Tipo 212

Los buques del *Tipo 212* contarán con módulos de celdas de energía PEM de 40 Kw. de potencia, encontrándose en desarrollo celdas mejoradas de 120 Kw. que dotarían los submarinos *214*.



Celda de combustible SIEMENS a instalarse a bordo del Submarino Tipo 212

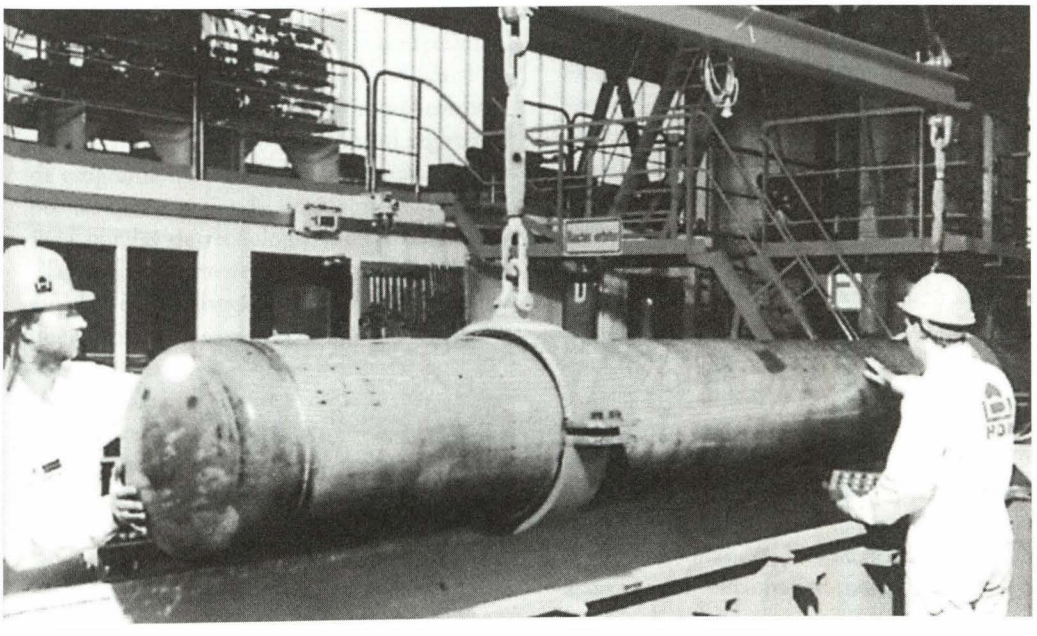
A bordo de los *212,* el oxígeno será transportado en forma líquida (LOX) en tanques ubicados fuera del casco resistente; por otro lado, el hidrógeno será transportado en forma de hidruros metálicos en cilindros ubicados en la quilla del buque, fuera del casco resistente.

Estos hidruros tienen la capacidad de absorber hidrógeno hasta el equivalente al 2% de su peso. Para esto, el hidrógeno deberá ser introducido dentro de los cilindros a través de un filtro mediante un sistema de tuberías.

Cuando se absorba el hidrógeno se liberará energía en la reacción en forma de calor. Luego en la etapa de deshidrogenización se debe reemplazar la energía perdida, para lo cual se utilizará el calor generado en la reacción en la membrana (80°C) y que será transferido mediante agua de mar. De esta manera podrá almacenarse grandes cantidades de hidrógeno a baja presión y la temperatura del ambiente.

El proceso de hidrogenización y deshidrogenización es reversible. En laboratorio se ha demostrado la estabilidad cíclica en varios miles de ciclos.

Actualmente la autonomía de la celda PEM a bordo de submarinos está limitada por el porcentaje de hidrógeno absorbido por los hidruros de metal; se están efectuando estudios para aumentar el 2% de absorción actual, con lo que aumentaría a su vez la autonomía del sistema.

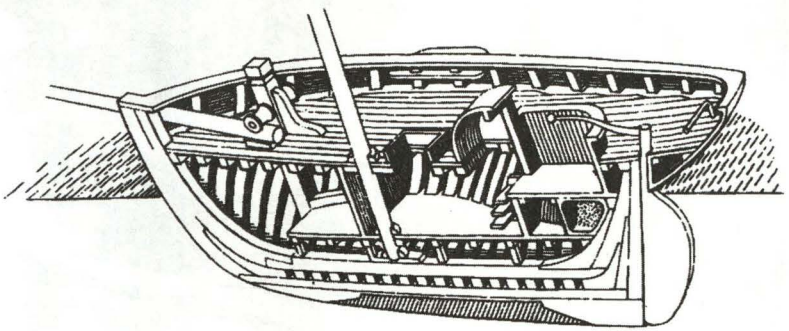


Tanque de almacenamiento de hidrógeno de los submarinos Tipo 212

Estos submarinos híbridos podrán desarrollar, gracias a sus celdas de combustible PEM, velocidades de hasta 8 nudos; de requerirse mayores regímenes de descarga, ésta sería provista por las baterías, pudiendo mantenerse a baja velocidad en inmersión sin tener que efectuar Snorkel durante semanas, reduciendo la tasa de indiscreciones sustancialmente.

BIBLIOGRAFÍA

- Gabler, Ulrich: *Construcción de Submarinos.* Editorial. Bernard y Graefe – Alemania
- Fuelcells 2000. http//www.fuelcells.org/
- Ballard Power Systems. http/www.ballard.com
- Pem Fuelcells International. http/www.if.uni-kiel.de/matwis/matiz/project/fuelcells
- Brochure Siemens Ag, Industrial Pem Fuelcells. *Efficiency on Board.*
- Siemens Ag, 2000: *Electrical System for Submarines.*



Un nuevo reto para la Dirección de Hidrografía:

nueva era de levantamientos hidrográficos con ecosondas multi-haz.

Capitán de Fragata
Javier Gaviola Tejada

Introducción

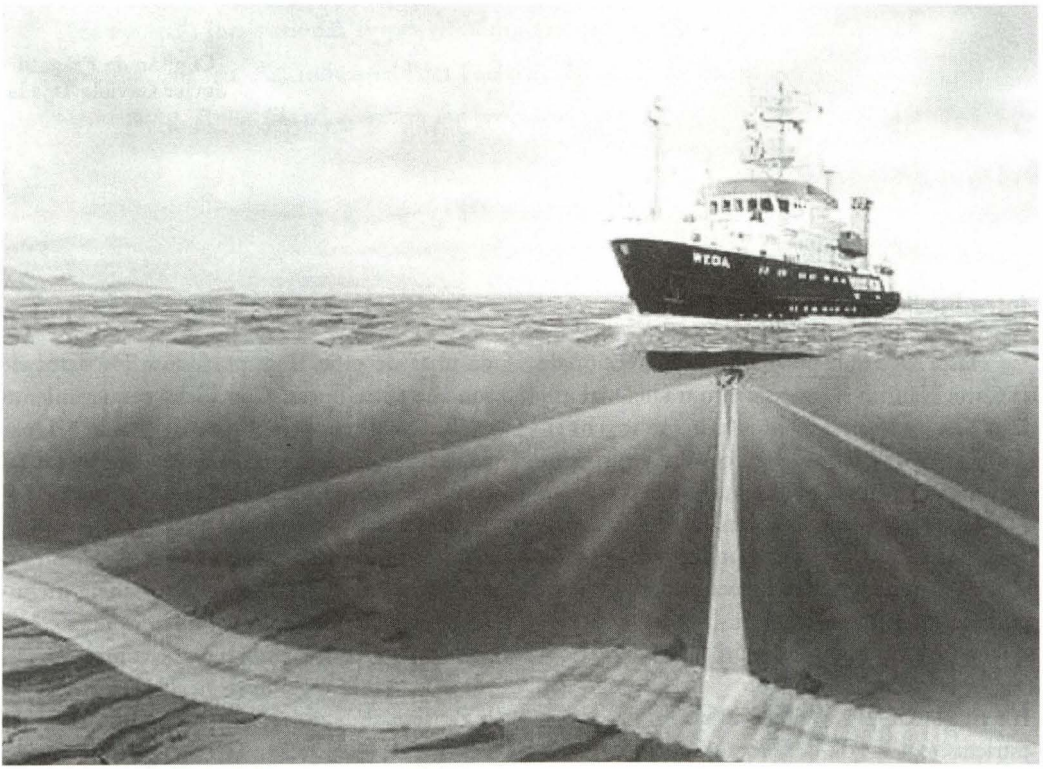
Hasta hace muy poco, para la confección de la Carta Náutica el instrumento tradicional utilizado en los levantamientos hidrográficos ha sido la ecosonda mono- haz, con un registrador de ecograma. Actualmente, hay buenas razones por las que está siendo gradualmente reemplazada por las de tecnología multi-haz. Una de ellas es el aumento de la preocupación sobre seguridad en la navegación en las Cartas de pequeña área de los puertos, el Portulano.

Al respecto, la Organización Hidrográfica Internacional (IHO) ha decidido nuevas y más estrictas reglas para la exactitud de la cartografía del fondo del mar a través de la edición 4 de su Reglamento S44, que se refiere a las normas para levantamientos hidrográficos en puertos y bahías, especialmente para aquéllos donde el espacio libre (luz) de la quilla es pequeño. El nuevo Reglamento S44 requiere el 100% de levantamiento del lecho submarino durante el proceso de sondaje, con el fin de asegurar que todo los posibles peligros sean cartografiados.

Si se emplea un sondador acústico mono-haz solo, no es posible el 100% de búsqueda de fondo tal como el que se describe en el párrafo anterior. La ecosonda mono-haz registra líneas de sondaje separadas a una distancia determinada unas de otras, interpolándose los datos de sondaje entre líneas. Con dicho requerimiento explicado, de conocer el total del fondo del mar en estas áreas, surgieron nuevas alternativas tal como el avance tecnológico lo fue permitiendo.

Estas alternativas en la práctica fueron inicialmente complementadas con el uso de un sonar de barrido lateral remolcado, que a menudo no es práctico en áreas limitadas tales como puertos; pero, sin embargo, se completaba el total de la información requerida al contar con la capacidad de ubicar obstrucciones del fondo del mar. Con el avance tecnológico de ultima generación en el campo de los sondadores acústicos, ahora podemos contar con ecosondas multi-haz, que significa trabajar con una cobertura mucho más amplia que la de un sondador acústico convencional o mono-haz, es decir, sondar en franjas y ya no en líneas. Esto se ha conseguido al trasmitir pulsos de energía acústica con un amplio abanico transversal en dirección del levantamiento. La energía, que es retro-dispersada, se recibe mediante un transductor multi-canal, formándose varios haces de recepción angostos en diferentes direcciones con el fin de analizar y procesar la señal recibida. De esta manera se genera un perfil de pro-

fundidad de rumbo cruzado, abarcando una gran cantidad de sondajes de profundidad para cada transmisión de pulso en forma mucho más rápida y segura. El sistema, por tanto, produce un patrón denso de sondajes de profundidad precisos que cubren un amplio barrido para cada línea del levantamiento. El ancho del barrido dependerá de la profundidad y resolución requerida, pudiendo llegar a ser hasta doce veces la profundidad.



Franjas de barrido

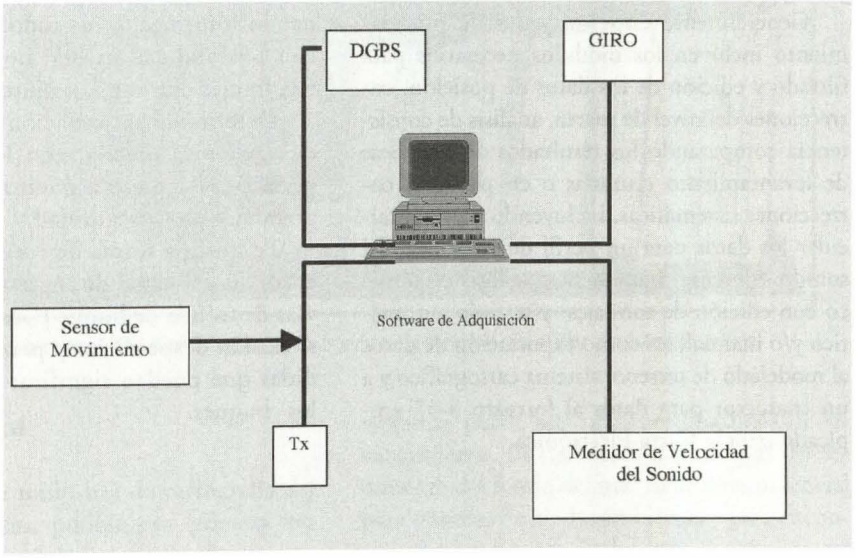
Cartografía multi-haz más compleja

Sin embargo, en el aspecto cartográfico la producción de sondajes oblícuos exactos es más compleja que los sondadores acústicos verticales. Existen todavía pocas fuentes adicionales para inexactitudes de sondajes, los mismos que tienen que ser tratados y solucionados adecuadamente. Alguna de estas inexactitudes aumenta cuando el ancho del barrido aumenta. De igual manera son necesarias nuevas prácticas para calibración del sistema y control de calidad durante el levantamiento.

En tal sentido, estas nuevas fuentes de error generan nuevos requerimientos, se necesita un sensor de rumbo para el buque hidrográfico. La exactitud dinámica debe ser equivalente aproximadamente al 30% del ancho del haz de transmisión. De igual manera, se requieren mediciones de cabeceo y balanceo. Los haces son compensados por los efectos de Inclinación, Guiñada y Balanceo de los buques, empleando senso-

res de movimiento de suficiente exactitud. La exactitud del sensor de balanceo debe ser tan bueno como sea posible. Los nuevos sensores de movimiento ofrecen 0.05 grados de exactitud para balanceo. También es necesario medir el perfil de velocidad del sonido en la columna de agua. Cuando la velocidad del sonido a través del agua varía con la profundidad, se produce la refracción de los haces de sonido. El efecto es más pronunciado para los sistemas que tienen un amplio abanico de haces.

Las diferentes unidades del sensor implicadas, tienen que ser instaladas y levantadas en forma adecuada. Particularmente es importante asegurarse que el eje delantero del sensor de movimiento esté exactamente paralelo a la línea de la quilla.



Componentes del Sistema

Imágenes acústicas

En adición a los sondajes de profundidad, el empleo del multi-haz produce una imagen de alta resolución del fondo marino, casi de la misma forma que un sonar de barrido lateral. Aunque el ancho de haz a lo largo del rumbo es más ancho que para la mayoría de sonares de barrido lateral remolcado, da valiosas imágenes del fondo del mar, objetos y construcciones submarinas.

La imagen se co-registra con los datos de sondaje. Esto significa que los dos juegos de datos se pueden trazar en la parte superior de cada uno para mejor interpretación, o combinados en una imagen tridimensional.

Clasificación de sedimento

Los sistemas de clasificación de sedimento basados en mediciones acústicas con ecosondas de haz simple han sido ofertados en el mercado por algunos años. Para sistemas multi-haz, ahora existe un juego de herramientas para clasificación de sedimentos, usando los datos de imágenes de sonar, así como la base para la clasificación.

Dicha clasificación puede ser útil para ubicar áreas en puertos y bahías que sean adecuadas para depósito del material dragado, así como también para levantamientos de medio ambiente.

Procesamiento de Datos de Sondaje

Se pueden producir mapas preliminares mediante software especializados en tiempo real que residen en el sondador acústico. Sin embargo, para la producción de mapas batimétricos exactos con pleno control de la exactitud del mapa, es necesario procesar luego los datos de sondaje seleccionados.

Generalmente estos softwares de procesamiento incluyen los módulos necesarios para filtrado y edición de los datos de posición, correcciones del nivel de marea, análisis de consistencia comparando los resultados de las líneas de levantamiento cruzadas o en paralelo, correcciones sistemáticas, incluyendo volver a calcular los datos para un perfil de velocidad del sonido diferente. Igualmente, análisis estadístico con edición de sondajes y trazado automático y/o manual, así como exportación de datos al modelado de terreno, sistema cartográfico y a un traductor para datos al formato S-57 empleado para la Carta Electrónica.

Conclusiones más importantes

Un significativo ahorro de tiempo en los levantamientos, ya que al barrer franjas de ancho entre 6 a 10 veces la profundidad, el número de transceptos (piernas) es mucho menor.

Eliminar completamente la probabilidad de encalladura de buques, ya que proporcionando información de todo el lecho marino con profundidad exacta, no quedan pequeñas franjas con sondajes interpolados.

Determinar información de profundidad de agua más precisa, con lo que se puede permitir el ingreso a puerto de buques más grandes a plena seguridad.

Permitir, a forma de rutina, inspeccionar el fondo del canal de ingreso al puerto y las vías de tráfico de buque poco profundas, por si existan desperdicios y piezas de carga perdidas que puedan significar un peligro para los buques.

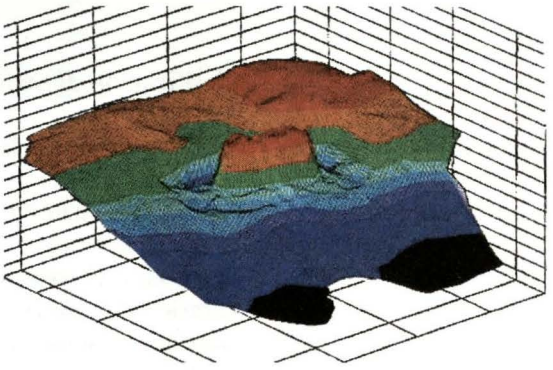
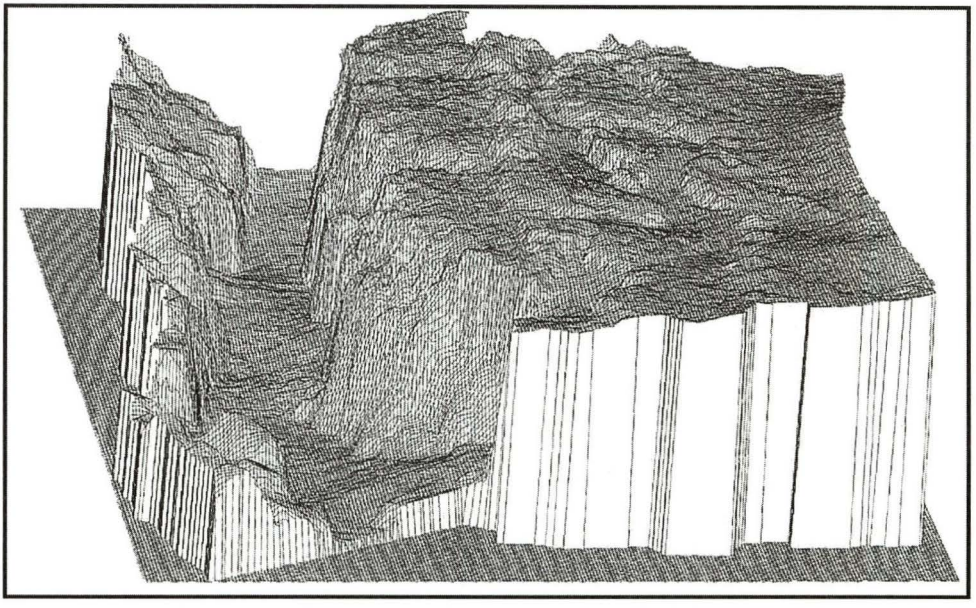


Imagen tridimensional del fondo del mar



Mosaico tridimensional elaborado con imágenes en función de sonar de barrido lateral

Comentario final

La tecnología multi-haz de cartografía del fondo marino hace posible por primera vez cartografiar y descubrir todos los peligros para la navegación con gran seguridad. Si se emplean para áreas de agua poco profunda con importante densidad de tráfico tal como entradas a puerto, puertos, ríos, y otros canales de agua internos, puede significar un importante aumento en la seguridad para el transporte marítimo. Para los puertos, la tecnología multi-haz puede ser útil para minimizar el costo del dragado. Asimismo, se puede usar para inspección eficiente de rompeolas, cimientos de los puentes y otras construcciones hechas por el hombre, así como para ubicar desperdicios en el fondo.

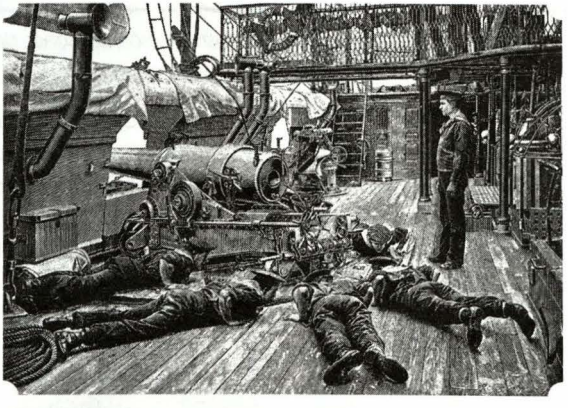
Para levantamientos de canales y ríos, el aumento en la eficiencia es muy sustancial, puesto que las líneas de levantamiento están ahora paralelas a la línea costera. Para vías de tráfico angostas, puede ser suficiente una línea de levantamiento. La clasificación multi-haz del sedimento del fondo del mar tiene gran potencial para estudios de medio ambiente, y para encontrar ubicaciones adecuadas para vaciar el material de dragado.

Por todas estas razones, la cartografía e inspección del fondo del mar empleando sistemas multi-haz se está convirtiendo en parte natural de los levantamientos hidrográficos, la operación de los puertos así como también de los canales o ríos navegables del país en el futuro. En tal sentido la Dirección de Hidrografía y Navegación, acorde con su misionamiento, ha iniciado un nuevo reto tecnológico al haber adquirido en el presente año una ecosonda multi-haz para aguas someras, situándose a la vanguardia del empleo de la más reciente tecnología.

Con este propósito y luego de un minucioso proceso de adquisición, se cuenta ahora con una ecosonda multi-haz de fabricación alemana

marca Atlas, modelo Fansweep 20, de 100 Khz de frecuencia para levantamientos de hasta 600 metros de profundidad.

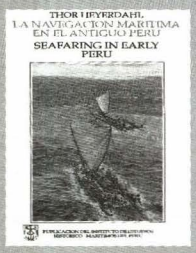
Adicionalmente se ha iniciado un proceso de capacitación en el uso de estos equipos, habiéndose dictado en las instalaciones de la Dirección de Hidrografía, por un periodo de cinco días, el curso de empleo de los software Hypack, tanto para la adquisición de datos como para su procesamiento a un total de 24 operadores. Igualmente, un oficial superior viajó recientemente a Escocia para recibir un curso de perfeccionamiento de seis días y para cuando se concluya la instalación se recibirá capacitación en el manejo y mantenimiento de la ecosonda por parte del fabricante.



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

Fondo de Publicaciones
DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS

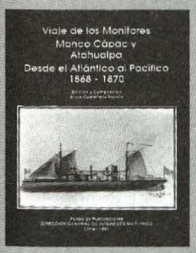
Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



Thor Heyerdahl

LA NAVEGACION MARITIMA EN EL ANTIGUO PERU
SEAFARING IN EARLY PERU

Formato: 13 X 21 cms.
Precio normal: S/. 35.00



Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Edición y Compilación: Alicia Castañeda Martos

VIAJES DE LOS MONITORES MANCO CAPAC Y ATAHUALPA DESDE EL ATLANTICO AL PACIFICO 1868-1870

Formato: 14,5 X 20,5 cms.
Precio normal: S/. 35.00

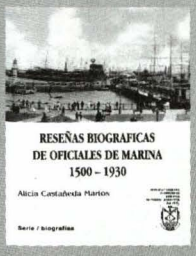
Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



José Rodolfo Campos

CAMPAÑA NAVAL 1879

Formato: 15 X 21 cms.
Precio normal: S/. 25.00



Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

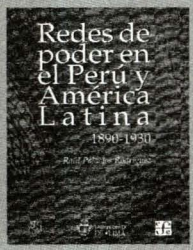
Alicia Castañeda Martos

RESEÑAS BIBLIOGRAFICAS DE OFICIALES DE MARINA 1500-1930

Serie / biografías

Formato: 15 X 21 cms.
Precio normal: S/. 20.00

Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



Raúl Palacios Rodriguez

REDES DE PODER EN EL PERU Y AMERICA LATINA 1890-1930

Formato: 16,5 X 23,5 cms.
Precio normal: S/. 45.00

Av. Salaverry N° 2487 Teléfono: 422 1861 - Fax: 422 7838
San Isidro, Lima - Perú

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Instrucciones:

Llene debidamente la ficha con sus datos, y luego de escoger la forma de pago, sírvase apersonarse al Insituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para entregar la orden de compra en Av. Salaverry, N° 2487 San Isidro

Para mayor información; llamar a los siguientes teléfono: 422 1861 o al Fax: 422 7838

e-mail:

insmar@terra.com.pe

*I*NSTITUTO *D*E *E*STUDIOS *H*ISTORICO-*M*ARITIMOS *D*EL PERU

Grado o Nivel

Nombre:

Dependencia:

Teléfono:

Fax:

e-mail:

FIRMA

Deseo adquirir las siguientes publicaciones:

CANT.	TITULO	PRECIO
	TOTAL S/.	

Forma de pago:

❑ Al contado, en el Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú

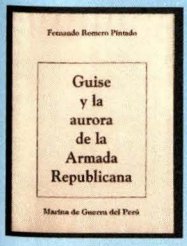
❑ Descuento por planilla:
Coloque su número de CIP:
y entréguelo en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Dirección de Intereses marítimos

Fondo de Publicaciones pone a la venta:

Fernando Romero Pintado
GUISE Y LA AURORA DE LA ARMADA REPUBLICANA

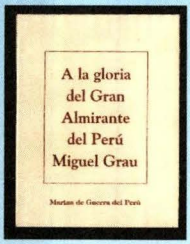
Nacido en Gloucester, Inglaterra, Martín Jorge Guise, el primer comandante general de nuestra Marina de Guerra, goza de un justo renombre como creador ejecutivo y propulsor de los rumbos de la entidad tutelar del país en el ámbito naval. Le dio él sus fundamentos esenciales, así como su orientación histórica; del mismo modo, la estima de la dignidad y el profesionalismo como resgas distintivos en el personal de nuestra marina militar. Por todo ello, este ensayo biográfico resulta de efectivo interés en cuanto al conocimiento integral y personal del Almirante Guise.



Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 378 págs.
Precio: S/. 35.00
Precio Suscrptores: S/. 30.00

Fernando Casaretto Alvarado *(Editor)*
A LA GLORIA DEL GRAN ALMIRANTE DEL PERU, MIGUEL GRAU

Obra esencial sobre el héroe máximo de la Marina de Guerra del Perú. Concurren a ello, en el rubro Homenaje, *los conceptos de connotados intelectuales del Perú de ayer y de hoy, historiadores, ensayistas y poetas; también el aprecio y valoración de personalidades de América y España. La obra también contiene documentos y escritor del propio héroe, y, de igual modo, informes y textos oficiales de los partícipes y de sus subordinados en la ejemplar campaña naval cuando la Guerra de 1879.*



Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Gráficos y fotografías.

Precio: S/. 35.00
Precio Suscriptores: S/. 30.00

Varios Autores
NUEVA VISION GEOESTRATEGICA DEL PERU COMO ALTERNATIVA A LOS DESAFIOS DEL SIGLO XXI

Una novedosa visión de nuestro territorio país que surge de las propias características del territorio peruano y de las posibilidades que generan los recursos y riquezas de nuestro suelo continental y de nuestro mar. El debido uso y el útil aprovechamiento de nuestro patrimonio económico (materias primas, recursos energéticos) es necesario para la proyección del país hacia su mejoramiento y desarrollo. Tal es la opinión de los profesionales y científicos cuyos conceptos constituyen el mensaje medular de la obra.



Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 164 págs.
Contiene: Gráficos diagramas, ilustraciones.

Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

John Rodríguez Asti
BUQUES DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DESDE 1884: CRUCEROS

Publicación reciente, su autor toma como punto de partida para elaborar su trabajo el año 1884, cuando, con la adquisición del crucero Lima, *la Armada Peruana habría de iniciar su definida proyección hacia su resurgimiento tras el término de la Guerra de 1879. Esta tratativa le da también tema al autor para referirse a la evolución y trayectoria de este tipo de buques en las Marinas de mayor prestancia en el mundo.*

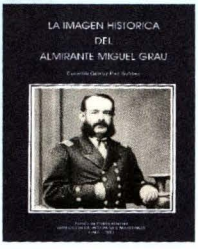


Formato: 30 x 21 cms.
Extensión: 226 págs.
Contiene: 174 fotos, 22 planos a escala.

Precio Normal: S/. 42.00
Precio Suscriptores: S/. 36.00

Eusebio Quiroz Paz Soldán
LA IMAGEN HISTÓRICA DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

Orientada a cimentar valores cívicos y morales en la población peruana, y muy especialmente en la juventud, La imagen histórica del Almirante Miguel Grau *refiere la difícil niñez del futuro héroe, su dura juventud, el transcurso de su madurez en el servicio de nuestra Armada y la ofrenda de su vida el 8 de octubre de 1879 en Angamos. Paradigma en la Marina y ejemplo para la peruanidad, la referencia de su transcurso vital habrá de ser siempre aleccionante en la comunidad a la que nos debemos.*



Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Fotografías y documentos.

Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

Estación Naval Salaverry Dirección de Intereses Marítimos
Av. Salaverry, cdra. 24 Jesús María, Lima. Teléfono:463-5151 anexo:1176

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Dirección de Intereses Marítimos
Fondo de Publicaciones

Instrucciones:

Llene debidamente la ficha con sus datos, y luego de escoger la forma de pago, sírvase apersonarse a la Dirección de Intereses Marítimos, para entregar la orden de compra, en la Oficina de Logística, sito en Av. Salaverry, Cdra. 24, Jesús María.

Para mayor información; llamar a los siguientes teléfonos:
463 3030 ó 463 5151-1177
o al e-mail:

dirintem@marina.mil.pe

DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS
Fondo de Publicaciones
Orden de Compra

Grado o Nivel _____

Nombre: _____

_____

Dependencia: _____

_____

Teléfono: _____

Fax: _____

e-mail: _____

_____
FIRMA

Deseo adquirir las siguientes publicaciones:

CANT.	TITULO	PRECIO
	TOTAL S/.	

Forma de pago:

❑ Al contado, en la Oficina de logistica de la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

❑ A través de bancos:
Deposite el monto total correspondiente al precio en la cuenta de el Banco de la Nación a nombre de la Dirección de Intereses Marítimos, N° 0000-272892, y luego entregue esta orden con la Boleta de Depósito en la oficina de Logistica de DIRINTEMAR

❑ Descuento por planilla:
Coloque su número de CIP: | | | | | | | | |
y entréguelo en la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

OBJETIVOS DE DESARROLLO MARÍTIMO Y EL BUQUE A VELA: UN ENSAYO

Capitán de Navio
Jorge Díaz Nieri



Buque Escuela de la Marina de Brasil Cisne Branco

NOTA DEL AUTOR: A manera de continuar y complementar los artículos "Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela" y "Veleros de Altura: Embajadas Itinerantes alrededor del Mundo", respectivamente publicados en la Revista de Marina *del 1er trimestre 1998 y revista* Comando en Acción *N° 24, Año 7 – 1998, el propósito del presente artículo es realizar un breve ensayo sobre el Buque a Vela como Objetivo a alcanzar y, de ser logrado, como un medio para alcanzar otros Objetivos vinculados con el Desarrollo Marítimo.*

INTRODUCCIÓN

La Humanidad, a través del mar y con frágiles embarcaciones, ha realizado grandes gestas durante su Historia: descubrimientos, exploraciones, conquistas y aventuras.

Para todo país con mar, es de vital importancia conocer y entender su Realidad Marítima a fin de orientar los esfuerzos para satisfacer sus necesidades, lo que demanda su permanente evaluación para identificar los problemas y requerimientos de su sociedad y para dirigir sus medios en pos de alcanzar los objetivos vinculados al desarrollo marítimo. En este sentido, se hace necesario internalizar, a todo nivel cultural en la población nacional, que la línea de costa de una Nación no es su frontera marítima, sino que, constituye el inicio de su territorio marítimo o mar territorial, patrimonio nacional con los recursos naturales que contiene para su aprovechamiento y que los océanos no separan continentes, países, culturas o pueblos; por el contrario, los unen como sus naturales vías de comunicación.

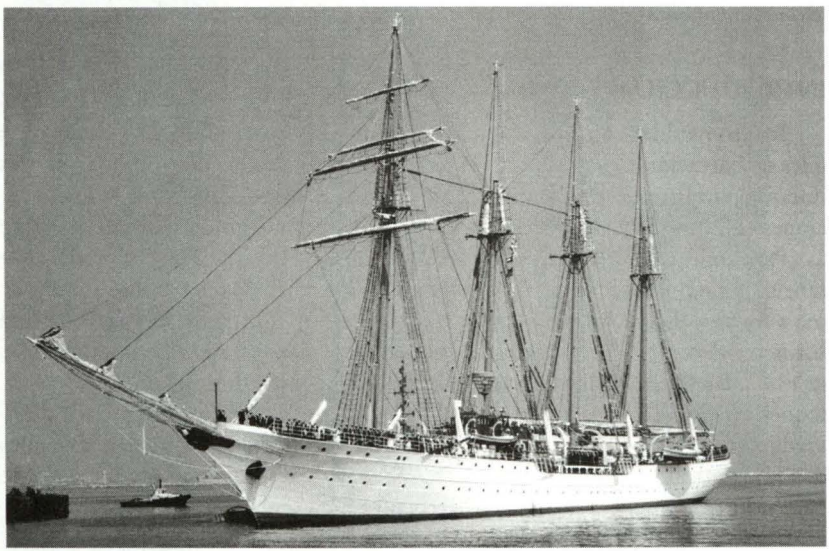
Históricamente, un Ejército (o Fuerza Armada) mantenía su vigencia en su activa participación al ejercer la Soberanía (agresiva o defensiva) de su Nación; el actual concepto es

contribuir al Desarrollo Nacional, sumando esfuerzos con otras Instituciones del Estado para alcanzar objetivos nacionales comunes. Al respecto, las Marinas, como Poder Naval, contribuyen al Desarrollo Nacional alcanzando Objetivos con participación de su Organización, Fuerzas y Unidades Navales; el alcance de su misión no sólo es la Defensa en los Frentes Interno y Externo, sino el desarrollo en los ámbitos marítimo, lacustre y fluvial de su influencia. Es la participación del Poder Naval en apoyo a la ejecución de la Política y Estrategia Marítimas del Estado con el propósito de alcanzar objetivos económicos, políticos, militares y culturales en el ámbito de su responsabilidad.

El pensamiento directriz de Don Miguel Grau S., expuesto en noviembre 1877 como Comandante General de la Marina, siendo Capitán de Navío, inspira la participación institucional en el ámbito del Poder Marítimo Nacional, mediante un órgano de línea, identificando su misión con carácter multisectorial: "La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ello las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común" pensamiento vigente ayer, hoy y siempre.

Al respecto, en especial los Buques a Vela de naciones amigas, contribuyen al desarrollo de sus países en distintos sectores sin constituir gasto, sino como una inversión al promocionar la imagen nacional alrededor del Mundo. Es un Bien Nacional con capacidad de servicio multisectorial, en el rol que el Estado le asigne como promotor de sus Intereses Nacionales y ser parte de la participación de sus Marinas en el Desarrollo Nacional, como componentes de su Fuerza Armada.

El Recurso Humano es el principal recurso de toda Institución. La dotación de una unidad naval, en particular de los Buques a Vela de las Marinas amigas, en visita oficial a puerto extranjero, tiene la responsabilidad y delicada misión de representar a su país en eventos de trascendencia internacional, donde se manifiesta el honor, caballerosidad y profesionalismo del marino y de su Institución. Esta experiencia, el encuentro con el mar y la vida a bordo, constituyen una exigente labor que se cumple con espíritu de disciplina y conciencia de grupo, voca-



Buque Escuela chileno Esmeralda.

ción, mística y entrega a la causa del deber. Por estas razones, su dotación es seleccionada y conceptuada de élite y ejemplar, con valores navales internalizados. Ser parte de la dotación es motivo de orgullo y reconocimiento profesional a quien lo amerite. Delegaciones de estas unidades han sido recibidas en casas presidenciales, gobernaciones, alcaldías, ministerios, embajadas y, en reciprocidad, han recibido las visitas de personalidades políticas, castrenses y empresariales. En este sentido, ser Comandante de un Buque Escuela es 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 de las Relaciones Internacionales, como marino y diplomático del propio país en todos los puertos del mundo a visitar, representando a su Instituto y a su Nación.

El Buque a Vela motiva e incentiva la vocación naval en la juventud, que se constituye en un potencial a captar y el futuro del Instituto. Los jóvenes con vocación naval se preparan como líderes en las Escuelas de Formación para comandar la Institución en un futuro cercano. En el proceso de ingreso, se seleccionan jóvenes con vocación naval y cualidades de líder; al terminar sus estudios, egresan como profesionales del mar, oficiales o tripulantes; quienes forjan y pulen su capacidad de líderes a través de sus experiencias y estudios superiores durante la carrera naval, en la que van asumiendo diversas responsabilidades de conducción cada vez mayores, conforme progresan en grado y cargos asignados, hasta llegar a los más altos cargos institucionales y/o extrainstitucionales. Aun al pasar a la situación de retiro, las aplican en las diversas responsabilidades laborales del ámbito civil.

OBJETIVO NACIONAL EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

El ámbito marítimo-naval es el ámbito de desarrollo de una Marina con presencia y participación activa como Poder Naval y componente del Poder Marítimo de una Nación, para resguardar y promocionar sus Intereses. Toda Marina posee un rol protagónico en lograr Objetivos de Desarrollo Marítimo al promover el desarrollo de los Intereses Marítimos, garantizar qué actividades y medios sean conformes a las normas legales y reglamentarias, ejercer vigilancia y control en su ámbito de responsabilidad, fomentar el desarrollo de medios y servicios de transporte acuático, evaluar los aspectos estratégicos del uso del medio marítimo y del aprovechamiento de sus recursos, promover y desarrollar actividades de investigación en el medio marítimo y generar Conciencia Marítima en la población. La Realidad Marítima debe hacerse conocer en toda la población y a todo nivel para internalizar la Política Marítima y el correspondiente Objetivo Nacional, lo que orientará el esfuerzo para alcanzar su logro mediante la ejecución de la Estrategia Marítima.

Proyectar los intereses del Perú sobre la Cuenca del Océano Pacífico constituye el concepto esencial para formular el gran Objetivo Nacional Marítimo. El Perú es un país marítimo por naturaleza geográfica, histórica y económica, que aún no aprovecha el real potencial de su mar. El Objetivo Nacional Marítimo debe buscar esta consolidación, como expresión del interés y aspiración vital de la Nación, que se desagrega en distintos Objetivos de Desarrollo Marítimo intermedios.

Cada Objetivo de Desarrollo Marítimo debe plantearse con sentido unitario y en un contexto integral que abarque aspectos políticos, socio-económicos, geopolíticos y estratégicos, interpretando los factores de distinta naturaleza, para garantizar su logro basados en el poder y potencial marítimos. Los objetivos deben establecerse mediante investigaciones o estudios de centros académicos superiores con cátedra afín a los Intereses Marítimos: Escuela Superior de Guerra Naval, Centro de Altos Estudios Nacionales, Academia Diplomática, Universidades, colegios profesionales, institutos de investigación científica y tecnológica, etc.

Establecidos la Política, los Objetivos de Desarrollo Marítimo y la meta de cada objetivo, deben contrastarse con los Objetivos correspondientes de los países de interés para determinar sus coincidencias-oposiciones y establecer una Estrategia Marítima coherente con la Política de Estado en este ámbito.

Algunos objetivos iniciales, que al lograrse se convertirán en medios para alcanzar otros Objetivos de Desarrollo Marítimo en el corto y mediano plazo, tendientes a afirmar la Conciencia Marítima, podrían ser:

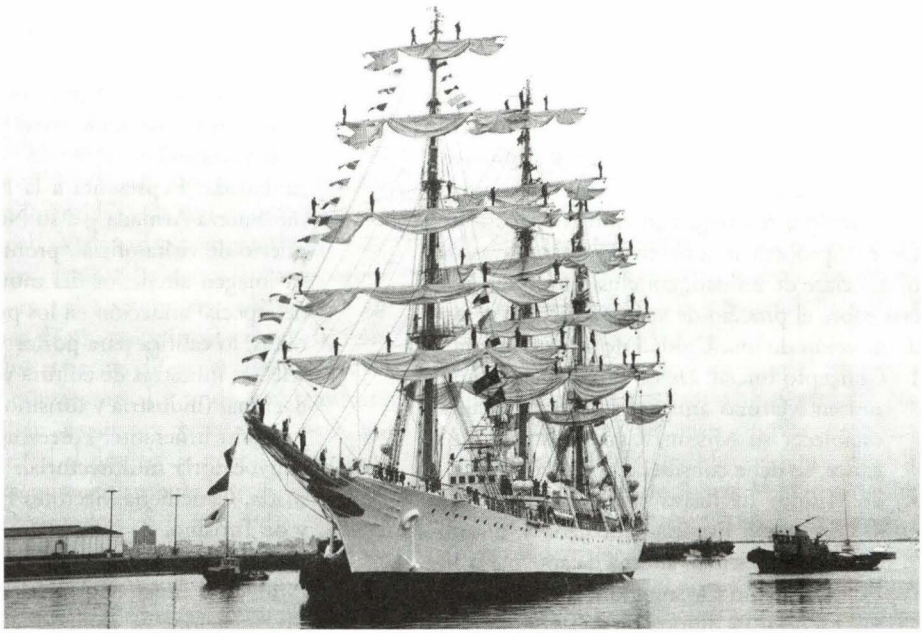
- Definir la Política y el Objetivo Nacional Marítimos para establecer los Objetivos de Desarrollo Marítimo y promover el desarrollo marítimo integral.
- Delimitar las Fronteras Marítimas para evitar futuros posibles puntos de conflicto con los países fronterizos marítimos.
- Implementar la Universidad del Mar para preparar profesionales del mar en el ámbito civil.
- Suscribir el tratado sobre el Derecho del Mar para participar plena y activamente en el mundo marítimo internacional.
- Promover el Turismo Marítimo y los Deportes Náuticos para contribuir al desarrollo nacional y generar puestos de trabajo con efecto multiplicador.
- Establecer uno o más Puertos Principales, norte o sur del litoral, para generar polos de desarrollo y promover el desarrollo económico del país a nivel regional.
- Adquirir el Buque a Vela como Escuela y Embajada del Mar, como patrimonio nacional, portando nuestra bandera por océanos y puertos del mundo.

En consecuencia, se hace necesario liderar el ámbito del Poder Marítimo a fin de recuperar y afirmar la Conciencia y el Carácter Marítimos; hacer conocer la Realidad Marítima; aprovechar su poder y potencial en beneficio del Desarrollo Nacional; participar en establecer la Política, el Objetivo Nacional y la Estrategia en este ámbito y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Marítimo intermedios contrastados con los correspondientes de los países de interés. Liderar el Poder Marítimo es proyectar a la Institución hacia el futuro, manteniendo su vigencia, estableciendo condiciones y compromisos para convocar intereses y esfuerzos con otros sectores del Estado para el desarrollo de la Nación, en particular, en el ámbito marítimo.

BUQUE A VELA Y REQUERIMIENTO DE BUQUE ESCUELA

Los Buques a Vela constituyen un aporte institucional en sus respectivos países, no como requerimiento de Defensa, sino, como un medio para contribuir al Desarrollo Nacional, participando con plena disponibilidad como órgano de línea para cumplir funciones de representación nacional y capaz de convocar otros sectores; constituir un bien productivo para promocionar la imagen del país internacionalmente en beneficio de su desarrollo; portar muestras de cultura, arte, costumbres y de la empresa nacional; apoyar la investigación oceanográfica; simbolizar el Carácter y Conciencia Marítimas del Estado; inspirar conceptos ecológico, de paz y amistad; portar la Bandera Nacional por mares y puertos extranjeros.

En el Perú, el Buque Escuela a Vela es un anhelo institucional desde inicios del siglo XX, habiéndose recibido ofertas de construcción en diversas oportunidades. La Ley 24094 del 21 Diciembre 1984, publicada el 07 Febrero 1985 y transcrita al término del artículo, declara de necesidad pública e interés nacional el dotar a la Marina de Guerra con un Buque Escuela a Vela. En consecuencia y por definición, es factible considerarlo como un Objetivo de índole Nacional en el ámbito marítimo y, cuando sea logrado, será un medio para alcanzar otros objetivos de desarrollo marítimo, institucionales y nacionales. En adición, acorde al Artículo 02 de esta Ley, mediante Decreto Supremo de Marina, D.S. 006 – 85 – MA del 18 Febrero 1985,



Buque Escuela argentino Libertad.

se nombró una comisión para elaborar un proyecto que especificara las acciones a desarrollar para su cumplimiento y, mediante Directiva COMGEMAR 23 – 85 del 17 Mayo 1985, fuera de vigencia, se normaba el procedimiento técnico para su licitación pública y determinar qué astilleros poseían la mejor capacidad para su construcción.

El *BAP Independencia*, unidad transporte reacondicionada como Buque Escuela, prestó servicios de los años '60 a los '80, realizó su último viaje de instrucción al extranjero en 1987 y fue dado de baja en 1990 sin reposición. Desde 1987, se carece de una unidad con misión específica de Buque Escuela, habiéndose realizado algunos viajes en Unidades Navales en misión distinta a las de sus capacidades operacionales, con itinerarios de corta duración, pocos puertos visitados, mayor costo de operación por consumo de combustible y al tener mayor tripulación en relación con el número de cadetes/alumnos embarcados. En consecuencia, las 13 últimas promociones graduadas en la Escuela Naval y el CITEN no han participado en un formal viaje de instrucción y entrenamiento.

La alternativa de una unidad de apoyo logístico, un buque multipropósito como Buque Escuela, siendo una unidad convencional no posee la condición requerida para su misión como Escuela con carácter permanente y exclusivo; el planeamiento del itinerario y las visitas oficiales estarían comprometidos con el aprovechamiento de su mejor capacidad de propósito múltiple, como es el transporte logístico.

En la década de los '90, por la situación del Frente Externo, la M.G.P. priorizó sus recursos para optimizar el alistamiento operacional de sus Fuerzas Navales.

Considerando al *Jane's Fighting Ships* como fuente de información, actualmente, las unidades de superficie ostentan entre 20 y 50 años de servicios y/o antigüedad y, en los últimos 15 años, se han dado de baja sin reposición más de 20 unidades, entre buques y submarinos, por razones de antigüedad y tecnología caduca.

BUQUE A VELA PARA DOTAR A LA MARINA DE GUERRA

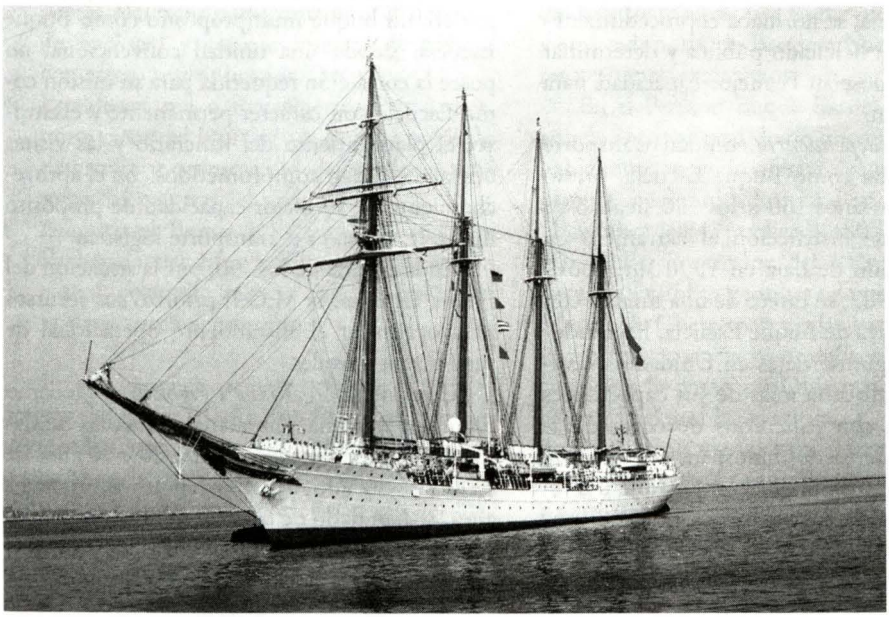
Para su adquisición es necesario establecer conceptos y criterios para definir su diseño y porte, tipo y clase, considerando los objetivos deseables de alcanzar con este tipo de unidad, de acuerdo a los requerimientos del Instituto. De este proceso se infieren las alternativas del tipo y clase de unidad, conclusiones y sugerencias sobre el proceso de su construcción o modernización de una Unidad de segunda mano.

1.- Concepto Inicial: De las experiencias comunes en Marinas amigas, y a fin de facilitar establecer su Misión, Características y Alcance, se debe considerar y definir:

a) Misión: Exclusiva y permanente como Escuela o Escuela-Embajada y, en adición, capacidad alterna de apoyo a la Investigación Oceanográfica.

- Escuela: Es un órgano de línea para instruir y entrenar en el mar al principal recurso institucional. Los cronogramas académicos se cumplen a lo largo de miles de millas navegadas en el mejor ambiente para el profesional del mar. Proporciona formación integral, marinera y naval, a los futuros oficiales (cadetes) y tripulantes (alumnos), y motiva e incentiva la vocación naval y marítima en la juventud.
- Embajada: Representa a la Marina como Fuerza Armada y a su Nación en el puerto de visita oficial, promocionando su imagen alrededor del mundo. El ser de especial atracción en los puertos visitados, lo califica para portar y presentar selectas muestras de cultura y desarrollo nacional (industria y turismo) como exposición itinerante. Posee capacidad de convocatoria multisectorial: Fuerza Armada, Cancillería, Sectores Empresarial y de Turismo.
- Investigación Oceanográfica: Por itinerario y en función al nivel deseado de investigación, es compatible y factible dotarlo con esta capacidad de apoyo.

b) Características: Navío sin armas, de propulsión mixta y símbolo de ecología, paz y amistad. Los actuales veleros están



Buque Escuela español Juan Sebastian Elcano.

construidos de acero naval con cubiertas externas forradas en madera. De acuerdo a su tipo y clase, poseen características similares de autonomía, habitabilidad (dotación), desplazamiento, dimensiones y arboladuras. Su antigüedad está entre 70 y 35 años de servicio, demostrando amplia vida útil y plena vigencia actual. (Ver cuadro comparativo).

- Presentación Marinera: Su casco, arboladura, velas, propulsión silenciosa y ser capaz de proezas y frágil a la vez, le otorga un atractivo diferente. Por su reducido número en el mundo y el contraste antiguo-moderno, reciben especial atención en el puerto de arribo, constituye un acontecimiento de interés, invitando a ser visitado.
- Instrucción y Entrenamiento: Con nuevos o mejorados sistemas de propulsión, generación eléctrica, tratamiento del agua, comunicaciones, navegación, informática e investigación oceanográfica al servicio del cadete/alumno embarcado.
- Exposición: Dotados con ambientes o acondicionados para presentar muestras y realizar conferencias y recepciones.

c) Alcance: Como objetivo, patrimonio y Marina Vélica en el mundo.

- Objetivo Institucional: Símbolo de Identidad Naval y Nacional, infunde mística y tradición marinera al ser un navío característico y representativo de una Nación Marítima.
- Patrimonio Marítimo: Territorio patrio en el mar y el extranjero. Porta la bandera nacional en misión de Escuela y Embajada. Representa la Conciencia y el Carácter Marítimos en el mundo del mar.
- Marina Vélica Mundial: Marinas de naciones amigas poseen Buques a Vela como Escuelas del Mar para la formación integral de su Recurso Humano. Las Marinas de la región poseen uno (excepto Perú, Bolivia y Paraguay); en especial, el "Esmeralda" de Chile y la "Libertad" de Argentina reciben carácter de Embajadas Itinerantes Extraordinarias en sus visitas oficiales a puertos y países de interés, sus itinerarios se planifican en estrecha coordinación con sus Cancillerías. Participan en revistas navales y regatas internacionales para veleros de su porte, brindando presencia a sus respectivas instituciones y países.

2.- Objetivos y Alternativas: Con el propósito de tener presencia como Institución y Nación Marítima en aguas propias e internacionales más allá del Mar de Grau, en calidad de Marina de Aguas Verdes y Azules, debe evaluarse la alternativa de construir o de modernizar un Buque a Vela acorde a los requerimientos del Instituto y establecerse los Objetivos a alcanzar mediante este tipo de unidad. Alternativas: (a) Fragata o Bergantín de 04 ó 03 mástiles o (b) Clipper de 03 ó 02 mástiles.

a) Bergantín o Fragata de 04 ó 03 mástiles: A construirse, de porte similar a los bergantines *Esmeralda* de Chile o *Cuauhtemoc* de México o fragata *Libertad* de Argentina, con dotación aproximada de 240 tripulantes, para realizar visitas oficiales y viajes de instrucción transoceánicos.
Objetivos:

- Contar con un Buque Escuela con capacidad de ser una Embajada Cultural y Comercial en visita oficial a puertos extranjeros de interés nacional, con viajes de instrucción de un semestre académico para entrenar al profesional del mar en su ambiente natural. En adición, tener mejor relación numérica entre dotación y cadetes/alumnos a embarcar y capacidad de apoyo a la Investigación Oceanográfica.

- Planear un Itinerario coordinado entre el Alto Mando Naval y la Cancillería, con participación del sector empresarial y turístico para exponer muestras de productos nacionales con calidad de exportación (vinos, pisco, café, bebidas, textiles, etc), invitando a visitar al Perú y sus lugares turísticos (Cuzco, Cajamarca, Nazca, Amazonía), en un ambiente de cultura peruana con muestras de nuestro pasado histórico, folklore y gastronomía. Las manifestaciones culturales, lugares naturales y su geomorfología son recursos, productos y atractivos que conforman el patrimonio turístico del Perú como país privilegiado por sus recursos naturales y su rico pasado histórico.
- Ser el símbolo del Poder Marítimo del Perú como su Buque Insignia, portando la bandera nacional por océanos y puertos del mundo, promoviendo la participación profesional y efectiva del Instituto en el desarrollo y las Relaciones Internacionales.
- Tener presencia y participación en actividades del Mundo Marítimo, Revistas Navales y/o Regatas Internacionales para grandes Veleros. Menor costo de operación por propulsión eólica y mejor relación numérica dotación/cadetes y alumnos.

b) Clipper de 03 ó 02 mástiles: A construirse o a modernizar de 2da mano, de porte similar al *Cisne Blanco* de Brasil (de mayor porte que el *BAP Marte,* actual buque de entrenamiento), con dotación aproximada de 80 tripulantes o más, para realizar viajes de instrucción al litoral, con itinerario principal visitando puertos en la costa peruana y, en alternativa, Ecuador y norte de Chile. Objetivos:

- Generar Conciencia y Carácter Marítimo en la propia población como país con geografía privilegiada, rica y digna tradición e historia marítima y naval; promoviendo el concepto del Perú como Nación-Puerto del Pacífico.
- Motivar e incentivar la vocación naval en la juventud, potenciales postulantes y futuro del Instituto y de la Nación como su principal recurso, el recurso humano.
- Tener presencia y participación en el Mundo Marítimo, Revistas Navales y/o Regatas Internacionales para medianos Veleros. Menor costo de operación por su propulsión eólica y menor dotación.

3.- Criterios: Concepto "Buque – Misión" y aspectos a evaluar.

a) Concepto "Buque – Misión": Evidencia la directa relación entre la misión y funciones asignadas a la unidad con respecto a sus dimensiones, desplazamiento y distribución de ambientes; lo que determina su porte, tipo y clase de la unidad requerida. Este compromiso es útil para establecer la misión y funciones y, en consecuencia, definir sus capacidades. En particular, se requiere establecer los objetivos institucionales deseables de alcanzar con este tipo de unidad.

b) Aspectos a evaluar: Para cumplir eficiente y eficazmente la misión y funciones asignadas y para alcanzar los objetivos establecidos, considerar:

- Objetivos y Alternativas: Expuestos en el párrafo (2.-) anterior.
- Misión y Funciones: Ser asignadas sobre la base de los Objetivos establecidos, como Escuela y Embajada o sólo Escuela, dotarla (o no) de función oceanográfica.
- Tipo y Clase (Diseño): Dados los objetivos y misión, definir su tipo y clase en cuanto a requerimientos de escuela, dotación, autonomía, exposición, investi-

gación, condiciones marineras y del posible astillero de construcción.

- Escuela: Definir los medios de apoyo a la instrucción de cadetes y alumnos.
- Dotación: Definir la capacidad de habitabilidad para embarque de cadetes y alumnos o sólo cadetes y cuántas promociones (años) a embarcar por viaje.
- Autonomía: Duración y posibles itinerarios del viaje de instrucción para establecer, con el sector empresarial, un sistema de reabastecimiento de muestras consumibles durante los compromisos en visita oficial, necesarios de reponer en algunos puertos de destino.
- Exposición: Definir ambientes para recepciones y muestras, tipo de muestras culturales y empresariales a embarcar (o no); su cantidad, peso y volumen.
- Investigación Oceanográfica: Definir el nivel requerido.
- Condiciones Marineras: De maniobra, velamen y velocidad en función a las actividades a participar: revistas navales y regatas internacionales.

c) A Requerimiento: Potenciar un aspecto sobre los otros. Casos:

- El clipper *Cisne Blanco* de Brasil que, para participar en Regatas, privilegia su velocidad con mayor velamen y menores dimensiones sobre sus otras capacidades de carga y habitabilidad;
- El bergantín *Esmeralda* (04 palos) de Chile y la fragata *Libertad* (03 palos) de Argentina que privilegian una gran capacidad de habitabilidad en beneficio de un mayor embarque de guardiamarinas y alumnos.

4.- Proceso de Adquisición: Conclusiones y Sugerencias

a) Conclusiones:

- Defensa y Desarrollo: No es un requerimiento para la Defensa, es un gran medio de apoyo al Desarrollo Nacional y a las Relaciones Internacionales, como Embajada Cultural y Comercial (Exposición Itinerante), de acuerdo al rol promotor que el Estado y el Instituto le asignen.
- Costo – Beneficio: No constituye un gasto, es una inversión con alto costo – beneficio para promocionar la imagen del país como Nación Marítima alrededor del Mundo en beneficio del Desarrollo Nacional.
- Operación y Mantenimiento: Menores costos comparados al de una unidad convencional en similar misión, ahorro de combustible por su propulsión eólica y por tener mejor relación numérica entre dotación y cadetes/alumnos embarcados.
- Prioridad: Debe recibir la prioridad que merece la inversión en un Bien Nacional de Servicio Multisectorial: Cancillería, Fuerza Armada, Empresa, Turismo.
- Unidades requeridas: Definir si se requieren (01) o (02) Buques a Vela de distinto porte para alcanzar los Objetivos deseados con este tipo de unidad.

b) Sugerencias:

- Primera Dotación: El Buque a Vela no es una unidad convencional ni de recreo, requiere una especial organización y entrenamiento marinero para su maniobra y navegación, por lo que se debe considerar de 04 a 06 meses para el entrenamiento e instrucción de su dotación antes de su comisionamiento. Normalmente no está incluida en las ofertas, ni está a cargo del astillero, debe ser coordinada.
- Financiamiento: Considerar la gestión de adquisición y aprobación de la fuente

de financiamiento mediante Endeudamiento Externo y condiciones de pago de acuerdo a la Ley 24094, para su adquisición como Bien de servicio multisectorial y Objetivo Nacional en el ámbito marítimo, al ser de necesidad pública e interés nacional según esta Ley.

- Plazo: Establecer un plazo para alcanzar este objetivo. Su construcción y/o implementación aproximadamente dura de 12 a 18 meses desde su inicio a la entrega; la instrucción y entrenamiento de la 1ra. dotación de 04 a 06 meses; en total de 18 a 24 meses (aprox.)

Texto de la Ley Nº 24094 publicada en el Diario Oficial EL PERUANO el 7 de febrero de 1985.

DECLARAN DE NECESIDAD PUBLICA Y DE INTERES NACIONAL DOTAR A LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DE UN BUQUE - ESCUELA A VELA
Ley N0 24094

MANUEL ULLOA ELIAS
Presidente de la Comisión Permanente del Congreso

POR CUANTO:
El Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL PERU:
Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1° Declárase de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un Buque Escuela a Vela, que reúna las características técnicas que la propia institución indique.
Artículo 2° Facúltase al Poder Ejecutivo para que, mediante DS refrendado por el Ministro de Estado en el Despacho del Ramo, nombre una comisión integrada por personalidades civiles y militares que tendrá la responsabilidad de elaborar un proyecto especificando las acciones que deberán llevarse a cabo para dar cumplimento a lo dispuesto en el artículo anterior.
La Comisión a que se refiere el párrafo anterior presentará su informe en el lapso de 80 días calendarios, contados a partir de la fecha de promulgación de esta ley.
Artículo 3° Autorizase al Poder Ejecutivo a concertar las Operaciones de Crédito necesarias para dar cumplimiento a la presente ley, hasta un monto de VEINTITRES MILLONES DE DOLARES (US $ 23'OO0,OOO) a un plazo no menor de 12 años, con dos años de gracia y con una tasa de interés no mayor del 10%
Artículo 4° Esta ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano. Comuníquese al Presidente de la República para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los 21 del mes de Diciembre de 1984.

MANUEL ULLOA ELIAS, Presidente del Senado.
ELIAS MENDOZA HEBERSPENGER,
Presidente de la Cámara de Diputados.
CARLOS MANCHEGO BRAVO,
Senador Secretario
CARLOS SARAVIA SWETT, Diputado Secretario.

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

POR TANTO:
No habiendo sido promulgada oportunamente por él señor Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto por el Artículo 193° de la Constitución, mando se comunique a los Ministerio de Marina y de Economía y Finanzas, para su publicación y cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima, a los 28 días del mes de Enero de 1985.
MANUEL ULLOA ELIAS, Presidente de la Comisión Permanente del Congreso.
GASTON ACURIO VELARDE,
Senador Secretario.
RICARDO CASTRO
Diputado Secretario.
Lima, 7 de Febrero de 1985.
Cúmplase, comuníquese, regístrese, publíquese y archívese.
JORGE DU BOIS GERVASI, Ministro de Marina.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán.

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti.

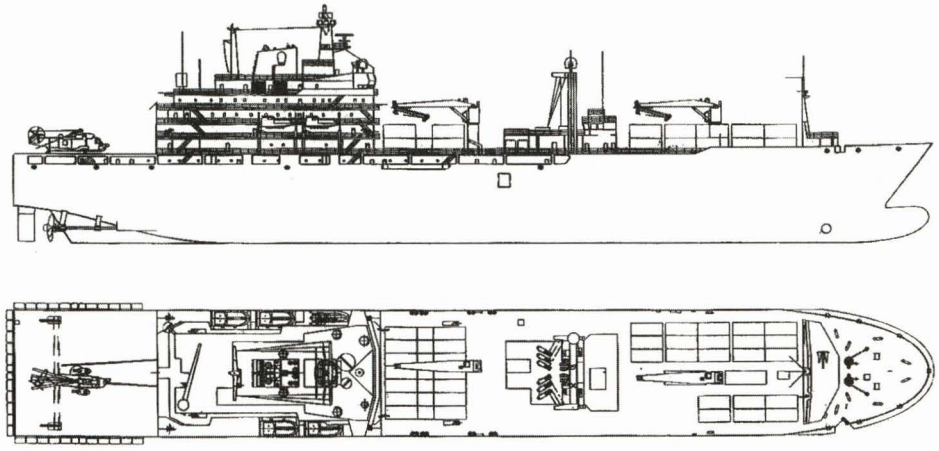
ALEMANIA

La marina alemana lanza un segundo buque auxiliar de reabastecimiento

El segundo de una nueva clase de buque auxiliar de reabastecimiento logístico (AOR), para la marina alemana, fue bautizado y botado al mar el 5 de enero en los astilleros Flensburger Schiffbangesellschaft. El buque auxiliar *Frankfurt am Main* será llevado en el mes de Febrero al astillero de Kroger para el término de los trabajos.

Se espera que estos concluyan y sea comisionado en el 2002. Tendrá como puerto de operaciones la Base Naval de Kiel.

El primero de esta clase el FGS *Berlín* fue comisionado en Setiembre del 2000. Este tipo de buques desplazan 20.240 toneladas a plena carga con una eslora de 173 metros. Cada uno es capaz de transportar 9.450 toneladas de combustible, 450 toneladas de agua, 280 toneladas de carga y 160 toneladas de munición. Un módulo hospitalario para 50 personas puede ser transportado para proveer soporte a las operaciones de las Naciones Unidas y la las fuerzas propias. De acuerdo a fuentes oficiales alemanas, estos buques auxiliares están en capacidad de sostener logísticamente a dos fuerzas de tarea entre 21 a 45 días. Está proyectado un segundo par de buques de esta clase para el 2010.



JDW

Plano general del buque de reabastecimiento logístico *de la clase* Berlin.

ARGENTINA

Incorporan al servicio la corbeta *Robinson*

En Argentina fue entregada la quinta corbeta de la clase *Meko-140* denominada ARA *Robinson*. Esta unidad con diseño de Blohm y Voss Alemán, fue construida en los astilleros y fábricas navales del Estado (AFNE), que en la actualidad pertenece al gobierno de la provincia de Buenos Aires.

Las *Meko-140* tiene una eslora de 91,20 m., una manga de 11 m., y un calado de 4,50 m. para un desplazamiento a carga máxima de 1.850 tons. El armamento está compuesto por un cañón OTO Melara de 76/62, dos montajes dobles Breda Bofors de 40/70, dos grupos triples de torpedos antisubmarinos ILAS de 3 de 324 mm. y cuatro lanzadores de misiles *MM-38 Exocet*.

Puede llevar un helicóptero y posee un hangar telescópico. Asimismo, están propulsadas por dos motores Pielstick *16 PC2* diesel de 16 cilindros en V con una potencia unitaria de 10.300 HP, con dos hélices con una velocidad de 29 nudos y una autonomía de 4.000 mn a 18 nudos.

Cabe destacar que para principios del próximo año se tiene previsto la entrega de la sexta unidad, la ARA *Gómez Roca*.



Corbeta tipo Meko 140 *de la Armada Argentina*

AUSTRALIA

Estados Unidos ofrece a Australia una versión menor del destructor clase *Arleigh Burke*

Conociendo los requerimientos surgidos en la Marina Australiana, de por lo menos tres destructores para guerra antiaérea, que reemplacen los tres destructores misileros clase *Perth* (DDG), que se encuentran siendo retirados, y las seis fragatas misileras clase *Adelaide* (FFG), actualmente en servicio.

Un alto miembro del comité de diseño de buques de la Marina Norteamericana, expresó su interés en ofrecer a la Real Marina Australiana (RAN), una versión más pequeña y de menor capacidad de los destructores clase *Arleigh Burke* (DDG) de 9,200 toneladas.

El Comandante en Jefe de la RAN, almirante Geoff Smith indicó que: "Los elementos que tiene la industria de construcciones navales norteamericana, le permitirán presentar la propuesta que es posible disminuir al destructor clase *Arleigh Burke* (DDG), al tamaño y costo requerido para el proyecto de reposición".

Los nuevos destructores de guerra antiaérea (*AAW*) serán adquiridos mediante el *Proyecto Mar 4000*, que está planeado que dé inicio en el 2005-06, con el primero de los nuevos buques que entre en servicio en el 2013 el cual reemplazará a la más antigua de las fragatas de la clase *Adelaide* actualmente en servicio.

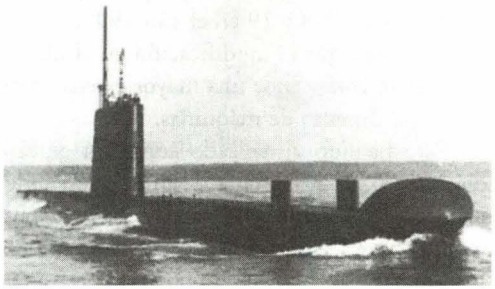
La versión reducida del concepto del destructor clase *Arleigh Burke*, de los arquitectos Gibbs & Cox, es conocida como "fragata internacional".

Este nuevo diseño desplazará 5.900 toneladas, porta el radar *SPY-1D* con arreglo de fase y el sistema de defensa *AEGIS*. El sistema de armas podría incluir el misil vertical estándar de defensa aérea *SM-2MR/ER*, el misil *Sea Sparrow*, el *RGM-84 Harpoon* y un sistema de defensa de misil antimisil.

Retiran del servicio al último submarino de la clase *Oberon*

El 15 de diciembre pasado, la Real Marina Australiana retiró del servicio a su último submarino de la clase *Oberon, el* HMAS *Otama (SS-62).* Dicho submarino, construido en Escicia entre los años 1973 y 1978 formaba parte de una serie de seis unidades similares que tuvo en servicio la marina australiana, tres de los cuales fueron retirados progresivamente para ser dados de baja la década anterior: el *Oxley* (SS-57) en 1992, el *Otway* (SS-59) en 1994 y el *Orion* en 1998, mientras que los otros dos restantes tivieron mejor suerte, puesto que el *Ovens* (SS-70) retirado del servicio en 1995 y el *Onslow* que lo fuera en 1999, actualmente son exhibidos al público como museos en Freemantle y Sydney respectivamente.

RAN

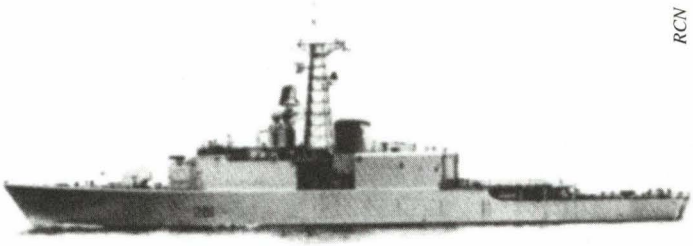


Submarino australiano Otama, *recientemente retirado del servicio.*

CANADA

Destructor es retirado del servicio

RCN



Destructor HMCS Huron.

En el mes de diciembre pasado, en la Base Naval de Esquimalt ubicada frente al Océano Pacífico, la Real Marina canadiense puso en situación de reserva al destructor HMCS *Huron*, luego de casi 30 años de servicio.

El *Huron* era uno de los cuatro destructores de la clase *Iroquois* de la marina canadiense construidos entre los años 1969 y 1973, los mismos que fueron modernizados entre los años 1987 y 1995.

Se estima que los tres buques restantes, el *Iroquois* (DDH-280), el *Athabaskan* (DDH-282) y el *Algonquin* (DDH-283), permanecerán en servicio hasta el año 2004.

En el caso del *Huron*, su puesta en situación de reserva se debe a factores presupuestales de la marina impuestos a partir del año 1999, lo que ha obligado a la RCN a reducir al personal embarcado, y por otro lado se ha tenido en cuenta la corta vida remanente del casco de este buque.

CHINA

China construye un submarino alargado de la clase *Ming*

China completó el año pasado la construcción del vigésimo submarino diesel eléctrico de la clase *Ming*. En este submarino los analistas han notado un alargamiento en la eslora de dos metros, mayor que la eslora estándar de 76 metros.

El programa *Ming* fue hecho inicialmente considerando catorce submarinos, el último de los cuales fuera lanzado en mayo 1996, pero las construcciones continuaron en los astilleros de Wuhan al año siguiente, completándose los submarinos nº 18 y 19 en el año 1999.

Se estima que la modificación en el último submarino comprende una mayor extensión en el compartimento de máquinas.

Esto ha sido visualizado como un espacio diseñado para un sistema de propulsión independiente del aire, lo que le proveería de un aumento sustancial de su capacidad de permanecer sumergido.

No se conoce aún cuantos submarinos más de esta clase van a ser requeridos, pero China continúa manteniendo conversaciones con Rusia en su propósito de adquirir un quinto submarino clase *Kilo* o el primer submarino clase *Amur*.



Combat Fleets

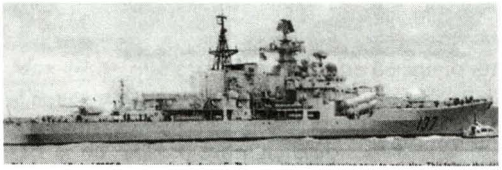
Submarino chino clase Ming.

Destructor adquirido en Rusia en viaje hacia China

El segundo destructor clase *Sovremenny* del proyecto *956E*, se encuentra en ruta a China. Construido en los astilleros rusos de Severnaya en San Petersburgo, bajo un contrato firmado entre Rusia y China, el *Fu Zhou* fue recibido en los astilleros por la Marina del Ejercito Popular (PLAN) el 25 de Noviembre. Un contingente de por lo menos 40 consejeros y técnicos rusos estuvieron a bordo del buque en su travesía hacia China.

El buque visitó la Base Naval de Portsmouth Inglaterra entre el 12 y 14 de Diciembre, para su reabastecimiento en ruta al mar Báltico.

Estos dos destructores, actualmente en servicio en la Armada China, fueron inicialmente considerados para la marina rusa, pero los trabajos fueron retrasados por problemas financieros, siendo comprados por China a finales de 1996. Los astilleros de Severnaya han construido diecisiete destructores clase *Sovremenny* para la marina rusa dentro del proyecto *956*. China por su parte ha manifestado su interés en comprar otros dos buques de esta clase.



JDW

Destructor chino Fu Zhou, *construído en astilleros rusos.*

DINAMARCA

Submarino *Viking* pasa a la siguiente fase

Dinamarca, Noruega y Suecia han suscrito un contrato para proceder a la primera etapa del Proyecto de Definición de Fase (PDP), del programa de colaboración conjunta del submarino diesel eléctrico clase *Viking*.

De acuerdo a lo firmado el 20 de Diciembre en Copenhague por los almirantes del comando de material de Noruega y Dinamarca y el de administración de material de defensa sueco, se ha entregado un nuevo fondo para este proyecto nórdico.

El PDP está intentando producir en detalle el diseño y determinando costos, los que serán entregados a los respectivos gobiernos y estos puedan tomar una decisión en consenso, para lograr que este programa de inicio para el 2005. Dinamarca y Noruega tienen requerimientos a largo plazo de cuatro submarinos *Viking*, mientras que Suecia tiene previsto dos de ellos.

De estos tres países, Dinamarca tiene los requerimientos más urgentes, considerándose que la primera entrega se le realice en el 2009.

EGIPTO

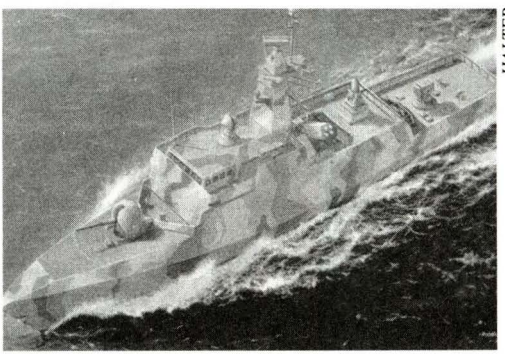
La marina egipcia ordena cuatro lanchas misileras de ataque clase *Ambassador MK III*

La marina egipcia ha firmado un contrato por 400 millones de dólares por la compra de cuatro lanchas misileras de ataque, las cuales serán construidas por los astilleros Halter Marine en Mississippi Estados Unidos, a partir de mediados del presente año.

De acuerdo a las cláusulas del contrato, la primera nave será entregada 39 meses después de la firma y el cuarto y último buque 50 meses después.

Las lanchas misileras tendrán una eslora de 60.62 metros y un sistema de propulsión diesel. La compañía Lockheed Martin proporcionará el diseño e integración del sistema de combate.

Los nuevos buques constituirán un sustancial incremento de la flota egipcia, la cuál contaba actualmente con cinco lanchas misileras clase *Hegu*, construidas en 1984. El contrato incluye suministro de repuestos y servicio técnico de asistencia, estando sujeto a la aprobación de las regulaciones norteamericanas.



HALTER

Ilustración *de una lancha misilera clase* Ambassador MK II.

FRANCIA

Se investiga avería en el portaaviones *Charles de Gaulle*

El Director General de Armamento Francés (DGA), fue invitado al Comité Parlamentario de Defensa, para que explique los motivos de la rotura de una de las palas de la hélice propulsora del nuevo portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*. Dicha avería ocurrió cuando el portaaviones efectuaba sus pruebas de máxima velocidad a mediados del mes de noviembre, ocasionando la inamovilidad del buque durante algunos meses para efectuar reparaciones.

Tal como fuera anunciado en su momento por la Marina Francesa, una de las dos hélices de propulsión del nuevo portaaviones de 40,000 toneladas, sufrió la rotura de una de las palas cuando efectuaba su viaje desde Guadalupe, en las Antillas francesas, hasta Norfolk, Vir-

ginia, a la velocidad de 25 nudos. La rotura se produjo en la hélice de babor, cuyo peso es de 19 toneladas y 5.8 metros de diámetro.

El Comandante en Jefe de la Marina Francesa, ha presentado un reporte mas reciente de problemas en el *Charles de Gaulle*, desde que comenzaron sus pruebas en Febrero de 1999. Los ingenieros navales sospechan que la rotura de la hélice ha sido causada por el debilitamiento del metal.

El Ministro de Defensa Alain Richard, ha demandado una investigación de las condiciones en que dicha hélice fue ordenada y entregada, indicando que se aplicarán los procedimientos legales si los investigadores concluyen que hubo fallas en su fabricación.



DCN

Actualmente el Charles de Gaulle *es el único portaaviones en servicio en la Marina Francesa.*

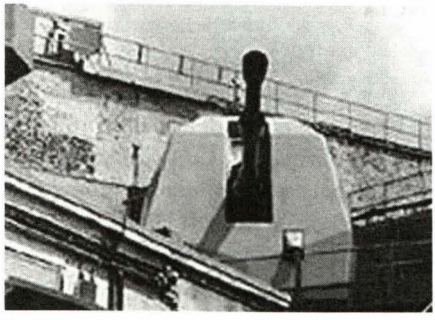
GRAN BRETAÑA

Nuevo montaje de 114 mm *Mk 8 Mod.1* es instalado a bordo de fragata *HMS Norfolk*

Aprovechando el recorrido al que fue sometida la fragata británica de la clase *Duke* (Tipo 23) *HMS Norfolk*, se instaló a bordo para efectuar pruebas en la mar el nuevo montaje de 114mm *Mk 8-Mod. 1*, el mismo que probablemente sea instalado en los nuevos destructores del *Tipo 45*.

Este cañón, es en realidad una modificación del 114mm *Mk 8-Mod. 0*, en uso desde principios de la década de los '70 en la mayoria de buques brtánicos.

El desarrollo de está nueva versión, cuyo mantelete tiene diseño *stealth,* ha estado a cargo de la firma *BAe Systems* y ha consistido en mejorar la capacidad del arma para realizar bombardeo a posiciones terrestres así como para emplear munición de alcance extendido. Las pruebas preliminares han sido efectuadas de manera satisfactoria en la Real Escuela de Artillería de la Marina de Cambridge en las que se han confirmado sus mejores características en relación a la versión anterior



BAe Systems

Montaje 114 mm Mk 8 Mod-1 *durante pruebas en el polígono naval en Cambridge.*

Real marina Británica construye dos nuevos buques de asalto anfibio.

Con la finalidad de reemplazar a los buques de asalto anfibio *Fearless* e *Intrepid,* construidos en los años 1963 y 1964 respectivamente, en la década pasada, la Real Marina Británica inició los estudios para el diseño de un nuevo tipo de buque con dique para operaciones de desembarco. (LPD).

Una vez concentrado el diseño y seleccionado a la firma a cargo del proyecto, en julio de 1996, el Ministerio de Defensa Británico encargó al astillero Vickers Shipbuilding and Engeneering Ltd. (ahora bajo el nombre de BAE SYSTEMS), la construcción a un costo de 450 millones de libras esterlinas de dos LPD, a los que se les asignó los nombres de HMS *Albion* y HMS *Bulwark*. Ambos buques actualmente se hallan en proceso de construcción en Barrow in Furness, y el *Albion* ha sido lanzado al mar el día 9 de marzo pasado, y esperandose sea entregado en marzo del 2003, mientras que el *Bulwark* deberá entrar en servicio en diciembre del mismo año.

Con respecto al diseño, la forma del casco es muy similar a la de los buques tipo ferry de transporte de vehículos y pasajeros e incorpora un bulbo en proa.

Estos LPD están diseñadas para operar ocho barcazas de desembarco, cuatro de las que tendrán capacidad para transportar tanques de guerra pesados.

Para ello poseerán un dique ubicado en la sección de popa, inundable gracias a los tanques de lastre allí ubicados para tal propósito, cuyo sistema de lastrado es totalmente computarizado.

Esta previsto que las barcazas que dotarán a estos buques serán cuatro de las nuevas LCU *MK10* del tipo roll-on roll-off, que desplazan 240 toneladas a plena carga, con capacidad para transporte de un tanque pesado del tipo Challenger *MK2 MBT*, así como cuatro barcazas tipo LCVP *MK5* para transporte de vehículos, artillería y personal, por otro lado, las compuertas laterales ubicadas en ambas bandas permitirán embarcar o desembarcar vehículos. A bordo tendrán una capacidad para 31 tanques pesados ó 31 vehículos de infantería de 16 toneladas, más 36 vehículos pequeños y 30 toneladas de pertrechos.

Poseerán una cubierta de vuelo en la que podrán operar dos helicópteros de transporte *Chinook* o cuatro *Sea King MK4* o *EH101.*

Con respecto al personal, la dotación estará compuesta por 325 personas y tendrán capacidad para albergar normalmente a un contingente de tropas de asalto de 300 personas pudiendo acomodar hasta 650 en caos de emergencia y por un corto período de tiempo, incluyendo equipos y vehículos de apoyo.

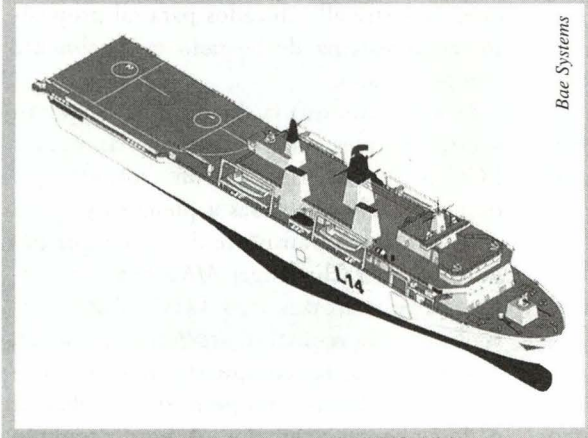


El HMS Albion *en las gradas del astillero BAe Systems de Barrow in Furness.*

Características principales
Dimensiones
Eslora: 178,0 m
Manga: 28, 9 m
Calado: 6,1 m
Desplazamiento
Normal: 14.600 t
A plenacarga: 16.981 t

Armamento:
-Dos montajes Goalkeeper de 30 mm
-Dos montajes dobles de 30 mm/90cal Oerlikon GCM-AO3-2

Equipos electrónicos
- Un radar de búsqueda combinadas Siemens-Plessey Tipo 996
- Dos radares de navegación Kelvin Hughes Tipo 1007 (usados también para control aéreo)
- Un equipo ESM Racal UAT (7)
- Dos lanza señales sea Gnat
- Señuelos contra torpedos remolcados



Bae Systems

Vista en perspectiva del HMS Albion

Propulsión
Planta proplusora Diesel – eléctrica:

- Dos motores diesel Wartsila Vasa 16V 32G (8.377 bhp cada uno)
- Dos motores diesel Wartsila Vasa 1432E (2.091 BHP cada uno)
- Dos motores eléctricos
- Dos hélices propulsoras
- Una hélice transversal en proa

Velocidad
18 nudos

Dotación
325 hombres

JAPON

El diseño de una nueva clase de destructor desata controversias en Japón

Una serie de controversias se han desatado en Tokio contra la Fuerzas de Autodefensa (SDF), a raíz de la aparición de un novedoso tipo de destructor. Los dibujos y planos de un destructor portahelicópteros (DDH) de 13.500 toneladas, realizados en diciembre, muestran dos grandes cubiertas de vuelo (a proa y popa), con una superestructura que concentra los sensores y armas en la banda de estribor. Al respecto, los políticos han alegado que dícho diseño corresponde realmente al de un portaaeronaves, buqe cuya posesión por parte del Japón se halla prohibido de acuerdo a la Constitución de 1945.

Fuentes oficiales en Tokio han indicado que el DDH desplazará 13.500 toneladas, será capaz de desarrollar 30 nudos, poseerá varios sistemas nuevos, incluyendo un sonar de quilla con capacidad de traqueo de pequeños submarinos en aguas poco profundas.

Los sensores estarán compuestos por un radar de arreglo de fase con capacidad de detección contra misiles balísticos. El sistema de armas incluye un lanzador vertical de misiles aire/aire de corto alcance, lanzadores de torpedos antisubmarinos, artillería y sistemas de defensa de punto.

Está proyectado construir cuatro buques de esta clase, los que se desempeñarán como buques de comando de flota, esperándose que la primera unidad sea entregada entre los años 2005-06.

SUDAFRICA

La marina sudafricana adquiere barreminas alemanes

La marina sudafricana (SAN) ha firmado un contrato el 10 de Octubre, para el traspaso de seis barreminas clase *Lindau (Tipo 351)* de la marina alemana.

La marina sudafricana pretende emplear los cuatro barreminas en la preparación y entrenamiento de oficiales jóvenes y recién graduados; los otros dos buques serán empleados como reserva y suministro de partes y componentes.

De acuerdo a fuentes oficiales, se espera mantener a estos buques en servicio durante diez años, luego de lo cual deberán ser reemplazados, junto con los otros cuatro barreminas costeros clase *River* que posee la marina sudafricana, actualmente en servicio.



Combat Fleets

Barreminas de la clase Lindau *adquirido por Sudáfrica.*

TURQUIA

Turquía adquiere seis fragatas clase *A-69* a Francia

Turquía ha firmado un contrato con los astilleros DCN Internacional de Francia, por la compra de seis fragatas tipo *A-69* de segunda mano.

El precio de compra ha sido estimado en 60 millones de dólares y considerándose que Turquía haga un pago adicional de 150 millones de dólares para el recorrido, soporte logístico y entrenamiento de las tripulaciones para cinco fragatas.

La Marina francesa indicó que las cinco fragatas estarán listas para ser entregadas el próximo año. Con respecto a la sexta fragata, esta se encuentra actualmente en servicio en la Marina francesa, estando prevista su transferencia en el 2002.

Los seis buques serán transferidos con misiles *Exocet*, los cuales han sido adquiridos a Francia en un contrato separado. Esto marcará la primera venta de misiles *Exocet* a Turquía, el cual solo contaba con misiles *Harpoon*.

Existen discusiones en torno a que si se adquiere la versión *MM-38* más antigua y barata o la variante *MM-40* más avanzada y de mayor alcance.



Combat Fleets

Fragata Francesa de la clase A-69.

VENEZUELA

Continúa programa de modernización de fragatas

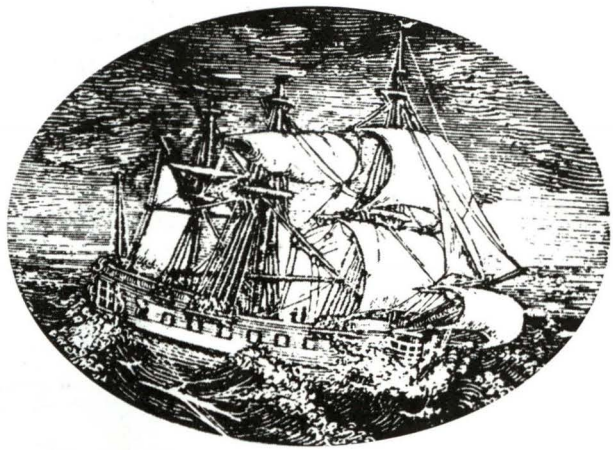
En adición a las fragatas *Mariscal Sucre (F-21) y Almirante Brion (F-22)* modernizadas recientemente en los astilleros Litton Ingalls Shipbuilding de Pascagoula, Mississipi, la Armada de Venezuela tiene previsto hacer extensivo el programa a sus otras cuatros fragatas de la misma clase.

Sin embargo, de acuerdo a lo manifestado por fuentes oficiales, las fragatas *General Urdaneta* (F-23), *General Soublete* (F-24), *General Salom* (F-25) y *Almirante García* (F-26), serán a un proceso de modernización limitado a ciertos sistemas a bordo, trabajos realizados en Puerto Cabello, Venezuela.

Según ha trascendido, la modernización en estos buques consistirá en el reemplazo del sonar de casco *EDO SQS-29 (Mod 160-E)* por el nuevo *21 HS-7*, recorrido de los sistemas de armas y control de tiro, mejoras en la planta de aire acondicionado y en la de osmosis inversa para generación de agua.



Fragata venezolana Mariscal Sucre *con su aspecto original.*



ACTUALIDAD NACIONAL

Gustavo Ramírez Samamé

B.I.C. *HUMBOLDT* RETORNÓ DEL CONTINENTE ANTÁRTICO

Luego de ratificar una vez más la presencia del Perú como miembro consultivo del Tratado Antártico, el B.I.C. *Humboldt* arribó el 26 de febrero al antedique de la Base Naval del Callao, dando así por concluida la XII Expedición Científica Peruana a la Región Antártica (ANTAR XII).

La ceremonia de arribo estuvo presidida por el Director Ejecutivo de esta expedición, contralmirante Hector Soldi Soldi, quién felicitó a los integrantes de la ANTAR XII, por el profesionalismo y cabalidad que desarrollaron en la misión encomendada, agregando que pasarán a ser historia de la actividad antártica del país.

Asimismo, explicó que la investigación científica se concentró en la Base Macchu Pichu, así como en los alrededores de la Isla Elefante, donde se realizaron diferentes programas como es el caso de las áreas de Ciencias de la Atmósfera y del Espacio y Ciencias del Mar y la Tierra.

Por otro lado el Jefe de la Expedición, capitán de navío Mauro Cacho de Armero manifestó que luego del Protocolo de Madrid se viene efectuando una serie de estudios para preservar la zona Antártica como un patrimonio de la humanidad, libre de todo tipo de contaminación. Destacó que los gobiernos de Perú y Argentina suscribirán un convenio de cooperación logística y científica al fin de preservar y proteger el medio ambiente marino y el sistema ecológico de la zona antártica.

En el continente antártico, los miembros de la XII Expedición Científica del Perú desarrollaron una serie de evaluaciones ambientales de Punta Crepín y sus ecosistemas; asimismo, realizaron estudios sobre las características y dependencias estacionales y latitudinales del fenómeno conocido como eco-mesoféricos polares de verano. Además se continuó con la evaluación del krill y su relación con el ecosistema marino.

Durante esta expedición que duró 56 días se desarrollaron programas de cooperación internacional con Checoslovaquia, y se contó además con la participación de Venezuela, Colombia, Argentina, Brasil y Alemania.

En el acto estuvieron presentes el Presidente de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos (CONAAM) embajador Cesar Castillo Ramírez, el comandante del *Humboldt*, capitán de fragata Ricardo Pin Nieto, el Director de Intereses Aeroespaciales, mayor general de la F.A.P Ramiro Lanao Márquez, autoridades civiles y militares, así como familiares de la tripulación.



B.I.C. Humbolt *en la Antártida.*

EN ECUADOR SE INAUGURÓ PARQUE "REPÚBLICA DEL PERÚ" Y SE DEVELÓ EFIGIE DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

Con la presencia del Alcalde de la ciudad de Quito, General (r) Francisco Moncayo así como del Embajador del Perú en Ecuador, Óscar Maúrtua de Romaña, el 08 de diciembre fue inagurado en Quito, el Parque "República del Perú", donde se develó una efigie del Almirante Miguel Grau.

Entre los asistentes se encontraron representantes del poder ejecutivo y legislativo, miembros del cuerpo diplomático acreditados en el Ecuador así como miembros de la Asociación de Residentes Peruanos en Pichincha, "Almirante Miguel Grau Seminario".

El recinto, situado al norte de Quito, comprende 7.000 m2 y en él se ha erigido la efigie del Gran Almirante Miguel Grau, donada por la Marina de Guerra del Perú.

El Alcalde de Quito, General (r) Moncayo al expresar su díscurso alabó la figura del Almirante Miguel Grau, definiéndolo como "un Caballero de los Mares, que jamás se ensañó con el vencido" y cuya memoria se perpetuará en el parque quiteño, señaló también que servirá como ejemplo para "la renovación de lazos de amistad entre ambos países, convocados por la historia para integrarse en busca de un futuro común de hermandad y prosperidad".

El Embajador Oscar Maúrtua destacó las virtudes del héroe y señaló que "Sólo con la paz es posible el desarrollo y progreso de los pueblos".

MARINA DE GUERRA DEL PERU Y UNIVERSIDAD SAN IGNACIO DE LOYOLA FIRMAN CONVENIO DE COOPERACIÓN INSTITUCIONAL.

Con el objeto de mejorar el nivel profesional en aspectos de capacitación, intercambio académico y para efectos de prácticas pre-profesionales, investigación y desarrollo, la Marina de Guerra del Perú y la Universidad San Ignacio de Loyola firmaron un convenio marco de cooperación académica, científica, cultural y de bienestar para ambas instituciones, lo que constituye una importante herramienta que contribuirá no sólo en el desarrollo de las mismas sino de la sociedad en su conjunto.

La Universidad San Ignacio de Loyola está ejecutando programas de capacitación y extensión universitaria para el personal militar y civil de la Marina en actividad, tanto en el nivel de Pre y Postgrado, asimismo, concederá la última escala de pensiones de cada facultad en el nivel de pre-grado, post-grado, maestría y doctorado al personal militar y en retiro de la Institución Naval, así como a sus familiares directos (cónyuge e hijos), los cuales deberán haber cumplido requisitos de rendimiento académico previos.



El Director de Instrucción Contralmirante Carlos Tubino Arias Schreriber, suscribe el Convenio de Cooperación con el Gerente General de la Universidad San Ignacio de Loyola, Diego Fernández Espinoza.

La Marina de Guerra del Perú, por su parte, abrirá sus dependencias para que los alumnos realicen prácticas pre-profesionales. Gestionará, conjuntamente con la Universidad, los recursos financieros que permitan la ejecución de proyectos de investigación, capacitación y desarrollo dentro del espíritu del convenio.

La Institución Naval además proporcionará a los alumnos de esa entidad educativa, las instalaciones deportivas de los Liceos "Almirante Guise" y "Contralmirante Montero", así como las instalaciones que requieran los programas y actividades de capacitación profesional y técnicas en los diferentes campos de acuerdo a las leyes y reglamentaciones internas establecidas.

Cabe destacar que el presente convenio tendrá una vigencia de cinco años, desde la fecha de su suscripción (12 de febrero de 2001) y se entenderá que quedará automáticamente prorrogado por otro período igual si ninguna de las partes comunica por escrito su voluntad de resolverlo.

La firma del convenio se realizó en la sala de conferencias de la Universidad San Ignacio de Loyola. Por la universidad firmó su Gerente General, Sr. Diego Fernández Espinosa y por la Marina de Guerra del Perú, el Director de Instrucción, contralmirante Carlos Tubino Arias Schreiber.

Presenciaron el acto el Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Contralmirante Ernesto Schroth Mier y Proaño, el Sub Director de Instrucción, Capitán de Navío Alejandro Figalo Mena, la Vice Rectora de la universidad, Doctora Gabriela Porto Power, así como catedráticos de la entidad educativa, entre otras autoridades.

CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU CULMINAN VIAJE DE INSTRUCCIÓN AL LITORAL

Con el objetivo de entrenar a los Cadetes Navales en la rutina propia de las Unidades Navales en puerto y navegación, poniendo énfasis en la práctica de los conceptos teóricos aprendidos en las aulas de la Escuela Naval del Perú, así como la familiarización con los principales puertos, bahías, islas y caletas de nuestro litoral, cadetes del 3ro, 2do y 1er, año participaron en el Viaje de Instrucción al Litoral correspondiente al año 2001.

En la versión del Crucero del presente año tomaron parte dos grupos de veintiocho cadetes de la Escuela Naval de Bolivia, quienes compartieron con sus homólogos peruanos en las experiencias marineras de a bordo.

El viaje de instrucción iniciado el 13 de enero, se realizó a bordo de los buques B.A.P. *Pisco*, B.A.P. *Eten* y B.A.P. *Marte* y radicó en diferentes actividades académicas, conferencias, exámenes calificados, prácticas de comunicaciones, sistemas de armas, ingeniería, logística y fundamentos de ciencias navales.

La primera etapa que comprendió el litoral sur incluyó los puertos de Matarani, Santa Rosa, Ilo, San Juan, Pisco y Pucusana. La segunda etapa comprendió el litoral norte y tuvo como itinerario la Islas Lobos de Tierra, Zorritos, Paita, Lobos de Afuera, Chimbote y Ancón.



B.A.P Eten, *unidad participante en el VILIT-2001.*

BUQUE ESCUELA ARC *GLORIA* DE LA ARMADA DE COLOMBIA ARRIBA EN VISITA OFICIAL

El 22 de marzo arribó al puerto del Callao, en visita oficial, el Buque Escuela ARC *Gloria* perteneciente a la Armada de Colombia, al mando del capitán de navío Jairo Peña Gómez.

El buque, cuya tripulación constó de 86 cadetes, 11 oficiales, 58 suboficiales, 3 infantes de Marina y 12 civiles, permaneció en nuestro país durante cuatro días, en cuyo lapso desarrolló diferentes actividades protocolares, académicas y sociales.

Como parte de su programa de actividades, la tripulación se hizo presente en la ceremonia de colocación de ofrendas florales al monumento del Gran Almirante Grau, en la plaza que lleva su nombre ubicada en el Callao, acto que estuvo presidido por el Embajador de la República de Colombia en el Perú. Asimismo, realizaron visitas protocolares a la Escuela Naval del Perú, a la Base Naval del Callao, al Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguia" y al Museo de Oro y Armas del Perú y otros lugares turísticos.

Es de destacar que el Buque ARC *Gloria* es una nave a vela de tipo bergantín de tres palos, que en la actualidad ha realizado 37 viajes de instrucción a diversos lugares del mundo.



DIMAR

Buque escuela colombiano A.R.C. Gloria *a su arribo al Callao.*

ARRIBAN BUQUES DE LA MARINA FRANCESA

Con la finalidad de estrechar los lazos entre las fuerzas navales de Perú y Francia, el 12 de marzo arribaron al puerto del Callao en visita oficial, las fragatas *Latouche – Treville* y *Comandante Bouan*, a cargo de los capitanes de navío Jacques Launay y Pierre Emmanuel Augey. Durante la visita de cinco días los marinos franceses cumplieron una serie de actividades tanto protocolares, culturales y turísticas.



DIMAR

BAP Mariátegui *y BAP* Montero *en maniobras con el destructor francés* Latouche-Treville.

Ambas naves de fuerza de acción, zarparon desde los puertos de Brest y Toulon (Francia) en una misión que los llevará de las Antillas hasta las costas de Valparaíso Chile, después de haber realizado escalas en Clipperton y Acapulco, antes de llegar al Callao. De regreso al Atlántico, los dos navíos de guerra participarán en el ejercicio UNITAS 2001, que une a las escuadras de guerra de las diferentes armadas del continente americano.

CINCUENTA AÑOS DE LA "PROMOCIÓN ENP 1950"

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

Esta es una nota en especial recuerdo del día de la graduación de esta Promoción ENP – 1950. Hoy después de cincuenta años este grupo humano prosigue dando su aporte al desarrollo nacional, a diversas instituciones y entidades donde vuelcan con el mismo entusiasmo sus experiencias profesionales acumuladas en su período de actividad. Le auguramos mucho más.

El día 29 de diciembre de 1950, hace exactamente cincuenta años, un grupo de veintitrés entusiastas jóvenes, en torno al entonces Presidente de la República del Perú, general Manuel A. Odría, y el Ministro de Marina, vicealmirante Roque A. Saldías M, recibieron del Presidente sus despachos como alféreces de fragata y sus respectivas espadas de mando, llenos de alegría, entusiasmo, ansiedad y orgullo. Minutos más tarde los nuevos oficiales de nuestra Marina de Guerra del Perú se reunían con sus orgullosos padres, quienes con enorme satisfacción veían concluir cinco largos años de rigurosa formación en la Escuela Naval de ese entonces.

Dos días después, en la víspera del año nuevo de 1951, los veintitrés alféreces se presentaron a bordo de los buques a las que habían sido destinados.

Sería innecesario describir la sensación del primer día de nuestra graduación, porque todos lo han experimentado y lo hemos recordado con orgullo y nostalgia. Los integrantes de la Promoción ENP 1950, ingresaron entre los años de 1945 y 1946, acompañados de sus padres y familiares cruzaron las rejas de nuestra "Alma Mater", hacia un mundo nuevo y totalmente diferente de aquel que vivieron de adolescentes en la vida civil. La Escuela Naval funcionaba en ese entonces bajo la dirección del contralmirante Roque A. Saldías.

Esta promoción, como otra de su época, perteneció a la generación que asistió al cambio trascendental que impuso el Supremo Gobierno, a una nueva era, constituyendo un punto de partida para las nuevas promociones que en los años posteriores habrían de forjar la trayectoria de la modernización de la Marina de Guerra del Perú en el siglo XX.

La Promoción ENP 1950 se inició con una Marina pequeña de escasos buques. Esta promoción estuvo compuesta por hábiles y eficientes profesionales, los cuales a su paso por la Institución Naval contribuyeron a su crecimiento y a fortalecer su prestigio. Los alféreces de fragata que se graduaron fueron los siguientes:

Jerónimo Cafferata Marazzi
Armando Reátegui Canga
Enrique Petrozzi Molfino
José Carcelén Bazurto
Enrique Anderson Rosas
Rómulo Aste Baptista



Oficiales integrantes de la "Promoción ENP 1950" reunidos en la ocasión de recordarse la fecha de su egreso de la Escuela Naval.

Carlos Farfán Mariátegui
Jorge Portella Roca
Alvaro Rotalde de Romaña
Fernado Roca Alzamora
Germán Gonzales Ugarte
Armando Vidal Marínez
Jorge Villalobos Urquiaga
Hugo Ramírez Canaval
Héctor Beas Portillo
Guillermo Angulo Denegri
Julio Pacheco Concha
Augusto Pérez del Solar
Luis Murguía Benvenuto
Alfonso Castillo Jordán
Andrés Ferrari Rodríguez
Pablo Camogliano Larraín
Felipe Sologuren Larrabure

Especial recuerdo en esta fecha de graduación merecen nuestro constante reconocimiento y agradecimiento por la educación e instrucción naval que nos impartieron nuestros instructores marinos y profesores civiles de esta etapa a quienes los recordamos con cariño por su contribución eficaz y decisiva, en nuestra formación impartiéndonos sus enseñanzas y experiencias y también nos inculcaron mantener viva la tradición en todos sus aspectos, lo cual ha comprometido nuestra gratitud para iniciarnos en la Carrera Naval.

RAZONES PARA ESTAR AGRADECIDOS

La mayoría de nosotros, aun por consideraciones superficiales, podemos encontrar numerosas razones para dar gracias por la vida, por nuestros familiares y amigos, por el alimento, la vivienda y los uniformes que vestimos, por simples placeres, por la belleza que un Dios benévolo nos ha proporcionado en la naturaleza: flores, árboles, ríos y mares en los que hemos navegado, y también por el sol, la luna y las estrellas que nos han guiado; por lo que, en cada nuevo amanecer, podríamos expresar:"Buenos días".

Así, la Promoción 1950 expresó su deseo de dar gracias a todo. Para ello, reunidos en el "Patio de maniobras" de la Escuela Naval del Perú, acompañados por sus correspondientes esposas y algunos hijos y familiares, iniciaron esta fecha recordatoria contando con la presencia del contralmirante José Noriega Lores, Director de la Escuela Naval y varios oficiales, en la siguiente secuencia:

Acto litúrgico oficiado por un capellán naval para dar las gracias por todo lo anterior.

Colocación de una ofrenda floral al Gran Almirante del Perú, Miguel Grau, en el monumento que perpetúa su memoria.

Visita a la Cripta donde reposan los restos de Grau y sus objetos recordatorios. Ante los cuales efectuamos nuestras respetuosas reverencias.

PROGRAMA Y MENSAJE LEGADO

De acuerdo al programa establecido en dicho día del 15 de diciembre de 2000, fecha señalada para el inicio de los eventos, dentro del marco conmemorativo se procedió a hacer entrega de un Diario de Bitácora, con dos hojas metálicas, donde se encuentran registrados el mensaje grabado para los Cadetes Navales de nuestra "Alma Mater", en el cual se vuelcan nuestras experiencias y orientaciones para las futuras generaciones.

El vocero nominado, el vicealmirante(r) Julio Pacheco Concha, dirigió a los Cadetes Navales formados en el casino de Cadetes, estas frases:

"Ingresamos a esta Escuela imbuidos de la moral, principio ético, adquirida en nuestros hogares, similar a las antiguas tradiciones de caballerosidad, dignidad y lealtad que caracterizan al oficial de Marina, los que fueron inculcados por nuestros predecesores y a los cuales hemos hecho honor durante nuestra larga carrera naval". La camaradería que se generó entre nosotros a lo largo de los años de cadete derivó a una profunda amistad que hemos sabido cultivar durante nuestra carrera y que se ha acrecentado en el devenir de los años. Esta amistad que significó también unión y conjunción de ideales nos ganó el mote de "Promo" que nosotros supimos acentuar desde la época que obteníamos victorias en las actividades deportivas entre promociones.

"De nuestros compañeros, sólo dos dejaron temprano nuestras filas en aras de otro futuro en la vida civil. Los restantes, alcanzamos todos el grado de capitán de navío".

"El destino nos arrebató muy temprano a tres de nuestros mejores compañeros: Alfonso Castillo, Willy Angulo y Rómulo Aste. Posteriormente y en forma trágica falleció nuestro recordado "Coco" Cafferata y luego, con penosas enfermedades Alvaro Rotalde y Enrique Petrozzi. Amigos entrañables con quienes quisiéramos compartir todavía momentos de alegría como hoy día. Pero ahora, desde muy altas latitudes, nos contemplan. Partieron también ocasionalmente Héctor Beas y Carlos Farfán.

De los que quedaron, cinco alcanzaron el grado de capitán de navío, siete contralmirantes y seis vicealmirantes.

Los cargos más importantes de nuestra Institución Naval estuvieron a cargo de nuestra Pro-

moción y en el Sector Público, tres fueron Ministros de Estado.

A todos los que nos antecedieron, hoy les rendimos un sentido homenaje promocional de amistad y de cariño. A sus viudas e hijos les decimos que ellos estarán siempre en nuestras memoria y en nuestras oraciones.

Cada uno de nosotros, en su momento, cuando dejó la situación de Actividad, lo hizo con la satisfacción de haber cumplido con nuestro deber convencidos que nuestros pasos individuales y en forma colectiva por la Marina de Guerra del Perú dejaron, marcados, un hito de eficiencia, de labor propicia y de entrega sin límites a nuestra Institución.

Mantener las hermosas tradiciones de nuestra Marina, defender sus principios, acrecentar la eficiencia de sus naves, bregar por el bienestar del personal, fueron parte de nuestro que hacer durante nuestra vida profesional".

MENSAJE PARA LOS CADETES NAVALES

Hemos querido dejar impreso para los cadetes navales de hoy y de siempre, un escueto mensaje, fruto de nuestras experiencias, el mismo que se encuentra grabado en esta especie de "Diario de Bitácora". Es la promoción 1950 la que hoy lega al Casino de Cadetes de la Escuela Naval del Perú el siguiente mensaje:

"Si crees que tus valores éticos son los correctos,
si tu moral ha guiado tus actos cotidianos, entonces
debes tomar las grandes decisiones de la vida.
Hazle caso a tu conciencia".

REFLEXIONES

En esta ocasión, el autor de esta nota nos invita detenernos un instante en nuestro diario vivir y a manera de reflexión pensar: que cincuenta años han transcurrido desde que esta promoción se graduó y, en estas fechas nos viene a la mente, en rápida sucesión, todos aquellos eventos que formaron parte importante de nuestra vida durante los años de cadete, los mejores y más trascendentales de cualquier joven.

No podemos olvidar a esta "Alma Mater" de la Institución en la que silenciosamente, año tras año, se van forjando cadetes que en el futuro también harán honor a su condición de Oficiales de Marina.

Esta Escuela no sólo nos dio los conocimientos científicos y humanistas adecuados para la época, sino también algo que no aparece en texto alguno, pero que lo asimilábamos incesantemente: minuto tras minuto, hora tras hora, día tras día, muchas veces de forma invisible. Me refiero, al carácter militar. Su importancia la íbamos conociendo año por año; nuestros jefes, nuestros profesores y los cadetes de años superiores, nos iban señalando el camino y creándonos el ambiente dentro del cual ese carácter militar maduraría, y robustecería, para llegar a ser factor esencial del éxito en el mando.

Y, así, aprendimos que la tendencia de la Escuela Naval en la disciplina es hacer resaltar el deber de los cadetes hacia la sociedad, hacia el Estado, como organización, a expensas del individuo, del Cadete Naval, es decir: aprendimos del sacrificio personal y la devoción ciega al deber, aprendimos a tener fe en la Marina, a tener esperanza y rogar por ella, y a sentir que por encima de todos los demás deberes prima el deber para con ella y no para con nosotros mismos. Aprendimos que al adoptar el uniforme de cadete declarábamos públicamente la lealtad, la fidelidad, al país y a la Marina de Guerra como me-

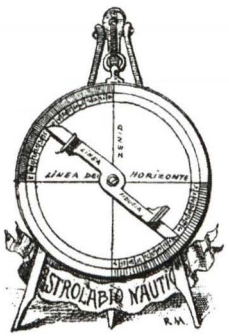
dios para protegerlo; adquirimos valor a través de muchas pruebas, fueran académicas, deportivas, de entrenamiento o de embarque. Aprendimos que no hay lugar en la Marina para una persona deshonesta, y a ser honrados con nosotros mismos, aprendimos a tomar decisiones en base al sentido común, perspicacia, criterio y discernimiento; aprendimos a tener confianza en nuestras acciones; aprendimos a ejercer la iniciativa; aprendimos a tener tacto para tratar a nuestros superiores y subordinados; aprendimos a tener control sobre nosotros mismos y a desarrollar cierto sentido del humor; aprendimos a ser modestos en nuestra conducta y preocuparnos de dar buen ejemplo y, finalmente, aprendimos a ser "un caballero".

No cabe duda que hoy la instrucción científica y humanista es muy superior a lo que nosotros recibimos de nuestra época, y, por lo tanto, vemos con optimismo y alegría que en ese aspecto, el futuro de la Marina está asegurado.

Pero igualmente importante y decisivo, que no ha perdido actualidad sino que más bien en la situación presente es aconsejable ser más exigente; está el seguir inculcando aquellas cualidades, pues sin ellas al futuro oficial le será imposible asumir las responsabilidades del jefe o del subordinado; y en ese sentido, estamos seguros que la presencia espiritual y material de Grau, síntesis de todas ellas, garantiza que esta histórica Escuela que físicamente no es más que aquella que conocimos, habrá de continuar forjando héroes potenciales perfectamente lúcidos de que, como dice el Himno de la Escuela Naval en su segunda estrofa, "La Armada es la patria flotante y la voz de la patria en el mar".

Rendimos nuestro homenaje a nuestra querida Escuela Naval y lo hemos hecho ante nuestro gran Almirante del Perú, modelo de las virtudes de que debe estar dotado todo miembro de la Marina de Guerra, teniendo siempre presente en nuestra mente y nuestros recuerdos cercanos aquella frase tan significativa y siempre vigente que adorna el monumento de nuestro Gran Almirante: "CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO".

Conclusión: A nuestro juicio estimamos que todos los años de servicios prestados a la Institución Naval, han constituido la mejor entrega, que hemos podido dar como homenaje a nuestro querido Perú y a nuestras familias.



EN MEMORIA DE DOS INOLVIDABLES AMIGOS

Teniente Primero
Juan Carlos Lloza Pazos

Conocí a Jorge Texeira Indacochea en los primeros días de marzo de 1988, cuando, moviéndonos al paso ligero, aturdidos y temerosos, nos apresurábamos en incorporarnos a nuestra primera formación como aspirantes a cadetes navales, prestos a iniciar una nueva y crucial etapa de nuestras vidas.

Los cinco años que viví en la Escuela Naval me valieron, entre otras cosas, para tratar y conocer a muy buenos amigos, entre ellos a Coco Texeira, cuya amistad me aprecio mucho de haber tenido. Con frecuencia aparecen en mi mente recuerdos de la época inolvidables que vivimos con Coco, los amigos y compañeros de promoción, en la Escuela Naval y en los años posteriores a nuestra graduación, los cuales constituyen invalorables vivencias, que hoy lamento muchísimo no fueran suficientes.

Particularmente puedo decir que "el marciano", como lo llamábamos cariñosamente, fue un excelente amigo, que estuvo siempre dispuesto a dar la mano, a sacar la cara por sus amigos, con una vehemencia y convicción poco comunes, y que resultan ser muy difíciles de encontrar. Tengo la certeza, por lo que sé de él, por las tantas veces que conversamos y también discutimos, por su inquebrantable vocación, por sus claros y sólidos principios, que Jorge Texeira fue un oficial de Marina digno y provechoso para su institución y para su país.

Desde que recibí la dolorosa noticia de su repentina muerte, me embarga cierto sentimiento de incredulidad que aún se resiste a desaparecer.

Coco, en contraste al dolor que hoy se asocia a su memoria, fue un tipo alegre, que gustaba de la diversión, de las bromas, aun cuando era algo "picon", y fue sobre todo, alguien que supo, siempre, valorar a la familia y a la amistad, y disfrutar de los buenos momentos. Es así como lo recuerdo, fue así como lo vi la última vez. Festejaba su último cumpleaños y, antes de irme de su casa, nos reímos y "vacilamos" mutuamente como lo hacíamos cada vez que nos veíamos. Nos dimos un abrazo y nos despedimos.

Jorge Texeira hijo, tuvo la dicha de disfrutar, durante los escasos veintisiete años que vivió, de la felicidad que constantemente acompañó al maravilloso hogar que formaron sus padres. Tuvo además la fortuna de contar con una importante tradición naval, heredada de sus abuelos. Su padre, el contralmirante Jorge Texeira Rivarola, fue su guía, su mejor amigo, y a quien estuvo ligado gracias a una envidiable y ejemplar relación de padre e hijo.

Conocí al contralmirante Texeira cuando era subdirector de la Escuela Naval del Perú. Entre los muchos recuerdos que guardo de él, conservo especialmente la imagen de un grupo

de cadetes, quienes, reunidos frente al auditorio de la Escuela Naval, rodeaban a un jerárquicamente muy distante capitán de navío, de quien escuchaban sorprendidos, el relato de lo que verdaderamente ocurrió a bordo del B.A.P Eten en el verano de 1990, durante el frustrado crucero de instrucción hacia San Diego, California, en el cual habían participado. Para ese grupo de jóvenes, algo desorientados por lo que había sucedido casi frente a sus narices, sin siquiera sospecharlo, aquella fue una expresión magnánima de quien pese a la lejanía que le otorgaban el grado y el cargo, los reunió de manera informal y les expuso, con palabras claras y exactas, la magnitud del problema, exhortándonos a no desmoralizarse y a no dejarse confundir por lo negativo que aquella experiencia significaba. Estoy seguro que para todos los cadetes que lo escuchamos, sus palabras fueron alentadoras y oportunas, lo que nos reveló la extraordinaria condición humana del almirante, la cual muchos tendríamos la oportunidad de volver a observar, repetidas veces. Con los años, el almirante, Texeira me distinguiría con su amistad.

Jorge Texeira Rivarola fue un reconocido y brillante profesional, tal como le consta a quienes lo tuvieron a sus órdenes y a quienes servimos bajo las suyas. Como persona, más que generoso, a decir del sacerdote que ofició la misa por el primer mes de su fallecimiento, fue un hombre bueno como pocos, dueño de un nobilísimo espíritu que nunca lo abandonaría, a pesar de la tragedia que le tocó vivir.

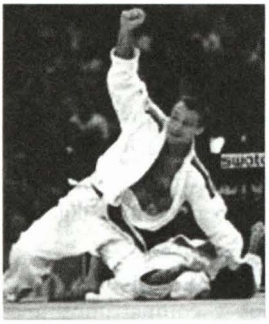
Pienso, finalmente que Coco y su padre, siguen unidos con ese mismo sentimiento inquebrantable con el que siempre se les vio, ahora que navegan unidos en aguas infinitamente calmas. A través de los años, la vida nos regala y nos quita a ciertas personas, quienes sin estar unidos a nosotros por lazo sanguíneo alguno, logran despertar nuestro cariño y atraen para sí nuestros mejores sentimientos, como es el caso, para los que conocimos y compartimos una buena amistad con ellos, de Cocó papá y de Cocó hijo, de quienes puedo asegurar fueron de aquellos seres invalorables, con los que en fortuna, Dios, nos permite compartir el camino.

Jorge Texeira Rivarola y Jorge Texeira Indacochea se fueron temprano. Partieron casi juntos en su inexorable carrera hacia la eternidad; sin embargo, nosotros, sus amigos, los que vivimos con ellos buenos y añorables momentos, de aquellos de los que esta hecha la esencia de la vida humana, jamas podremos dejar de recordarlos.



JUDO ...un arte marcial para las fuerzas de adiestramiento especial

Teniente Segundo
Omar Tejada Pérez.



Ni-Kiu en Judo

En mis años de práctica de Judo me he podido dar cuenta de que no sólo es un arte marcial; es también una forma de vida, una disciplina y, en el aspecto militar, una eficiente arma de lucha cuerpo a cuerpo y defensa personal que debemos tomar en cuenta, ya que la preparación de un combatiente especial no sólo se ciñe al manejo de armas, equipos especiales y tácticas de combate, sino, sobre todo, a la preparación física y psicológica que lo pueda llevar a salir airoso de cualquier situación crítica, aun si no disponiera de los medios para hacerlo.

No es novedad que las *Fuerzas de Adiestramiento Especial* (1) de muchos, por no decir de todos, los países del mundo tengan dentro de su preparación un programa de enseñanza de algún arte marcial. Pero, ¿que tiene de especial el judo que no lo tengan otras artes marciales? Ha quedado demostrado en todos los campeonatos de Vale Todo (2) del mundo, en el que participan exponentes de casi todas las artes marciales y sistemas de combate, incluyendo dos que se realizaron en Lima hace muy pocos años, que las técnicas más eficientes para dominar y ganar un combate cuerpo a cuerpo son las técnicas de Judo; en especial técnicas de piso(ne waza), estrangulaciones (shime waza), palancas de piernas, tobillos, brazos y cuello (kansetsu waza) y retenciones del adversario en el piso (katame waza) que se hicieron conocidas con los Gracie, familia brasileña de una larga trayectoria y tradición en la formación de luchadores destacando y campeonando en muchos vale todo y que en el año 1999 fueron contratados por los Rangers del Ejército de los Estados Unidos para que, junto con un grupo de oficiales Judokas (ver foto 3), del Ejército Norteamericano implanten un sistema de enseñanza de combate cuerpo a cuerpo al cual han llamado Hand to

(1) Fuerza de Adiestramiento Especial: *Conjunto de Fuerzas Especiales y Comandos según el C. de C. Aníbal* Cueva L.(Revista de Marina, *Año 93 Nro.03)*

(2) Vale Todo: *Torneo de lucha cuerpo a cuerpo en el que intervienen exponentes de la mayoría de las artes marciales y sistemas de combate.*



Vale Todo.

Hand Grapplers Rangers. Asimismo, existen unos videos didácticos de los demoledores submarinos de Estados Unidos (Seals)de lucha cuerpo a cuerpo (Seals Hand to Hand) y lucha con puñal (Seals Knife) en los cuales se puede observar que la mayoría de las técnicas son aplicación del Judo; por otro lado, la Escuela de Infantería de Marina de Chile tiene en su currícula de estudios un curso de Judo lo mismo que el curso anfibio del Ejército Norteamericano. Es preciso señalar también que las fuerzas especiales de Cuba, conocidos por su eficiente labor en el ámbito de la seguridad personal, han creado un sistema de combate llamado Kansen Ryu en el que el Judo tiene mucha influencia, y es que con las técnicas de Judo convenientemente aplicadas se puede derrotar a uno o varios rivales sin importarnos el peso o talla de los mismos sino para aprovecharlos en su contra junto con su fuerza y el desequilibrio que les podamos producir, ya que en un combate no sólo hay fuerza sino inteligencia y habilidad para aprovechar el desplazamiento del rival y percibir sus puntos débiles y así poder sacarlo de combate sin necesidad de usar otra arma que nuestro propio cuerpo .

A pesar de la aplicación militar que hemos venido tratando hasta ahora, y que quizás se torne agresiva y violenta, es necesario saber que el Judo es un arte marcial y un deporte cuya práctica nos puede traer muchos beneficios, además-aunque parezca irónico- la filosofía del Judo rechaza todo tipo de violencia y, por el contrario, busca el bien recíproco y la ayuda mutua. No en vano el Dr. Jigoro Kano basó todo su Judo en dos principios que por sí solos lo explican todo:

SEIRYOKU-SENYO... Máximo de eficacia con el mínimo esfuerzo
JITA-KIOEI... Ayuda mutua y prosperidad común.

Máximas de Jigoro Kano

- Superar el hábito de emplear la fuerza contra la fuerza es una de las cosas más difíciles en el entrenamiento del Judo.
- La sencillez es la clave de todo arte elevado, de la vida y del Judo.
- El fracaso en la competición y en el entrenamiento no debe ser motivo de desaliento o aflicción, pero es señal de la necesidad de una mayor práctica y esfuerzos más continuos.
- Si a veces es admisible un exceso de celo, éste termina por convertirse en una fuente de peligro.
- Los katas (ver foto 4) son la estética del Judo; en los katas se encuentra el espíritu del Judo, sin el cual es imposible divisar el fin.
- La estabilidad mental o la calma inquebrantable son un factor importante en un com-



Judokas: Practicantes de Judo.

bate de Judo; lo serían más si se tratase de una lucha a muerte.

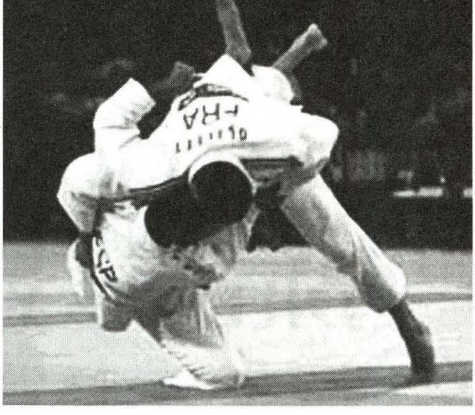
- El Judo debe existir para beneficio del hombre .
- En toda forma de entrenamiento el punto más importante es librarse de los malos hábitos.
- La idea de considerar a los demás como enemigos no puede ser más que una locura y causa de regresión.
- El valor de una cosa depende de la forma en que se la aborda mentalmente y no de la cosa en sí misma.
- El alto valor de la habilidad y de la calidad del arte no puede obtenerse más que elevándose por encima de la dualidad de la competición.
- Cuando uno se da cuenta del poder del Judo no puede servirse de él a la ligera, ya que puede ser tan peligroso como una espada desenvainada.
- Ambición y rivalidad, cuidadosamente dosificadas, son los estímulos del progreso; pero en excesiva cantidad se convierten en venenos mortales.
- Tender a la perfección es el principio del entrenamiento en el Judo.
- El conocimiento del cuerpo, para ser eficaz, no es necesariamente el alto conocimiento científico del ingeniero sino más bien el conocimiento práctico del obrero.
- Recordemos que la esencia del deporte no está en la marca ni en el tanteo sino en los esfuerzos desplegados para conseguirlos.
- La forma de entrenarse depende de una acción consciente pero la finalidad del entrenamiento es alcanzar el dominio de la técnica, que es inconsciente.
- El adversario es un compañero necesario para el progreso; la vida de la humanidad está fundada sobre este principio.
- No se avergüence de un error; cometería una equivocación.

HISTORIA

El arte del Judo fue creado en Japón en el año 1882 por el Doctor Jigoro Kano (1860-1938) fundando la primera escuela que se llamó Kodokan (que literalmente quiere decir la escuela para estudiar el camino). Rápidamente se hizo famoso en todo el país y el número de practicantes crecía a pasos agigantados, incluso la policia japonesa lo implantó como sistema principal para la preparación de sus efectivos.

El Judo en sus raíces quiere decir: **JU**... suavidad, flexibilidad o forma de ceder y **DO**.... camino o principio.

Entonces **JUDO** = Camino de la flexibilidad.Por eso el lema de los judokas es " Ceder para vencer ".



Kata: Forma de realizar y ejecutar un conjunto de técnicas en forma coordinada y secuencial buscando la perfección de las mismas.

BENEFICIOS DE LA PRÁCTICA DEL JUDO

En el aspecto físico:

- Colabora en el crecimiento del niño.
- Desarrolla cualidades físicas básicas, tales como equilibrio, coordinación, flexibilidad,etc.
- Mejora la capacidad funcional.
- Potencia la musculatura corporal.
- Reduce el riesgo de enfermedades cardiovasculares y degenerativas.

En el aspecto Psicológico:

- Desarrolla la autoestima a nivel personal, social y familiar.
- Favorece la afectividad.
- Evita conflictos emocionales.
- Conduce al desarrollo de una personalidad más equilibrada.
- Desarrollo de las capacidades de autocontrol.

Conclusiones

Como hemos podido apreciar, la práctica del Judo como un complemento en la formación de un combatiente es un punto importante a tomar en cuenta ya que la eficiencia y contundencia de sus técnicas permiten al combatiente tomar el control del combate en forma rápida, resolviendo así situaciones críticas, muchas veces no previstas en un combate y en la que su única arma es su propio cuerpo.

Además, la práctica de este arte marcial le da a la persona mayor confianza en sí mismo, desarrolla su capacidad psicomotriz, reduce el riesgo de enfermedades coronarias, equilibra su personalidad, entre muchos otros beneficios que con la práctica uno mismo va descubriendo.

Bibliografía

- Kano, Jigoro: *Kodokan Judo.* Kodokan Editorial Committe. 1986.
- Kawaishi, M: *Mi Método de Judo.* Editorial Bruguera, 4ta. Edición. 1974.
- Shou-Yu, Liang and Tai D.: *Chinese Fast Wrestling for Fighting.* 2da. Edición.
- Revista *Cinturón Negro.* Año XI, Nro. 115. Budo International Publishing Co.
- Charriez, Oscar G.: Ranger Jujitsu 1999.
- Gárate Ara, Ramón: *Aspectos Medicos del Judo.*
- Landa. P. : *Aspectos Psicológicos del Judo.*

COLECCIÓN Y ANALISIS DE INTELIGENCIA: DILEMAS Y DECISIONES(*)

John B. Chomeau
Anne C. Rudolph
Agencia Central de Inteligencia(CIA).

Chomeau y Rudolph consideran necesarias las operaciones clandestinas y encubiertas, pero observan que ellas involucran actividades rutinarias de decepción y otras, que en muchos ámbitos serían consideradas ilegales e inmorales. Los autores sostienen que en los principios de la "guerra justa" proporcionan un marco ético apropiado para dichas actividades.

Para establecer un consenso en cuanto a si la profesión de inteligencia es distinta o parecida a otras profesiones, y para ayudarnos a debatir la importancia de una ética profesional, definimos profesión como un título honorífico fundado en una aptitud única para el desempeño de tareas o servicios especiales con un compromiso de actividades relacionadas a la comunidad que establece una vinculación profesional-cliente.

El agente de inteligencia es un profesional muy bien entrenado con estrictas reglas en el desempeño, conducta y promoción dentro de la profesión. Mediante un entrenamiento adicional y servicio en el exterior, el profesional de inteligencia está obligado a mejorar sus aptitudes para la colección clandestina y el análisis de información secreta, al tiempo de estar siempre atento a su responsabilidad como servidor público. Afirmamos que el origen del dilema ético de mantener secretos en una sociedad democrática abierta reside en una noción confusa sobre quién es nuestro cliente, particularmente si las circunstancias ameritan una clasificación de seguridad de la información de inteligencia. Por lo tanto, debemos ponderar si la necesidad de mantener el secreto invalida el derecho del pueblo norteamericano para tomar cuenta de nuestras actividades. ¿Como agentes profesionales de inteligencia debemos saber para quién estamos trabajando como un agente moral y lo que hace el secreto para cambiar la naturaleza de la relación profesional-cliente en el ámbito de los asuntos de seguridad nacional?

Los agentes profesionales de inteligencia opinan que nuestros clientes son al final el pueblo norteamericano, pero que, en el esfuerzo

(*) *Traducción por el contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja de* Ethics and National Defense *– Editores: James C. Gaston y Janis Bren Hietala, Washington, D.C. 1993, Pág 113*

diario de cumplir con nuestro trabajo, pocos tenemos la oportunidad de reflexionar sobre ello. En nuestro sistema de gobierno las comisiones de supervisión del Congreso y la existencia de una prensa libre sirven como protectores del interés publico. El conocimiento de las operaciones de inteligencia debe asegurarse mediante esa reflexión en la conciencia de la nación. También debemos considerar la responsabilidad especial del agente de inteligencia al estar obligado a trabajar en secreto, obligado a perfeccionar las aptitudes de la profesión, y a emplear estas aptitudes únicamente para el beneficio de sociedad norteamericana, cliente. Cualesquiera de las aptitudes del agente profesional que se ejerciten o usen fuera de su propósito correcto o lugar, serán ilegales e inmorales. Más aún, el propósito y pericia única del agente de inteligencia no es muy diferente de aquélla del oficial militar. Ambos profesionales emplean aptitudes que tienen poca aplicación directa fuera del gobierno. Ambos profesionales emplean aptitudes que tienen poca aplicación directa fuera del gobierno. Ambos apoyan a los políticos administrando el uso de la fuerza en un esfuerzo para asegurar la paz al proteger la información y operaciones vitales para nuestra seguridad nacional. En suma, el agente profesional de inteligencia, como el oficial militar, protegen a los inocentes contra la agresión.

La pregunta fundamental se mantiene: ¿Cómo se relaciona la ética con la profesión de inteligencia? Después de todo, está claro el supuesto de que los agentes de inteligencia deben tener ética. También esta claro que la Comunidad de Inteligencia tiene una responsabilidad ética. Sin embargo, no está claro cómo la ética se relaciona a las particularidades del trabajo de un agente en particular y lo que necesita saber ese agente acerca de la ética. Sobre este tema no se habla mucho en la Comunidad de Inteligencia, probablemente porque la "actividad" de inteligencia está envuelta con el velo del secreto, la necesidad de saber, la desconfianza y la decepción. Quizá algunos prefieran que el papel de la ética en las cuestiones internacionales sea "tan pequeño como sea posible".

Cuando se trata de establecer un conjunto de principios para la conducción de las operaciones de inteligencia y de inculcarlos a los agentes que trabajan en los organismos de colección y análisis, como la CIA, uno se enfrenta casi de inmediato con varias interrogantes claves.

¿Hay principios morales generales que regulen la conducta de los agentes profesionales de inteligencia? ¿Tenemos un código de ética similar a aquéllos que se aplican en otras profesiones como abogacía, medicina y militar? Sea de donde vengan, ¿cuán bien son comprendidos por los agentes de inteligencia y cómo se les enseña a aquellos que intervienen en la colección, análisis, acción encubierta y administración de operaciones de inteligencia? Si no hay un código aceptado que regule la conducción de las operaciones de inteligencia, ¿de qué manera se establecen limites en cuanto a lo que es aceptable y necesario? ¿y cómo impedimos que nuestra profesión acepte pautas como "el fin justifica los medios" o "todo está arreglado como para que Ud. no sea atrapado?".

Nuestra intención es presentar la naturaleza de esta interrogante, describir la vitalidad moral y la quiebra de varios enfoques teóricos a este problema, y diseñar un método para procesar una cuestión ética que pueda enseñarse a los que ejercen esta profesión. Suponemos que la profesión de inteligencia posee poder en la forma de información secreta y que ello representa un tipo de fuerza que puede usarse para proteger nuestros intereses nacionales. Por lo tanto abogamos por la aplicación de la teoría de la guerra justa como una forma de establecer, a primera vista, cierta evidencia justificatoria bajo esos criterios. Por lo tanto afirmamos principios deontológicos contra la intervención y el

uso del secreto excepto en casos justificados. Por lo tanto el peso de la prueba está en el consecuente quien debe justificar razonablemente su apartamiento de los principios deontológicos aplicando el criterio de la guerra justa.

De ser posible y dentro de los limites de la seguridad, presentaremos casos de estudio representativos de los tipos de interrogantes que pueden confrontar los agentes de inteligencia profesionales.

ARGUMENTOS

Hay varios argumentos hipotéticos que se pueden hacer sobre la existencia de un código de ética que regule las operaciones de inteligencia. Estos argumentos proporcionarán una base para una mayor discusión de las interrogantes.

Nuestras acciones están reguladas primeramente por la legislación de Estados Unidos, aunque algunas de las leyes están redactadas en forma tal que dejan campo para una amplia interpretación. Al tratar con estas leyes, la CIA busca la asesoría de su propio plantel de abogados, así como del Departamento de Justicia y de otros órganos del gobierno. Una revisión de las legislación de inteligencia indica, sin embargo, que es difícil derivar una moral modelo de esta fuente. Muchas situaciones se han dejado deliberadamente confusas. Cuando hay requerimientos específicos o prohibiciones, éstas usualmente han sido introducidas en los libros pero como resultado de una opinión del ejecutivo o legislativo respecto a que una situación o práctica necesitaba corrección o reglamentación. También actuamos bajo órdenes del Ejecutivo que tienen la fuerza de ley, pero que pueden ser cambiadas por el Presidente sin intervención del Congreso o de los Tribunales. Éstas son algo más especificas que el U.S.Code, pero en muchos casos no dan pautas. Todas las órdenes del Ejecutivo promulgadas por los Presidentes Ford, Carter y Reagan, prohiben específicamente el uso del asesinato. Esta estructura se estableció como resultado de investigaciones en el Congreso que descubrieron esfuerzos, aunque sin éxito, para asesinar a personajes politicos específicos de otros países. A pesar de estas pautas, siguen planteándose preguntas en los medios acerca de las prácticas de la CIA sobre este aspecto, y algunos observadores no ven en la orden presidencial una pauta que tenga aplicación universal.

Si las leyes y reglamentos no proporcionan adecuadas pautas morales, ¿en que se pueden Uds. apoyar? Lo que es apropiado y acostumbrado en las operaciones de inteligencia es difícil de codificar y particularmente difícil de proporcionar a los nuevos agentes. Todos nosotros tenemos un sentido personal de lo que es correcto y apropiado, pero ¿cómo desarrollamos un sentido institucional -que son las tradiciones dentro de nuestra profesión-, y cómo éstas corresponden con lo que en esta nación, a través de sus ciudadanos y sus representantes electos, consideran ser opciones justificadas y morales?.

Aquí encontramos el punto capital de nuestro problema. En un sistema de gobierno democrático abierto, "Nosotros el Pueblo" gobernamos, y cada funcionario federal es finalmente responsable ante el pueblo. ¿Pero cómo pueden Uds. mantener al pueblo adecuadamente informado acerca de delicadas operaciones de inteligencia?. Aun si conocieran los detalles, con frecuencia no comprenderían los por qué y las razones de la ejecución de operaciones clandestinas. La duda principal, por lo tanto, está en si el sentimiento público puede servir como un juez adecuado de la ética de nuestra profesión. Hemos tratado de formalizar esto recurriendo a la supervisión del Congreso. Esto ha devenido en la responsabilidad colectiva de las ramas legislativa y ejecutiva de nuestro gobier-

no, pero los últimos informes de prensa indican que todavía subsiste en el público un escepticismo notable sobre la efectividad de este sistema.

En este momento es necesario delinear algunas de las actividades de inteligencia consideradas en este ensayo, de manera que podamos discutir los principios éticos que se aplican a cada una de ellas. La primera categoría incluye las operaciones clandestinas para colección de inteligencia, que se estiman son secretas. Tratamos de obtener la información que se nos niega a través de los medios normales. En efecto, otros gobiernos, especialmente en sociedades cerradas, usan métodos específicos para impedir que conozcamos la información que desean restringir. Usamos varios métodos, que incluyen el empleo de agentes humanos, y espías, a los que reclutamos para obtener información usando métodos clandestinos. Esto, por su propia naturaleza, exige un cierto grado de decepción. Nuestros agentes que trabajan en el exterior necesitan contar con historiales falsos para proteger sus operaciones clandestinas. Como cada nación considera que el espionaje es ilegal y aquellos espías que son capturados son sometidos a penas severas, los historiales falsos son importantes no sólo para la seguridad de los agentes de inteligencia, sino también para proteger a nuestros agentes y a nuestra propia capacidad para realizar espionaje. No se trata de que la decepción sea maliciosa; se la usa para ocultar la verdadera identidad y propósito de aquellos implicados en lo que consideramos son aspectos legítimos del espionaje. En términos morales, el uso de cierto grado de decepción es apropiado si lo emplea para proteger la operación clandestina y a aquéllos involucrados en ella. No es apropiado si se le emplea para ocultarle al pueblo norteamericano resultados vergonzosos.

Está claro que para las operaciones clandestinas se requiere de cierto grado de decepción. A veces tenemos que hacer creer a otros que estamos haciendo algo que es plausiblemente inocente, cuando en realidad estamos conduciendo operaciones secretas. Esto es una extensión del principio de cobertura y proporciona al agente clandestino un medio para abrir una puerta o mirar furtivamente por una ventana de manera que pueda emprenderse una operación secreta. Las operaciones clandestinas para recolectar información, inevitablemente implican relaciones humanas. Frecuentemente un reclutamiento se hace sobre la base de la amistad personal y confianza mutua. Sin embargo, el agente de inteligencia debe tener cierto grado de control. Así, estas relaciones pueden implicar manipulación o decepción. ¿En qué medida son necesarias estas prácticas para mantener un control "honorable"? ¿Crea esto un dilema moral al agente de inteligencia implicado en tales operaciones?.

Se considera que las operaciones clandestinas son correctas y moralmente justificadas en tanto sean conducidas sobre la base de que son necesarias para proteger el Estado. Pero no serian moralmente justificadas si violan los principios básicos que defendemos y la tradición institucional de este servicio de inteligencia.

Esto es fácil decirlo, pero como agentes profesionales de inteligencia, ¿de qué modo sabemos lo que es y no es moralmente justificado? ¿Bajo qué normas operamos? ¿Quién fija las reglas y cómo las aplicamos en una situación dada? Ciertamente abarca más que las leyes de inteligencia, y la ética de esta institución y profesión difieren notablemente de aquéllas de cualquier otra organización personal o ética profesional. (En efecto, aunque muchos agentes de inteligencia no lo reconozcan, nos acercamos más a la ética que se aplica en la profesión militar).

A fin de proporcionar alguna forma de orientación, hemos desarrollado lo que llamamos la propuesta Chomeau-Rudolph. Ella consiste en que:

- Seguimos las pautas del deber, honor y patria.

Mejoramos la calidad de estos principios usando la teoría de la "guerra justa", como un enfoque sistemático a los problemas éticos inherentes a las operaciones y análisis de inteligencia.

El objetivo de la propuesta Chomeau-Rudolph es aumentar las opciones moralmente apropiadas a disposición de los agentes profesionales de inteligencia.

DEBER. Es la obligación no sólo de hacer el trabajo, sino de hacerlo dentro de normas éticas. Por lo tanto, se necesita conocer los principios morales y una destreza desarrollada mediante la practica en su aplicación.
HONOR. Reafirmar que el desarrollo moral es tan importante como el físico, intelectual, profesional y demás criterios de la aptitud profesional.
PATRIA. Por patria, entendemos que buscamos mantener la Constitución, pero que esto no debe ir más allá de fundamentos estrictamente legales para cubrir otros criterios de la aptitud profesional.

Hemos determinado que los fundamentos más sensibles para justificar el uso de las operaciones de inteligencia correspondan con los principios generales para el uso del poder militar en la protección del estado-nación. Así, hemos recurrido a la teoría de la "guerra justa" para proporcionar un marco que permita establecer los principios morales para la inteligencia. Hacer evaluaciones morales sobre cuestiones complejas requiere la aplicación de principios universales y el hacer juicios prudentes. Las variables involucradas en estas evaluaciones morales incluyen: (1) el tipo de lógica aplicado; (2) las percepciones de los hechos conforme se apliquen al caso en cuestión, y (3) los valores de los jueces.

La lógica que hemos empleado comienza con los principios deontológicos básicos, favorecen la no intervención, honestidad y confianza en otro país hasta el momento en que mantener dichos valores pudieran producir más daño que bien. En otras palabras, el peso se pone en el consecuente quién debe abogar por un caso que se aparte de los principios morales absolutos. Un consecuente puede estar justificado al recomendar una operación clandestina para contrarrestar las acciones hostiles de otro país contra nosotros, o el uso de la decepción para proteger los intereses u operaciones de Estados Unidos

La percepción exacta de los hechos, en medio del ruido e intentos por parte de otros de confundirnos, es una parte critica de nuestra profesión. El conocimiento es nuestro producto. Tratamos de mantener una objetividad analítica, pues es la clave para la integridad de nuestro trabajo. Las percepciones analíticas que han sido distorsionadas por preferencias de la política, ideologías políticas y posturas personales, pueden ensombrecer los hechos. Debemos siempre estar al tanto de estas presiones, y potenciales dilemas creadas cuando la política tergiversa juicios analíticos.

Finalmente, los valores de los jueces -nuestros consumidores de nivel político y el pueblo norteamericano- resultan el verdadero árbitro de las actividades del sistema de inteligencia. Frecuentemente debemos considerar qué le parecerá al público los proyectos que se le expongan o cuándo así no sea. Pero personas que son básicamente morales pueden llegar a conclusiones totalmente diferentes sobre lo que está bien o mal. En las operaciones de inteligencia no hay realmente objetivo bueno o malo que se conozca universalmente. Debemos tratar de operar dentro de un esquema de normas éticas que sean normalmente entendidas y aplicables a nuestra profesión. Creemos que este esquema está contenido en la teoría de la "guerra justa".

Los principios de la "guerra justa" han evo-

lucionado a través de los siglos y se les entiende muy bien como aplicables a los patrones éticos que debe seguir una nación en guerra. Desde que la principal función de la inteligencia es proporcionar aviso oportuno y adecuado de un ataque por fuerzas enemigas de la nación, se puede derivar una extensión de los principios de la "guerra justa a la inteligencia. La CIA se estatuyó en 1947 principalmente para proteger a los Estados Unidos contra una creciente amenaza soviética y para asegurar que no experimentaríamos otro Pearl Harbor. El enfoque inicial estuvo casi exclusivamente en la U.R.S.S. y sus aliados, pero las recientes amenazas a nuestra nación han tomado muchas otras formas que nos ha llevado a usar la inteligencia para proporcionar oportuna y exacta información sobre una diversidad de temas que afectan la seguridad de los Estados Unidos y su pueblo, incluidos los problemas económicos y agrícolas en el exterior, y también problemas tales como el terrorismo y drogas.

Revisemos brevemente los requerimientos del jus ad bellum:

- Causa justa - defender el propio Estado, ciudadanos, aliados.
- Intención justa - restablecimiento de la paz, libertad.
- Probabilidad de éxito - ¿podemos obtenerlo?
- Objetivos proporcionales - contraintervención, mantenimiento del secreto de la operación.
- Ultimo recurso - todas las opciones consideradas, explotadas.
- Ordenadas por autoridad competente - Presidente, DCI (Director of Central Intelligence).

Los requerimientos del jus in bello son:

- Discriminación - sin asesinatos, invocar el principio de doble efecto.
- Proporcionalidad - hacer daño limitado, tomar "riesgo aceptable".

Una explicación razonable de la capacidad de inteligencia es el argumento del consecuente que permanece leal a los valores Deber, Patria y Honor, pero que puede justificar el apartarse de la prohibición del uso de la fuerza.

El consecuente está justificado en abogar por el uso de la fuerza visto "que la naturaleza de superpotencia de los Estados Unidos lo coloca en la obligación de actuar en cierta situación, pues de no hacerlo podría resultar más perjudicial. Los políticos, así como los agentes de inteligencia, deben considerar el derecho de hacer algo en el contexto real, más que en una situación ideal o de esperanza... y el precio de la omisión puede ser muy elevado. En muchos casos el instrumento elegido para la conducción de las relaciones exteriores es la discreción y el uso negado de los recursos de inteligencia en vez de la fuerza y medios abiertos, tal como la fuerza militar. Pero hay algunas consideraciones serias, incluso la habilidad de los líderes políticos para desarrollar un consenso en el que las opciones de no-guerra sean viables y aceptables. ¿Cómo integramos los deseos del pueblo norteamericano y hasta qué grado sus intenciones deben controlar el planeamiento y ejecución de las operaciones de inteligencia? Si el secreto es un privilegio del ejecutivo en nuestra sociedad, ¿cómo protegemos nuestros secretos de otros componentes de nuestra propia sociedad? Algún esfuerzo hay que hacer para balancear los imperativos morales; contra la posibilidad de daño a las naciones no se usan operaciones secretas".

Quedándonos por el momento dentro del rubro de la colección de inteligencia clandestina, los principios arriba enunciados sugieren que Uds. deben buscar información en la que este gobierno tiene un interés legítimo. Las operaciones de por sí simplemente no tienen

justificación. El agente que busca aprobación para un esfuerzo particular de colección necesita tener un objetivo especifico en mente a fin de lograr la aprobación. La CIA tiene un mecanismo interno de revisión para asegurar que así sea. El principio de que "el fin justifica los medios" es un poco más lóbrego, pero hay muy buenas normas profesionales bien conocidas e incluidas en lo que llamamos el profesionalismo, o la conducción apropiada de las operaciones clandestinas. Estos principios se enseñan a todos los agentes clandestinos del servicio. Un agente que se aparta de la norma o usa medios no éticos para obtener información corre el riesgo de la crítica, la reprimenda, que pone en peligro futuras operaciones.

Los principios de último recurso y proporcionalidad van juntos en la conducción de operaciones clandestinas. Nuestros agentes entienden que deben trabajar para colectar sólo el tipo de información que los funcionarios del Departamento de Estado no pueden obtener abiertamente, o mediante medios técnicos clandestinos; entonces el agente del caso debe preguntar si es apropiado el empleo de un agente. Algunas veces se pedirá al agente que provea información a fin de verificar o ampliar datos de otras fuentes, pero ello deberá satisfacer el criterio de ultimo recurso y proporcionalidad.

El ultimo criterio, probabilidad de éxito, es uno de los más difíciles. Algunas veces la información deseada es tan valiosa que se justifican riesgos y costos extremadamente altos en el intento de obtenerla. En cada operación las preguntas claves a plantear son: cuánto riesgo puede aceptarse, cuál es el resultado potencial, y qué castigos habría que pagar si la operación fracasa. Como en el resto de operaciones clandestinas, estos principios se enseñan en los programas de entrenamiento para agentes de operaciones clandestinas y son parte del proceso de revisión emprendido antes de que la jefatura de la CIA los aprobara.

Revisemos algunos ejemplos de las clases de dilemas que encaran los agentes clandestinos. Todos concordarían en lo malo que es que funcionarios del gobierno acepten un soborno. ¿Está mal que un agente de inteligencia pague un soborno en el curso de las operaciones para cumplir la tarea?. Hay muchas áreas del mundo en donde el soborno es una norma aceptada. Otra situación interesante podría involucrar una historia falsa que esté comenzando a aclararse. El principio básico en el uso de la historia falsa es el desmentido. ¿Debe un agente negar la asociación con inteligencia -esto es, mentir- para mantener el secreto? A los agentes de inteligencia se les enseña a mantener el secreto aun cuando se lo ha hecho prisionero y haya amplia evidencia acerca de la actividad en cuestión. ¿En ese momento es una mentira e inmoralidad insistir en una falsa historia? Un buen ejemplo es el incidente del *U-2* en el que Francis Gary Power fuera derribado sobre la Unión Soviética. Su falsa historia consistía en que él estaba en un vuelo de reconocimiento metereológico y que se había extraviado. El Presidente Eisenhower apoyó la falsa historia a pesar de la clara evidencia de que, primero, Powers estaba vivo y, segundo, que los soviéticos habían recuperado parte del avión. Sin embargo, cuando Krushchev muestra la evidencia frente a las cámaras de la televisión soviética, el desmentido se esfuma. En ese momento, el Presidente Eisenhower salió al frente y asumió total responsabilidad por la operación. Esto estuvo correcto, pues aferrarse al desmentido no tenia ya justificación para tratar de proteger fuentes y métodos. Se les había comprometido totalmente. Seguir con el desmentido sería mentir sin propósito o efecto.

En el campo del análisis de inteligencia se presenta un conjunto de problemas totalmente diferentes. Estos problemas pueden venir en parte por la separación entre operaciones y análisis. Si bien hay buena comunicación entre los

funcionarios involucrados en ambas actividades, las funciones son muy distintas, y debido al compartimentaje -o "necesidad de saber"- los agentes analistas y los agentes de operación cumplen sus tareas en lo que podría parecer ser dos culturas diferentes. Sin embargo, ellos deben entender su responsabilidad colectiva en el sistema como un todo. Uno de los puntos que tratamos de inculcar en el entrenamiento es que "todos" los agentes de la CIA son colectivamente responsables por lo que ésta haga. El (la) analista no se puede distanciar de las operaciones y decir "que eso no es parte de mi actividad y no sé que está sucediendo realmente en el lado clandestino de la agencia".

En el campo de análisis de la inteligencia, los principios de ética en las actividades pueden proporcionar mejores pautas que los principios de la "guerra justa" que hemos aplicado a las operaciones clandestinas. La función analítica de la CIA se estableció para que el DCI y la Casa Blanca contaran con un grupo de personas y expertos técnicos realmente independientes, que pudieran determinar las amenazas para los Estados Unidos según las apreciaran. Los analistas de inteligencia no se deben involucrar en la formulación y puesta en marcha de la política sobre otra. Esto significa que el analista de la CIA debe caminar sobre una delgadísima línea a fin de proporcionar información que sea objetiva y política, o un programa pertinente sin tomar partido en las luchas internas dentro del gobierno, que frecuentemente se desarrollan sobre estos temas. Además de proporcionar inteligencia al Ejecutivo, la CIA también proporciona análisis de inteligencia al Congreso. En el sistema norteamericano, esto significa inevitablemente que la agencia estará proporcionando inteligencia a un órgano legislativo que puede buscar trastornar, detener o alterar las políticas del Ejecutivo. Esto genera la pregunta ¿para quién estamos realmente trabajando?. El anterior DCI William Colby, precisamente antes de su manifestación frente una comisión del Senado, respondió a esa pregunta diciendo que nuestra obligación está con la verdad.

Todos los analistas tienen opiniones y prejuicios personales. Es difícil escribir un articulo verdaderamente objetivo que no refleje en alguna forma cómo se siente el analista acerca del tema. Solemos decir, al entrenar a los analistas, ¿está usted comenzando con la premisa de que el caso está medio lleno o medio vacío? Si un analista cree que el gobierno está en el camino equivocado, ¿es correcto que trate de conducir o cambiar la política mediante el análisis?. Algunos analistas creen que ellos deberían tratar de cambiar las opiniones de los políticos mediante un análisis -sin entender que las decisiones políticas de alto nivel se basan en muchos otros factores además de los hechos "objetivos" e interpretaciones proporcionadas por los especialistas de inteligencia.

El problema ético más serio que encaran los analistas de inteligencia es el intento de otros en politizar su producto. Por mucho tiempo la CIA ha podido ubicarse fuera de la política y disputas programáticas pero es muy posible definir lo que se considera no es una opinión política, y descubrir que el analista se ha alineado del lado de uno de los principales políticos y quizás se ha alineado a otros. Algunas veces, entonces, lo que se percibe como politización es sólo una asociación de nuestro análisis con una posición política especifica. La mayoría de analistas de inteligencia mantienen celosamente sus posiciones como guardianes de la verdad y resisten con energía cualesquier intentos de captarlos. Algunas veces, sin embargo, avanzamos tánto tratando de mantener nuestra independencia y objetividad que nos encontramos siguiendo una línea de razonamiento que sostiene una posición que está en oposición a una política que ha sido auspiciada por el gobierno.

Existen suficientes controles en el sistema como para que la opinión de un analista no sal-

ga hasta que haya sido revisada y coordinada con todos los demás analistas que tienen algún interés en el asunto. Hay también un mecanismo muy molesto, pero necesario, para la revisión de edición y administración de documentos antes de que sean publicados. Si un analista individual cree que él o ella no está siendo debidamente escuchado sobre un tema clave, o que su análisis o el de ella han sido politizados, hay varios caminos para apelar. Han habido algunos analistas que en protesta han renunciado y llevado su caso al pueblo norteamericano (como lo hizo Sam Adams sobre las diferencias en los recuentos de las fuerzas enemigas en Vietnam), pero estos casos son bastantes raros

La acción encubierta o secreta, que pude ser muy controvertida, es el tipo de tema de inteligencia que se discute con más frecuencia en los medios. Representa sólo una pequeña parte del esfuerzo general de la CIA y no se relaciona con la colección de información secreta o con la producción de análisis de inteligencia. Proporciona al Gobierno medios secretos para la ejecución de la política exterior de Estados Unidos. Que la CIA sea el agente ejecutor de la mayor actividad secreta por parte del Gobierno de Estados Unidos, es casi un accidente histórico. Cuando en 1947 se crea el aparato de seguridad nacional (que incluye el Consejo de Seguridad Nacional, el Departamento de Defensa y la CIA), el lugar lógico para responsabilizar la acción secreta era la CIA. Estos tipos de operaciones fueron bien ejecutados durante la 1ª. y 2ª. Guerra Mundial por la OSS. Parecía tener sentido seguir usando aquellos métodos conforme comienza la Guerra Fría en serio; y aunque no podemos jactarnos de nuestros éxitos, la acción secreta ha tenido, en muchos casos, un impacto positivo.

La principal característica de la acción secreta es que puede desmentirse, es decir, que la mano del Gobierno de Estados Unidos está escondida y puede desmentirse. En parte, está diseñada para desatenderse de situaciones desagradables en el exterior que podrían dañar a los Estados Unidos y a sus intereses, y favorecer secretamente aquellos de quienes están muy interesados en apoyarnos. Muchos de los recipientes de la ayuda secreta de Estados Unidos quedarían seriamente comprometidos si se conociera el hecho de la acción secreta. Por esta razón es necesario tomar medidas extraordinarias para proteger estas relaciones. Desgraciadamente, en los últimos años, gracias al trabajo de investigación por parte de algunos periodistas, y por las fugas de información sensible, los detalles de muchas de estas actividades secretas han quedado comprometidas. Tales revelaciones obligan a las comunidades de la inteligencia y la política hacia un secreto aun mayor que puede generar grandes presiones en aquellos encargados de la protección de las fuentes y métodos de inteligencia. Esto crea un dilema que ha sido encarado por cada DCI a partir de Richard Helms. El DCI debe balancear la necesidad de proteger la viabilidad de los activos clandestinos contra la obligación de mantener informados de las operaciones de inteligencia tanto al Ejecutivo como al Congreso.

No hay principios claros que se apliquen al uso de la acción clandestina o secreta. Cada caso deber ser juzgado en sus propios méritos. He ahí otra vez implicada la teoría de la "guerra justa" como base del derecho de un Gobierno en interferir en los asuntos de otro en tanto prevalezcan los principios de la causa justa, los medios justos, la proporcionalidad, etc. Es cuando ellos son sobrepasados o ignorados que corremos el riesgo de conducir una operación secreta que viole tanto los principios de la agencia como de la nación.

El principio moral principal que estableceríamos para la conducción de la acción secreta es que debe ser el tipo de cosa que sea aceptable al pueblo norteamericano al revelársele sus detalles -recordemos lo que antes dijimos acer-

ca de "Nosotros el Pueblo". El juicio final en estos asuntos parece estar en la opinión publica norteamericana, según informen los medios, y se exprese a través de la elección de nuestros representantes. El problema está en que en la mayoría de los casos no estamos tratando con un publico informado en relación al espionaje y acciones secretas. ¿Confía el pueblo en que los funcionarios del Gobierno o sus representantes electos hacen lo que es correcto y apropiado? Basta mencionar el nombre CIA en algunos círculos de este país para que en ellos se evoquen visiones de agentes trabajando en los callejones del mundo haciendo cosas que los norteamericanos no aprobarían. Para que nuestro sistema de poderes y controles funcione alguien debe hacer un trabajo más efectivo explicando el por qué de lo que estamos haciendo sin revelar específicamente nada secreto. En este sentido, el sistema de inteligencia actúa dentro de los limites del secreto, y también depende del Congreso que debe conocer no sólo lo que está ocurriendo, sino también tener en mente lo que el pueblo norteamericano pensaría de tales operaciones.

Si el pueblo norteamericano es realmente el árbitro final de la política en este país, y de lo que es ético y moral, necesita tener un entendimiento suficiente de lo que está en juego para tener un juicio informado sobre estos asuntos.

¿Entonces qué base ética tenemos y cómo la enseñamos en el aula?. Primero, está totalmente claro que a pesar de los problemas de definición de lo que es ética, en un sentido universal, la CIA necesita tener el compromiso de enseñar ética a sus empleados. La naturaleza de nuestro trabajo es tal que no le es suficiente depender sólo de la contratación de la gente correcta. La lealtad a la agencia, así como el entendimiento de lo que es apropiado en varias situaciones, puede enseñarse en el aula y transmitirse de una generación de agentes de inteligencia a otra. Cada empleado de la CIA viene donde nosotros con un bagaje de valores morales. Tenemos mucho cuidado en examinarlos y contratar "hombres honorables". En nuestros programas de entrenamiento y orientación nos preocupamos en enseñar a nuestros agentes las leyes y reglamentos que se relacionan con nuestra profesión, así como en imbuirles algunos caracteres de la CIA y nuestras tradiciones. Personal antiguo toma generalmente a su cargo a los nuevos agentes y los ayudan a desarrollar una comprensión de la naturaleza sensible de nuestro trabajo y algunos de los principios que regulan nuestro accionar. En las clases de entrenamiento, recurrimos frecuentemente al estudio de casos y a una discusión de los pros y los contras de algunas de las operaciones más bochornosas. Es necesario que cada agente de la CIA tenga un adecuado entendimiento de lo que están haciendo otros componentes -sin revelar siquiera a otros empleados de la CIA los detalles de las operaciones más sensibles. Sin embargo, la línea fundamental es que no hay código, ni conjunto de principios universalmente entendidos. En nuestro trabajo, el fin no justifica los medios, pero frecuentemente traza el rumbo que debemos seguir.

Queda para el agente profesional de inteligencia escoger el curso de acción correcto y apropiado para obtener los resultados buscados. Los principios de la Guerra justa pueden ayudar, pero el juicio final parece ser lo que el pueblo norteamericano y sus representantes electos insistan en lo que es necesario y apropiado.

GOTITAS DE SABIDURÍA

JOGAVA

1. – A los grandes hombres se les mide del mentón hacia arriba.
Ludwig van Beethoven.
2. – Cuando una mujer te habla escucha lo que te dice con los ojos.
Víctor Hugo.
3. – Sólo el amor puede ayudar a vivir.
Oscar Wilde.
4. – El cerebro no es un vaso para llenar sino una lampara para encender.
Plutarco.
5. – La hipocresía es el homenaje que el vicio rinde a la virtud.
La Rochefoucauld.
6. – El hombre es el olmo que siempre da peras increíbles.
Octavio Paz.
7. – La distinción entre pasado, presente y futuro es sólo una ilusión, sin embargo persisten.
Albert Einstein.
8. – El género humano es un hombre que no muere jamas y que se perfecciona constantemente.
Blas Pascal.
9. – El interés y el talento son los únicos consejeros conscientes y lúcidos.
Honorato de Balzac.
10. – La recompensa de una buena acción es haberla hecho.
Lucio Anneo Séneca.
11. – Todo lo que sucede a uno tiene que ver con lo que escribe.
John Dos Passos.
12. – Los historiadores son personas que se interesan por el futuro cuando ya es pasado.
Graham Greene.
13. – El hombre sabio se modela a sí mismo.
Buda.
14. – Qué triste cosa sería la vida si sólo la razón gobernara nuestras acciones.
Jacinto Benavente.
15. – Nada es mejor que la exactitud de las promesas del gobierno.
Simón Bolívar.
16. – Me he arrepentido muchas veces de haber hablado, pero nunca de haber callado.
Jenofonte.
17.– Es muy dulce ver llegar la muerte mecido por las plegarias de un hijo.
Federico Schiller.

18. – Vive la vida buena y la costumbre la hará agradable.

Epicteto.

19. – Mediocre alumno el que no sobrepasa a su maestro.

Leonardo da Vinci.

20. – Anécdota:
En la época en que vivió J. W. Goethe, se coleccionaban los autógrafos, como ahora, de hombres famosos. Durante el viaje de Goethe por Italia, una princesa romana le pidió su autógrafo y el poeta respondió:
- Hágame una pregunta en el álbum y se la contestare.
La princesa escribió:

- Sí no fuera Goethe, ¿quién le gustaría ser?.
Y Goethe le respondió también por escrito:
- Aquí en Roma, su príncipe.

1. – Ludwig van Beethoven; célebre compositor de música alemán, nacido en Bonn (1770-1827), autor de 32 sonatas para piano, 17 cuartetos, 9 sinfonías, 5 conciertos para piano y 1 para violín y de la opera Fidelio; obras llenas de sentimiento y de una fuerza de expresión incomparable.
2. – Víctor Hugo; escritor francés, n. en Besanzón (1802-1885). Maestro de los más variados géneros literarios, fue la máxima figura de su país en el siglo XIX, a pesar de los excesos de su propia facilidad creadora. Obras: Hernani, Nuestra Señora de París, Lucrecia Borgia, Ruy Blas, La leyenda de los siglos, Los miserables, Los trabajadores del mar, etc.
3. – Oscar Wilde; escritor inglés, n. en Dublín (1854-1900); uno de los más brillantes de su época por la exquisitez de su estilo y la originalidad de sus argumentos. Obras: El abanico de Lady Windermere, Una mujer sin importancia, La importancia de llamarse Ernesto, Balada de la cárcel de Reading, El retrato de Dorian Gray, etc.
4. – Plutarco; historiador griego, n. en Queronea (¿50-125?), célebre por sus biografías de grandes hombres griegos y latinos resumida con el título de Vidas paralelas, donde se asocian los destinos de Alejandro y César, Alcibíades y Coriolano, Demóstenes y Cicerón, etc.
5. – La Rochefoucauld (Francois duque de), escritor moralista francés (1613-1680), que ha dejado el fruto de su intensa experiencia humana en una colección de Máximas.
6. – Octavio Paz; escritor mexicano, n. en 1914, autor de poesías y ensayos tales como: Raíz del hombre, Libertad bajo palabra, Piedra de sol, Salamandra, El mono gramático, Vuelta, El laberinto de la soledad, Las peras del olmo, El arco y la lira, El ogro filantrópico, etc.
7. – Albert Einstein; físico alemán, n. en Ulm (1879-1955). Autor de numerosos estudios de física teórica; formuló la teoría de la relatividad, de suma trascendencia en la ciencia moderna. Dotado de elevados sentimientos, intervino constantemente a favor de la paz. (Premio Nobel 1924).
8. – Blas Pascal; matemático, físico, filosofo y escritor francés; n. en Clermont-Ferrand (1623-1662). Dotado de gran precocidad, a los dieciséis años escribió un Ensayo sobre las secciones cónicas y a los dieciocho inventó una máquina de calcular. Se le deben también las leyes de la presión atmosférica, y del equilibrio de los líquidos, el triángulo aritmético, el cálculo de probabilidades y la prensa hidráulica. En

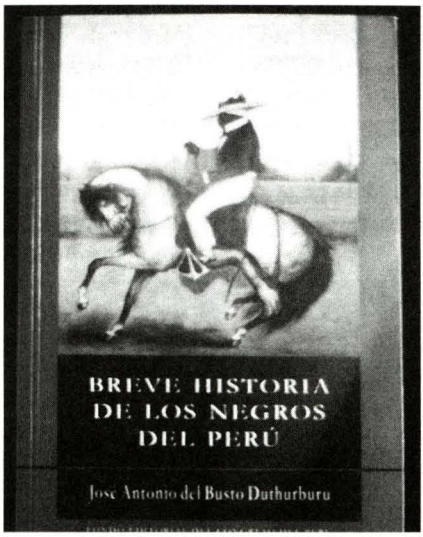
1654 se retiró a la abadía de Port-Royal donde escribió sus célebres Cartas provinciales y posteriormente sin concluir su célebre apología de la religión cristiana bajo el título de Pensamientos.

9. – Honorato de Balzac; novelista francés, n. en Tours (1799-1850), autor de la Comedia humana, serie de 97 novelas. Creador de la novela psicológica y jefe de la escuela realista. Otras obras: El coronel Chabert, Eugenia Grandet, El médico de aldea, Papá Goriot, El primo Pons, etc.
10. – Lucio Anneo Séneca; filósofo hispanolatino, n. en Córdoba (¿4?-65). Fue preceptor de Nerón y cónsul. Se han conservado de él tratados de filosofía moral: De vita beata, Consolatio ad Martiam, De clementia, Epístolas a Lucilio, Medea, Las troyanas, Agamenón, etc.
11. – John Dos Passos; novelista norteamericano (1896-1970), autor de obras pesimistas de gran realismo: Manhattan transfer, U.S.A.
12. – Graham Greene; novelista inglés, n. en 1904, autor de: El poder y la gloria, El tercer hombre, El revés de la trama, El Americano impasible, El fin de la aventura, El factor humano, etc.
13. – Buda ("el sabio") o ZKYAMUNI ("el solitario de los Zákyas"), nombre con el que se designa al fundador del budismo, Siddharta Gotama, personaje histórico, hijo del jefe de la tribu de los zâkyas, que creó la religión nueva contra el formalismo de los brahmanes (s. VI a. de J.C.).
14. – Jacinto Benavente; autor dramático español, n. en Madrid (1866-1954), cuya abundante producción le valió el Premio Nobel de literatura en 1922. Entre cerca de 200 obras sobresalen: Los intereses creados, La malquerida, Señora Ama, La noche del sábado, Pepa Doncel, La ciudad alegre y confiada, Rosas de otoño, Campo de armiño, etc. Benavente destaca por la pulcritud de su diálogo y el fondo satírico de sus piezas.
15. – Simón Bolívar; general y estadista venezolano, n. en Caracas (1783-1830), caudillo de la emancipación americana. Excelente orador y escritor, debemos a su pluma ensayos, como: Mi delirio sobre el Chimborazo.
16. – Jenofonte; historiador, filósofo y general griego (¿430-355? a. de J.C.), uno de los discípulos de Sócrates. se Distinguió en la guerra del Peloponeso y dirigió la Retirada de los Diez Mil, narrada en la anábasis. Es también autor de la Ciropedia, Apología de Sócrates, Helénicas, etc.
17.– Federico Schiller; escritor alemán, n. en Marah (Wurtemberg) (1759-1805). Autor de: Los bandidos, Don Carlos, María Estuardo, Guillermo Tell, Historia de la Guerra de los treinta años, La canción de la campaña, etc.
18.– Epicteto; filósofo griego del s. I, de tendencia estoica. Su discípulo Flavio Arriano recogió sus máximas (Manual de Epicteto).
19. – Leonardo da Vinci; célebre artista de la escuela florentina, n. en Vinci, cerca de Florencia, (1452-1519). Autor de obras como: La Gioconda, La última cena, La virgen de las rocas, etc. Fue también escultor, arquitecto, físico, ingeniero, escritor, y músico, se distinguió en todas las ramas del arte o de la ciencia.
20. – Johann Wolfang Goethe; poeta alemán, n. en Francfort del Meno (1749-1832), cumbre de la literatura de su país y una de las figuras más altas de las letras universales, que ha enriquecido con obras como: Egmont, Las cuitas del joven Werther, Las afinidades electivas, Elegías romanas, Hermann y Dorotea y sobre todo con la creación filosofica-poética Fausto.

Libros y Revistas

Por: Esperanza Navarro Pantac

José Antonio del Busto Duthurburu
Breve historia de los negros del Perú. Lima, Congreso de la República, 2001. 128 pp.



El libro de José Antonio del Busto trata de los de los negros criollos en el Perú, desde ese primer negro que vino con la hueste de Francisco Pizarro, acompañando a Alonso de Molina, uno de los Trece del Gallo, en el desembarco de Tumbes. Desde entonces, un largo trecho hemos recorrido, rumbo al Perú de hoy y del nuevo milenio, reconociendo las raíces de nuestra identidad nacional, en la cual los negros constituyen el tercer ingrediente del mestizaje peruano. Revisa la historia de los negros con amor y rigurosidad, porque, concluye, los negros y sus descendientes son integrantes esenciales de la Peruanidad. Señala que tienen 467 años entre nosotros, y si se cuenta a los primeros melanodermos que trajo Túpac Yupanqui de su travesía por el Pacífico, serían 67 años más de antigüedad que los blancos en el Perú. El libro está presentado en tres partes. La primera referida a la historia de la comunidad negra en el Perú, partiendo desde la llegada de los primeros negros en la expedición conquistadora; rescata el nombre del primer negro con nombre conocido, Alonso Prieto, esclavo de Francisco Pizarro. Prosigue revisando la presencia de estos descendientes africanos a través del Virreinato, de la Patria joven, en la República decimonónica y en la República novecentista; narrando cómo desarrollaron su vida y sus costumbres en esta patria nueva y cómo se fueron integrando y convirtiendo en importante elemento de la sociedad, imbricados en los usos y costumbres del nuevo país.

La segunda parte se concentra en el aporte cultural, específicamente del arte negro, en el cual incluye la tauromaquia y la culinaria. El capítulo sobre la pintura, señala que nació 'popular, religiosa y escondida' y nos recuerda que la primera noticia es la referida al negro de casta angola que en 1651 pintó en un muro del muladar de Pachacamilla, la primera imagen del Señor de los Milagros; su nombre no lo registra ni la historia ni la tradición. Destaca la presencia del pincel del mulato José Gil de Castro en el período de la Emancipación; reconocido como el "Pintor de los Libertadores", por los retratos de San Martín, Bolívar y Sucre. Y, cómo no, el mulato Pancho

Fierro 91809-1879), cuyas acuarelas ilustran la fina edición de este libro.

En la tercera y última edición de este volumen, trata de las castas mixtas, esto es, de los grupos raciales mixtos, formados a partir de los troncos raciales blanco, indio y negro. Utiliza las fuentes de los Cuadros de mestizaje del virrey Amat; las tablas de mestizaje de Gregorio Cangas y las clasificaciones de Hipólito Unánue en su libro Observaciones sobre el cielo de Lima. En el capítulo de Los zambos, nos enteramos, con sorpresa, que doña Micaela Bastidas, esposa de Túpac Amaru - registrada para la posteridad como 'mujer notable por su hermosura'- era zamba, hija de padre negro y madre india. Refiere que su muerte fue muy cruel, porque su cuello, de esbeltez africana, era demasiado delgado para el instrumento de la pena del garrote y el verdugo debió ultimarla a puntapiés.

Con satisfacción y deleite reencontramos el coloquio sabroso y erudito en que usualmente discurre el tema histórico de José Antonio del Busto y podemos decir que su Breve Historia de los negros del Perú, contribuye con éxito a ubicar con claridad ese enriquecedor grupo humano originario del África en el universo de razas que conforman nuestra sociedad, y, al mismo tiempo, a consolidar nuestra identidad nacional.

La edición del Fondo Editorial del Congreso del Perú es muy pulcra, finamente presentada y est 0 generosamente ilustrada con treinta láminas que reproducen, como ya mencionamos antes, las acuarelas de Pancho Fierro, así como las Baltasar Jaime Martínez de Compañón.

En fin, este volumen contiene material recomendable y valioso sobre el tema, aunado al minucioso repertorio bibliográfico.

El Comercio: Anuario 2000-2001. Lima, Empresa Editora El Comercio S.A., 2001. 352 pp.



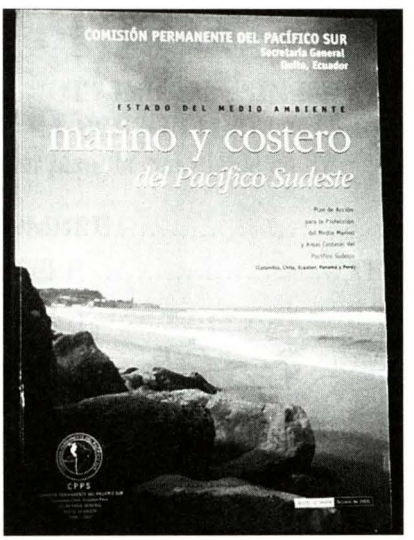
El diario "El Comercio", inaugurando el nuevo milenio ofrece un documento que registra los acontecimientos más resaltantes del año ocurridos en el Perú y en el mundo, rescatándolos de la efímera vida del diario cotidiano. Bernardo Roca Rey, Director de Publicaciones de la Empresa Editora "El Comercio", y del Anuario, señala que el propósito es fundar una nueva tradición en nuestro medio, la de llevar el registro minucioso de los hechos como un ejercicio crítico de memoria, con el cual la sociedad peruana tenga una mejor y más nítida imagen de sí misma. El trabajo está presentado en cinco rubros: Política, Economía, Sociedad, Cultura y Deportes. Además de la reseña de la noticia, se adjunta información precisa a través de cuadros, estadísticas e indicadores económicos . El valor de este volumen inicial, a la par que abre el Siglo XXI y el nuevo milenio, conlleva un especial significado por la condición coyuntural que los hechos políticos le han conferido, con tras-

cendencia en las instituciones, la economía, la moral de la sociedad y de los ciudadanos, así como la enseñanza de vida que ha traído para cada uno de los peruanos.

Vemos , pues, que el libro se abre con el área de Política, que es la que , en este año -en el caso del Perú- nos da el contexto para todos los demás campos gravitantes de aquél. Los peruanos tuvimos la tragedia y el privilegio de poder observar descarnadamente -diríamos, desde dentro- los hilos del poder y la corrupción de un régimen ensoberbecido por control total de las instituciones, decidido a perpetuarse en el gobierno. En este caso, como suele ocurrir, la crisis dio motivo a una profunda catarsis que nos permitirá enfrentar los retos del siglo XXI con una perspectiva nueva y una reflexión sobre los principios ético.

La vorágine de los acontecimientos nacionales se imponen en este Anuario a la noticia mundial. La exhaustiva información que aparece en cifras , cuadros y estadísticas, lo convierten en una invalorable herramienta para el trabajo de investigación presente y también la de los futurólogos e historiadores, que tendrán un elemento para evaluar los hechos y confrontarlos a la luz de esta perspectiva. El material fotográfico es de primera calidad y enriquece grandemente los textos de las noticias minuciosamente seleccionadas.

Estado del medio ambiente marino y costero del Pacífico Sudeste. **Quito, Ecuador, Comisión Permanente del Pacífico Sur, 2000. 165 pp.**



La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), organismo regional marítimo para la defensa de los intereses de sus países miembros (Chile, Colombia, Ecuador y Perú), coordinadora de sus políticas marítimas, generadora del nuevo Derecho del Mar y promotora de una fructífera actividad económica de sus integrantes, se ha constituido, también, en el baluarte para el desarrollo pesquero de la región, la investigación de los fenómenos oceánico -atmosféricos y sus repercusiones, y en conductora de los esfuerzos para la preservación del medio marino y áreas costeras. Con este último propósito presenta, al iniciar el nuevo milenio, una revisión actualizada de la situación del medio ambiente marino y costero de la región del Pacífico Sudoriental, para evaluar el grado actual de la contaminación marina de la región. Se basa principalmente en los resultados nacionales obtenidos en el desarrollo del Programa Coordinado de Investigación y Vigilancia de la Contaminación Marina en le Pacífico Sudeste (CONPACSE). Constituye un importante elemento para medir, en el siglo que empieza, los avances o retrocesos registrados, aunque su principal objetivo es tener una imagen de la situación de la región con respecto a la calidad del medio marino y áreas costeras, basada en información científica sobre la cual los gobiernos puedan evaluar, recomendar y adoptar medidas. Tiende también a apoyar los estudios y programas mundiales sobre el estado de la con-

taminación marina. La publicación ha sido elaborada por José Jairo Escobar Ramírez, en su condición de Consultor. La región del Pacífico Sudeste , una de las más largas que se conocen, aproximadamente 16000 km., incluye cinco estados costeros: Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. El estudio abarca las generalidades de la región -clima, oceanografía, ecosistemas costeros y marinos-, los usos y actividades de la zona costera, la contaminación marina, la erosión costera, las fuentes atmosféricas de contaminación, nutrientes, mareas rojas, el transporte marítimo de desechos peligrosos, niveles y distribución de contaminantes, la protección de la biodiversidad costera y marina, efectos del calentamiento climático en el medio marino y áreas costeras, los eventos episódicos principales -Tsunamis y el Fenómeno El Niño-, el manejo integrado de la zona costera, el marco jurídico internacional para la protección del medio marino y áreas costeras, modificación del régimen y destrucción del hábitat, sedimentación. En cuanto al tema del Fenómeno El Niño, es interesante el dato que proporciona sobre la trascendencia que este tiene a nivel mundial: señala que El Niño 1997-98 causó la muerte de 24000 personas y afectó severamente una extensión aproximada de 300.000 km2 de tierras, con daños evaluados en USD 34.000.000.000. Sobre la contaminación regional por actividades mineras en la Costa, nos interesa resaltar que se asevera que la mayoría de las descargas que tienen su origen en las actividades mineras se concentran en el sur del Perú y norte de Chile, e ingresan directamente a través de los ríos.

Las referencias bibliográficas registran estudios desde 1975 a hasta 1999.

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

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



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA

RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 270.00
Descuento por planilla cancelable en 27 meses US$ 10.00

GRADO ..... NOMBRE .....
CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....
DOMICILIO .....
CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@ marina.mil.pe

Suscríbase ahora

Grado (si corresponde)
.....

Nombre: .....
.....

Empresa u Organización:
.....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....
.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y enviela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

- ❑ **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
- ❑ **Otros suscriptores** **U$ 15,00**

Opciones de Pago

- **A través de Bancos :**
  Deposite el monto indicado por suscripción anual en la cuenta N° 000-3159892 del Banco Wiese Sudameris a nombre de la Dirección de Información de la Marina, adjuntela a la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- **Descuento por planilla (sólo personal naval):**
  Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.

Número de CIP:

FIRMA

Cartas al Director

A partir de la presente edición de la Revista de Marina, los lectores podrán enviar sus preguntas, opiniones y comentarios respecto a los temas publicados por la Revista al correo electrónico **revimar@marina.mil.pe**, *y la extensión de los mismos no deberá de ser mayor de 600 palabras.*
Cabe mencionar que la Revista de Marina se reserva el derecho de resumir o extractar las cartas, así como de publicarlas. Es imprescindible que estén firmadas con grado (en caso sea aplicable), nombre, apellidos y número de documento, así como la dirección domiciliaria o lugar de trabajo, y número de teléfono.

Señor Director:

He leído con mucho interés el artículo titulado *"El Programa de modernización de las fragatas tipo Lupo de la Armada Venezolana"* publicado en la edición Enero-Marzo 2000, N°1, y al respecto desearía meyor información acerca de cuatro fragatas tipo *Lupo* que originalmente fueron construidas para Irak, y que, debido al embargo de armas impuesto por las Naciones Unidas sobre ese país, quedaron a cargo de la Marina Italiana.

Atentamente,

Teniente Primero
Rafael Moreno Belaunde

Las fragatas de la clase *Soldati* fueron ordenadas para la marina de Irak en 1981 a los astilleros de Ancona y Riva Trigoso con los nombres de *Hitten, Thiqar, Al Qadissiva* y *Al Yarmouk,* siendo concluídas en1987. Debido al embargo de armas impuesto a Irak por las Naciones Unidas, el Gobierno italiano dispuso la permanencia de las cuatro naves en ese país, hasta que, recién en 1993, el Gobierno dispuso su compra y entrega a la Marina Militar Italiana, bajo los nombres de *Artigliere, Aviere, Besagliere* y *Granatiere,* respectivamente.
Sin embargo, dado que los buques habían sido construidos de conformidad a las especificaciones iraquíes, fueron sometidas a modificaciones en concordancia a los estándares italianos, requiriendose para ello algunas alteraciones en los equipos de a bordo, en especial en sus sistemas de combate. Los trabajos fueron efectuados en el astillero Fincantieri de Muggiano, La Spezia, entre los años 1994 y 1996. Las mayores modificaciones consistieron en el retiro de todos los equipos y armas antisubmarinas, la extensión de la cubierta de vuelo hacia popa, la modernización del radar de búsqueda combinada *SPS-774* y del sistema de guerrra electrónica, así como el reequipamiento con nuevos sistemas de comunicaciones, la modernización del sistema de comando y control *IPN-10*, y la instalación de un sistema de enlace de datos *Link 11.*
La clasificación de "naves de patrulla de flota" a estas cuatro fragatas, por parte de la Marina Militar Italiana, se debe a su nuevo misionamiento, consistenete en operaciones en áreas cercanas al litoral caracterizadas por un bajo nivel, tales como operaciones anfibias, patrullaje en zonas adyacentes a la zona económica exclusiva y de vigilancia en zonas de pesca.

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:

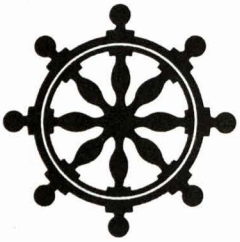
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente 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.



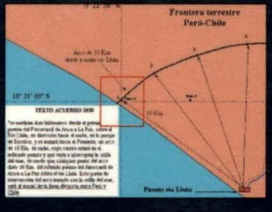

MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

Los nuevos buques rusos para la exportación



Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar



Teniente segundo Leoncio Prado Gutiérrez






MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

Abril - Mayo - Junio, 2001

SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Víctor Lescano Zevallos

EDITOR
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

ASESOR DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN
Contralmirante (r)
José García Valdivieso

JEFE DE PRODUCCIÓN
Teniente Segundo
Magaly Garmendia Pizarro

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre

COORDINADOR FOTOGRÁFICO
Jesús Torres Chavera

INFOGRAFIAS
FELLAT

FOTOGRAFIAS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

Publicada por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones e Informes:
Revista de Marina
Dirección de Información de Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Telefax 261 1594
e-mail: revismar@marina.mil.pe

* 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, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

CARÁTULA:



Patrulleras guardacostas clase Dauntless '40 *recientemente incorporadas a la Fuerza Naval de la Amazonía.*

EL SIMA-PERU, UNA EMPRESA DE IMPORTANCIA PARA EL DESARROLLO Y LA DEFENSA NACIONAL

Recientes informaciones periodísticas han dado a conocer, que dentro de un proceso de revisión llevado a cabo por parte de INDECOPI, se estaría evaluando la conveniencia o no, que varias empresas estatales, entre ellas el SIMA-PERU, continúen bajo su régimen actual o sean transferidas al sector privado.

Esta noticia, en lo que al SIMA refiere, resulta preocupante en tanto se pretendería incluir dentro del proceso de privatizaciones iniciado en la década anterior a esta empresa de gran valor estratégico para la Marina de Guerra del Perú y para la Seguridad y Defensa Nacional.

Por ello, creemos importante recordar los antecedentes de la creación de esta importante empresa de significativa contribución al desarrollo nacional, cuyos cincuentiún años de existencia trascienden más allá de la época en la que en el Perú se instituyó un modelo económico, durante el cual se crearon la mayor parte de las empresas últimamente transferidas al sector privado.

El SIMA-PERU S.A. es una empresa estatal de derecho privado, bajo un régimen que se halla consagrado en la Constitución, perteneciente a la Comandancia General de la Marina-sector Defensa. Su origen se remonta al año 1936, cuando al inaugurarse el dique seco del Callao, se creó el Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval, que posteriormente, desde el 14 de febrero de 1950, se convirtió en el Servicio Industrial de la Marina.

Durante esta etapa de formación es importante mencionar la reconstrucción de la motonave alemana Monserrate, incendiada por su tripulación en aguas de nuestro primer puerto luego de haberse roto relaciones diplomáticas entre el Perú y Alemania, como integrante de los países del Eje.

El haber puesto operativa esta nave tras un gran y sostenido esfuerzo a lo largo de cuatro años, pone de relieve la capacidad de los marinos y técnicos navales peruanos ante el reto de recuperar una nave totalmente siniestrada, sin experiencia previa en este tipo de tareas.

La Monserrate, rebautizada como B.A.P Callao e incorporada a la Armada en 1946, sirvió eficientemente hasta su retiro del servicio en octubre de 1972. Este fue el primer trabajo, el que constituyo un logro significativo y concreto, afrontado con singular éxito por el personal del aquel entonces Arsenal Naval.

Otro hecho destacable durante la misma época, fue el ensamble de la grúa flotante Dos de Mayo, primera nave metálica construida en gradas del Arsenal Naval y, que fuera lanzada al mar el 30 de agosto de 1946, poniendo nuevamente de relieve el empeño del grupo de oficiales, ingenieros y técnicos del Departamento de Reparaciones y Construcciones del Arsenal Naval.

Ante el hecho de contarse con oficiales especializados en universidades extranjeras, existiendo también la demanda de hacer más amplias las actividades

del departamento y, como consecuencia de ello, atender los requerimientos de las nuevas operaciones, el alto mando de la Marina de Guerra del Perú, adoptó la decisión de crear el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), como organismo con autonomía administrativa y la flexibilidad operacional indispensable para asegurar su eficiente funcionamiento. Fue así como el 14 de febrero de 1950, se sustituye el antiguo Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval creándose el Servicio Industrial de la Marina.

Las realizaciones del SIMA Callao en materia de construcción de naves las ha denominado (y numerado, inclusive) como "Proyectos". Descuella entre los primeros el "Proyecto Nro. 003" que correspondió a la construcción del buque-tanque B.A.P Zorritos, de 6,000 tons, lanzado en julio de 1958 y puesto al servicio de la Marina de Guerra en julio del año siguiente, 1959.

Con el BAP Zorritos, el SIMA inició la construcción de naves de alto bordo. Posteriormente, en forma secuencial en el tiempo, otros numerosos buques de diversos tipos y tonelajes fueron concretándose en las gradas del SIMA, hasta llegar, en 1982 y 1984, a la construcción de las modernas fragatas misileras BAP Montero y BAP Mariátegui , realizados con los diseños y la asistencia técnica de Cantieri Navali Riuniti, astilleros constructores del BAP Carvajal y del BAP Villavisencio, las primeras fragatas tipo Lupo adquiridas por el Perú en Italia .

Además de lo concerniente a unidades navales, en los astilleros del SIMA en el Callao se han construido buques cargueros, graneleros, buques-tanque, de investigación científica como el BIC Humbolt y multipropósito como el Presidente José Pardo, así mismo se han renovado y repotenciado diferentes clases de buques y embarcaciones de gran calado.

En el aspecto de las reparaciones de naves realizadas en sus instalaciones y por su personal, el SIMA registra igualmente destacados logros, desde lo efectuado entre sus primeras operaciones en nuestro primer puerto en la motonave Huayna Cápac, hasta últimamente, el reacondicionamiento, recorrido, remotorización y repotenciamiento de nuestras corbetas misileras BAP Herrera, Santillana y Sánchez Carrión . Cabe mencionar que la Huayna Cápac había sufrido, a causa de un pavoroso incendio, la total destrucción de su estructura y sala de máquinas. La opción de reparar la siniestrada nave la ganó el SIMA- Callao en una licitación internacional en la que participaron astilleros de renombre mundial. Hoy, es frecuente ver en sus instalaciones -en especial en el dique seco o en los diques flotantes- diversos tipos de naves nacionales o extranjeras en proceso de reparación. La diversidad de banderas que ondean en los mástiles refleja el prestigio internacional del SIMA-Callao.

En otro rubro, y en una diversificación de sus actividades, el SIMA –PERÚ se ha proyectado hacia la actividad metalmecánica, en cuyas realizaciones es posible apreciar grúas-puente de diverso tonelaje, tuberías de gran diámetro para hidroeléctricas y otras demandas de la colectividad, contribuyendo y ayudando con ello, no solo al desarrollo de la industria pesada, sino del país al proveer los medios y el campo para que otras empresas menores pero conexas, se desarrollen y progresen en un campo que caso contrario les sería limitado o les estaría vedado por no tener como ni donde desarrollarse. Igualmente es de destacarse la participación del SIMA en lo alcanzado para la nación con la realidad del Centro Nuclear de Investigación del Perú (CNIP), así como su proveimiento de una

grúa –puente necesaria al reactor nuclear que dicho centro aloja.

Para cumplir y atender eficientemente a su vasto campo de actividades, SIMA-PERÚ ha extendido y diversificado sus cometidos, trabajos y responsabilidades en cinco Centros de Operaciones diferentes. Ellos son: Sima-Callao (SIMAC), Sima-Iquitos (SIMAI), Sima–Chimbote (SIMACH), Sima-electrónica (SIMAE) y SIMA-CONSULT, todos con objetivos propios dentro del gran objetivo, cual es, el potenciar y fortalecer la industria nacional, con miras a hacerla además de más eficiente, más independiente del extranjero, proveyéndose en forma multiplicadora a la creación de mayor número de puestos de trabajo y de mano de obra especializada. .

La trayectoria del SIMA, es ampliamente conocida en nuestro país y en el extranjero por la diversidad y trascendencia de sus obras, por su vocación constructora que ha demostrado a lo largo de estas cinco décadas, por su participación efectiva frente al compromiso asumido para con los peruanos, ya sea generando empleo, creando bienes y servicios, o promoviendo la utilización de insumos nacionales, habiéndose convertido además en una de las empresas de mayor nivel tecnológico en Sudamérica.

Su contribución al desarrollo del país ha sido notoria en todos los sectores de la industria nacional como lo demuestran sus obras, las que se pueden apreciar en todas las regiones del Perú y del extranjero, ya sea, en el rubro de reparaciones navales y carena de buques, tanto nacionales como extranjeros, o en obras de metalmecánica como las realizadas a lo largo y ancho de nuestro territorio.

El récord de bienes y servicios que ostenta en su haber, son la mejor demostración de la amplia y fructífera labor cumplida por el SIMA en estos cincuentiún años, el cual a su vez, representa el mayor estímulo para sus trabajadores y un gran orgullo para todos los peruanos.

Por ello, ¿debe el SIMA operar como empresa pública, o debe existir y desenvolverse como empresa privada? Al respecto, y principalmente, no debe soslayarse, el dejar de lado, lo fundamental en este organismo de la Marina de Guerra, la causa y proyecciones a las que obedeció su creación. Esto es, atender a las necesidades implícitas de una institución tutelar de la nación que es nuestra Marina de Guerra. Las necesidades fundamentales e implícitas de la Armada, es decir, el debido y necesario mantenimiento, reparación y cuidado de sus unidades, instalaciones y equipos, que componen nuestras fuerzas navales, guardianas atentas del honor, la soberanía y el territorio de la nación. Preguntamos: ¿podría cumplir una empresa privada, particular, cubrir con aptitud, con conciencia institucional y legítimo interés, estas exigencias? La respuesta es obvia.

Situémonos en la realidad. La obligación y garantía de contribuir prioritariamente al mantenimiento del Poder Marítimo en el marco de la Seguridad, la Defensa y el Desarrollo Nacional no pueden hallarse en una esfera de responsabilidad que no sea el Estado y la propia institución tutelar; de ahí, con toda claridad, la razón por la que el SIMA debe mantenerse y continuar como empresa pública del Sector Defensa en lo correspondiente a la Marina de Guerra del Perú. Empresa pública de probada suficiencia y eficiencia, además de ser generadora de sus propios recursos, lo que permite el no gravar los exiguos recursos de la Nación, generando en adición importante fuente de trabajo para nuestros connacionales.

EL DIRECTOR

ABRIL - MAYO - JUNIO, 2001

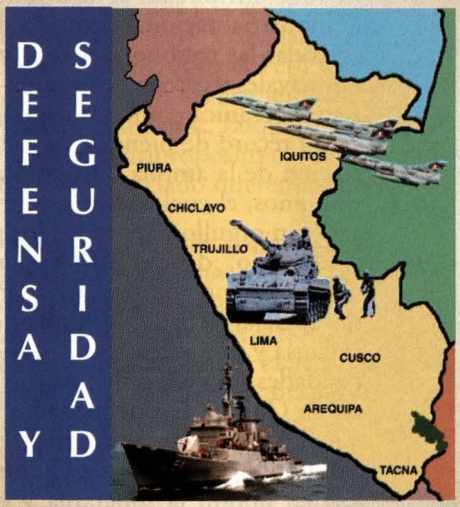


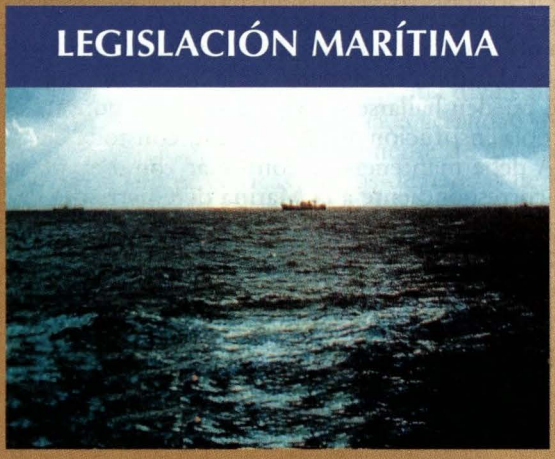
La Armada de Chile y sus nuevos proyectos

10

Recortes presupuestales en el Sector Defensa y distención

38





Necesidad de una nueva Legislación Marítima en el Perú

53

UNIDADES DE SUPERFICIE



59 Los nuevos buques rusos para la exportación

ACTUALIDAD NAVAL NACIONAL



104 Unidades navales en *Operación Wari*

MENSAJE

8 Mensaje del señor Almirante Alfredo Palacios Dongo al asumir el cargo de Comandante General de la Marina

MARINAS DE GUERRA DE SUDAMERICA

10 La Armada de Chile y sus nuevos proyectos
C. de C. John Rodríguez Asti

DEFENSA Y SEGURIDAD

38 Recortes presupuestales en el Sector Defensa y distensión. ¿Oportunidad para las reformas?
C. de N. Carlos Villar Molina

DERECHO INTERNACIONAL

43 Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar.
Calm. Jorge Brousset Barrios

LEGISLACION MARITIMA

53 Necesidad de una nueva Legislación Marítima en el Perú.
C. de F. CJ Julio Pacheco Gaije

UNIDADES DE SUPERFICIE

59 Los nuevos buques rusos para la exportación
Lewis Mejía Prada
César Cruz Tantaleán

HISTORIA

68 El Almirante Grau, la Marina de Guerra y la política peruana de la bonanza del guano. (1854 - 1879)
Teodoro Hampe Martínez

GUERRA NAVAL

83 "Pearl Harbor" sin películas
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

PERSONAJES

96 Centenario del nacimiento del capitán de navío Julio J. Elías Murguía, creador del Museo Naval del Perú.
C. de F. (r) Alfonso Agüero Moras

98 Teniente Segundo Leoncio Prado Gutiérrez
C. de F. Aníbal Cueva López

ACTUALIDAD NAVAL

104 Actualidad Mundial
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti
Tte. 1° Augusto Ganoza Heredia

117 Actualidad Nacional
Gustavo Ramírez Samamé

ECOLOGÍA

120 "¡S.O.S.!, Salvemos la Bahía del Callao"
C. de C. Jorge Gutiérrez Muñoz

ANECDOTAS

136 El cuarto oscuro
Tte. 1º (r) José Almenara Amico

COMENTARIOS

139 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac



MENSAJE DEL SEÑOR ALMIRANTE ALFREDO PALACIOS DONGO AL ASUMIR EL CARGO DE COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA EL 15 DE AGOSTO 2001

Al asumir el cargo de Comandante General de la Marina de Guerra por decisión del señor Presidente Constitucional de la República del Perú y Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, sirvan mis primeras palabras para renovar el compromiso institucional y personal de mantener inquebrantable la moral, la cohesión y el profesionalismo que han caracterizado desde siempre a nuestra Institución.

Me encuentro plenamente consciente de la elevada responsabilidad que esta honrosa misión reviste debido al momento de especial relevancia que vive nuestra nación, en la cual se ha iniciado un proceso definitivo de afianzamiento de la institucionalidad democrática, razón por la cual tengo la firme convicción de que la tarea que el día de hoy asumo, sustentada fundamentalmente en la firme, decidida y disciplinada acción de todos los que conformamos la Marina de Guerra, la realizaré con entereza que caracteriza a los hombres de mar, cuya tradición ha sido siempre la defensa del orden constitucional democrático, y del ejemplo que nos legara el Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, el peruano del milenio.

Deseo manifestar mi compromiso de continuar brindando mi mayor esfuerzo

con el fin fin de llevar adelante el proceso de reestructuración de la Marina de Guerra del Perú, el cual fue iniciado de manera acertada por el señor Almirante Luis Ernesto Vargas Cooban, así como lograr el fortalecimiento de las relaciones cívico-militares, objetivos que deberemos alcanzar en el corto y mediano plazo, para lo cual demando de ustedes, personal naval, su mayor colaboración y profesionalismo, con el fin de asegurar que mediante este proceso lograremos hacer de nuestra institución, una Marina de Guerra eficiente y eficaz, de la cual nos sintamos orgullosos todos los peruanos.

En este momento tan importante de mi carrera, le pido a Dios que ilumine mis pasos y me ayude a tomar las mejores decisiones en beneficio de mi Institución.

Asimismo, quiero expresar mi profundo agradecimiento a mi familia, a mis queridos padres quienes constituyen una guía constante en mi vida, especialmente a mi señora esposa, quien me brinda su apoyo incondicional permanentemente y a mis hijos, por ser ellos motivo de inspiración en mi vida.

Deseo expresar mi profundo y sincero reconocimiento al personal naval, patrimonio de principal importancia del Instituto, razón por la cual continuaré impulsando las acciones de perfeccionamiento y excelencia profesional, así como de bienestar familiar.

De igual manera, me comprometo a llevar a cabo todos los esfuerzos necesarios que permitan incrementar el nivel de entrenamiento y capacidad operativa de nuestras fuerzas navales, razón de ser del Instituto, con el fin de cumplir a cabalidad las tareas que la constitución y la política de gobierno nos asigne para la defensa del territorio y la contribución en el desarrollo nacional.

Personal naval:

Los marinos peruanos sentimos legítimo orgullo de nuestras tradiciones, razón por la cual todas nuestras acciones deben estar orientadas exclusivamente al servicio de los altos intereses nacionales.

Hoy, frente a la cripta que enaltece la memoria de nuestro Gran Almirante, reitero mi sincero compromiso de velar porque nuestra institución mantenga permanentemente una moral inquebrantable y una excelencia profesional a toda prueba, demandando de ustedes, honestidad, disciplina, trabajo por convicción, lealtad y vocación de servicio para juntos cumplir con las expectativas que la nación ha depositado en nuestro Instituto.

LA ARMADA DE CHILE Y SUS NUEVOS PROYECTOS

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



BLOHM+VOSS

Diseño de la fragata MEKO A-200. La Armada de Chile tiene proyectado construir cuatro naves basadas en este diseño, las que probablemente serán construidas a partir del próximo año en el astillero ASMAR de Talcahuano.

En los últimos meses, a través de los medios de prensa y de revistas especializadas en temas navales, se ha podido conocer que la Armada de Chile se halla desarrollando un ambicioso programa de construcciones navales y modernización de sus unidades, que consiste en la construcción de dos submarinos, el mismo que está en proceso de ejecución con el "Proyecto Neptuno", y otro destinado a reemplazar en el transcurso del presente decenio a las principales unidades de su escuadra, como parte del denominado "Proyecto Tridente". En lo que refiere a sus fuerzas ligeras, las patrulleras misileras de las clases *Reshef* y *Tiger* se hallan siendo sometidas a un proceso de remotorización y reco-

rrido, así como también se viene desarrollando un programa de construcción de patrulleras de costa.

Actualmente Chile, después de Brasil, es el país sudamericano que se halla llevando a cabo el mayor programa de renovación y adquisición de material bélico en Sudamérica[1], destinado a reemplazar equipamiento que data de la década de los 60' y los 70', que a pesar de haber sido modernizado, por su antigüedad se encuentra en el limite de su vida útil.

La razón principal por la que Chile se vio impedido prácticamente de disponer en las últimas dos décadas de material bélico nuevo, fue el boicot internacional impuesto al régimen de Pinochet entre 1973 y 1988. Esto conllevó a que las fuerzas armadas chilenas efectuaran programas de modernización en sus equipos mientras estuvieran imposibilitadas de realizar nuevas adquisiciones, así como emprender el desarrollo de proyectos militares y navales con participación de la industria privada local y extranjera, destinados a romper la dependencia tecnológica en lo que a armas se refiere. En este periodo, pese a las limitaciones iniciales por el relativo aislamiento internacional, el modelo económico liberal que tuvo un gran éxito inicial en Chile, permitió destinar los recursos presupuestales necesarios para que las fuerzas armadas chilenas no disminuyeran su capacidad operativa.

Posteriormente, tras el retiro de los militares del poder y la restauración de la democracia, es importante observar que los gastos para defensa en Chile no declinaron, tal como ha sucedido en otros países de la región. Un punto fundamental para que ello ocurriese quedó establecido en la ley reservada del cobre, que establece que se entregue a las fuerzas armadas en partes iguales, el 10% del total de las exportaciones que realiza la Corporación del cobre de Chile[2]. Sin embargo, conforme lo anunciara el presidente Lagos en un discurso en agosto del 2000, su gobierno dará prioridad a los gastos sociales. En lo que a la marina refiere, la situación no está muy clara aun, debido a que todos los fondos de la ley del cobre destinados para esta institución se hallan comprometidos hasta el año 2009 con la construcción de los submarinos *Scorpene.*

Esto significa que las fuerzas armadas, y en especial la marina, se hallan confiadas a la decisión presidencial para lograr concretar sus proyectos, y la disponibilidad de fondos estarán también supeditadas a la evolución de su economía.

En el presente artículo, aunque nos centraremos en los aspectos referidos al material, en primer término veremos cual es la nueva concepción estratégica de la armada chilena, para posteriormente efectuar una revisión de la evolución de sus fuerzas navales en las tres últimas décadas, su composición actual así como conocer sus proyectos de construcción y modernización.

---

(1) Chile, destina el 4% de su producto bruto interno a los gastos de defensa, el doble de lo que en la actualidad destinan Brasil y Argentina.

(2) Esta ley, creada en el año 1958 y modificada en 1985, establece un monto mínimo de US$ 230 millones, lo que significa un ingreso de US$ 77 millones aproximadamente para cada arma anualmente.

El nuevo concepto estratégico de la Armada Chilena

Desde mediados de la década de los '80, se ha ido gestando lo que hoy es conocido como el "Mar Presencial", teoría muy discutible por sus no muy sólidos argumentos[3], y que sostiene, entre otras cosas, que la marina chilena debe tener una permanente presencia en el área del triángulo formado entre Arica, Isla de Pascua y el territorio antártico, con el propósito de cautelar los intereses nacionales y, a la vez, realizar actividades económicas que contribuyan al desarrollo de la nación. Lo anterior ha conllevado a la conformación futura de sus fuerzas basadas en una lógica para apoyar la acción política exterior de Chile en los ámbitos que el interés nacional demande, en reemplazo de sólo las hipótesis territoriales, como fundamento base para su diseño[4]. Por otro lado, se sostiene que la Armada de Chile deberá estar en condiciones de retomar su función original de instrumento de la acción política del Estado, no sólo para conservar la integridad del territorio sino para actuar en conjunto con los otros instrumentos del poder nacional en la configuración de escenarios internacionales favorables a los intereses nacionales chilenos. Asimismo, la armada tendrá que estar en capacidad de materializar la presencia internacional, asegurar sus líneas de comunicaciones marítimas, comerciales y proveer movilidad estratégica para sus fuerzas expedicionarias[5], por lo que deberá ser una marina oceánica (marina de aguas azules)[6]. Estos conceptos se ven resumidos en la enunciada concepción estratégica de las tres vías (Defensa, Cooperación y Disuasión), contenidos en un discurso dado por el anterior comandante en jefe de la armada chilena, almirante Patricio Arancibia con ocasión de la inauguración del mes del mar, en mayo del presente año.

Tomando como base estos lineamientos, es que se ha diseñado un plan maestro que contempla un ambicioso programa de construcciones navales, modernización de las unidades de sus fuerzas navales, incluyendo a la Aviación Naval, Infantería de Marina y Fuerzas Especiales, así como la construcción de una Base Naval en Iquique y mejoras en otros establecimientos terrestres.

---

(3) Por la amplia literatura existente en torno a la teoría del Mar Presencial y sus derivados, así como de los discursos del Almirante Arancibia, se puede deducir que una de las bases de la concepción estratégica de la Armada Chilena, es la de no descartar como hipótesis, la posibilidad de que en un futuro cercano pueda ocurrir un enfrentamiento bélico con algún país vecino. Aunque rodeado de otros argumentos que a un lector poco ilustrado pueden convencer, creemos que esta premisa ha sido la base para crear toda una teoría que lo que en realidad busca es acentuar una hegemonía y supremacía militar en el cono sur, con el único propósito de impedir la creación de algún bloque regional que pueda eliminar la viabilidad del proyecto hegemónico chileno, que por su desventajosa posición geopolítica teme ocupar un lugar relegado en el continente.

(4) Arancibia, Jorge. "A través del mar: concepto estratégico de la Armada de Chile". En Revista de Marina N°3, 2000. Armada de Chile. p.212.

(5) Idem, p. 217.

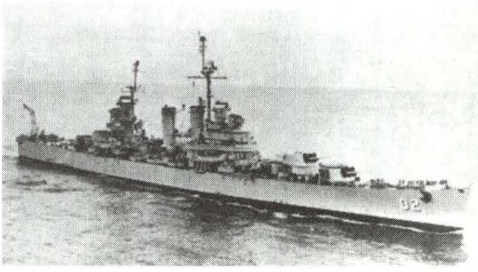
(6) Acerca de este tema, véase González, Edmundo. "Redefining U.S. Hemispheric Interest. A Bold Naval Agenda for the Twenty-First Century" publicado en el Naval War College Review, *N°1, 1997. En dicho artículo el autor, entre otras cosas, sostiene que en Sudamérica las marinas de Brasil y Chile deben poseer capacidad oceánica (*Blue water navies*) y apoyar a los Estados Unidos en las tareas de protección al comercio en sus áreas de influencia y ser parte de una fuerza regional. En lo que respecta a los conceptos vertidos por el autor, los mismos son muy cuestionables desde que demuestra un desconocimiento o evidente tergiversación de hechos históricos acontecidos en la región, que aclararlos merecerían un artículo aparte. El autor escribe estos conceptos con una hipotésis de lo que deberían ser los intereses de Estados Unidos en la región, una forma sutil de influir en el pensamiento estratégico de Estados Unidos en favor de Chile y para convalidar sus gastos en armas.*

Evolución de las fuerzas navales chilenas desde 1970

Al igual que la mayor parte de las armadas sudamericanas, la chilena, a inicios de la década del '70 estaba en su mayoría conformada por unidades de origen norteamericano, a excepción de los destructores *Almirante Williams* y *Almirante Riveros*, construidos en Gran Bretaña a inicios de los '60. En aquel momento, en adición a los dos destructores mencionados, se hallaban en servicio los cruceros *Prat* y *O'Higgins*, pertenecientes a la clase *Brooklyn* norteamericana, los mismos que habían sido adquiridos en 1951 en los EE.UU. y que para ese año contaban ya con 32 años a flote. Otras unidades eran dos destructores clase *Fletcher*, el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, así como los destructores tipo *APD*, *Orella*, *Serrano* y *Riquelme*; todos de origen estadounidense y transferidos a Chile en la década anterior bajo los términos del programa de asistencia mutua (MAP), que en aquel entonces se hallaba en plena vigencia entre Estados Unidos y las naciones latinoamericanas.

En lo que respecta a unidades submarinas, a diferencia de la primera mitad del siglo XX, la Armada de Chile poseía una modesta fuerza compuesta por dos submarinos tipo *Flota* modernizados, el *Thompson* y el *Simpson*, también de origen norteamericano, adquiridos en 1961.

Ya en los '70, la primera compra de importancia fue la del crucero sueco *Gota Lejon*[7], construido en 1947, el que con el nombre de *La Torre* fue incorporado en 1971. En aquel tiempo, los avances tecnológicos en el campo de la electrónica así como la rápida evolución y desarrollo de los misiles, hacía cada vez más imperativo a las armadas de Sudamérica el reemplazo del material obsoleto de procedencia norteamericana de la época de la Segunda Guerra Mundial. Con esta premisa, la armada chilena emprendió la tarea de iniciar la renovación de su material, encontrándose nuevamente con la Gran Bretaña, en cuyos astilleros se habían construidos la mayor parte de sus buques desde 1873 hasta 1914.



Jane's Fighting Ships

Crucero chileno O'Higgins *(ex -* USS Brooklyn*) adquirido en 1951 y retirado del servicio en 1991.*

En efecto, en 1972 se encargó a los astilleros Yarrow de Scotsown la construcción de dos fragatas similares a la clase *Leander* inglesa, que serían bautizadas con los nombres de *Condell* y *Lynch*. La construcción de estos buques tuvo la particularidad de haber sido las únicas unidades de superficie de nuevas en los últi-

(7) Este buque, dado de baja en la marina sueca en 1969, previamente había sido ofrecido en venta al Perú, que desestimó la oferta por su antigüedad



J. Rodriguez

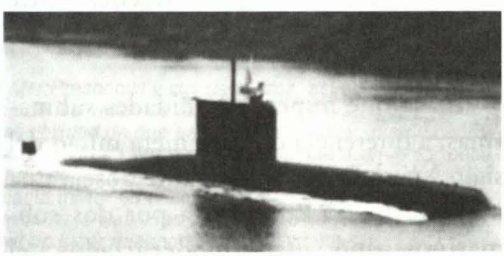
Destructor Almirante Riveros, *construido a principios de los '60 sirvió hasta 1997 .*

mos cuarenta años. Por otro lado, durante su construcción, y a diferencia de sus similares inglesas fueron modificadas para recibir cuatro rampas de misiles superficie-superficie *MM-38 Exocet*, instaladas en la toldilla a costa de sacrificar un mortero triple *Limbo* antisubmarino. Completaba la dotación ofensiva de estas naves un montaje doble de 114mm, un lanzador triple de misiles mar-aire *Sea Cat* y dos lanzadores triples de torpedos antisubmarinos *MK-44*.

En forma paralela, se efectuó la modernización de los destructores *Williams* y *Riveros* alternadamente entre los años 1971-74 y 1973-75, respectivamente, en el astillero Swan Hunter, Gran Bretaña, que consistió en la eliminación de los tubos lanzatorpedos de superficie para colocar en su lugar cuatro rampas de misiles *MM-38 Exocet*[8], la instalación de dos bancos triples de tubos lanzatorpedos antisubmarinos *MK-44*, así como dotarlos de un nuevo radar Plessey *AWS-1* y el cambio de sus sensores ASDIC por un sonar estadounidenses *SQS-40*.

En lo que respecta a otros trabajos, se les modificó sus sistemas de comando y control y se efectuó la renovación de los equipos de guerra electrónica, comunicaciones, y del centro de operaciones de combate. El programa de construcciones navales chileno de aquella época estuvo complementado por la construcción, también en Gran Bretaña, de dos submarinos de las mismas características de la clase *Oberon* inglesa, que fueron incorporados con los nombres de *Hyatt* y *O' Brien*.

Gracias a la adquisición de las dos *Leander*, los dos *Oberon*, así como a la modernización de los destructores clase *Almirante*, la armada chilena pudo, aunque de manera limitada, renovar parte de su material, pero, a pesar de este esfuerzo, un acontecimiento de orden interno, el golpe militar del 11 de setiembre de 1973 traería consigo una serie de consecuencias de índole diplomática, que conllevaron al



Cortesía Revista Defensa

Construidos a principios de los '80 la Armada chilena posee dos submarinos tipo 209, así como uno de la clase *Oberon*.

(8) Cabe mencionar que si bien es cierto estos buques contaban desde 1964 con misiles Seacat, *la instalación de los misiles* Exocet *fue posterior a la efectuada en los destructores peruanos* Ferré y Palacios, *adquiridos en 1969 en Gran Bretaña y modernizados allí hasta 1973, los que a su arribo al Perú, entre julio y agosto del último año se constituyeron como las primeras unidades en Sudamérica en contar con misiles superficie-superficie.*

cese de la ayuda militar norteamericana hacia ese país por la llamada "enmienda Kennedy", sancionada por el Congreso de los EE.UU., y de otro lado, de manera temporal, la dificultad de continuar con sus programas de renovación de unidades.

Sin embargo, la excepción a lo anterior estuvo dada por la compra en los E.E.U.U. de dos destructores de la clase *Allen M. Summer* modernizados, que rebautizados *Portales* y *Zenteno* fueron incorporados en enero de 1974.

Esta especie de "embargo", problemático en un principio, fue, no obstante, un factor que impulsó a la armada chilena a la búsqueda de soluciones, que con el transcurrir de los años la ha encaminado hacia un proceso relacionado con la autarquía tecnológica y a la independencia definitiva del mercado norteamericano, fenómeno que bajo diferentes premisas también se ha dado en otros países de Sudamérica.

Es así que hacia finales de los '70, la Armada de Chile, con una parte de su Escuadra casi obsoleta, y con sólo cuatro unidades de reciente construcción, tuvo que enfrentar situaciones de tensión internacional en 1978 con Argentina.

En ese momento, comparativamente, la marina chilena había sido desplazada a un cuarto lugar en importancia dentro de sus similares sudamericanas. Sin embargo, la oportunidad de iniciar un nuevo programa de adquisiciones coincidió con la guerra entre Argentina y la Gran Bretaña por las Islas Malvinas, conflicto en el que Chile, más allá de solidarizarse con su vecino, se declaró neutral, gracias a lo cual hallaría en la Gran Bretaña, como en antaño, una fuente segura de material naval.

El programa de adquisiciones y modernización de la Armada

La Escuadra



DIMAR

Destructor HMS Norfolk. *Este buque fue adquirido por Chile en abril de 1982 e incorporado con el nombre de* Prat.

A inicios de la década de los '80, resultaba imperiosa la adquisición de unidades navales para reemplazar a las que estaban siendo dadas de baja, en especial a los viejos cruceros. No obstante los requerimientos existentes, la Armada de Chile, con las limitaciones presupuestales del momento, solo pudo disponer de los fondos necesarios para la adquisición de buques de "segunda mano" de procedencia británica. El primer buque en ser transferido a la Escuadra chilena fue el petrolero de flota ex HMS *Tidepool*, que rebautizado *Almirante Jorge Montt* debió incorporarse a inicios de 1981, pero debido al conflicto de las



Fragata Zenteno *(ex HMS* Achilles*) adquirida a Gran Bretaña en 1992.*

Malvinas su entrega se vio retrasada hasta agosto de 1982. Luego fueron comprados progresivamente, entre abril de 1982 y agosto de 1987, cuatro destructores de la clase *County*, armados con misiles *Exocet*, *Sea Cat* y *Seaslug*, los que fueron rebautizados *Prat, Cochrane, Latorre* y *Blanco Encalada*. Por otro lado, se adquirieron también dos fragatas clase *Leander, que con los nombres de Baquedano y Zenteno*, se incorporaron en setiembre de 1990 y junio de 1992, respectivamente.

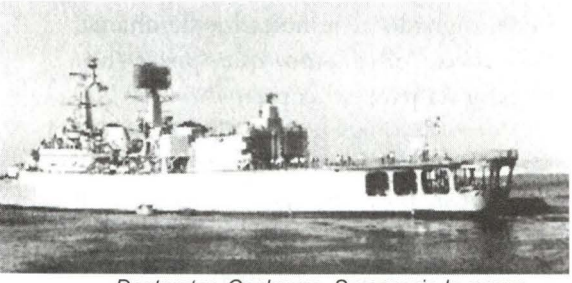
Las únicas adquisiciones de nuevas, fueron los submarinos *Thompson* y *Simpson*, del tipo *209/1400* construidos en Alemania entre los años 1980 y 1984.

Uno de los puntos a favor de este programa de adquisiciones –no obstante tratarse de unidades usadas- ha sido que provengan la mayor parte de ellas del mismo país de origen, aprovechándose la experiencia obtenida en el empleo de las fragatas *Condell* y *Lynch*, y por otro lado, la utilización de sistemas y equipos homogéneos, lo que alivia en buena medida la problemática logística.

En adición a lo anterior, dentro de los planes elaborados por la Armada de Chile estuvo contemplada la modernización de la mayor parte de las unidades adquiridas, así como también hacer extensivos dichos trabajos en las construidas en la anterior década, con la finalidad de mejorar tanto sus capacidades ofensivas como defensivas. Esta mejora de las fuerzas a flote fue complementada con la compra de seis helicópteros navales *AS 532SC Cougar*, que poseen capacidad misilera y antisubmarina.

Conforme al plan, dos de los destructores *County*, el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, fueron sometidos a trabajos de modificación y ampliación de la cubierta de vuelo y hangar con capacidad para operar hasta dos helicópteros *AS 532 Cougar*. Estos trabajos también incluyeron la instalación de un sistema de trincado en vuelo sobre la cubierta, Indal Assist, que facilita el posamiento de aeronaves en condiciones de mar gruesa. Con respecto al sistema de armas, el sistema de comando y control *ADAWS-1* de origen británico, fue reemplazado por el *SISDEF SP-100* [9] de manufactura local; los lanzadores de misiles *Sea Cat* y *Seaslug* fueron retirados para en su reemplazo recibir dos lanzadores verticales con 16 misiles *Barak I*,

(9) Este sistema de comando y control ha sido desarrollado por la compañía Sisdef Ltda. de Chile, y dentro de sus características, posee un procesador de 32 bits Intel 80486DX2-66 y procesadores TMS 34020. El lenguaje de programación que emplea es el ADA, trabajando con la norma MIL-STD-2167. El hardware básico consiste en consolas tácticas, con dos unidades verticales y dos horizontales para ploteo táctico, con capacidad de traquear 512 blancos y 100 marcaciones provenientes de los equipos MAGE simultáneamente.



Destructor Cochrane. Se aprecia la nueva cubierta de vuelo y hangar ampliados para operar helicópteros Cougar.

cada uno de origen israelí, como parte del sistema antiaéreo y antimisil. Los cuatro lanzadores *MM-38* de proa se han mantenido, pero con los misiles *AM-39 Exocet* que portan sus helicópteros *Cougar* en versión antibuque, se ha aumentado la capacidad ofensiva de estas naves. Respecto a los otros dos buques, el *Latorre* permaneció sin ser modificado hasta su baja en diciembre 1998, mientras que el *Prat* ha sido sometido a una modernización similar a la de sus gemelos, la misma que fue concluida a principios del presente año.

En las fragatas *Condell* y *Lynch*, se realizaron también trabajos de modernización a finales de la década anterior, que consistieron en la modificación y reforzamiento de la cubierta de vuelo para permitirles operar helicópteros de mayor tamaño como los *Cougar*, la ampliación del hangar, la instalación de un sistema de recuperación en vuelo para helicópteros Indal Assist, la reubicación detrás de la chimenea y cambio de los lanzadores de misiles *MM-38* por los de mayor alcance *MM-40*, la instalación de un sistema de comando y control *SISDEF SP-100,* y el reemplazo de los sistemas MAGE por nuevos de origen israelí.

De las otras dos unidades adquiridas posteriormente, se conoce que la *Baquedano* fue dada de baja en 1998, y la *Zenteno* ha sido parcialmente modernizada, pero sin habérsele modificado el hangar. Debido al retraso en la aprobación y negociaciones para la construcción de las nuevas fragatas del proyecto *Tridente*, la armada ha visto por conveniente extender la vida útil de sus fragatas, habiendo realizado algunas mejoras en la *Condell* y la *Lynch*. Para operar el sistema de control de tiro de los cañones de 114mm, ambas han sido dotadas de nuevas consolas *MAITEN-1/CH* manufacturadas localmente por la firma DESA. Asimismo, también han recibido nuevos equipos de comunicaciones HF de banda ancha Rohde and Schwarz *XF 2100.*

Por otro lado de acuerdo a lo informado por la revista *Jane's Navy International,* la firma británica Wallop Defense Systems se halla en tratos para reemplazar los equipos lanzaseñuelos *Corvus* de los destructores *County* por los nuevos *Superbarricade*, y reinstalar los que dotan actualmente a dichos destructores en seis patrulleras.

Cabe mencionar que para continuar manteniendo a estas unidades que en su mayoría han sobrepasado su vida útil, la armada chilena deberá realizar un gran esfuerzo económico y material hasta la incorporación de las nuevas fragatas proyectadas.

A pesar de la baja de servicio del Montt, la Escuadra cuenta con el petrolero Araucano, con capacidad para reabastecimiento en la mar por ambas bandas, lo

que permite a sus unidades un imprescindible aumento en su radio de acción en operaciones oceánicas y adicionalmenete tiene asignado al remolcador de altamar *Galvarino*, el mismo que posee una plataforma para helicópteros.

Fuerzas Ligeras



Cortesía Revista Defensa

Patrullera misilera tipo SAAR II

En el año 1979, la armada chilena concretó la compra de dos patrulleras misileras israelíes de la clase *Saar IV* o clase *Reshev*, armadas con cuatro misiles *Gabriel*, que fueron rebautizadas *Casma* y *Chipana*, a las que se sumaron en enero de 1989 dos *Saar II* de menor tonelaje pero armadas con seis misiles del mismo tipo, las que se incorporaron con los nombres de *Iquique* y *Covadonga*. Posteriormente, en junio de 1997 arribaron a Chile otro par de *Saar IV*, también armadas con cuatro misiles *Gabriel*, las que fueron bautizadas *Angamos* y *Papudo*. De esta manera, las patrulleras compradas en Israel sumaron un total de seis unidades: cuatro *Saar IV* y dos *Saar II*, pero dicho numero se ha reducido a tres, puesto que en 1998 la *Papudo* fue retirada del servicio, seguida por la *Iquique* y *Covadonga* en febrero del 2000.

En adición a las unidades mencionadas, la Armada de Chile adquirió en Alemania cuatro patrulleras misileras de la clase *S-148*, más otras dos similares empleadas para proveer de repuestos[10] .

Estas naves se hallan armadas con cuatro rampas de misiles *MM-38*, un cañón OTO Melara de 76mm en proa y otro simple de 40mm en popa. Las dos primeras, la *Riquelme* y la *Orella* arribaron a Talcahuano en octubre de1997 y las otras dos, la *Uribe* y la *Serrano*, en noviembre del año siguiente.

De acuerdo a informaciones oficiales recientes, la armada chilena se halla efectuando un programa de remotorización y modernización en las patrulleras misileras actualmente en servicio. Las unidades involucradas en este proceso son la *Casma* y la *Angamos* de la clase *Saar IV* así como la *Riquelme, Orella, Serrano* y *Uribe* de la clase *S-148*.

Los trabajos, llevados a cabo en el astillero ASMAR de Talcahuano en la parte de propulsión, han consistido en el reemplazo de los motores originales en todas ellas, por los modernos *MTU 16V- 396*, con sus respectivos equipos de motores y control *MCS-5*. En el área de armamento, la firma chilena DESA se hizo cargo del proceso de moderni-

(10) Baker, Arthur. The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World 2000-2001. U.S. Naval Institute Press. Annapolis, 2000. p.97.

zación de los sistemas de control de tiro de las patrulleras de la clase *Saar*, que ha consistido en el reemplazo de los procesadores analógicos por nuevos con componentes digitales y software para la interfaz de procesamiento de datos y señales. Hasta la fecha, los trabajos han sido completados en la *Casma* y en la *Angamos*, existiendo la posibilidad de hacer lo propio en la *Chipana*.

Las patrulleras *Saar IV* tienen como base de operaciones Puerto Williams, en la Región de Magallanes al sur del país, mientras que las *S-148* se hallan asignadas al puerto de Iquique.

Proyecto *Taitao*

Durante los años 1992 y 1996, fueron incorporadas seis patrulleras de la clase *Micalvi* de servicios generales construidas en ASMAR Talcahuano como parte del proyecto *Taitao*. Estas patrulleras fueron diseñadas con asistencia del consorcio *NEVASABU* de Holanda, para realizar tareas diversas, tales como patrullaje oceánico, transporte de carga y tropas, apoyo para balizaje, recuperación de torpedos de ejercicio y protección en áreas de pesca. Tienen capacidad para ser provistas de sonar, y equipos para guerra de minas en caso de necesidad. Actualmente, de las seis patrulleras de esta clase, cinco de ellas han sido asignadas a las diferentes zonas navales y la sexta, la *Corneta Cabrales* es operada a cargo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile. Para ello, cuenta entre otros equipos con un sonar Atlas Electronik *STN* de doble frecuencia.



Patrullera Aspirante Morel de la clase Micalvi.

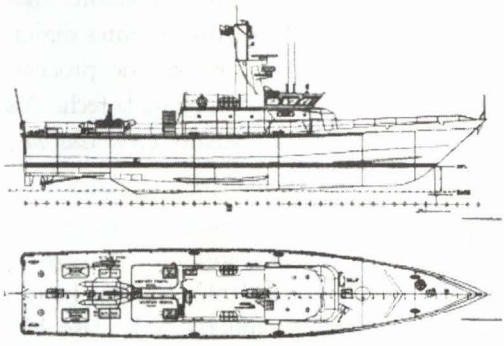
Unidades Guardacostas

La Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante, es la entidad encargada y responsable a cargo de la Armada de Chile para regular la marina mercante y actividades nauticas así como la policía marítima, y el control costero, de puertos y el mantenimiento de las ayudas a la navegación.

Con un personal alrededor de las 1.640 personas, esta Dirección General tiene a su cargo una cantidad cercana al medio centenar de patrulleras de mediano y pequeño tamaño, entre las que destacan las dos unidades de la clase *Protector* de las que han derivado otras once unidades del Proyecto *Danubio* en proceso de construcción, diez patrulleras de origen israelí de las clase *Dabur*, diez de la clase *Anchova* construídas en Brasil, quince patrulleras de bahía de la clase *Rodman-800* de 9 toneladas, doce lanchas de rescate de la clase *Maule* construídas en Asmar y otras tres de rescate.

Proyecto Danubio

En el año 1989, la armada chilena recibió dos patrulleras, la *Alacalufe* y la *Hallef*, construidas en el astillero británico Fairey Marine Technik de Cowes, para la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante. Estas patrulleras, de la clase *Protector*, han servido de base para desarrollar en Chile un diseño similar, adoptado para el proyecto *Danubio*, que contempla la construcción de once unidades adicionales en ASMAR, que reemplazarán paulatinamente a las antiguas lanchas de patrullaje costero. Hasta la fecha ya han sido concluidas tres de ellas, las LSG *Aysen, Corral* y *Concepción*, que con las ocho restantes, se integrarán a las diferentes zonas navales para efectuar misiones de patrullaje en el litoral y resguardo de la soberanía del área de su jurisdicción, permitiendo disponer de una lancha de servicio general en cada gobernación marítima. En el nuevo diseño se han introducido modificaciones con respecto al original, puesto que el casco es todo de aluminio en vez de acero, y los motores, aunque de la misma marca MTU, son más potentes y de diferente modelo. Cuentan además con equipamiento de acuerdo a las normas MARPOL, entre ellos un sistema de filtración de petróleo y planta de tratamiento de aguas sucias.



Plano de las patrulleras del "Proyecto Danubio"

El Cuerpo de Infantería de Marina, la Fuerza Anfibia y de Transporte

El Cuerpo de Infantería de Marina de la armada de Chile, con un aproximado de 3.000 efectivos, actualmente se halla conformado de la siguiente manera:

Destacamento de I.M. N°1 "Lynch", ubicado en Iquique; Destacamento de I.M. N°2 "Miller", ubicado en Con Con; Destacamento de I.M. N°3 "Aldea", ubicado en Talcahuano; Destacamento de I.M. N°4 "Cochrane", ubicado en Punta Arenas; y la Agrupación de Comandos I.M. N°51 "Lynch", ubicado en Viña del Mar. Además el Cuerpo e Infantería de Marina posee dos escuelas para la formación del personal de infantería de marina, que son la Escuela del Cuerpo de Infantería de Marina "Comandante Jaime Charles", y el Centro de Instrucción de Reclutas del Cuerpo de Infantería de Marina.

Para apoyo logístico, dispone de un Centro de apoyo Logístico del Cuerpo de Infantería de Marina, y los Centros Regionales de Apoyo de Infantería de Marina, ubicados a lo largo de la costa chilena.

Cabe mencionar que el Cuerpo de Infantería de Marina se encarga de proveer seguridad al Comandante en Jefe de la Armada, a las instalaciones vitales de las bases y unida-

des navales, así como cubrir las necesidades de las Bandas de Músicos.

En lo referente al material de combate, la infantería dispone de 18 cañones de 155 mm *Puteaux* que datan de la primera Guerra Mundial y un número no precisado de morteros de 105mm de origen coreano. De acuerdo a la última edición de *Combat Fleets,* Chile se hallaría interesado en adquirir en los Estados Unidos 30 vehículos anfibios *LVTP-7*, y recientemente han sido adquiridos en italia 20 camiones ligeros Lancia / FIAT 6611M y 10 tractores pesados FIAT TM 69, que a pesar de ser material usado, tiene poco recorrido y se halla en buenas condiciones técnicas.

Aunque aún no se conocen mayores detalles, la Armada se halla desarrollando el Proyecto Roma, consistente en modernizar el equipamiento de las compañías de Infantería de Marina, entre otras razones –según se ha anunciado oficialmente– para disponer de Fuerzas Stand By para integrar e interoperar con fuerzas multinacionales en operaciones de paz. En lo concerniente a la denominada Fuerza Anfibia y de Transporte, al igual que otras marinas del continente, la armada chilena a inicios de los '70, poseía buques del tipo *LST* de origen norteamericano, con la salvedad que contaba con dos buques de desembarco tipo *LST* construidos uno en los Estados Unidos en 1964 y el otro en ASMAR en 1968, que son la *Orompello* y el *Elicura* respectivamente. Por otro lado, los escoltas tipo *APD*, dados de baja entre los años 1980 y 84, eran un valioso apoyo para las operaciones anfibias.

La mejora y modernización en la capacidad anfibia de la armada chilena se dio entre los años 1981 y 1986, cuando fueron construidos en Chile tres buques de desembarco LSM tipo *Batral* francés, los que se incorporaron con los nombres de *Rancagua, Chacabuco* y *Maipo*. A éstos se les sumó en 1995 un buque de desembarco de la clase *Newport* adquirido en los EE.UU., y rebautizado *Valdivia*.

Este buque en el año 1997 sufrió serias averías en su casco a consecuencias de haber encallado sobre fondo rocoso. Sometido a extensas reparaciones en ASMAR, ha recibido algunas modificaciones para permitirle operar helicópteros *Cougar* en misiones nocturnas. En la actualidad, debido al prematuro retiro del servicio del *Chacabuco* a fines de 1998, la armada opera un *LST* y cuatro *LSM*.

En adición a las naves mencionadas, también se cuenta con un buque de transporte de tropas, el *Aquiles*, que fuera construido en Asmar, Talcahuano en 1992 sobre la base de un diseño canadiense. Este buque tiene capacidad para transportar 1.800 toneladas de carga y habitabilidad para 250 personas en adición a la tripulación. Cuenta con cubierta de vuelo, pudiendo operar un helicóptero *Super Puma.*

Otros buques de importancia son el rompehielos *Almirante Viel,* el buque de investigaciones oceanográficas *Vidal Gormaz,* el buque escuela a vela *Esmeralda*, que ha sido recientemente remotorizado durante su último recorrido.

Aviación Naval

La aviación naval chilena es uno de los componentes de la armada que ha sido repotenciado en los últimos años. A inicios de los '70, contaba con una mediana fuerza conformada por cuatro aviones Lockheed *PV-2 Neptune,* tres hidroaviones *PBY-6A*



Cortesía Revista Defensa

Avión UP-3B Orion. *Comprados en los EE.UU., Chile posee cuatro aeronaves de este tipo destinadas a misiones de patrullaje marítimo y misiones A/S*

Catalina, cinco Grumman *HU-16B Albatros,* dos helicópteros Sikorsky *S-55*, doce Bell *47-G*, y para instrucción seis Beech *T-34 Mentor*. Posteriormente se adquirirían seis helicópteros *Alouette III*. Actualmente las aeronaves antes mencionadas ya no se hallan en servicio, y la aviación naval moderna cuenta con seis escuadrones que están a su vez agrupados en dos fuerzas aeronavales así como un escuadrón embarcado.

La Fuerza Aeronaval N°1, tiene asiento en la Base aeronaval de Viña del Mar y agrupa al escuadrón de helicópteros de propósitos generales HU-1, dedicado a labores utilitarias, que está conformado por ocho helicópteros Bell *206B JetRanger*, y seis MBB *BO-105 CBS-5,* de los cuales algunos han sido equipados con radares Bendix *1400*, antiguamente empleados en los *Alouette* retirados en 1990. A esta fuerza también pertenece el Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1, que cuenta con cuatro aviones *UP-3B Orion,* comprados en los Estados Unidos en 1992 y modernizados luego. Llevan a bordo un radar de búsqueda *AN/ASP-115*, un sistema de comando y control *SIS-DEF SP-100C,* que les permite enlazarse con otras unidades a través de un Data Link. Para guerra antisubmarina, cuentan con un equipo *MAD AN/ASQ-10.* La autonomía de estos aviones es de 12 horas de vuelo. También integran el VP-1, seis aviones de exploración *EMBRAER EMB P-111* comprados a Brasil en 1977, los cuales poseen un radar de búsqueda *AN/ASP-128,* un equipamiento para MAGE que incluye el *ELT/263* israelí, así como capacidad para portar seis cohetes de 127mm o veintiocho de 70mm. Para misiones de transporte, lanzamiento de paracaidistas y otras, esta fuerza está integrada por el escuadrón VC-1, que cuenta con tres aviones CASA *212-11* adquiridos en 1978 y tres EMBRAER *C-95* comprados a Brasil en 1977.

Un cuarto componente aéreo de la primera fuerza aeronaval es el escuadrón de instrucción VT-1, compuesto por diez aviones Pilatus *PC-7*, comprados en 1980 y con otros diez Cessna O-2A Skymaster de procedencia norteamericana e incorporados entre 1977 y 1980, todos ellos operados por la Escuela de Aviación Naval de Viña del Mar.

La Fuerza de Aviación Naval N°2, tiene asiento en la Ciudad de Punta Arenas en la III Zona Naval, agrupando a varios destacamentos y a tres Estaciones Aeronavales, una de las que se ubica en Puerto Williams.

Estos destacamentos se hallan preparados a operar cuando se le asignan, aviones

P-111, CASA *212* y helicópteros *BO-105 (UH-05)*. Las tres estaciones aeronavales, se hallan equipadas con infraestructura para dar mantenimiento a las aeronaves y habitabilidad al personal.

Por último, tenemos al Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1 que depende técnicamente del comandante de la aviación naval y operativamente de la Escuadra, que posee un helicóptero *UH-32 (AS 332) Super Puma* y seis helicópteros *SH-32 (AS.532SC F-1) Cougar*, equipados para guerra antisubmarina y antisuperficie, estando dotados de un radar de búsqueda Thomson-CSF *Varan*, y un sonar de profundidad variable Thomson Sintra *HS-32*. Tienen capacidad para portar dos misiles *AM-39 Exocet* en versión ASuW y dos torpedos antisubmarinos *Mk-46 Mod.2* o bombas de profundidad, en versión ASW. Poseen adicionalmente equipamiento para Guerra Electrónica.

Este Escuadrón esta dotado asimismo un destacamento de blancos aéreos teledirigidos o Orones, de gran utilidad para ejercicios de guerra antiaérea y antimisil.

En referencia a planes futuros, la revista *Jane's Defence Weekly*[11] en un reciente reporte acerca de Chile y sus fuerzas Armadas, menciona que dependiendo de la disponibilidad de fondos, se tiene previsto la creación de un escuadrón aeronaval de ataque ligero dotado de 20 aviones CASA/ENAER *Halcón* navalizados, así como preparar para lanzar y dotar de misiles aire-superficie a los cuatro aviones *P-3 Orion* actualmente operativos.



Helicóptero AS.332B Cougar. La Armada de Chile posee 6 helicópteros de este tipo, denominados SH-32 dotados de misiles AM-39 Exocet o torpedos A/S.

Por otro lado, se conoce también el desarrollo del Proyecto Spica, destinado a reemplazar los helicópteros de servicio general de la Aviación Naval en coordinación con la Fuerza Aérea para contar con material similar y estandarizado en ambas fuerzas.

Fuerza de Submarinos

Composición actual

La Fuerza de Submarinos de la Armada de Chile, cuya actual denominación data desde el 14 de febrero de 1974, tiene como sede el puerto de Talcahuano, en donde se encuentra también su Escuela de Submarinos.

Tras la reciente baja del submarino *Hyatt* ocurrida en febrero del año pasado, ahora posee tres submarinos, dos de la clase *209* de origen alemán, el *Thompson* y el *Simpson*, y uno de la clase *Oberon* de origen británico, el *O'Brien*, cuyo retiro al parecer está previsto para el 2004 o el 2005.

Adicionalmente a las unidades submarinas mencionadas, esta fuerza tiene a su cargo al Buque Madrina de Submarinos *Almirante Merino* adquirido en Suecia en octubre de 1996. Este buque, que era el

(11) Pyper, Neil. "Seeking a stronger Chile". En Jane´s Defence Weekly. ed. 23 mayo 2001. p. 28.

minador *Alvsborg* en la Real Marina sueca, fue transformado para su nuevo cometido en las instalaciones de ASMAR, en Talcahuano. Cuenta con capacidad para alojar a 205 personas y talleres para dar soporte logístico a los submarinos.

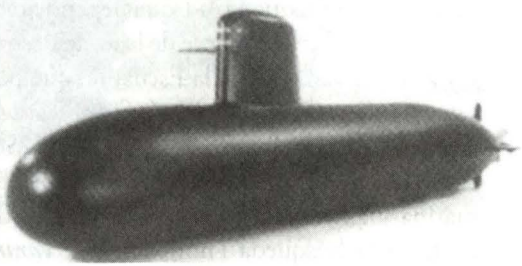
El Proyecto Neptuno

A inicios de la década de los '90, la armada chilena inició un proceso de estudio, selección y evaluación para la adquisición de dos modernos submarinos convencionales de última generación, para que reemplazasen en el futuro a los *Oberon*.

Las características fundamentales que debían poseer los submarinos requeridos eran una gran autonomía (capacidad oceánica), una planta propulsora equipada con un sistema independiente de aire (AIP), un desplazamiento menor a las 2.500 toneladas, de gran poder ofensivo y un bajo costo de operación, entre las más importantes.

Luego de evaluar los diferentes tipos de submarinos existentes en el mercado, se recibieron propuestas entre las que estaban una versión nueva y mejorada del *209* alemán, el *209/1400*, el *Moray* holandés, el *Sauro* italiano, el sueco *T-96*, y el *Scorpene*, del consorcio franco-español DCN-Bazán.

Se sabe también que en 1992 se llevaron a cabo conversaciones con astilleros alemanes para adquirir cuatro submarinos de la clase *209*, con la condición de construir tres de dicho tipo en el astillero Asmar-Talcahuano, pero esto no se llegó a concretar; así también que en setiembre 1995 el ministerio de Defensa británico ofreció a la armada chilena cuatro submarinos de la clase *Upholder*, oferta que luego de ser evaluada, fue desestimada al año siguiente[12].



Submarino Scorpene

Este proceso se prolongó hasta 1997, año en el que finalmente se tomó una decisión para decidir cuál era el tipo de submarino que se ajustaba a los requerimientos chilenos, habiéndose escogido la propuesta presentada por el consorcio DCN-Bazán[13], con su modelo *Scorpene*.

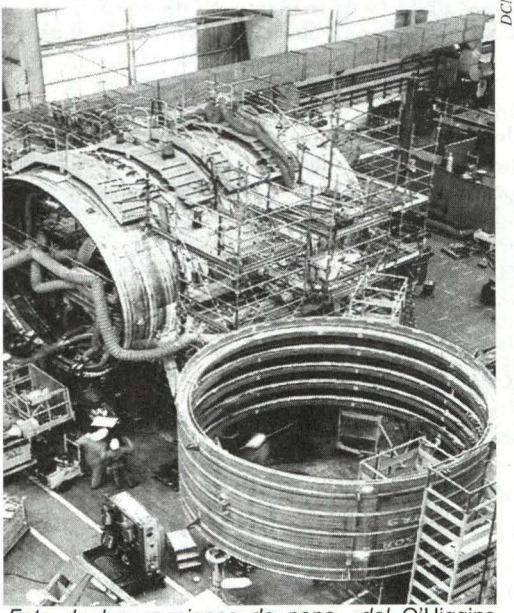
Luego de ello, la armada nombró una comisión para evaluar y analizar aspectos técnicos, y en marzo del año mencionado, el ministro de Defensa chileno anunció oficialmente que se construirían dos submarinos del tipo *Scorpene*, cuyo contrato de construcción se firmó en diciembre de 1997, por un monto de 420 millones de dólares. El contrato estipula que DCN se encargará de un 60% del trabajo, incluyendo la manufactura del casco resistente y el acabado de las secciones de proa y central, mientras que

(12) Preston, Antony. "Recent Trends in Naval Procurement". En Proceedings, Marzo 1997. US Naval Institute Press. p.103.

(13) Desde el año 2000, la Empresa Nacional Bazán *ahora pertenece al grupo IZAR.*

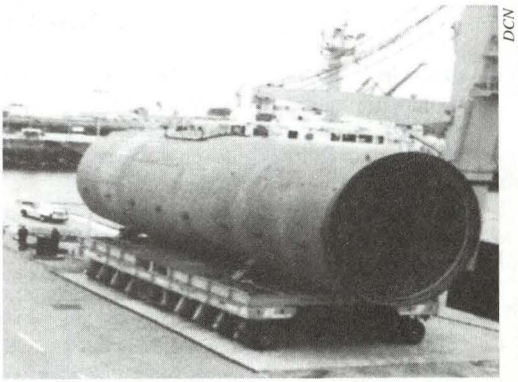
Bazán se encargará de las secciones de popa. Adicionalmente, cada astillero se encargará del ensamble y acabado final de un submarino.

Al año siguiente, en el mes de julio, viajó a Francia una delegación de la armada para la inspección técnica de las obras durante la construcción de los submarinos. Sin embargo, un acontecimiento inesperado tuvo cierta influencia ocasionando un retraso en el inicio de los trabajos, la detención del general Augusto Pinochet Ugarte en Gran Bretaña por orden del juez español Garzón. Finalmente, superados los problemas, el 18 de noviembre de 1999, se dio inicio a la construcción de los *Scorpene* en los astilleros DCN en Cherburgo, en donde se colocó la quilla de los dos submarinos que llevarán los nombres de *O'Higgins* y *Carrera*. Conforme a lo previsto, las secciones posteriores del primer submarino, el *O'Higgins*, dejaron el astillero DCN de Cherburgo el 3 de julio del 2000, arribando al astillero de Izar (ex Empresa Nacional Bazán) en Cartagena, España una semana después.



DCN

Foto de las secciones de popa del O'Higgins *durante su construcción en el astillero DCN de Cherburgo*



DCN

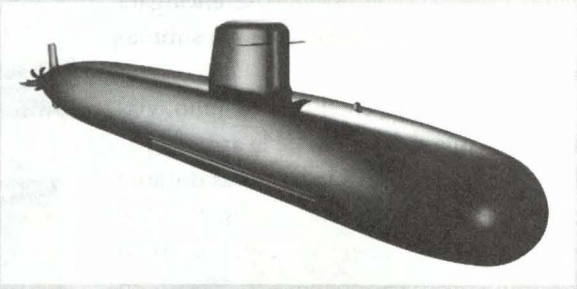
Sección de popa del submarino O'Higgins, *momentos ante de dejar Cherburgo para ser trasladada a Cartagena, el 3 de julio de 2000*

Estas dos secciones del *O'Higgins* serán provistas del sistema propulsor eléctrico en la sección posterior *S1* y de los motores diesel, auxiliares y espacios para la dotación en la sección *S2*. Todos estos trabajos se realizarán en un lapso de dos años, luego de los cuales ambas secciones retornarán nuevamente a Cherburgo para ser empatadas a las secciones de proa, las que para ese entonces se hallarán bien avanzadas.

El *O'Higgins*, en abril del 2003 iniciará pruebas, estimándose su incorporación a principios del 2004.

Las secciones del segundo submarino, el *Carrera*, se hallan en proceso de construcción y al igual que las de su gemelo, serán llevadas a Izar en Cartagena para ser dotadas de los equipos propulsores, siendo posteriormente ensamblados allí, para iniciar pruebas en la mar en abril del 2004, incorporándose un año después.

Los submarinos *Scorpene*


DCN

Los submarinos *Scorpene* han sido desarrollados conjuntamente por DCN de Francia e IZAR (Ex Bazán) de España. La construcción de los submarinos chilenos, que son de la versión *Scorpene* básica, está actualmente en curso en el astillero de DCN en Cherbourgo y en el astillero de IZAR en Cartagena, España.

Diseño y Construcción

Estos submarinos estarán preparados para alcanzar los 240 días medios en el mar por año. La profundidad máxima de inmersión será de 300 metros, dando esto una mayor ventaja táctica en comparación a otros submarinos convencionales. No hay límite a la duración para la inmersión a profundidad máxima, con excepción de los sistemas propulsores yde las limitaciones de la dotación. La estructura del submarino utiliza el acero de alta resistencia, lo que posibilitará tantas inmersiones a profundidad máxima como sean necesarias. El uso de dicho material ha reducido el peso del casco de presión, permitiendo una mayor capacidad de combustible y munición. La dotación reducida, por su parte disminuye al minimo costes de entrenamiento y aumenta la eficacia de combate, mientras que el mayor espacio disponible posibilita una mayor carga útil.

El bajo ruido irradiado por los *Scorpene*, permitiran alcances mayores de detección en sus propios sensores y reducirán el riesgo de ser descubiertos por sensores hostiles. El bajo ruido irradiado se logrará mediante el uso de hidrodinámica menor, dan a la clase *Scorpene* la capacidad para realizar operaciones antisubmarinas y de la contra naves de superficie en aguas restringidas o en alta mar, asi como la capacidad de operar conjuntamente con fuerzas especiales en aguas costeras.

Armas

Los Scorpene se hallarán equipados con seis tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas, que permitirán además el lanzamiento de misiles de tipo *AM-39 Exocet*. A bordo, habrá capacidad para llevar 18 torpedos del tipo *SUT, F-17Mod2, MK-48* o *Black Shark/IF 21* o también 30 minas. Este sistema de manipulación de carga de las armas será íntegramente automatizado.

Sistemas de Comando, Control y de Combate

El sistema de comando y control empleado en los *Scorpene*, será el *SUBTICS* (*Submarine Tactical Information and Command System* = Sistema de Comando, Control e Información Táctica), integrado por seis consolas de múltifuncion y una mesa táctica situado centralmente. Este sistema es muy similar al frances *SET* (*Systeme d' Explotaition Tactique*). Por su parte el sistema de combate se compone de un sistema táctico de tratamiento de datos, un sistema de control de armas y por un compartimiento integrado de detectores acústicos con una interfaz a los sensores de búsqueda de superficie, aérea y al sistema de navegación integrado. El sistema puede también descargar datos de fuentes externas como sistemas de data link. El sistema de navegación integrado combina datos provenientes de los sistemas de posicionamiento global, de la corredera, de la ecosonda y del sistema automatizado de trimado y escora de la nave. Adicionalmente, se contrará con otros sensores para medir la densidad y la temperatura externa, asi como para conocer el ruido producido por el propio submarino.

Los *Scorpene* poseerán dos periscopios optrónicos, uno *SAGTEM SMS* para búsqueda y otro *SAGEM APS* para ataque.

Sonar

Los sonares que equiparán a los *Scorpene*, incluirán a un sonar pasivo de largo alcance, un sonar de ataque, un sonar activo, areglo del flanco, un sonar de alta resolución para detectar y evitar minas u obstáculos. La versión chilena no empleará sonar remolcado.

Control y monitoreo

Todas las operaciones de control de la nave se realizarán en el compartimeinto de mando. Los *Scorpene* poseerán un alto nivel de la automatización y vigilancia, con un sistema de control automatico de timones y de la propulsión, de vigilancia centralizada y continua de las instalaciones de la plataforma de todas las averías potenciales (escapes, fuegos, presencia de gases) y de la condición de las instalaciones que afectan la seguridad mientras la nave opere en inmersión.

Propulsión

Estuvo previsto inicialmente emplear un sistema de propulsión independiente de aire (AIP), pero debido al costo y a la infraestructura que se tenía que implementar en tierra para producir hidrógeno líquido, éste fue desestimado, optándose por el uso de propulsión convencional, integrada por cuatro motores diesel MTU que proveerán mas de 2.500 Kw y un motor electromagnético Jeumont de flujo axial. Los compartimentos en los que se hallarán los equipos propulsores, contarán con el debido aislamiento acústico.

Alojamiento

Los *Scorpene* tendrán capacidad para alojar una dotación de 31 hombres organizados con un equipo estándar de guardia compuesto por 9 personas. La sala de mando y los camarotes irán montados en una plataforma elástica flotante acústicamente aislada. Todas las áreas contarán con aire acondicionado. El submarino también tendrá espacio para 6 hombres adicionales que conforme un grupo de operaciones especiales. El casco poseerá una escotilla de emergencia para que se acople un submarino de rescate del tipo DSRV, para casos de accidente.

Furtividad (*Stealth*)

Durante la fase de planeamiento y diseño los *Scorpene* fueron concebidos para ser naves con grandes caracteristicas de furtividad. Las formas del casco, de la vela y de los accesorios se han diseñado específicamente para producir ruido hidrodinámico mínimo. La mayor parte de equipos se hallan ubicados en montajes elasticos que conjuntamente con el aislamiento de los compartimientos contribuyen a una baja firma acústica.

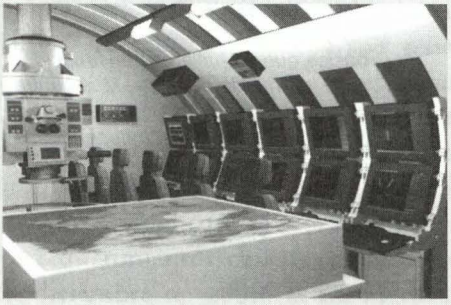


Imagen digital del puesto de mando del Scorpene mostrando las consolas del sistema de combate y la mesa de ploteo.



Consolas del sistema de control y monitoreo automatizado de un submarino Scorpene

Torpedo Black Shark/IF21

Como parte del sistema de armas, la Armada de Chile ha contratado la adquisición de un lote de torpedos filoguiados Black Shark/IF21, los mismos que son una visión mejorada para exportación del torpedo A-184 Mod.3, la que se halla siendo desarrollada por la firma Italiana Whitehead Alenia Sistemi Subacquei en forma conjunta con la Francesa DCN International.



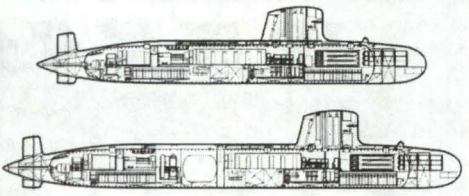
El torpedo Black Shark es una versión mejorada conjuntamente por Whitehead y DCN a partir del torpedo WASS A-184

Esta nueva arma, entre otras cosas poseerá un sistema de guiado por cable con fibra óptica que permitirá un mayor intercambio de información entre la cabeza buscadora del torpedo y el sistema de comando de control del submarino; la propulsión consistirá en las nuevas baterias de oxido de plata-aluminico, que dará energía a un motor contrarotatorio sin engranajes de reducción de velocidad continua controlada, diseñado para una operación ultrasilenciosa.

Esta previsto que el torpedo posea una velocidad máxima de 50 nudos y un alcance cercano a las 50 Km. Se estima que estos torpedos serán entregados en el transcurso del año 2005.

Características generales

Eslora:	66,4 m.
Manga:	6,2 m.
Calado (en superficie):	5,8 m.
Desplazamiento:	1.565 ton (superficie); 1.750 ton (en inmersión)
Armamento:	6 tubos lanzatorpedos de 533mm; capacidad a bordo para embarcar 18 torpedos y misiles *Exocet SM-39*
Sistemas electrónicos Radar:	Un radar de superficie Kelvin Hughes Tipo *1007*
Sonar:	Pasivo: Thomson-Marconi, con hidrófonos laterales; un sonar de ataque
MAGE:	un sistema ArgoSystems *AR-900*
Propulsión:	Dos motores diesel MTU con 840 bhp c/u; un motor electromagnético de flujo axial Jeumont; una hélice
Autonomía:	6.500 millas @ 8 nudos en superficie; 550 millas @ 4 nudos sumergido; provisiones para 50 días
Velocidad:	20 nudos sumergido (máxima).
Dotación 31:	6 oficiales y 25 tripulantes.



Diagramas de compartimentaje de dos versiones del Scorpene. La primera corresponde a la versión básica que se halla en construcción para la Armada de Chile; la segunda corresponde a la versión básica con sistema de propulsión independiente de aire (AIP).

Fragata Proyecto Tridente

A mediados de la década de los '90, teniendo en consideración la necesidad de reemplazar a corto plazo a la mayoría de las unidades de la Escuadra por su avanzada edad, la armada chilena inició estudios para determinar las mejores alternativas para tal fin, encargándole dicha tarea a la Dirección de Proyectos, Investigación y Desarrollo. Al respecto, al parecer en el año 1998 se realizaron algunas negociaciones (desmentidas posteriormente por la Armada de Chile) para la compra de tres fragatas británicas del Tipo 22 *Batch 2*, las HMS *Beaver, Boxer* y *London*[14] por un valor de 277,5 millones de dólares así como para adquirir otras dos unidades más, las fragatas HMS *Brave* y *Coventry* por 166,5 millones de dólares, estando estas naves próximas a ser retiradas del servicio, no obstante contar con pocos años desde su incorporación. Pero, de acuerdo al diario chileno "La Tercera", esta operación se habría visto frustrada por la detención del general Augusto Pinochet en Inglaterra.

En adición a lo anterior, de conformidad a lo informado por la Armada de Chile el año pasado[15], se llegó a analizar un total de 15 buques extranjeros próximos a ser retirados del servicio, pero se

(14) Diario La Tercera, *edición del 26 de octubre de 1998. Santiago de Chile.*
(15) Armada de Chile. Revista El Vigía, *ed junio 2000 N°180. p.13.*

prefirió optar por la construcción de unidades nuevas considerando su costo-eficacia en comparación con las últimas.

Con respecto a buques nuevos, las propuestas llegaron a sumar un total de treinta y dos, de las que luego se escogió a diez de las que a su vez quedaron cuatro. Se conoce que entre los modelos propuestos estuvieron una variante de las fragatas estadounidenses *Oliver Hazard Perry*, las fragatas del Tipo 23 o clase *Duke* de fabricación inglesa, el tipo *La Fayette*[16] francés, una versión de las *F-100* españolas del astillero Bazán, y las del tipo *MEKO A-200* alemanas. Cabe señalar que algunas publicaciones, como *Proceedings* entre otras, también han mencionado que dentro de las ofertas se tuvo una propuesta para construir estos buques en los EE.UU. con un diseño de acuerdo a los requerimientos chilenos. Finalmente, en diciembre de 1999, el entonces Comandante en Jefe de la Armada de Chile, almirante Patricio Arancibia, anunció que se había escogido el modelo *MEKO A-200* para las ocho fragatas, y que su construcción, a efectuarse en los astilleros ASMAR de Talcahuano, se iniciaría a más tardar en el 2001.

En este proyecto, denominado "Tridente", se considera la fabricación de las fragatas en dos grupos de a cuatro: las primeras, en configuración multirrol, y de las restantes, dos en versión antisubmarina, y dos para defensa aérea.

Sin embargo, este proyecto, en el cual se tiene grandes esperanzas, durante el año pasado halló ciertos inconvenientes para su desarrollo, puesto que ha recibido algunas críticas por parte de algunos sectores políticos que lo cuestionan por el alto costo que conlleva su realización. Al respecto, en su edición del 5 de mayo del 2000, el diario "*El Mercurio*" de Valparaíso informaba acerca de las declaraciones de un analista en temas de defensa, quien entre otras cosas indicaba que en referencia al proyecto "*Tridente*", debido a su magnitud y a la situación económica de Chile, consideraba poco factible que la construcción se realizara, no descartando quedarse sin poder naval, a raíz de lo ambiciosa que resulta dicha iniciativa para la realidad chilena. Más allá de cualquier opinión al respecto, como los propios diarios chilenos han informado, uno de los principales problemas que tiene el proyecto -a pesar de la campaña que a su favor viene realizando la armada por todos los medios posibles- es el que la mayor parte del dinero para nuevas construcciones de unidades navales, que es financiado con los fondos provenientes de la Ley del Cobre, está comprometido hasta el año 2009 en la construcción de los submarinos *Scorpene*, por lo que se cree que el nuevo gobierno, presidido por Ricardo Lagos, difícilmente dé luz verde al gasto por estos ocho buques, que ascendería, de acuerdo a cifras oficiales, a un total de 1.588,6 millones de dólares.

Las críticas surgidas en torno al pro-

(16) En el año 1994, con ocasión de realizarse la feria internacional EXPONAVAL, se hizo presente en el puerto de Valparaíso, una de las fragatas de esta clase, la Aconit.

yecto de construcción de fragatas, centradas especialmente en el elevado costo del proyecto, motivaron que el propio Comandante en Jefe de la armada, almirante Arancibia, anunciara el 22 de mayo una 'racionalización' del citado proyecto y el replanteamiento del mismo, que ahora consistiría en la construcción de cuatro unidades y la remotorización de las fragatas *Condell* y *Lynch*. A pesar de lo anterior, no se descarta que en un futuro se puedan construir dos o más unidades adicionales en astilleros locales.

Recurriendo nuevamente a lo informado por "*El Mercurio*", las razones dadas a conocer para esta reducción estarían relacionadas con las consecuencias económicas debido a la crisis proveniente de los países asiáticos, que detuvo el notable ingreso de recursos que había mantenido el país e hizo más improbable la realización del programa que requería unos US$ 1.600 millones en un periodo de diez años extras, es decir, al margen de los recursos habituales que entrega la Ley Reservada del Cobre a la institución y que se calcula por año en US$ 77 millones. Por otro lado, frente a las actuales circunstancias aparecía como improbable el generar los ingresos antes señalados y que requieren de un amplio acuerdo político para la inversión inicial, más ahora que el nuevo gobierno ha reconocido que no tiene recursos extras para satisfacer las demandas sociales[17] .

A pesar del recorte en el proyecto, la armada ha continuado con el desarrollo del mismo, habiéndolo expuesto el propio almirante Arancibia ante el Congreso y también ante el Presidente Lagos durante el mes de junio.

Posteriormente, para continuar con las negociaciones viajó a Alemania una delegación oficial encabezada por el almirante Arancibia, para ultimar detalles con el astillero Blohm & Voss, y el 21 de mayo del presente año, durante una visita oficial a Chile, el ministro de defensa alemán Rudolf Scharping suscribió con su homólogo chileno Mario Fernández Baeza, un protocolo de entendimiento y un acuerdo de confidencialidad para continuar el desarrollo del proyecto, con el propósito de firmar el contrato definitivo en agosto o setiembre del año en curso. El acto, suscrito en el edificio de la armada de Chile en Valparaíso, contó con la presencia también del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge Patricio Arancibia Reyes y el Embajador de Alemania, Georg Clemens Dick. De acuerdo a lo declarado por el Ministro Fernández, la intención actual es adquirir al Consorcio Alemán de Fragatas, cuatro fragatas *Meko 200 ACH,* de las cuales una será construida por Blohm + Voss en Hamburgo y tres en Talcahuano por ASMAR. La primera de ella sería empezada a construir antes que finalice el presente año para ser concluida en el 2006, estimándose que la cuarta unidad estará lista en el 2010.

(17) "El Mercurio", ed. del 22 de mayo 2000.

Las fragatas MEKO

Las fragatas y destructores de la serie *MEKO* (*Merhzwecks Kombination* = Combinación Multirrol) son un tipo de buque que han sido diseñados por el astillero alemán Blohm & Voss, considerando una plataforma común, con las variantes en sensores, armas y equipamiento de acuerdo a las necesidades propias de cada país.
Hasta la fecha, dentro de los diferentes tipos, han sido construidos o están en proceso de construcción 30 buques: 4 del modelo *MEKO 360* para la Argentina, 1 del mismo tipo para Nigeria, 8 MEKO 200 para Australia y 2 para Nueva Zelandia, 4 *MEKO 200* HN para Grecia, *4 MEKO 200 TN Track I* y *4 Track II* para Turquía, *2 MEKO 200 PN* para Portugal, y *4 MEKO 140* para Argentina.
Este tipo de buques tiene la particularidad de que tanto las armas como los sistemas electrónicos, se hallan en módulos contenedores o unidades funcionales (FES), que facilitan su instalación o retiro de manera rápida; así también otros equipos vitales de a bordo pueden ser retirados con facilidad gracias a estar ubicados convenientemente.
Otra de las grandes ventajas de este sistema estriba en que los compartimentos en que se halla dividido el buque son independientes entre sí y del casco, permitiendo que cuando se requiera el retiro de los módulos esto se efectúe sin que la operatividad del resto de componentes, o facilitando también su reemplazo en una futura modernización.
Con la introducción de nuevos conceptos en el diseño y construcción de buques, que en la última década ha estado orientada a dificultar su detección empleando la denominada tecnología stealth, el astillero Blohm & Voss efectuó en sus diseños una serie de cambios y mejoras en concordancia con la guerra naval actual, naciendo una nueva generación de buques, conocidos como *MEKO clase A*.
Conforman estos nuevos diseños la corbeta multipropósito *MEKO A-100*, con un desplazamiento de 1.900 toneladas, y la fragata *MEKO A-200* de 3.800 toneladas, la que tiene dos versiones básicas. Dentro de las mejoras introducidas está un aumento y mejor distribución de los equipos de a bordo, un casco y propulsión con diseño stealth, manteniendo siempre la arquitectura y equipamiento con sistema modular.
Hasta la fecha, Sudáfrica y Chile han mostrado su interés para la construcción de las *MEKO A-200*, y para el primero de los países mencionados se han firmado contratos para cuatro fragatas (clasificadas como corbetas por la marina sudafricana) en versión defensa aérea para entrar en servicio en el 2005[18].

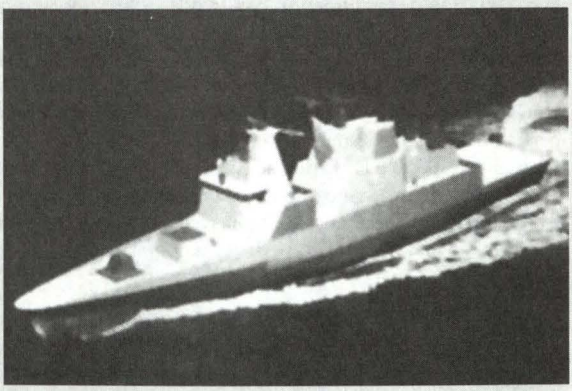


Imagen digital que muestra la probable configuración de la versión Chilena de la Meko A-200

Las fragatas *MEKO A-200*

Como se mencionó, el astillero Blohm & Voss, ofrece sus *MEKO A-200* en dos versiones básicas: una versión de defensa aérea, y otra en versión antisubmarina. Estos buques tienen una eslora de 118.70 metros, una manga de 15,80 metros con un desplazamiento de 3.800 toneladas, pudiendo alojar a una dotación de 150 hombres, sistemas de armas y sensores.
La versión antiaérea considera en su inventario de armas el empleo de un helicóptero de gran o mediano tamaño, un lanzador vertical de 8 celdas *Mk-41* para misiles *Standard SM-2*, y un lanzador vertical de 16 celdas del mismo modelo pero para misiles *Evolved Sea Sparrow*, 4 tubos lanzatorpedos, 8 misiles superficie-superfi-

(18) Para mayores detalles acerca de las naves sudafricanas, véase el articulo "Las fragatas MEKO A-200 SAN *para la Armada Sudafricana", publicado en la Revista de Marina ed. Abril-Mayo-Junio 2000*

cie, 2 sistemas de defensa puntual con artillería o misiles, y un cañón mediano y dos de pequeño calibre. Los equipos de guerra electrónica incluyen contramedidas y lanzadores chaff e iluminantes.
Los sensores ofrecidos por el astillero para equipar a esta versión consideran un sistema antiaéreo similar al que será empleado en las fragatas alemanas tipo *124*, incluyendo también el radar multifunción Signaal *APAR*, y el radar de búsqueda *SMART-L*; así como el sistema Lockheed Martin AN/SPY-1F que es una variante del sistema norteamericano *Aegis*. Otros equipos considerados son un sistema de vigilancia infrarrojo, un director de tiro electro-óptico y un sonar incorporado al casco.
Para el caso de la versión antisubmarina, el sistema de armas considera lanzadores verticales para cohetes antisubmarinos y para misiles superficie-aire. Estos buques pueden portar un helicóptero de 10 toneladas o dos de 6 toneladas. Los radares incluyen un radar 3-D, otro 2-D de largo alcance y dos sistemas con radares de control de tiro.

Diseño del casco

Empleando el concepto modular, se ha dividido el casco en secciones verticales que cuentan con sistemas de ventilación, control de averías, distribución de energía y compartimentos estancos, todos independientes entre sí, con lo que se logra una mayor probabilidad de supervivencia en caso de ser dañados. Por otro lado, la estructura del casco ha sido reforzada con varios mamparos dobles y tres puntales longitudinales de proa a popa al igual que las fragatas alemanas de los tipos *123* y *124*, los que tienen como propósito el reducir los efectos de los impactos de misil, evitando la fractura del casco.
El diseño de las *MEKO A-200* incorpora varias características para reducir las firmas infrarrojas, acústicas, electromagnéticas y ópticas.
Para las primeras, las emisiones caloríficas han podido ser reducidas significativamente en un 75%, mediante la eliminación de la chimenea, con lo que desaparece uno de los puntos débiles en todo buque de guerra, que generalmente se halla ubicado en su sección central, lugar hacia donde mayormente apuntan las cabezas buscadoras de misiles IR y donde ocasionan mayores daños al blanco. Los gases de escape son evacuados a través de ductos con salida a popa por debajo de la línea de flotación, en donde son enfriados por debajo de los 100°C al mezclarse con aire frío y agua de mar. Otra medida en este sentido es lograda al instalar difusores en las tuberías de escape del sistema de ventilación.
En lo que respecta a las firmas acústicas, éstas se reducen gracias a la forma hidrodinámica mejorada de la obra viva y de las hélices, así como el aislamiento acústico de los espacios y equipos del sistema de propulsión.
En el caso de la firma radárica, se ha logrado su disminución evitando emplear superficies planas extensas, eliminando ángulos agudos, superficies redondas y esféricas, utilizándose materiales antimagnéticos en las superestructuras.

Planta propulsora

La planta propulsora de las *MEKO A-200*, en su versión básica ofrece una configuración CODAG-WARP (*Combined Diesel And Gas turbines-Waterjet*), compuesta por dos motores diesel de 7.400 kW con dos ejes con hélices de paso variable, y una turbina a gas de 23.000 kW con un propulsor waterjet, pudiendo desarrollar velocidades cercanas a los 30 nudos y una autonomía de 4.000 millas náuticas.

La probable configuración de la versión chilena

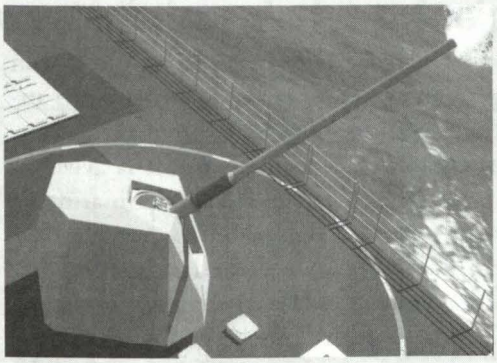
Aunque hasta la fecha, la única información oficial dada a conocer acerca de las características de las nuevas fragatas es la referida a la propulsión, la que estaría compuesta por dos motores Diesel y una turbina a gas LM-2500, algunas revistas especializadas recogen la versión que dentro del paquete ofrecido por el astillero en concordancia con los requerimientos de la armada chilena, al parecer uno de los probables subcontratistas sería la Lockheed Martin, que ofrecería armas de manufactura estadounidense, entre las que estarían el misil SAM de largo alcance *Standard Block II*, el misil SAM de corto alcance *Evolved Sea Sparrow*, el sistema misilistico SAM de defensa de punto *RAM Block I*, o el *Vulcan Phalanx*, el radar de búsqueda SPS-49, el sistema radárico *Aegis SPY-1F* (similar al que será instalado en las fragatas españolas F-100). En cuanto al armamento antisuperficie, se estaría considerando el cañón de 127mm/62 cal. *Mk45* fabricado por United Defense o el OTOBreda 127mm/54, y para el caso de misiles superficie-superficie, estos serían 8 rampas *SSM Harpoon RGM-84*, o el sueco *RBS-15 Mk 3*. Sin embargo, todo lo referente a estos buques aún está en el terreno de las conjeturas,

y habrá que esperar algunos meses mas para conocer si este importante e interesante proyecto contará con la aprobación gubernamental, y cual será el equipamiento escogido para dotar a las fragatas. Por otro lado, de persistir las limitaciones presupuestales, no se debe descartar que en un primer momento sean equipadas con sistemas provenientes de algunos de los buques actualmente en servicio, tales como los *Barak* y los *Exocet*. Sin embargo, cabe anotar que de acuerdo a la última edición de la revista Jane's Navy International, dentro del equipamiento que se estarian considerando para las fragatas *Tridente* un sistema de combate basado en el *Aegis* norteamericano similar al adoptado por la Real Marina Noruega en sus fragatas. En caso de decidirse por el *Aegis*, la Armada de Chile lo más probable es que sea instalado en el segundo grupo de cuatro fragatas, proyectadas para la próxima década. Este sistema, podría integrar al misil mar-aire *SM-2* con el radar *SPY-1F*. A continuación se mostrarán las principales características de las fragatas *MEKO A-200*.

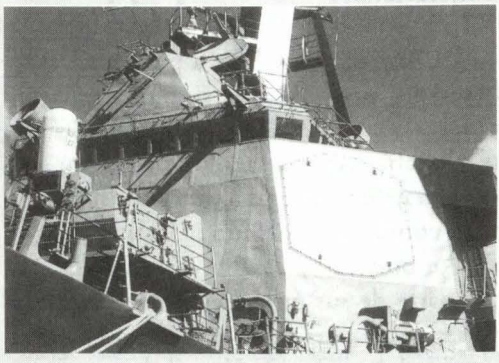
MEKO A-200

Desplazamiento	3225 ton. (estandar), 3495 ton. (plena carga)
Eslora	118 m. (114m en la versión chilena)
Manga	14.8 m.
Calado	4.12 m.
Velocidad	27.2 nudos
Tripulación	164 hombres
Armamento(*):	SSM: 8 misiles *Exocet MM40* o *Harpoon RGM-84* o *RBS-15*
	SAM: lanzadores verticales para *Barak I* o *Standard Block II* o *Evolved Sea Sparrow*
	Defensa de punto:1 sist. *RAM Block I* o 1 sist. *Vulcan Phalanx*
	Artilleria: Un montaje de United Defense 127 mm/62 cal o OTOBreda 127mm/54
	Torpedos A/S: 6 torpedos A/S en 2 lanzadores triples de 324 mm.
Helicópteros	1 helicóptero Cougar en versión ASW o AsuW

(*): Por definirse.



Naval Forces



Jane's Navy International

Dentro de los sistemas que podrían equipar a las *MEKO-A-200* chilenas, se hallan el cañon de 127mm *MK-45* de la United Defense y el sistema de Combate *Aegis* con su radar en arreglo de Fase *SPY-1F*, ambos equipos de manufactura norteamericana.

El establecimiento naval terrestre

Dada las características particulares del territorio chileno, la extensa costa obliga a descentralizar la ubicación de sus establecimientos y bases en tierra. En la Primera Zona naval, con sede en Valparaíso, se halla la Comandancia en jefe de la escuadra, un muelle ubicado en el puerto en donde acoderan sus unidades principales, un dique flotante, la escuela Naval Arturo Prat, la Escuela de Guerra Naval así como una base aeronaval. La Segunda Zona naval, tiene como sede el puerto de Talcahuano, en donde existe una base naval, dentro de la se halla el astillero ASMAR. Allí también está la base y comandancia de la fuerza de submarinos. Bajo la jurisdicción de la Segunda Zona Naval, también se hallan las instalaciones de la Estación Naval Chiloé en Puerto Montt, en donde se habilitará un muelle flotante que permitirá atracar a las unidades que operan en el área como parte del denominado "Proyecto Chinquihue". La tercera Zona Naval ubicada al sur del territorio chileno, tiene su sede en Punta Arenas, en donde hay una base aeronaval y un pequeño astillero para reparaciones en la que se tiene planeado realizar también mejoras como parte del "Proyecto Prusia", consistente en habilitar y centralizar las instalaciones para una Base Naval de mayor tamaño. Bajo la misma jurisdicción se halla Puerto Williams, que cuenta con una pequeña estación aeronaval. Por último, la cuarta Zona Naval ubicada al norte, posee en Iquique una Base Naval cuyas instalaciones se hallan en proceso de construcción desde mayo del presente año, dentro del denominado proyecto "Kaiser".

Conclusiones

La Armada de Chile, a pesar de las dificultades para obtener suministros y repuestos, así como unidades navales durante el gobierno militar, logró superar esa desventaja con apoyo de su industria privada conjuntamente con la institución.

Por otro lado, al haber obtenido la mayor parte de sus unidades de tres o cuatro países, le ha permitido una mayor homogeneidad en la operación, en los equipos, repuestos y mantenimiento de los mismos.

La adquisición de unidades de segunda mano debidamente modernizadas con tecnología europea y propia, suplió la imposibilidad de contar con elementos de ultima generación. En los procesos de modernización de sus unidades más importantes –destructores y fragatas– se ha puesto un gran énfasis en dotarlas de armamento antiaéreo, antimisil y antisubmarino de última generación, y en el caso de la aviación resalta la gran capacidad antisubmarina de sus aeronaves. Sin embargo, actualmente el principal problema de las unidades navales chilenas es la antigüedad que tienen. Como ya se ha mencionado, los únicos buques adquiridos directamente del astillero han sido las fragatas ***Condell*** y ***Lynch***, y sus tres submarinos. Este es uno de los motivos por los que la Armada ha dedicado gran interés al desarrollo del programa "***Tridente***", así como a la construcción de los dos submarinos ***Scorpene***, puesto que a pesar de los esfuerzos desplegados

en la última década en modernizar sus unidades, éstas ya han cumplido su ciclo, y para extender su vida útil, se requerirá de mayores inversiones teniendo en cuenta el desgaste de sus equipos.

No obstante lo anterior, limitaciones de orden presupuestal se han presentado para la realización del proyecto "*Tridente*"; por lo que el mando naval ha tenido que reducir de ocho a cuatro el número de fragatas proyectadas, y a pesar de ello, de las declaraciones gubernamentales, aún el proyecto podría verse en dificultades, puesto que la decisión final para su viabilidad será tomada a fines del presente año, por lo que los próximos meses serán decisivos.

De lo mencionado resultará de vital importancia que el nuevo gobierno apruebe la construcción de las cuatro fragatas, y destine los fondos para continuar con el resto de proyectos.

Adicionalmente, es importante mencionar que el gran esfuerzo e impulso que al igual que la Armada viene efectuando la Fuerza Aérea y el Ejército de Chile para lograr la supremacía militar de sudamérica después de Brasil, es causa de preocupación para muchos analistas, puesto que se piensa que las adquisiciones de armamento que se están llevando a cabo no son congruentes con los intentos y esfuerzos a nivel regional que buscan superar los conflictos del pasado y una mayor confianza e integración entre las naciones de sudamérica.

Características de las principales unidades navales chilenas

TIPO	SUBMARINO	SUBMARINO	DESTRUCTOR	FRAGATA	FRAGATA
Clase	*209/1300*	*Oberon*	*County Modificado*	*Leander Modificada*	*Leander*
Cantidad	2	1	3	2	1
Nombres	*Thompson, Simpson*	*O'Brien*	*Cochrane, Blanco Encalada, Prat*	*Condell, Lynch*	*Zenteno*
Año de Construcción / Incorporacion	1980-84	1971-76	1962-70	1971-74	1967-70
Desplazamiento	1285 t. en superficie	2.070 t. en superficie	6.270 t. en superficie	3.190 t. en superficie	3,120 t. en superficie
Dimensiones	61,0X6,20x5,5m	89.9x8,0x5,4m	158,5x16,4x6,5m	113,3x13,1x4,5m	113,3x13,1x4,5m
Armamento	8 TLT 533mm (16 torp. en trotal)	6 TLT 533mm (22 torp. en total)	2 de 114 mm (2X1) SSM: 4 *MM-38* SAM: 16 *Barak* VLS 2 de 20mm A/S: 6 TLT 324 mm (3x2)	2 de 114 mm (2x1) SSM: *4MM-40Exocet* SAM: 4 *SeaCat* 4 de 20mm A/s: 6 TLT 324 mm (3x2)	2 de 114 mm (2x1) SSM: *4MM 38Exocet* SAM: 4 *SeaCat* 4 de 20mm A/S: 6TLT 324 mm (3x2)
Aeronaves			2 Cougar	1 helicóptero Cougar	1 helicóptero Cougar
Propulsion	Diesel/elec.	Diesel/elec.	COSAG	Turbinas a vapor	Turbinas a vapor
Autonomía	50 días	56 días	3,500 a 28 n	4,500 a 12 nudos	4,500 a 12 nudos
Velocidad	11/21,5 n	15/17.5 n	30 n	29 n	29 n
Dotación	32 h	68 h	470 h	247 h	247 h

TIPO	PATRULLA MISILERA	PATRULLA MISILERA	PATRULLERA SERVICIOS GENERALES	LANCHA SERVICIOS GENERALES	LANCHA SERVICIOS GENERALES
Clase	*Reshev (SAAR-IV)*	*Tiger (S-148)*	*Contramaestre Micalvi*	*Alacalufe*	*Corral*
Cantidad	3	4	6	2	3 + 11(Cont.)
Nombres	*Casma, Chipana, Angamos*	*Riquelme, Orella Serrano, Uribe*	*Contramaestre Micalvi, Contramaestre Ortiz, Aspirante Isaza, Aspirante Morel,Corneta Cabrales, piloto Sibbald*	*Alacalufe, Hellef*	*Corral, Aysen, Concepción*
Año de Construcción	1971-76	1980-84	1992-96	1987-1989	2000-
Incorporacion					
Desplazamiento	450 t	264 t	535 t	107 t	110 t
Dimensiones			42,5 x 8,5 x3,9 m	32,7x6,7x2,1	33,1x6,6x4,1
Armamento	SSM: 4 *Gabriel-1*	SSM: *4 MM-38 Exocet*	1-40mm/60; 2-20mn (1x2)		
	2 de 76 mm/62	1 de 76 mm/62		1-20mm/70	1-20mm/70
	2 de 20 mm	1 de 40 mm		1x12,7mm	1x12,7mm
Propulsión	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Autonomía	(10 días)	50 días	30 días; 3.400mm.a 12n.	1.100 mn.a 316n	N/D
	1.500 mn. a 30 n;	570 mn. a 30 n;			
	5.000 mn. a 15 n	1.500 mn. a 15 n			
Velocidad	32 n	35,8 n	15 n	20 n	22 n
Dotación	52 h	30 h	23 h	14 h	14 h
Capacidad de Transporte			30 pasajeros + 70 m^3 carga ó 35 tons. combustible		

TIPO	BUQUE TRANSPORTE	PETROLERO	BUQUE TENDER SUBMARINOS	BUQUE DESEMBARCO	BUQUE DESEMBARCO	BUQUE DESEMBARCO
Clase	*Aquiles*	*Araucano*	*Alvsborg*	*Newport*(LST)	*Batral* (LSM)	*Elicura* (LSM)
Cantidad	1	1	1	1	3	2
Nombres	*Aquiles*	*Araucano*	*Almirante Jose Toribio Merino*	*Valdivia*	*Maipo, Rancagua, Chacabuco*	*Elicura, Orompell*
Año de Construcción	1986-88	1966-67	1968-71	1969-71	1981-86	1963-64
Incorporacion		1	1	1995		
Desplazamiento	4.550 t	23.000 t	2.660 t	4.975 t	770 t	290 t
Dimensiones	103,0x17,0x5,5m	160,9x121,9x8,8m	3-40 mm/70 (1x3)	171.3x21.18x5.3	79,4x13,1x3,5	49,20x10,4x2,3
Armamento	———	4 de 40 mm	92,4x14,7x4,0	1-20mm MK - 15 Phalanx	2-40mm/60	2-20mm/70
				4-12.7mm	1-20mm/70	
					2-81mm	
Aeronaves	Cubierta de vuelo	———	Cubierta de vuelo	Cubierta de Vuelo	Cubierta de Vuelo	----------
	1 helo *Super Puma*	———		1 helo *Super Puma*	1 helo *Super Puma*	----------
Propulsión	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Autonomía	N/D	12.000 mn. a 14,5 n.	N/D	14.250mn a 14n	4.500mn a 13n	2.900mn a 10,5n
Velocidad	18 n.	17 n.	16 n.	22 n	13 n	11 n
Dotación	73 h.	130 h.	90 h.	257 h	49 h	19 h
Capacidad de transporte				386 hombres 2.000 t carga	180 hombres 350 t.	180 hombres 380 t.

Cuadro general de unidades al servicio de la Armada de Chile

	En servicio	Proyectados o en Construcción
Submarinos	3	2
Destructores Misileros	3	-
Fragatas Misileras	3	4 + 4
Patrulleras Misileras	7	-
Patrulleras	6	-
Buques desembarco tanques (LSM)	1	-
Rompehielos	1	-
Buque tender Boyas y salvataje (AGL)	1	-
Buque Investigación Científico (AGOR)	1	-

	En servicio	Proyectados o en Construcción
Buque Reabastecimiento Petroleo (ADR)	1	-
Buque transporte (AP)	1	-
Buque Tender Submarinos	1	-
Remolcadores de Altura (ATA/ATF)	6	-
Buque Escuela a Vela	1	-
Lancha desembarco (LCM)	1	-
Dique flotante (YFDL)	7	-
Buque transporte personal (YFP)	2	-
RemolcadorBahía (YT)	3	-
Grua Flotante (YD)	2	-

Unidades a órdenes de la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante

	En servicio	Proyectados o en Construcción
Patrulleras de costa (LSG)	5	9
Lanchas patrulleras (LPC)	20	-
Patrulleras Bahía (PM)	15	-
Patrulleras busque y rescate (LPM)	15	-

Bibliografía

- Arancibia, Jorge. "A través del mar: concepto estratégico de la Armada de Chile". En *Revista de Marina* N° 3, 2000. Armada de Chile.
- Armada de Chile. "Tecnología y Construcción Naval, Proyecto Tridente". En *Revista de Marina,* N° 2, 2000. p.201.
- Armada de Chile. Revista vigía. Ediciones diversas. Servicio de Relaciones Públicas.
- Baker, Arthur. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World 2000-2001.* U.S. Naval Institute Press. Annapolis, 2000.
- González, Edmundo. "Redefining U.S. Hemispheric Interest. A Bold Naval Agenda for the Twenty-First Century". En *Naval War College Review, Summer* 1998. Vol LI, N°3. pp 37-54.a
- Marambio, Cristian. "Armada de Chile: Potencia renovada de cara al siglo XXI". En Revista *Defensa* Año XXII-N° 257, set. 1999. pp. 28-34.
- Preston, Antony. "Recent Trends in Naval Procurement". En *Proceedings*, Marzo 1997. US Naval Institute Press. pp.52-56.
- Pyper, Neil. "Seeking a stronger Chile". En *Jane's Defence Weekly,* ed. 23 mayo 2001. p. 28.
- Thiele, Franz H. "Exponaval 2000 - el signo del Tridente". En *Tecnología Militar*, N° 1/2001. pp. 49-53.
- Truver, Scott. "Aegis evolves for the future". En *Jane's Navy International.* July/August 2001. pp. 26-33.

RECORTES PRESUPUESTALES EN EL SECTOR DEFENSA Y DISTENSION ¿ OPORTUNIDAD PARA REFORMAS?

Capitán de Navío
Carlos Villar Molina

Después de la aparente eliminación de los principales motivos que podían ocasionar conflictos armados con nuestros vecinos, muchas opiniones recogidas en los medios de comunicación claman por una reducción en los gastos de las FF.AA. Estas opiniones están teniendo eco en la población, con más énfasis ahora que se han descubierto actos de corrupción en la administración pública, algunos de los cuales se han cometido con la presunta participación de algunos mandos castrenses. Si bien es cierto que estos últimos acontecimientos pueden distorsionar el sentir de la población con respecto a sus FF.AA., de tal forma de aprovechar políticamente la situación y proyectar la imagen de que cualquier reducción presupuestal en el ámbito militar se perciba como un castigo; la verdadera causa de la reducción presupuestal estaría basada en la pacificación del país y la distensión de los conflictos en sus fronteras, situación buscada por los gobiernos con la contribución consciente de las FF.AA., a pesar de las consecuencias que hoy se avizoran sobre ellas. Si esta corriente de opinión logra materializarse a través de decisiones gubernamentales que, en forma usual, no tienen un criterio técnico sino meramente político, las Fuerzas Armadas o mejor dicho la inversión que el país ha hecho en ellas, se va a ver tremendamente afectada, pudiendo resultar insostenible el mantenimiento adecuado del material de guerra con que cuenta. Ante esta situación, los Altos Mandos, sin otra alternativa legal, deben acatar la decisión del poder político, siendo su deber informar, al promotor de esta medida, el verdadero estado de operatividad del material y las consecuencias negativas a corto, mediano y largo plazo que éste sufriría.

Es conveniente también que la opinión pública tome conocimiento del problema, que se discuta, que se logre interés en el tema, se aclaren dudas y se logre una mayor participación de la gente común en un tema de interés nacional, no exclusivo de las FF.AA. Seguramente muchos dirán: Pero ¿cómo se va ha ventilar públicamente estos temas de seguridad nacional, proporcionando información "clasificada" ante los medios de comunicación, para que todo el

mundo se entere de la verdadera situación operativa de nuestro material y los problemas de nuestro personal?.

Es difícil dar una respuesta categórica a esta interrogante, pero habría que evaluar si sería conveniente arriesgarse en este momento que, por primera vez en su historia, está viviendo nuestra Patria, de paz en sus fronteras y buenas relaciones con sus vecinos, con el fin de discutir entre los peruanos abiertamente temas antes justificadamente proscritos en salvaguarda de la seguridad nacional.

La situación operativa del material de guerra sofisticado, con alta dependencia tecnológica externa, es conocida por los proveedores internacionales, los intermediarios, las fábricas y hasta los gobiernos extranjeros que intervienen, que no necesariamente guardan lealtad a sus compradores. Si bien en situación de tensión, no debemos facilitarle al enemigo la confirmación de sus averiguaciones ventilando estos temas en público, en una situación de paz podemos correrno ese riesgo con el fin de lograr la participación ciudadana en este importante tema.

Se debe hacer notar a la opinión pública que en el lapso de 20 años las FF.AA. han afrontado militarmente la lucha en dos frentes, el frente externo y el interno, con las permanentes tensiones con el Ecuador y el acoso de las hordas subversivas. Si evaluamos los presupuestos asignados a las FF.AA. y los examinamos al detalle, éstos no han crecido significativamente en los últimos 20 años, mas bien la priorización de los gastos se modificó para permitir a las FF.AA. asumir la defensa de la sociedad ante la amenaza subversiva, esta situación distrajo la atención del gasto al alistamiento de las fuerzas destinadas al Frente Externo, el que eventualmente fue atendido con asignaciones extraordinarias efectuadas por nuestros gobiernos, ya sea financiadas con endeudamiento público o con reservas internacionales, lo que ha permitido que las FF.AA. se equipen y mantengan un nivel de operatividad mínimo, aunque no hayan alcanzado el alistamiento ideal para combatir con la superioridad deseada, dada las características de los teatros y de las fuerzas enemigas.

Se debe aclarar también que estos conflictos no han sido ni ocasionados por las FF.AA. ni alimentados por ellas en forma mal intencionada para atender intereses mezquinos y darle la oportunidad de que sus miembros se enriquezcan, a costa de mantener al país en el atraso mas vil, tal como se propaga en algunos medios de opinión.

Hay que hacer conocer a la opinión pública de que los miembros de las FF.AA.también creen que la educación, la salud y el crecimiento económico de nuestra población es la mejor garantía de nuestro desarrollo, estoy seguro que los miembros de las FF.AA. están más sensibilizados en ese aspecto que muchos de nuestros ciudadanos con acceso a los medios de opinión, ya que sirven en todo el territorio nacional, conviven con su realidad y son conscientes de lo que falta en esos campos, ya que sus hijos han estudiado en escuelas del Estado, se han atendido en Centros Médicos del área de Salud Pública y han podido ver de cerca y sentir en carne pro-

pia las carencias y deficiencias de estos establecimientos.

Los objetivos de discutir públicamente el problema que afrontaría la FF.AA. ante una situación de recorte presupuestal serían los siguientes:

(1) Poner en conocimiento de la población las consecuencias de esa medida.
(2) Hacer participar a la ciudadanía en el tema de la Seguridad y Defensa Nacional.
(3) Poner en claro que las FF.AA., subordinadas al poder político, y que acatan las decisiones de éste, no serían las responsables de lo que pueda pasar en el futuro ante nuevas situaciones de conflicto que se puedan presentar.

Este último objetivo, muy importante para idiosincrasias como la nuestra, ya que no sería raro que como consecuencia de futuros fracasos militares, la habilidad política de nuestros gobernantes y la ignorancia, en el tema de la defensa nacional de nuestros conciudadanos, ocasione que las responsabilidades de las derrotas recaigan exclusivamente en las FF.AA., con el desprestigio y deshonor de sus miembros.

Es cierto también que, junto con la aceptación de la cruda realidad presupuestal, las FF.AA. no pueden limitar sus acciones a meros informes y a discusiones públicas del tema, deben de agotar el ingenio de su gente con el fin de tomar medidas tendientes a reservar la mayor cantidad de recursos recibidos a mantener operativo el material de guerra sofisticado, prioritario, para afrontar cualquier eventualidad futura.

Sin embargo, no cabe duda que se requiere una nueva, actual y moderna estrategia de defensa, y que las FF.AA. deben ser organizadas con el fin de que respondan eficientemente a ella. El diseño de esta estrategia y la nueva organización de las FF.AA. debe ser efectuada en forma conjunta entre políticos, militares y civiles, de tal forma que haya consenso para asegurar que su mantenimiento sea sostenible por el Estado peruano.

Desde el nacimiento de la República y la creación del Ejército y la Armada Nacional, se puede apreciar dos grandes transformaciones, la primera en los finales del siglo XIX con la reestructuración del Ejército y la Armada, después de la funesta derrota frente a Chile. Luego de la aparición de la Aviación Militar en los años 30, se constituyeron ya las tres instituciones que hoy tenemos. La segunda reforma importante se realizó en la década del 70, con la renovación casi total del material bélico. La característica principal que acompañó a esta reforma es la del reemplazo de material de segunda mano de procedencia norteamericana, por material nuevo, europeo y soviético.

Como podemos apreciar, desde el año 1821 hasta el inicio de la primera reforma en el año 1896, pasaron 75 años; desde esa fecha hasta el inicio de la segunda reforma, han pasado 74 años, todos podríamos concluir simplistamente que deberíamos emprender una nueva reforma recién en el año 2045. Sin embargo, las reformas en las FF.AA. no responden a períodos estándares, sino a las reales necesidades del país,

basadas en la amenaza y los avances tecnológicos. Estos últimos, son justamente una de las causas que han hecho acortar los periodos de reformas, ya que en las últimas décadas los progresos de la humanidad en el desarrollo de la tecnología en general han sido exponenciales y gran parte de ese desarrollo es impulsado o aprovechado por la fabricación de equipamiento militar con nuevas e inverosímiles capacidades que obligan a la permanente renovación doctrinal. La combinación de la disminución de las amenazas tradicionales y el incremento tecnológico deben tender a diseñar una Fuerza Armada más pequeña, con equipamiento moderno y con alta preparación y entrenamiento. Todo esto pensando sólo en el cumplimiento de su rol principal. Todo esto suena simple y sencillo y seguramente se aplicaría al pie de la letra si estuviéramos en un país desarrollado, donde casi la única función de la Fuerza Armada es la defensa externa. La realidad de nuestro país, con grandes territorios despoblados, con una inmensa población sumida en la pobreza y con instituciones, no sólo estatales sino también privadas, débiles; se hace muy difícil encontrar una organización que tenga la capacidad de asumir las tareas que en el frente interno asumen las FF.AA. y éstas son imprescindibles para evitar los vacíos de poder, que, de volverse a dar, no quepe la menor duda que resurgirían organizaciones extremistas que nuevamente pondrían en riesgo la viabilidad del país, ya que las condiciones sociales y económicas, que son caldo de cultivo de este fenómeno, persisten.

Es por eso que cualquier intento de reforma, reorganización, o como se le quiera llamar, en el sector de la Defensa Nacional, y de la participación de éste en el Desarrollo Nacional, no es un asunto que pueda ser tomado a la ligera, debido a que se tocan asuntos que conciernen a nuestra supervivencia. Por eso Sun Tzu advirtió: ***"El arte de la guerra es de vital importancia para el Estado. Es un asunto de vida o muerte; un camino hacia la salvación o hacia la ruina. Por consiguiente, se trata de un asunto que no podemos tratar ligeramente".***

Hay que tener en cuenta también que las reformas o reorganizaciones de la Fuerza Armada no pueden ser efectuadas cuando se inician nuevas tensiones o cuando se está frente al enemigo, tal como lo intentó Piérola con el ejército en plena campaña del Sur durante la guerra del Pacífico. Deben hacerse en momentos de distensión. El cambio tiene un costo inicial de desorganización, muy peligroso de afrontarlo hasta que se logra el alistamiento adecuado, y para lograr esto, se requiere de periodos que no son despreciables, podemos hablar de diez años, dentro de los cuales debemos gozar de una verdadera distensión. Eso significa que nuestros gobiernos deben ser conscientes, que mientras dure ese periodo tendríamos que postergar temas o privarnos de tomar decisiones, hasta soberanas, que puedan llevar al país a tensiones no deseadas, teniendo siempre presente que en las relaciones de los países, también se evalúa el estado de debilidad en que pueda haber caído uno de los actores para, justamente, presionarlo con todo lo pendiente a fin de facilitar la consecución de los fines del que se siente más fuerte.

Sin desvirtuar los esfuerzos de nuestros mandos y de muchos oficiales que en sus respectivos cargos diseñan y rediseñan la flota, sin tener el nuevo marco estratégico de la Defensa Nacional en donde se debe considerar a las FF.NN. como una parte integral, armoniosa y coordinada con las nuevas y reformadas organizaciones militares, para que por fin después de la existencia de alrededor de 50 años de un Comando Conjunto y de 13 años del Ministerio de Defensa, podamos administrar con mayor eficacia los recursos que se nos asignan y logremos la verdadera integración operacional que se requiere para realizar operaciones conjuntas eficaces, bajo comandos unificados, tanto en el manejo de las unidades de combate como de los recursos que éstas requieren para su sostenimiento.

Podría ser posible que después de cuantificar la implementación de las reformas nos demos con la sorpresa de que no existe una significativa reducción del gasto militar o que tal vez éstos hasta se incrementen. Esto nos puede llevar al riesgo de que se decida por implementar nuevamente un sistema que no va a tener el soporte político, y por ende económico, para su sostenimiento, obligándonos a continuar como expertos en aparentar alistamientos óptimos y nuevamente estar dispuestos con emoción a sacrificar nuestras vidas en combate con pocas probabilidades de éxito. Es por eso, creo yo, que la prioridad de las FF.AA. debe estar dirigida a contribuir a diseñar un Sistema de Defensa eficiente para afrontar eventualidades en el frente externo y debe enfocar en segunda prioridad el problema del frente interno, responsabilidad de casi todas las instituciones del Estado, organizaciones políticas y civiles que en conjunto con la Policía Nacional deben asumir su rol a cabalidad para tutelar el orden, la tranquilidad y el bienestar público.

LIMíTE TERRESTRE PERÚ - CHILE, SECTOR DONDE LA FRONTERA LLEGA AL MAR

Contralmirante
Jorge Brousset Barrios

La Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha venido analizando con preocupación los últimos sucesos de la incursión chilena en territorio peruano, hechos que no han sido debidamente difundidos y que requieren de mayor análisis para medir sus verdaderos alcances, con la finalidad de tomar actitudes firmes que permitan resguardar nuestra integridad territorial.

Esta razón y la voluntad de continuar contribuyendo con ideas a los variados temas de carácter fronterizo me llevaron a escoger la presentación de este tema, relacionado con la atrevida actitud de las autoridades navales chilenas en la instalación de un puesto de vigilancia, lo cual no sólo es contradictorio a los acuerdos bilaterales de fomento a la confianza, en el campo militar, en este tipo de instalaciones que constituyen la afirmación de la soberanía sobre determinado territorio, sino que trasmiten el vedado propósito de poner en tela de juicio el Tratado de Lima de 1929 y la demarcación ya ejecutada bajo la vigilancia del Presidente de los Estados Unidos de América, actos con los que se resolvió definitivamente la cuestión de la frontera terrestre entre ambos países con carácter permanente.

El problema originado por la instalación de una caseta de vigilancia de la Infantería de Marina de Chile en territorio peruano podría tener como propósito consolidar la posición chilena sobre la primacía del Acta de la Comisión Mixta Peruano – Chilena de agosto de 1969, mediante el cual se acordó materializar una enfilación de torres con fanales luminosos, sobre el paralelo geográfico que pasa por el Hito Número Uno, línea que, supuestamente, para los chilenos, modificaría la demarcación terrestre ejecutada por la Comisión de Límites en 1930, en cumplimiento del Tratado de 1929. Al mismo tiempo, representaría para Chile la proyección del "límite marítimo" entre ambos países.

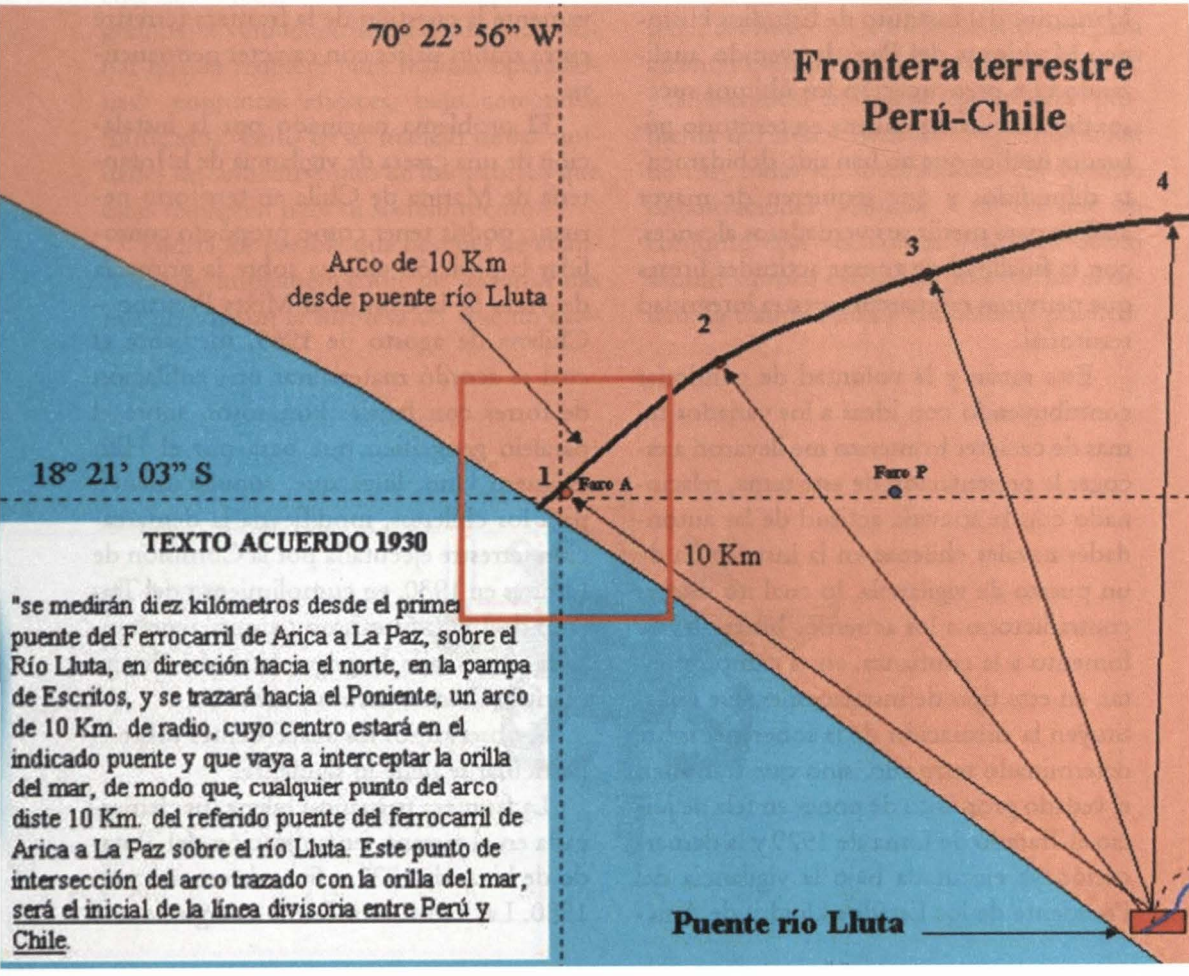
Si observamos los antecedentes sobre el particular se tiene lo siguiente:

La frontera peruano-chilena fue demarcada en el terreno, en aplicación del Tratado de Lima de 1929, a fines de ese año y en 1930. Las tareas estuvieron a cargo de una

Comisión Mixta de Límites, dirigida por los Delegados Federico Basadre (Perú) y Enrique Brieba (Chile).

En términos generales, el lindero internacional puede ser definido como una línea que desde el mar llega a la carretera panamericana y de allí corre paralelamente al ferrocarril Arica a La Paz, diez kilómetros al Norte de éste, habiéndose colocados 80 Hitos. (Croquis Nro 1, mapa de límites)

(Croquis Nro 2,) El Hito Número Uno, denominado "orilla del Mar", se encuentra aproximadamente a más de 180 metros de la línea de baja marea o línea de base normal; y desde este Hito hacia el Mar, la línea de frontera terrestre entre Perú y Chile va en la dirección Oeste, siguiendo el arco de círculo cuyo radio es de diez (10) kilómetros, a partir del punto de intersección del río Lluta con el ferrocarril Arica-La Paz. Este arco de círculo, se tomó como referencia para la instalación de los primeros 16 Hitos de frontera, desde el mar hacia el oriente.



Croquis N° 1



Croquis N° 2

En agosto de 1969 se firmó el Acta de la Comisión Mixta Peruano – Chilena encargada de verificar la posición del Hito Número Uno y señalar el "Límite Marítimo", mediante la materialización del paralelo que pasa por el citado Hito, denominado "orilla del Mar". Para el Perú, esta Comisión Mixta NO constituye una Comisión de Demarcación de Límites ni fue autorizada para modificar la frontera terrestre entre los dos países, establecida por el Tratado de 1929. Sin embargo, Chile consideraría que al materializar el paralelo a partir de ese Hito hacia el mar, la Comisión habría demarcado una nueva línea fronteriza, en función del paralelo geográfico, línea que no sólo se aplicaría al límite de la frontera en el mar sino también en el territorio.

En marzo del presente año, Chile instaló una caseta de vigilancia de frontera ligeramente al Sur del paralelo geográfico del Hito Número Uno, aunque al Norte de la línea de la frontera terrestre demarcada en el año 1930. Para el Perú esa caseta se encuentra en su territorio, Chile pretendería que está situada en el suyo, de conformidad con el Acta de la Comisión Mixta Peruano – Chilena de agosto de 1969.

Actualmente, Chile ha retirado la caseta, a raíz de la protesta de la Cancillería peruana, pero ha mantenido la versión de que ella se habría establecido en territorio chile-

no. De acuerdo a las mediciones efectuadas por los organismos técnicos competentes, se tiene conocimiento que la caseta se instaló en territorio peruano, a pocos metros al Norte de la línea de frontera materializada durante los trabajos de la Comisión de Límites entre Perú y Chile que terminó sus trabajos en el año 1930.

Por lo tanto, sería sumamente delicado y peligroso si no se establece una clara y firme posición sobre la exacta ubicación del punto donde la frontera terrestre entre ambos países llega al Mar; como hemos demostrado, esta línea fue definitivamente establecida por la Comisión de Límites en 1930, en estricto cumplimiento al Tratado de 1929.

A continuación realizaremos un resumido análisis de los deslindes terrestres y marítimos:

En cuanto a la Frontera Terrestre, el Tratado de Lima de 1929 estableció en su artículo segundo: que "la frontera entre los territorios del Perú y de Chile, partirá de un punto de la costa que se denominará "Concordia", distante diez kilómetros al Norte del puente del Río Lluta, para seguir hacia el Oriente paralela a la vía de la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz y distante diez kilómetros de ella..."

En abril de 1930, ambas cancillerías acordaron que la Comisión Mixta de Límites Peruano-Chilena reanudara sus labores y se le instruyó sobre el punto inicial, en la costa, en los siguientes términos: "se medirán diez kilómetros desde el primer puente del ferrocarril de Arica a La Paz, sobre el río Lluta, en dirección hacia el Norte, en la pampa de Escritos, y se trazará hacia el poniente, un arco de diez kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar, de modo que, cualquier punto del arco diste 10 km. del referido puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta. Este punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre Perú y Chile. Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano".

(Croquis Nro 3) El plano que observamos a la escala 1:5000, fue firmado por el representante chileno Enrique Brieba; en él se aprecia la línea de frontera desde el Océano Pacífico hasta el Hito 3. En este plano se deja claramente establecido la dirección hacia el Oeste que sigue la línea de frontera a partir del Hito 1, hasta el punto donde la línea de frontera llega al mar.

En el Acta final de la Comisión Mixta de Límites, del 21 de julio de 1930, que registró la descripción de los hitos colocados, se dice:

"La línea de frontera demarcada parte del Océano Pacífico en un punto en la orilla del mar situado a diez kilómetros hacia el noroeste del primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz, y termina en la cordillera andina en el hito quinto de la antigua línea divisoria entre Chile y Bolivia."

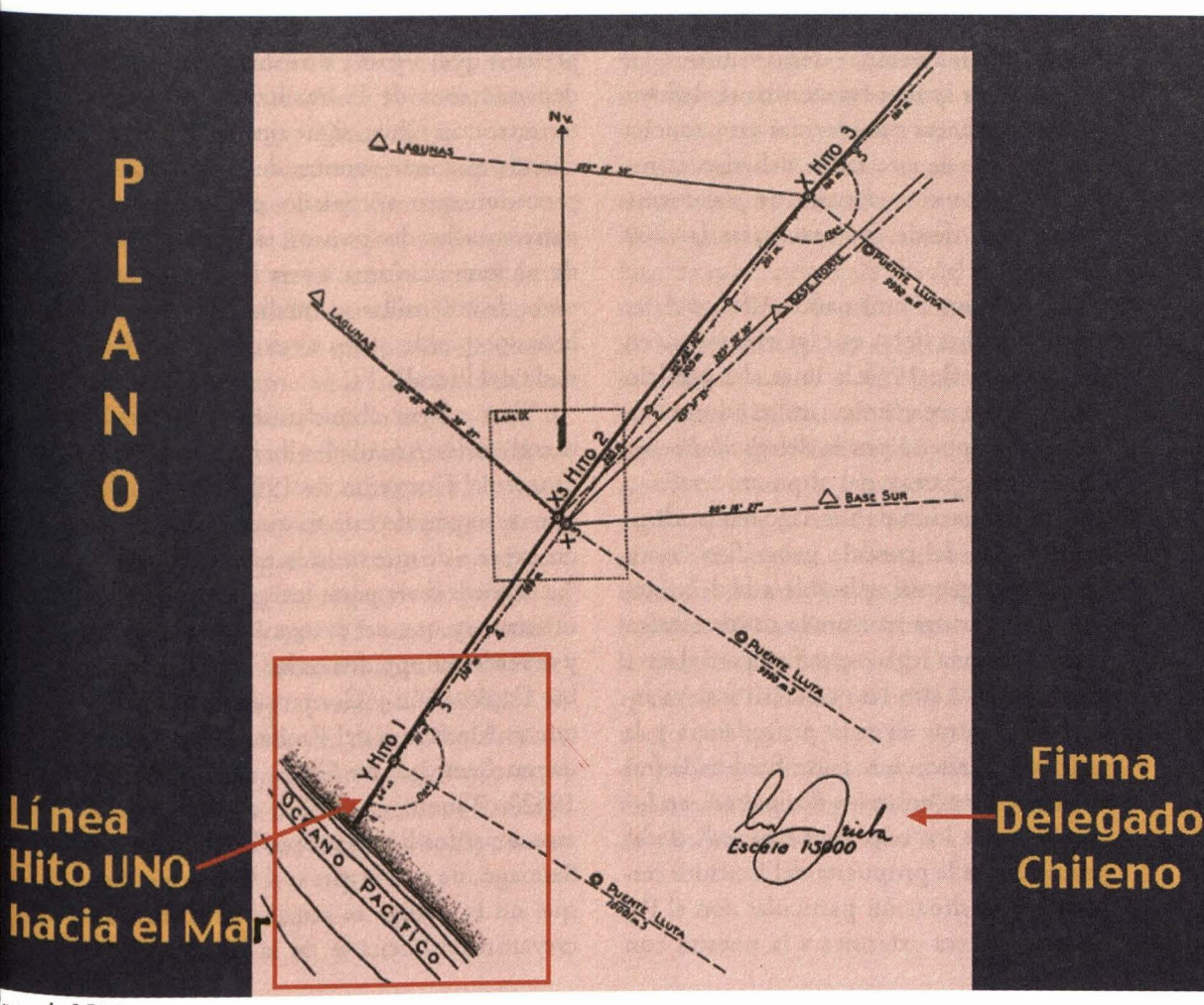
Según el artículo duodécimo del Tratado de Lima, "Para el caso en que los Gobiernos del Perú y de Chile, no estuvieren de acuerdo en la interpretación que den a cada una de las diferentes disposiciones de este Tratado y en que, a pesar de su buena

voluntad, no pudieren ponerse de acuerdo, decidirá el Presidente de los Estados Unidos de América la controversia".

De esta manera quedaron, desde 1930, definitivamente establecidos los límites terrestres entre Perú y Chile y retornaron al seno de la patria los territorios del heroico departamento de Tacna.

En cuanto se refiere a la Frontera Marítima, no se tiene registrado ningún tratado específico sobre el particular; sin embargo, existen ciertos acuerdos sobre política internacional marítima y zonas de exclusión para fines de pesca, alcanzados dentro del marco multilateral.

El 4 de diciembre de 1954, se firmó en Lima, entre Chile, Ecuador y Perú, un Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, en consideración a las dificultades que encontraban las embarcaciones de poco porte tripuladas por gente de mar con escasos conocimientos de náutica o que ca-



roquis N° 3

recían de los instrumentos necesarios para determinar con exactitud su posición en alta mar; por lo tanto, fue establecida "una Zona Especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas marinas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países". Este Convenio no constituyó un acuerdo de delimitación de las fronteras marítimas de los tres países; pues aunque hizo referencia al "límite marítimo", fue con el propósito de establecer un área de tolerancia pesquera cuya naturaleza es distinta a la de los tratados demarcatorios, en los cuales los límites fronterizos se definen a través de líneas establecidas con mucha precisión, y, en este caso, deberían comprender tanto el mar como la plataforma continental, desde la costa hasta las 200 millas.

Nos explica el embajador Alfonso Arias Arias-Schreiber Pezet que, al mencionar en el Convenio de 1954 la línea del paralelo como límite marítimo, utilizándose una fórmula propuesta por la delegación ecuatoriana, "se partió del supuesto erróneo que la Declaración de Santiago había adoptado la línea del paralelo geográfico como una norma general aplicable a la delimitación de las zonas marítimas continentales, y no como una regla específica para el caso de ciertas islas con las características ya referidas. Nótese bien la procedencia y la prueba del yerro en la parte final de la frase, donde dice "entre los dos países", en lugar de "entre los respectivos países", desliz debido a que la propuesta del Ecuador respondía a su situación particular con el Perú, pero no era extensiva a la nuestra con Chile".

Como explica el embajador "contribuyó a que ese error pasara inadvertido la creencia, igualmente equivocada, que para determinar cartográficamente la zona marítima de 200 millas bastaba trazar líneas horizontales desde la costa hasta esa distancia, siguiendo el paralelo geográfico; procedimiento que en efecto es correcto en el caso de un litoral como el chileno que, a partir de la bahía de Arica, corre casi verticalmente en dirección hacia el sur. Sin embargo, no ocurre lo mismo tratándose de la costa peruana que, a partir de Punta Negra en el departamento de Piura, hasta la frontera terrestre con Chile, sigue una dirección inclinada noroeste-sureste; de suerte que el procedimiento apropiado para mantener, entre aquellos dos puntos, el límite exterior de su zona marítima a una distancia constante de 200 millas, es mediante el trazo de líneas perpendiculares a esa dirección inclinada del litoral".

"Para mayor abundamiento -continúa el embajador Arias-Schreiber, - sobre los alcances del Convenio de 1954 cabe señalar que en su párrafo cuarto quedó la constancia expresa de que todo lo establecido en él "se entenderá ser parte integrante, complementaria, y que no deroga las resoluciones y acuerdos adoptados en la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, celebrada en Santiago de Chile, en Agosto de 1952". Como es sabido, el principal de esos acuerdos fue la propia Declaración de Santiago, de suerte que si el Convenio dice que no lo deroga es porque sus firmantes creyeron de buena fe en la interpretación

errónea de que ella había establecido el límite del paralelo como una regla genérica, cuando en realidad se trataba de una norma excepcional.

Se ha dicho, y es razonable pensarlo, que este hecho pasó inadvertido por la premura con que se trató el asunto y porque la atención de los gobiernos de los tres países estaba mayormente concentrada en los problemas resultantes del apresamiento de cinco naves de la flota de Onassis (mediados de noviembre de 1954) y en la concertación de las respuestas que debían dar a las notas recibidas (entre setiembre y octubre del mismo año), de Gran Bretaña, Estados Unidos, Noruega, Dinamarca, Suecia y Holanda, protestando por las implicaciones de la Declaración de Santiago.

"Sean cuales fueran las circunstancias que explican el error cometido cuando se redactó y aprobó el Convenio de diciembre de 1954, lo cierto es que partió de una situación inexistente en la frontera marítima entre Perú y Chile, donde no hay islas de las características indicadas en la Declaración de Santiago, único instrumento anterior que podía servirle de base para suponer que la línea del paralelo constituía el límite marítimo entre los respectivos países. La prueba de que era ésa la fuente sustentadora, quedó expresamente registrada en el acta de la reunión preparatoria, donde los representantes de los tres países acordaron no incluir una disposición adicional porque "el artículo 4 de la Declaración de Santiago es ya bastante claro", con lo cual pusieron de manifiesto que partían una interpretación equivocada; por ser contraria a la realidad jurídica preexistente. Y si el referido Convenio sobre Zona Especial hubiese aportado una nueva norma, como algunos sostienen sin fundamento, habría contravenido lo dispuesto en su propio artículo cuarto, en el sentido de que el Convenio era parte integrante y no derogatoria de las disposiciones de la Declaración de Santiago".

"La imperfección del Convenio de 1954 -concluye el citado embajador- resulta, pues, evidente, al contradecir los hechos y el derecho de una manera que vicia sus alcances como instrumento válido para el caso en examen. Además, tanto por la índole de su cometido (la adopción de una zona de tolerancia pesquera) cuanto por su ámbito de aplicación (más allá del límite de 12 millas que hoy constituye para Chile su mar territorial, y sin referencia a la zona submarina) no se puede atribuir a dicho convenio el carácter de un tratado formal y específico de delimitación de la frontera marítima entre los países signatarios, el cual requiere la indicación expresa de su propósito; tendría que estar referido a la totalidad del límite fronterizo, desde la costa hasta las 200 millas, y debería comprender la plataforma continental. Lo mismo es aplicable a la Declaración de Santiago que, como ya explicó, fue sólo un instrumento de política internacional marítima, y cuya única referencia al paralelo estuvo confinada a una situación insular".

A fines de los años 60, los incidentes ocurridos por la incursión de embarcaciones pesqueras que traspasaban la línea del paralelo motivaron la conveniencia de instalar torres de enfilación con fanales luminosos para visualizar esa línea a cierta distancia desde el mar. En agosto de 1969, luego de los trabajos efectuados por representantes de ambos países, se firmó el Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena encargada de verificar la posición del Hito Número Uno y señalar el límite marítimo. Nos comenta al respecto el embajador Alfonso Arias-Schreiber que "la erección de los dos faros de enfilamiento hacia el mar, adolecen del mismo vicio de origen, vale decir el del instrumento en el cual se sustentan, y que no es otro sino el Convenio de 1954, pues de él provino la interpretación equivocada de la línea del paralelo como límite fronterizo, no sólo de ciertas islas sino de las costas continentales. Según una máxima indiscutida en derecho, "lo accesorio sigue la suerte de lo principal". Dicho sea de paso, igual fin tendría el supuesto alegato de "derechos históricos", que hasta ahora no han sido invocados, los cuales suelen ser admisibles cuando han habido de por medio prácticas inmemoriales, o cuando tienen como asidero algún título válido, situaciones ambas inexistentes en este caso, más aún ante su cuestionamiento por una de las partes".

Se tiene conocimiento que desde la instalación de las torres de enfilación para materializar el paralelo geográfico que pasa por el Hito Número Uno, Chile habría venido ejerciendo una serie de acciones orientadas a modificar el límite terrestre, entre el Hito Número Uno y la línea de baja marea; para lo cual, basándose en el Acta de 1969, consideraría que se ha establecido una nueva línea limítrofe, la cual pasa por el paralelo geográfico del Hito Número Uno y sustituiría la línea establecida por la Comisión de Límites en 1930.

Sobre el particular, el embajador Arias-Schreiber dice claramente lo que sigue: "Tal supuesto carece de fundamento, y así lo reconoce, con otras palabras, el jurista y diplomático de ese país, doctor Ignacio Llanos Mardones, en su libro "El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste", cuando al preguntarse si la frontera terrestre había sido modificada implícitamente, contesta en forma negativa, "ya que el terminus de la frontera terrestre corresponde al punto terminal del arco, Concordia", aunque éste no coincida con el punto de partida de la frontera marítima[1] . El error quizá se deba al lenguaje ambiguo –y por ende, inapropiado- que se utilizó en la documentación respectiva, al hablarse de estudios y trabajos en el terreno "para materializar el paralelo de la frontera marítima", lo cual habría sido entendido por algunas autoridades chilenas como el propósito de proceder a una nueva demarcación terrestre, que se apartase de la línea directa entre el punto de la costa denominado "Concordia" y el Hito N° 1, para seguir, por el contrario, desde este último hasta la orilla, la línea del paralelo geográfico; cuando en realidad sólo se trataba de erigir, en

(1) Dr. Ignacio Llanos Mardones, El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste, Santiago de Chile, RIL editores, 1999, párrafo 9.3.3 sobre Los efectos en la frontera terrestre, p.154

tierra, torres de enfilamiernto con paneles luminosos destinados a señalar de manera visible la dirección de ese paralelo en el mar."

"Por lo demás, mal podría admitirse como una divergencia razonablemente fundada la contradicción entre dos instrumentos de categoría y alcances tan distintos como son, de un lado, la línea de la frontera terrestre demarcada por una comisión de límites para separar de manera permanente y definitiva los territorios del Perú y de Chile en cumplimiento del Tratado de 1929; y, del otro lado, la instalación de faros para visualizar desde el mar la línea del paralelo geográfico, considerada como límite marítimo en virtud del Convenio de 1954, cuyo objetivo de establecer una zona especial de tolerancia pesquera ya ha sido expuesto con los comentarios del caso. Es de imaginarse que el Gobierno chileno, al disponer el retiro de la caseta de vigilancia que había construido entre la frontera terrestre y la línea del paralelo, se haya percatado de lo absurdo que resultaría plantear una controversia al respecto, pues habida cuenta de la naturaleza jurídica y el valor comparativo de aquellos dos instrumentos, no cabe duda que el primero prevalece sobre el segundo."

Luego de este resumido análisis sobre el límite terrestre, resuelto definitivamente desde 1930, y el límite marítimo aún pendiente; nos ocuparemos del último incidente causado por la instalación de una caseta de vigilancia militar chilena.

El 5 de abril del 2001, los medios periodísticos recogieron declaraciones de los Cancilleres de ambos países, en torno a la instalación, por la Infantería de Marina Chilena de una caseta de vigilancia en la zona de frontera.

El diario *El Peruano*, a raíz de las denuncias de pescadores de Tacna, recoge las primeras impresiones del Canciller Pérez de Cuéllar, el mismo que se encontraba fuera del país, en el sentido que, "refirió que las primeras investigaciones de la Comandancia General de la Marina señalarían que el puesto de vigilancia no habría sido instalado sobre territorio peruano sino adelantado en una zona de Chile"[2]. El diario *Gestión* anota, "Todo hace pensar que no está en territorio peruano, la han adelantado (la caseta) pero no está en nuestro territorio. Eso es lo que hemos podido escuchar hasta el momento del Comandante General de la Marina (Victor Ormeño)[3]"

El mismo diario *Gestión*, recoge en titular declaraciones de la Canciller chilena: "No hay reclamo peruano sobre puesto fronterizo. La Ministra de Relaciones Exteriores de Chile, Soledad Alvear, explicó que la torre está ubicada al Sur del paralelo del Hito Número Uno y tiene como objetivo "fortalecer los temas de protección y seguridad de las personas"[4].

De estas declaraciones, se podría deducir que el Perú estaría aceptando que el límite Sur es el Paralelo geográfico que pasa por el Hito Número Uno, situación que supuestamente habría sido admitida por el propio Comandante General de la Marina.

(2) *El Peruano del 05 abril 2001, sección Política*
(3) *Diario Gestión del 05 abril 2001, sección Política*
(4) *Idem.*

Sin embargo, no cabe duda que la caseta de marras fue construida en suelo peruano, al hallarse a pocos metros encima de la línea fronteriza terrestre establecida por el Tratado de 1929, aunque debajo del paralelo geográfico, el cual de ningún modo puede aplicarse en el territorio, sino en todo caso desde la costa hacia el mar.

El 13 de abril del 2001, los medios periodísticos dieron cuenta de retiro de la caseta por parte de las autoridades chilenas. "La Armada de Chile movió ayer unos 200 metros al Sur la caseta de vigilancia que habría instalado cerca de la frontera con el Perú, confirmó la Canciller de ese país, Soledad Alvear. Según versión difundida por la agencia EFE, de esta manera la Armada y el gobierno chilenos accedieron, finalmente, al reclamo de las autoridades peruanas de retirar ese puesto de vigilancia. Esta estructura fue instalada a fines de marzo por militares del vecino país del Sur dentro de una zona sobre la que existía un compromiso entre los ejércitos de ambos países para no tener patrullas de vigilancia"

Pese a lo que fue expuesto, Chile habría pretendido sentar un precedente de soberanía al Sur del paralelo que pasa por el Hito Número Uno, ya que la acción de retirar la instalación militar obedecería, a su juicio, a medidas de fomento de la confianza acordadas con anterioridad.

Para finalizar debemos concluir lo siguiente:

- La frontera terrestre entre Perú y Chile, desde el punto "Concordia", donde llega al Mar, fue clara y definitivamente establecida por la Comisión Mixta de Límites Peruano-Chilena, en 1930. El Acta suscrita por la Comisión Mixta Peruano-Chilena, encargada de verificar la posición del Hito Número Uno y señalar el límite marítimo, NO ha cambiado el límite de la frontera terrestre entre los dos países.
- Chile habría querido sorprender, en esta oportunidad, mediante la instalación de un puesto de vigilancia militar, pretendiendo asentar soberanía sobre una pequeña área de territorio peruano, amparándose en el Acta que señalizó el paralelo geográfico a partir del Hito Número Uno, y a la cual atribuye haber desplazado hacia el Norte no sólo el límite marítimo –inexistente- sino también la frontera terrestre.

NECESIDAD DE UNA NUEVA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL PERÚ

Capitán de Fragata CJ
Julio Pacheco Gaige

Introducción al tema

El Derecho Marítimo, aquel que regula los hechos, las instituciones y las relaciones jurídicas derivadas del ejercicio de la actividad navegatoria, ha sufrido en el Perú un estancamiento normativo que requiere ser solucionado con una actualización de la legislación vigente.

El Libro III del Código de Comercio Peruano, vigente a la fecha, data del año 1902, el cual es copia textual del Código de Comercio Español de 1885, el que a su vez se basó en el Código de ese mismo país del año 1829 y que tiene como antecedente el Código de Comercio Francés de 1807. Podríamos retroceder aún más, pero para los efectos de este artículo, considero que el argumento sobre la antigüedad de nuestra legislación comercial marítima queda demostrado.

No obstante ello, la simple vetustez de la legislación no sería motivo suficiente para efectuar una crítica sobre dicha legislación, sino fuera porque el desarrollo tecnológico y jurídico de los últimos doscientos años ha dejado en evidencia la necesidad de introducir nuevas formas jurídicas sobre los contratos de utilización de buques, así como profundizar en la importancia sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, la necesidad de combatir la Contaminación de las Aguas, la importancia de la preparación de la Gente de Mar, la nueva legislación para Prevenir Abordajes en el Mar, el régimen de Embargo de Buques, Hipoteca y Privilegios Marítimos, entre otros.

Estos dos aspectos, intrínsecamente unidos, requieren que el Perú actualice su legislación comercial marítima, como ya lo han hecho España, Argentina, Chile y Colombia, entre otros países, introduciendo legislativamente diversas normas internacionales que faciliten y regulen el tráfico comercial.

Paralelo a ello, será imprescindible que el Perú proponga una legislación tendente a desarrollar la Marina Mercante de nuestro país, lo que está siendo analizado actualmente en el Congreso de la República y que es otra arista del problema, pero que no es el objetivo de este artículo.



Tratamiento Legislativo

Mediante Ley 26595, el Gobierno conformó una Comisión Especial encargada de elaborar el Proyecto que modifique el Libro III del Código de Comercio, que ha dado origen a un Anteproyecto denominado "Ley de Navegación y Comercio Marítimo", publicado en el Diario Oficial El Peruano, para recibirse propuestas sobre su texto.

El trabajo realizado por esta Comisión es plausible y merece el reconocimiento de la comunidad marítima del Perú, pues es un documento serio y comprensivo de la realidad del transporte marítimo, que incluye las nuevas tendencias técnico-jurídicas en este comercio y que se materializan en la nueva legislación marítima ya aprobada en países como Italia, Argentina, Chile, Dinamarca, Noruega, Suecia, Finlandia, Inglaterra, España, y apoyada por entidades internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Aportes a la Nueva Legislación Marítima

El Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ha incorporado nuevas instituciones del Derecho Marítimo que pretenden modificar la vetusta organización del actual Código de Comercio y ha sistematizado las ya existentes. A continuación veremos sucintamente algunas de las principales novedades que trae el Proyecto antes mencionado:

a) La Hipoteca Naval, que es regulada actualmente por la Ley 2411 del 30 de Diciembre de 1916, y los Privilegios Marítimos son incorporados en el Proyecto, incluyendo las normas contempladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de 1993.
b) El Arresto de Buques también es normado por el Proyecto en análisis, el cual incorpora las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas de 1999 sobre Embargo Preventivo de Buques.
c) Cabe mencionar que los países de la Comunidad Andina de Naciones han aprobado, mediante Decisión 487 de 07 de Diciembre de 2000, el tema de las Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Naves, que es de aplicación obligatoria a los Países Comunitarios y a los buques que navegan por aguas de estos países y que incorpora las dos Convenciones antes referidas.
d) El proyecto en cuestión, a diferencia del Código de Comercio vigente, que sólo regula el transporte marítimo, incorpora dentro de su ordenamiento también al transporte fluvial y lacustre, dándole organizidad en función del transporte mismo y no en atención del medio en el cual se realiza. Todo lo relacionado con la navegación acuática vinculado a pesca, industria, investigación científica, de recreo o deporte, se regulará por Leyes especiales y por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en cuanto les sea aplicable.
e) El Registro Público de Buques, es otro tema incorporado en el Proyecto de Ley, unificando en un solo Registro los dos existentes actualmente (Registro Público de Buques regulado por el Código de Comercio y la Ley 26366 y por el Registro de Matrícula del Buque previsto en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobado por D.S. 002-87-MA del 09 de Abril de 1987), habiéndose tomado en cuenta las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de Buques de 1986, que se aplican también al registro de los fletamentos a casco desnudo, institución no prevista ni regulada precedentemente.
f) El Proyecto en análisis termina con una inveterada confusión relacionada con la definición de Naviero y la utilización del término Armador. En efecto, el Proyecto señala que el Naviero o Armador es la persona natural o jurídica que en virtud de cualquier título posee el bu-

que y ejerce la gestión náutica en nombre propio, presumiéndose, salvo prueba en contrario, que el propietario del buque es su Armador y entendiéndose al Naviero y Armador como sinónimos.

Esta definición deja claro que el Naviero o Armador no deben confundirse con el Propietario, el Capitán, el Agente Marítimo, el Gestor Naval o el Consignatario, cumpliendo cada uno de ellos funciones diferentes.

g) Con relación a la Limitación de Responsabilidad del Armador o Naviero, el criterio tradicional, incorporado en el Artículo 600 del Código de Comercio Peruano, señalaba que dicha responsabilidad estaba limitada al valor del buque con todas sus pertenencias y a los fletes devengados en el viaje. El Proyecto de Ley en análisis incorpora las normas del Convenio sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas de 1976, así como el Protocolo de 1996.

La justificación para establecer una limitación de responsabilidad, se sustentaba tradicionalmente en un criterio de justicia, ya que el transporte marítimo era considerado una "Aventura", de la cual debían beneficiarse y también perjudicarse por igual, el transportista y el dueño de las mercancías.

Hoy en día, el criterio obedece a la conveniencia que el Armador pueda contar con una cobertura de seguros, que lo ampare por los siniestros que se pudieran presentar y la única forma de hacerlo es que las compañías aseguradoras conozcan el límite de la responsabilidad que están cubriendo, lo cual beneficia al transportista y también al potencial reclamante, que tendrá en el seguro una institución que cubrirá sus pérdidas.

h) La figura del Agente Marítimo ha devenido, conforme se ha desarrollado el Derecho Marítimo, en una de las principales del negocio navegatorio, por las múltiples funciones que cumple. Para efectos de este artículo, mencionaremos que el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo ha incorporado una función que fue consignada en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, por la cual el Agente Marítimo de los buques de bandera extranjera que agencie, tendrán la representación judicial activa y pasiva, con las facultades generales y especiales previstas en el Código Procesal Civil, siendo válidas las notificaciones efectuadas en su domicilio, de las demandas que se interpongan contra sus representados, así como los requerimientos que se efectúen a éstos para el nombramiento de árbitro.

Esta función, cuestionada por un sector vinculado al transporte marítimo, ha sido justificada por la necesidad de evitar el tener que notificar al propietario o armador de la nave en el país de bandera de la nave, lo cual, se argumenta, crea incertidumbre sobre la posibilidad de obtener una indemnización por los daños reclamados.

i) En lo que concierne a los Contratos de Utilización de Buques, el Proyecto en análisis efectúa un tratamiento consis-

tente con la legislación más moderna sobre la materia y que no formará parte de este trabajo, por su extensión e importancia, estando en preparación un artículo especial para tratar este tema.

No obstante ello, resulta necesario precisar que el Proyecto divide estos contratos en dos modalidades. Los Contratos de Fletamento, los que a su vez se subdividen en Contratos de Fletamento a Casco Desnudo, Contratos de Fletamento por Tiempo y Contratos de Fletamento por Viaje. La otra modalidad de Contratos de Utilización de Buques son los Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías.

La diferencia fundamental entre ambos, es que los primeros están regidos por un Contrato sustentado en una Póliza de Fletamento, utilizándose el Conocimiento de Embarque como prueba del recibo de las mercancías y como título sobre ellas. Los Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías están amparados por un Conocimiento de Embarque, que en adición a las dos funciones antes señaladas, cumple una tercera que es la de prueba del contrato de transporte. (Sobre la naturaleza jurídica y funciones del Conocimiento de Embarque, revisar Revista de Marina, Julio-Agosto 1987).

Con respecto a esta modalidad de contrato, el Proyecto ha incluido íntegramente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1979, conocidas como las Reglas de Hamburgo.

j) El Abordaje es una institución del Derecho Marítimo de larga data. El Código de Comercio vigente, dispone que en caso de culpa concurrente, cada buque soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados a sus cargas, por lo que el grado de responsabilidad en el abordaje no se toma en consideración.

El Proyecto bajo análisis incorpora en su texto la Convención Internacional de Bruselas de 1910 sobre Abordajes, que introdujo el principio de la proporcionalidad de culpas, por el cual si dos o más buques fuesen culpables del abordaje, la responsabilidad de cada uno de ellos será proporcional a la gravedad de la falta cometida. Esto resulta más justo, pues ya no interesa ni el tamaño del buque o su valor, sino mas bien la pericia marinera del Capitán de cada buque para impedir dicho siniestro o minimizarlo. Hasta aquí las principales innovaciones que trae el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Importa destacar que este proyecto tambien incorpora normatividad sobre temas como el Flete y Privilegios Marítimos sobre la Carga, el Contrato de Pasaje, el Contrato de Remolque, Riesgos y Averías, de la Asistencia y Salvamento, los Seguros Marítimos, las Prescripciones, la Ejecución Forzada de la Hipoteca Naval y de los Privilegios Marítimos, que le dan a este Proyecto la actualización legislativa que nuestro país necesitaba.

A manera de reflexión

Resulta claro que no todas las personas vinculadas al Comercio Marítimo estarán de acuerdo con las disposiciones incorporadas.

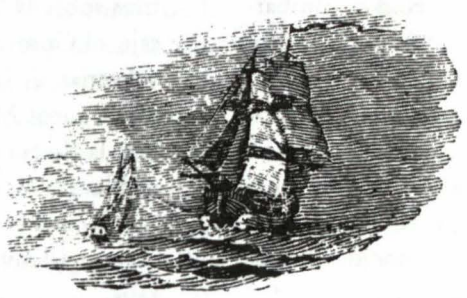
No sólo eso, sino que, además, muchos discreparán por la forma como, por ejemplo, se trata el tema del Arresto de Buques. Respetando las posiciones sobre la materia y sujeto al mejoramiento propio que da la entrada en vigencia de una norma legal, consideramos que es necesario promulgar este Proyecto e ir tratando, tambien con carácter prioritario, el tema de la Marina Mercante en el Perú, como elemento fundamental para el desarrollo de nuestro país, no sólo en el aspecto importante de la Reserva Naval, sino fundamentalmente como elemento de contrapeso a los fletes cobrados por las empresas navieras extranjeras, que hoy día tienen prácticamente el monopolio del comercio de nuestros productos de importación y exportación.

A manera de conclusión

El Perú tiene una de las legislaciones más antiguas en el mundo y ha ratificado un número muy reducido de Convenciones Internacionales, todo ello relacionado con el Comercio Marítimo.

Una forma importante y práctica, aunque no necesariamente deseada, de actualizar nuestra legislación, es incorporando las convenciones internacionales en nuestro ordenamiento jurídico, mediante leyes como la que tratamos.

Una Ley de Navegación y Comercio Marítimo, requiere como correlato una Marina Mercante sólida, lo cual facilitará el desarrollo del comercio internacional de nuestro país, con normas claras y aplicables a las relaciones contractuales entre transportistas y cargadores peruanos.



LOS NUEVOS BUQUES RUSOS PARA LA EXPORTACIÓN

Lewis Mejía Prada
César Cruz Tantaleán



Fragata INS Talwar.

Actualmente, queda muy poco de la importante industria de construcción naval soviética. Tras la desintegración de la URSS, parte de sus astilleros cerraron por bancarrota, otros quedaron en territorio de las nuevas repúblicas, y el resto vio reducido su trabajo a la mínima expresión. Sin embargo, tras casi diez años de incertidumbre, la producción de una nueva generación de unidades de superficie ha despertado el interés internacional en lo que podría ser una "segunda oportunidad" para los diseñadores de buques de guerra rusos.

Durante la Guerra Fría, los astilleros soviéticos atendieron básicamente tres tipos de clientes para la exportación: los países del Pacto de Varsovia (Europa del Este), los Estados bajo la influencia de la URSS pero con pocos recursos económicos (Cuba y Corea del Norte) y los aliados estratégicos fuera de Europa (India, Libia, Siria, Irak, Argelia, Vietnam).

Al caer la Unión Soviética, el Pacto de Varsovia se disolvió, y la mayor parte de sus miembros decidió adquirir nuevos equipos en Occidente. En el caso de los aliados estratégicos, muchos se vieron envueltos en crisis económicas (Siria y Vietnam) o expuestos a embargos de las Naciones Unidas (Irak y Libia).

Sin embargo, en la actualidad se está recuperando parte de este mercado, convirtiéndose en una buena oportunidad para

los astilleros rusos. Es así que Vietnam compró dos corbetas *Tarantul II,* la India está incorporando la primera de tres fragatas *Talwar*, y la República Popular China ha recibido dos destructores *Sovremenny*; mientras que existe gran interés por parte de otros países, principalmente en el Norte de África, el Medio Oriente y el continente asiático (Ver cuadro 1).

En síntesis, estos primeros años del siglo XXI se presentan como un prometedor momento que la industria naval rusa está aprovechando para presentar sus nuevos diseños. Estos incorporan elementos novedosos para su empleo en la guerra en el mar, lo que reseñamos a continuación.

CUADRO 1

Listado de buques entregados

Información sobre la construcción de buques en los últimos diez años. Es preciso aclarar que en el caso de la Armada Rusa, a excepción de las fragatas *Tartastan* y *Neustrashimyy*, todas las unidades fueron ordenadas durante la época soviética, encontrándose su construcción muy adelantada para 1991.

Pais/nombre	Tipo	Modelo	Año
RUSIA			
Kuznetsov	Portaviones	*Kuznetsov (Proyecto 1143.5)*	1991
Velikiy	Crucero	*Kirov (Proyecto 1144.2)*	1998
Chabanenko	Destructor	*Udaloy-II (Proyecto 1155.1)*	1999
Bezuderzhanny	Destructor	*Sovremenny (Proyecto 956A)*	1991
Bespokoynyy	Destructor	*Sovremenny (Proyecto 956A)*	1993
Nastoychibyy	Destructor	*Sovremenny (Proyecto 956A)*	1993
Besstrashnyy	Destructor	*Sovremenny (Proyecto 956A)*	1994
Adm. Panteleyev	Destructor	*Udaloy (Proyecto 1155R)*	1991
Neustrashimyy	Fragata	*Neustrashimyy (Proyecto 1154)*	1993
Tartarstan	Fragata	*Tartarstan (Proyecto 1166.1)*	2001
CHINA			
Haizhou	Destructor	*Sovremenny (Proyecto 956A)*	1999
Fu Zhou	Destructor	*Sovremenny (Proyecto 956A)*	2000
INDIA			
¿?PortavionesKiev modificado (Gorshkov)			2004
Talwar	Fragata	*Talwar (Proyecto 11356)*	2002
Trishul	Fragata	*Talwar (Proyecto 11356)*	2002
Toofan	Fragata	*Talwar (Proyecto 11356)*	2003
VIETNAM			
HQ-371	Corbeta	*Tarantul I (Proyecto 1241RE)*	1994
HQ-372	Corbeta	*Tarantul I (Proyecto 1241RE)*	1993

Patrulleras misileras

Probablemente este tipo de naves son el producto con mayor potencial para la exportación. El punto más elevado de las ventas de las patrulleras misileras fue alcanzado a fines de los años 70 e inicios de los 80, y tomando en consideración que su vida operativa es en promedio de veinte años, algunas anlistas estiman que el siguiente "boom" se presentará en la presente década. Según los propios rusos, el análisis cualitativo y cuantitativo de los potenciales importadores muestra que en los próximos 3 ó 5 años la demanda por patrulleras misileras podría alcanzar las 40 o 50 unidades.

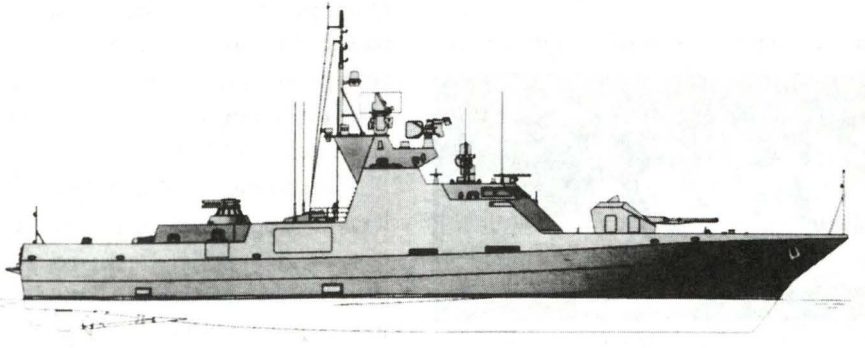


Patrulla misilera Proyecto 12418

En esta categoría tenemos el *Proyecto 1242.1* Difiere de su predecesor (*Proyecto 1241RE Tarantul I*) en que los anticuados sistemas de misiles *P-20* (*SS-N-2 Styx*) han sido reemplazados por el sistema *3M-80E Moskit-E (SS-N-22 Sunburn)*, que dispara misiles antibuque supersónicos. Además, lleva el nuevo sistema de radar multifunción *Garpun-Bal.* Las patrulleras misileras P*royecto 1242.1* podrían ser exportadas este año, pues las pruebas del primer ejemplar de la clase han sido completadas.

Otro desarrollo es el Proyecto *1241.8*, que lleva 16 misiles *Kh-35 Uran-E (SS-N-25 Switchblade)* en vez de los 4 *Moskit-E* del Proyecto *1242.1*. Las características del misil *Uran-E* son similares a las del *Harpoon* norteamericano (velocidad mach 0,9 y alcance de 70 millas), pero el *Proyecto 1241.8* carga el doble de misiles a bordo. Estas naves pueden ser entregadas al cliente un año después de firmado el contrato.

Un buque de nueva generación es el *Proyecto 1230.0 (Scorpion)*. Está armado



Perfil de la patrullera misilera Proyecto 13300



Perfil de la patrullera misilera Proyecto 20970

con el sistema de misiles supersónicos *Yakhont (SS-N-26 Onik)*, con un alcance de mas de 150 millas. Tanto el *Yakhont* como el *Moskit-E* aún no tienen similares en el mundo. Volviendo al *Scorpion*, se trata de la primera patrullera misilera armada con un montaje de 100 mm *A-190E*, y el sistema *Kashtan-1*, de defensa aérea. Para mejorar su capacidad de supervivencia en combate, está equipada con equipos interceptores de señales electrónicas (ESM) capaces de detectar naves hostiles. Su diseño incluye elementos que hacen difícil su detección por el enemigo, mejoras en su habitabilidad, y automatización del control de armas.

Estas características indican que en tér



Los astilleros rusos ALMAZ han diseñado las patrulleras misileras Katran *como una alternativo para reemplazar a las antiguas de la clase OSA-2.*

minos de capacidad de combate y performance, la patrullera misilera *Proyecto* 1230.0 iguala o supera a buques similares de origen occidental. Su exportación está programada para el bienio 2002-2003.

La patrullera misilera *Katran*, es otro producto novedoso de la industria naval rusa. Denominado *Proyecto 2097.0,* con un desplazamiento de 284 toneladas, es un buque relativamente simple y barato, confortable y con buenas cualidades marineras, apto para operar en climas tropicales. Puede reemplazar las naves del *Proyecto 205ER (Osa-2)*, que en número aproximadamente de 150 ejemplares próximamente serán puestas fuera de servicio en varios países. El diseño del *Katran* ya ha sido completamente desarrollado, al punto que el primer ejemplar podrá ser construido en el periodo 2002-2003.

En síntesis, las nuevas patrulleras misileras rusas presentadas poseen altas prestaciones, gran poder de fuego y avanzados sistemas de autodefensa, por lo que fácilmente pueden cubrir los requerimientos de cualquier armada (Ver cuadro 2).

CUADRO 2

Las patrulleras misileras rusas

Principales características de las más recientes patrulleras misileras que construye la industria naval rusa.

Proyecto	*1242.1*	*1241.8*	*1230.0 Scorpion*	*2097.0 Katran*
Fecha estimada de entrega	2000	1 año después del primer pedido	2002-2003	2002-2003
Desplazamiento	550 tns.	500 tns.	465 tns.	284 tns.
Velocidad máxima	38 nudos	40 nudos	40 nudos	35 nudos
Alcance / velocidad (millas/nudos)	2.400/12	1.650/12	2.000/12	2.000/14
Autonomía (días)	10	10	10	5
Tripulación	44	44	37	27
Propulsión (tipo, potencia)	COGAG 32.000 hp.	COGAG 32.000 hp.	CODOG 25.000 hp.	Diesel 1.500 hp.
Misiles antibuque (Tipo, cantidad, alcance)	*Moskit*, 2x2 120 kms.	*Uran-E*, 4x4 130 kms.	*Yakhont*, 4x1 300 kms.	*Uran-E*, 2x4 130 kms.
Misiles antiaéreos (tipo, cantidad)	*Igla* portátil 12	*Igla* portátil 12	*Kashtan-1* 1x4	*Kashtan-1* 1x4
Cañones (cantidad, calibre)	1x76 mm.	1x76 mm.	1x100 mm.	-
Cañones antiaéreos (cantidad, calibre)	2x6x30 mm.	2x6x30 mm.	1x6x30mm. Parte del sistema Kashtan-1	1x6x30 mm. Parte del sistema Vikhr-K
Electrónica	Garpun-Bal sistema radar multifunción	*Garpun-Bal* sistema radar multifunción	*Monument-E Positiv-ME*	*Garpun-Bal* sistema radar multimodo Positiv-ME
Central de combate	-	-	*Sigma-E*	-
Artículos especiales	-	-	Tecnología *Stealth* (furtivo), interceptador de señales	-

Destructor *Sovremenny*

En cuanto a las unidades de mayor porte y reciente factura, los destructores clase *Sovremenny (Proyecto 956A)* representan al producto más potente que la industria naval rusa ha generado para el mercado internacional. En su versión estándar poseen un desplazamiento máximo de 8.480 toneladas y son similares en tamaño a los cruceros misileros AEGIS, de la Armada Norteamericana.

Un *Sovremenny* está armado con cuarentiocho misiles antiaéreos *Shtil*, ocho misiles antibuque *Moskit*, torpedos, minas, cañones de largo alcance y un sistema de guerra electrónica. Asimísmo, llevan a bordo un helicóptero *KA-27PL Helix* en versión antisubmarino, o un helicóptero *KA-25RT* para el guiado de los misiles *Moskit*.

La primera unidad fue comisionada en 1985, y hasta el momento un total de 18 buques de este tipo han sido construidos para la Armada Rusa. De esta cantidad, once continúan en servicio, seis han sido retirados por falta de recursos para efectuar el mantenimiento mayor, y uno (lanzado en 1994) está a la espera de ser comisionado. Otras dos unidades, ordenadas por la República Popular China, han sido puestas en servicio. Todos los barcos fueron construidos en el Astillero 190 (Northern Yard) en San Petersburgo. Se sabe que China está negociando dos ejemplares adicionales, que podrían ser transferidos de la propia marina rusa, luego de su respectiva modernización.

El sistema de misil antibuque *Raduga Moskit 3M80E (SS-N-22 Sunburn)*, que arma a los *Sovremenny*, posee dos lanzadores cuádruples instalados a ambos lados de la superestructura de proa, en un ángulo de aproximadamente 15 grados. Es del tipo "sea-skimming" (al ras del mar) con una velocidad de mach 2.5, y armado con una cabeza explosiva de 300 kilos o una carga nuclear de 200 kilotones. El alcance de esta arma es de entre 6 y 65 millas, con un peso de lanzamiento de 4.000 kilos.

Adicionalmente, dos sistemas superficie-aire *Shtil (SA-N-7 Gadfly)* están instalados cada uno en una cubierta elevada detrás de los montajes bitubos de 130 mm., y utilizan el radar tridimensional, de escaneo circular del buque para adquirir sus blancos. Más de tres misiles pueden ser guiados simultáneamente. El alcance de esta arma es de unos de 25 kilómetros, y puede batír blancos que desarrollen una velocidad de hasta 830 metros por segundo.

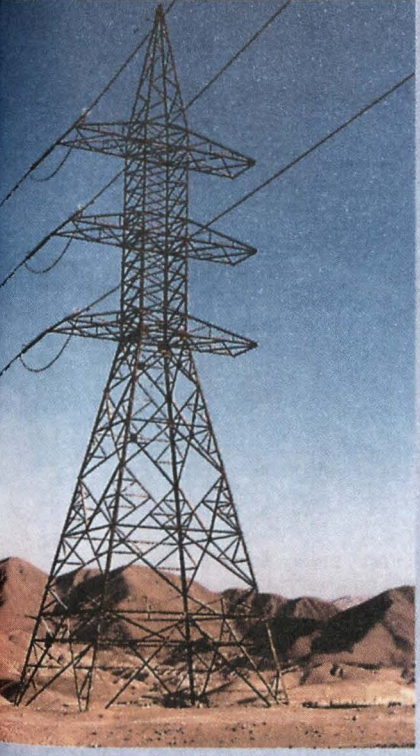
Los cañones principales de 130 mm. son tipo *AK-130-MR-184*, fabricados por Ametist Design Bureau y Frunze Arsenal Design Bureau, en San Petersburgo. Incluyen un sistema de control computarizado con vigilancia por televisión y electrónica. El cañón puede ser operado en modo completamente automático desde el sistema de control de radar, y también usando el visor óptico *Kondensor* montado en la torreta, o manualmente. La cadencia de tiro es entre 20 y 35 tiros por minuto.

El *Sovremenny* posee cuatro sistemas de artillería antimisil *AK-630*, de 30 mm. (de seis tubos). La máxima cadencia de tiro es de 5.000 tiros por minuto, con un alcance de 4.000 metros para misiles antibuque de trayectoria de vuelo rasante, y 5.000 metros para blancos ligeros de superficie. Estas armas están equipadas con sistemas de detección y traqueo por radar y televisión.

En cuanto a su dotación de torpedos, posee dos montajes dobles de 533 mm., así como otros dos lanzadores antisubmarinos (seis tubos cada uno) *RBU-1000*, con 48 cohetes. El alcance es de 1.000 metros, con una cabeza de combate de 55 kilos de alto explosivo.

El Proyecto *956A* lleva a bordo 200 cohetes para los dos dispensadores de señuelos "chaff-flare" modelo *PK-2*.

En lo que respecta a la propulsión, los *Sovremenny* poseen dos juegos de turbinas a vapor *TV-12* alimentadas por cuatro cal-



Energía para el progreso
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo

CALIDAD Y EXPERIENCIA EN SERVICIOS HIDROGRAFICOS,

CARTOGRAFICOS Y OCEANOGRAFICOS



En la ***Dirección de Hidrografía y Navegación*** contamos con personal calificado y una tecnología de punta que le brindarán a Ud. el mejor servicio en las áreas de hidrografía, cartografía, oceanografía y meteorología tanto marítima como fluvial y lacustre.

SERVICIOS:
- Levantamientos hidrográficos.
- Cartografía.
- Estudios oceanográficos y meteorológicos.
- Rastreo y/o búsqueda de objetos en el fondo marino.
- Levantamientos fluviales y lacustres.

PRODUCTOS:
Ventas de cartas y publicaciones náuticas para el público en general.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

Sede Principal: **Gamarra 500 - Callao** ***Teléfonos:*** **429-9578 429-6019**
Fax: **465-2995** ***Escríbanos:*** **dihidronav@dhn.mil.pe** ***Visítenos:*** **www.dhn.mil.pe**

MACROMAR S.A.

AGENTES AFIANZADOS DE ADUANA

R.U.C. 20257094465

Av. E. Faucett Cdra. 30 s/n Centro Aéreo Naval Comercial - Callao
Telf./Fax: 575-1554 575-5369
Zonal Paita - Piura: Av. Jorge Chávez 420
Telf./Fax: 074-612445 074-612446
e-mail: macromar@terra.com.pe

Asesoría Integral en Comercio Internacional
Y Legislación Aduanera, Interconexión Electrónica
Digital con Aduanas y Supervisoras, Despacho anticipado
Disposición de su carga en el tiempo más corto
Línea de Crédito inmediata

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima Nacional que controla y vigila las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y exige el cumplimiento de las normas nacionales, convenios e instrumentos internacionales ratificados, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, por la protección del medio ambiente acuático y por las actividades que en él se realizan, así como reprimir el contrabando y cualquier otra actividad ilícita dentro de su competencia.

Jr. Constitución 150 Plaza Grau Callao.
Telf.: 429-7278 http://www.dicapi.mil.pe
dicapi@marina.mil.pe

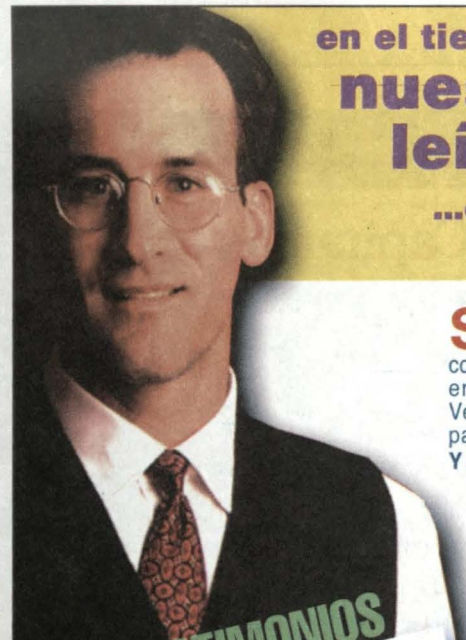


Of. de RRPP. DICAPI

en el tiempo que a Ud. le toma leer este aviso,

nuestros egresados han leído toda una página

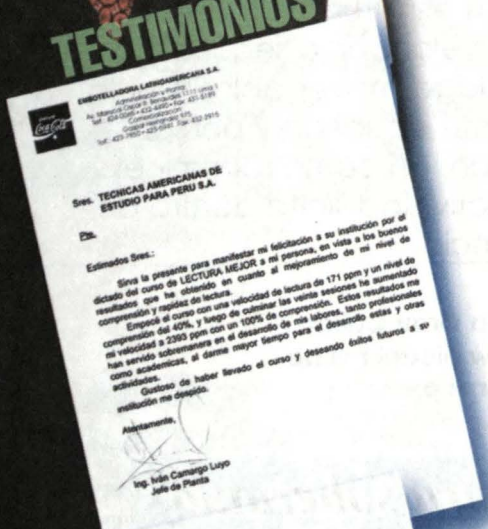
...concentrándose, comprendiendo y reteniendo al 100%



Somos **TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO**, una gran transnacional con 17 años desarrollando el único **PROGRAMA DE LECTURA INTEGRAL** en más de 40 ciudades de Colombia, Guatemala, México, Chile, Venezuela, Brasil y hace 10 años en el Perú. Lo invitamos a formar parte de los miles de **NIÑOS, JOVENES ESTUDIANTES, EJECUTIVOS Y PROFESIONALES PERUANOS** que ya gozan de la capacidad de leer más de

2,000 PALABRAS POR MINUTO !!

TESTIMONIOS



EMBOTELLADORA LATINOAMERICANA S.A.

Sres. TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO PARA PERU S.A.

Ref.

Estimados Sres.:

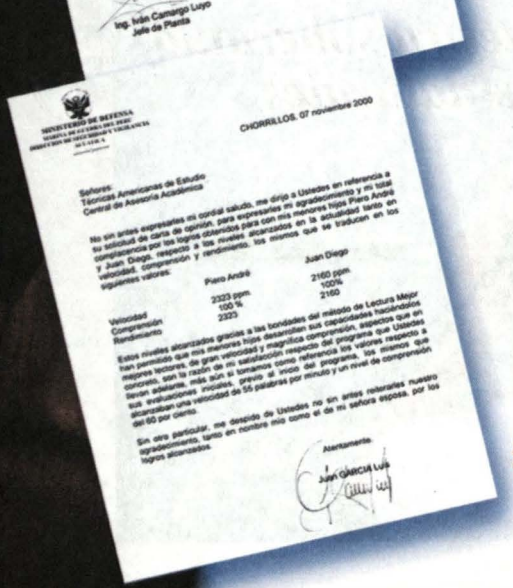
Sirva la presente para manifestar mi felicitación a su institución por el dictado del curso de LECTURA MEJOR a mi persona, en vista a los buenos resultados que he obtenido en cuanto al mejoramiento de mi nivel de comprensión y rapidez de lectura.

Empecé el curso con una velocidad de lectura de 171 ppm y un nivel de comprensión del 40%, y luego de culminar los veinte sesiones he aumentado mi velocidad a 2393 ppm con un 100% de comprensión. Estos resultados me han servido sobremanera en el desarrollo de mis labores, tanto profesionales como académicas, al darme mayor tiempo para el desarrollo estas y otras actividades.

Gustoso de haber llevado el curso y deseando éxitos futuros a su institución me despido.

Atentamente,

Ing. Iván Camargo Luyo
Jefe de Planta



MINISTERIO DE DEFENSA

CHORRILLOS, 07 noviembre 2000

Señores:
Técnicas Americanas de Estudio
Central de Asesoría Académica

No en antes expresarles mi cordial saludo, me dirijo a Ustedes en referencia a su solicitud de carta de opinión, para expresarles mi agradecimiento y mi total complacencia por los logros obtenidos para con mis menores hijos Piero André y Juan Diego, respecto a los niveles alcanzados en la actualidad tanto en velocidad, comprensión y rendimiento, los mismos que se traducen en los siguientes valores:

	Piero André	Juan Diego
Velocidad	2323 ppm	2160 ppm
Comprensión	100 %	100%
Rendimiento	2323	2160

Estos niveles alcanzados gracias a las bondades del método de Lectura Mejor han permitido que mis menores hijos desarrollen sus capacidades haciéndolos mejores lectores, de gran velocidad y magnífica comprensión, aspectos que en conjunto, son la razón de mi satisfacción como responsable del programa que Ustedes llevan adelante, más aún si tenemos como referencia los valores respecto a sus evaluaciones iniciales, previo al inicio del programa, los mismos que arrojaban una velocidad de 55 palabras por minuto y un nivel de comprensión del 60 por ciento.

Sin otro particular, me despido de Ustedes no sin antes reiterales nuestro agradecimiento, tanto en nombre mio como el de mi señora esposa, por los logros alcanzados.

Atentamente,

Juan García Luis

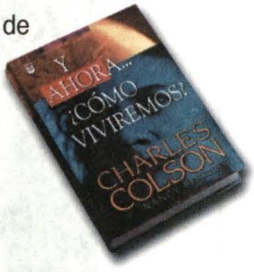
Por eso si al leer Ud. :

- ✓ Tarda mucho.
- ✓ No se concentra.
- ✓ No comprende.
- ✓ Se cansa.
- ✓ Le da sueño.
- ✓ Relee textos.
- ✓ No retiene.

Haremos de Usted un lector profesional

Y podrá leer un libro de 200 págs. en sólo 20 minutos

- Aumentando su Capacidad de Concentración.
- Comprensión.
- Retención.
- Velocidad.
- Análisis.
- Síntesis.
- Vocabulario Técnico.
- Manejo Ortográfico.
- Y mucho más.



- Diagnóstico de Lectura sin Costo.
- Beneficios Especiales para personal de la Marina.

Técnicas Americanas de Estudio para el Perú

CASA CENTRAL - PERU



SEDES LIMA
476-5285 / 264-3211 / 224-6751 / 452-2829 / 264-0301

SEDE AREQUIPA
223914

SEDE TACNA
715137

e-mail:
taelima@terra.com.pe

deras turbopresurizadas Tipo *KV N-98/64*, generando la planta un total de 110,000 shp. Estos destructores pueden desarrollar una velocidad hasta de 33 nudos con una autonomía de 3.920 millas a 18 nudos.

Finalmente, en la cubierta de vuelo el *Sovremenny* acomoda un helicóptero *Kamov Ka-28* para el guiado de misiles y misiones antisubmarinas. Este aparato desarrolla una velocidad promedio de 230 kilómetros por hora, y en tareas de búsqueda y ataque antisubmarino tiene una autonomía de 2 horas con 15 minutos.

Utiliza los torpedos *APR-3E* o las bombas *S-3V* antisubmarinas, y es capaz de operar en mar gruesa.

Fragata *Talwar*

Esta fragata es la primera de una nueva generación de buques multirol de combate, equipada con sistemas avanzados para vigilancia y designación de blancos. Su propósito principal es la lucha con unidades de superficie, submarinos, así como blancos costeros y aéreos. La fragata clase *Talwar*, también conocida como *Proyecto 1135.6* (un desarrollo para la Armada India de la *Krivak III Proyecto1135.1*), es construida por Baltiisky Zavod, de San Petersburgo, con planos preparados por Severnoye Design Bureau.



Las fragata de la clase Talwar *han sido desarrolladas sobre la base de las* Krivak III.

Las *Talwar* difieren de las *Krivak* esencialmente en el rango de misiones que pueden desarrollar y en el conjunto de sistemas de armas que portan. Lo último incluye misiles *Club-N* antibuque (en lugar del *KH-35 Uran*), recientemente desarrollados por Novator Design Bureau. El sistema está pensado para atacar unidades de superficie y submarinos (con los *Club-S*), así como blancos terrestres fijos y móviles aun no identificados, bajo fuego enemigo y/o contramedidas electrónicas. Dependiendo en el tipo de misil (*Club-N* o *Club-S*), el alcance varía de 50 a 300 kilómetros. Portan ocho silos de lanzadores verticales aptos para operar con cualquier miembro de la "familia" *Club*, instalados frente al puente de comando. Otro sistema de misiles *Shtil* está instalado a continuación, para atacar blancos aéreos a una distancia de entre 3 y 25 kilómetros. Llevan 24 misiles para recargar.

Poseen un sistema de defensa puntual *Kashtan-1* conformado por misiles y cañones, que incluye un módulo de control y dos módulos de combate, cada uno con dos armas automáticas de 30 mm de seis cañas y ocho misiles. Adicionalmente, la fragata lleva a bordo ocho *SA-16 Igla* portátiles. La artillería embarcada incluye el cañón multipropósito *A-190*, de 100 mm.

Para operaciones antisubmarinas, las *Talwar* cuentan con un helicóptero *Kamov*

Ka-28, dos lanzadores de torpedos *DTA-53-956*, y el lanzador de cohetes antisubmarinos *RBU-6000*. La fragata *Talwar* está equipada con equipos electrónicos rusos, y también de origen hindú y occidental.

La primera *Talwar*, construida en un periodo sorprendentemente corto, fue lanzada al mar en marzo de 1999, y se prevé que en el 2002 sea entregada a la armada de la India, su primer y único comprador hasta el momento. Actualmente, el astillero Baltiisky Zavod trabaja con el segundo ejemplar, mostrando un programa muy adelantado, mientras que un tercer buque inició su construcción a fines de mayo del 2000 (Ver cuadro 3).

Como brevemente hemos observado, la industria naval rusa exhibe una amplia panoplia que cubre prácticamente todo el rango de necesidades de posibles clientes, habiendo conseguido durante los últimos tres años algunos éxitos importantes (fragatas para la India y destructores para China Popular). Se esperan pedidos adicionales de estos países, además de los que pudieran lograrse en otros Estados, sobre todo en el Norte de África, el Medio Oriente y el Asia.

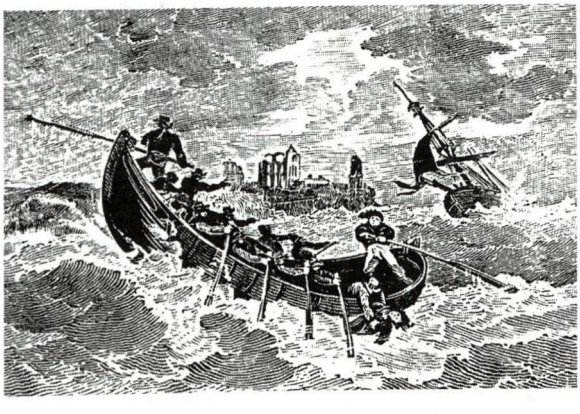
Las fragatas rusas

CUADRO 3

Proyecto	*1135.1 Krivak III*	*1135.6 Talwar*
Desplazamiento	3.545 tons.	3.620 tons.
Eslora	123 m.	124,8 m
Manga	14,3 m.	15,3 m.
Calado	4,72 m.	4,2 m.
Propulsión	Tubina de gas	Turbina de gas, 2 de 54000 hp. + 2 de 13600 hp./Cogag.
Velocidad máxima	32 nudos	30 nudos
Alcance	3.900 millas náuticas	4.500 millas náuticas, a 20 nudos
Autonomía	30 días	30 días
Tripulación	180 aprox.	200 aprox. (incluye 18 oficiales)
Misiles sup-sup	-	8 *Club-N*
Misiles de defensa aérea	1x20 *Osa-M* corto alcance	1x24 *Shtil* medio alcance 1 *Kashtan-1* de corto alcance, combina misiles y cañones de 30mm. 12 *Igla (SA-16)* portátil
Armas antisubmarinas	2x4 tubos lanzatorpedos *2RBU-6000* lanzacohetes antisubmarinos	2x4 tubos lanzatorpedos *2RBU-6000* lanzacohetes antisubmarinos
Cañones	1x100 mm *AK-100* multipropósito 2x6 30 mm *AK-630* antiaéreos	1x190 mm. A-190 multipropósito
Aeronaves	1 helicóptero *Ka-27*	1 helicóptero *Ka-28* o *Ka-31*

Bibliografía

- *Arms, Russian Defence Technologies.* Edición 3.2001. Página oficial en Internet http://www.airfleet.ru
- Arsenyev, Yuri. "Katran, Naval Prodigy". En *Military Parade,* The Magazine of the Military Industrial Complex. Julio-Agosto 2000.
- Caballero Jurado, Carlos. *El oso que aprendió a nadar.* En Defensa, Revista Internacional de Ejércitos, Armamento y Tecnología. Julio-Agosto 2000.
- Korobkov, Oleg y Malyshev, Mikhail. *New Generation of Russian Missile Boat.* En Military Parade, The Magazine of the Military Industrial Complex. Marzo-Abril 2001.
- *Military News Agency* (Rusia). Página en Internet http://www.militarynews.ru
- Mikheyev, Vladim. *Helicópteros para todas as missioes.* En Air Fleet, Russian Air Force, Airaft & Space Review (edición especial en portugués). Abril 2001.
- *Naval Technology* (Junio 2001). Página en Internet http://www.naval-technology.com
- Rosoboronexport State Corporation (Rusia). Página oficial en Internet http://www.rusarm.ru



El Almirante Miguel Grau, la Marina de Guerra y la política peruana de la bonanza del guano (1854-1879)[1]

Teodoro Hampe Martínez

Pues a mí, como historiador del ámbito civil, no me cabe un conocimiento profundo y experto en asuntos de la carrera propiamente naval, he optado por tratar aquí al inmortal héroe de Angamos, don Miguel Grau Seminario, enfocando su trayectoria en el marco de la vida política peruana de la segunda mitad del siglo XIX. Como está explícitamente delineado en el título, referiremos las vinculaciones políticas y la actuación cívica del Gran Almirante de nuestra Armada en aquella época de bonanza —o de «falaz prosperidad», como la llamó Jorge Basadre—caracterizada por las millonarias exportaciones del guano [2]. Observaremos diversas facetas de don Miguel Grau como oficial de la Marina de Guerra antes de su heroica intervención en la guerra del Pacífico, o sea hasta el propio rompimiento de las hostilidades con Chile (5 de abril de 1879), y dejaremos relativamente al margen su larga y también interesantísima carrera como marino mercante, conocedor y aventurero en todos los grandes mares de la Tierra.

Niñez y primeras andanzas por la mar

En el centro mismo de la ciudad de Piura, en una casa de la sexta cuadra del jirón Tacna (entonces llamada calle de los Mercaderes), nació el 27 de julio de 1834 don Miguel Grau Seminario, y fue bautizado el 3 de septiembre del mismo año en la iglesia matriz de San Miguel. Grau venía al mundo en el hogar, extramatrimonial, formado por don Juan Manuel Grau y Berrío y la dama piurana Luisa Seminario del Castillo. El padre, un criollo oriundo de Cartagena de Indias, en Colombia de hoy, había venido al Perú en los tiempos de la guerra de la Independencia y participó en 1824 en las definitorias batallas de Junín y Ayacucho.[3]

Es sabido que, en un momento de su infancia, el niño Miguel fue trasladado a vivir al puerto de Paita. En este lugar, al que viejos testimonios denominan como «la puerta del Perú», nuestro personaje alimentaría en sueños sus futuras andanzas marineras y gozaría íntimamente al vislumbrar en su imaginación, nutrida por cuentos, la larga vida de los hombres de mar. Pero la existencia no debía de ser tan fácil para los hermanos Grau Seminario, Enrique y Miguel, que se verían alejados de la madre a

---

1 *Versión completa del discurso de orden pronunciado el 5 de octubre de 2000 en sesión solemne de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, con motivo del 179º aniversario de la creación de la Marina de Guerra y del 121º aniversario del combate de Angamos.*

2 *Cf. Basadre, Jorge. Historia de la República del Perú, 1822-1933, 7ª. ed. (Lima: Editorial Universitaria, 1983), t. III, p. 89-90.*

3 *Arosemena Garland, Geraldo. El almirante Miguel Grau, 7ª. ed. (Lima: Banco de Crédito del Perú, 1979), p. 1-3. En cuanto a la filiación genealógica de nuestro personaje, es bien conocido el opúsculo de Felipe A. Barreda, El caballero de los mares, almirante Miguel Grau (Lima: edición privada, 1959), 68 p.*



Miguel Grau, en foto tomada cuando era diputado por Paita.

la tierna edad de 11 y 8 años, respectivamente. Lo cierto es que don Juan Manuel Grau tomó una decisión fundamental y en marzo de 1843, a pocos meses de haberse establecido en Paita, Miguel fue puesto al cuidado de Manuel Francisco Herrera, capitán del bergantín novogranadino Tescua, para que éste le enseñara el duro oficio de la mar.

La vida a bordo de los buques de vela en aquella época era ciertamente difícil. Merced a su laboriosidad a bordo, don Miguel Grau aprendió toda gama de faenas, desde la más simple hasta la más complicada; las guardias nocturnas, largas y repetidas, lo harían un ser resistente, paciente, reposado, silencioso. Navegó los océanos Pacífico y Atlántico, conoció de la furia de los elementos de la naturaleza y de la pequeñez del hombre ante ella, todo lo cual marcó su carácter sereno, reflexivo y tenaz. Más tarde, al final de su adolescencia, tuvo como profesor en Lima a Fernando Velarde (1823-1881), un poeta español afincado en nuestro medio hacia el tiempo inicial del romanticismo, quien ha dejado un bello recuerdo del tono humano de su discípulo Grau:

Nunca fuiste risueño ni elocuente,
Y tu faz pocas veces sonreía,
Pero inspirabas entusiasmo ardiente,
Cariñosa y profunda simpatía.[5]

Incorporación de Grau a la Marina de Guerra

Es la Marina de Guerra del Perú, para el tiempo en que nuestro personaje llega a ella, una institución nutrida de heroísmo, espíritu nacional y empeño técnico. Hace muy pocos años que funciona una escuela náutica en Paita y una escuela central de Marina en el puerto del Callao. Son, asimismo, los tiempos en que se procura el

4 *Dunbar Temple, Ella. "El 'victoria' de Miguel Grau", en San Marcos (Lima), vol. 20, 1979, p. 12-13.*
5 *Ibidem, p. 14. Véase también García Barrón, Carlos "Fernando Velarde y el romanticismo peruano", en Cielo Abierto (Lima), vol. no. 16, 1981, p. 18-23.*

renacimiento de la escuadra después de las bajas producidas en las luchas en torno a la Confederación Perú-Boliviana. Integran la Armada nacional, entre las naves más importantes, la fragata *Amazonas*, el vapor de guerra *Rímac*, los bergantines *Gamarra* y *Guise*, las goletas *Libertad, Jesús, Héctor* y *Peruana*, la corbeta *Yungay*, el pailebote *Vigilante*, la barca *Limeña* y el transporte *Alayza*. Más tarde llegarán la fragata *Apurímac* y las goletas *Loa* y *Tumbes*.[6]

Recordemos que, desde su instalación en el gobierno constitucional (1845-1851), don Ramón Castilla y Marquesado se vio enfrentado por cuestiones de límites y competencia de poder con las vecinas repúblicas de Bolivia y Ecuador. Sin embargo, la posición internacional del Perú quedó reforzada gracias al dinamismo de Castilla, que favoreció la institucionalización de las Fuerzas Armadas y la adquisición de moderno armamento para acciones tanto de mar como de tierra. En virtud del contrato Wheelwright se fomentó la navegación a vapor y, además, los primeros buques acorazados que surcaron las aguas del Pacífico meridional fueron adquiridos por el Gran Mariscal, como parte de la campaña de repotenciación de las fuerzas militares peruanas.[7]

A las alturas de 1853, pues, nuestra Marina de Guerra, que se había dado el lujo de enviar un buque para proteger los intereses nacionales ante la «fiebre del oro» en California, aparecía como una institución en franco crecimiento, prometedora de un futuro interesante para los jóvenes que quisieran engrosar sus filas. Don Juan Manuel Grau y Berrío fue uno de los que pensó de esta manera, a favor de sus hijos Enrique y Miguel; consecuentemente, en agosto de 1853 solicitó que ambos fuesen admitidos al servicio naval. Luego de una espera de varios meses, se registra para el 14 de marzo siguiente el ingreso de ambos hermanos, en calidad de guardiamarinas, a la Armada Peruana.[8]

La entrada de don Miguel Grau al servicio tuvo lugar cuando ya se había iniciado la revolución para derrocar al entonces presidente, general José Rufino Echenique, movimiento que estaba dirigido por el liberal Domingo Elías y el propio mariscal Castilla. Echenique pudo, sin embargo, sostenerse varios meses merced al control que mantuvo de las rutas marítimas, demandando una incesante actividad por parte de la Armada, la cual permaneció fiel a su voz de mando. Las principales zonas del litoral donde se operó a lo largo del año 1854 fueron Tumbes, Huanchaco, Islay y Arica.[9]

Castilla, que había permanecido en el retiro al terminar su primer mandato constitucional, decidió levantar la bandera revolucionaria en la ciudad de Arequipa, sumándose al descontento contra el régimen de su archirrival Echenique. Don Ramón fue proclamado presidente de la República por las fuerzas antiecheniquistas el 14 de abril de 1854 y efectuó en seguida un recorrido en busca de legitimación po-

6 *Cf. Puente Candamo, José de la. «Miguel Grau», en Biblioteca Hombres del Perú, 1ª. serie (Lima: Editorial Universitaria, 1964), t. IX, p. 12-13.*

7 *Sobre la adquisición del Rímac, primer buque de guerra a vapor del Perú (1847), y sus implicancias en la capacitación de los marinos nacionales, ha tratado con detalle Félix Denegri Luna, «La República, 1826 a 1851», en Historia Marítima del Perú, t. VI (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976), vol. 2, p. 235-247.*

8 *Ortiz Sotelo, Jorge. El almirante Miguel Grau (1834-1879). Una aproximación biográfica (Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana ; Piura: Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura, 1999), p. 46.*

9 *Ibidem, p. 47-49.*

pular a través de los Andes centrales, recorrido en el cual dictó dos medidas populistas y sumamente importantes: la abolición del tributo indígena (que firmó en Ayacucho, el 5 de junio) y la manumisión de los esclavos negros (que suscribió en Huancayo, el 3 de noviembre de dicho año)[10]. Tras conseguir la victoria definitiva en el campo de La Palma, al sur de Lima, hizo en enero de 1855 su ingreso por la puerta triunfal a la, todavía amurallada, capital de la República.

Grau contra la Constitución liberal de 1856

Para la mitad del siglo XIX, a pesar de las tres décadas -muy turbulentas- de vida soberana, la organización del Estado peruano conservaba aún una planta muy similar a la del Virreinato: era una manifestación de la pesada «herencia colonial», sobre la cual mucho se ha hablado para América Latina [11]. Contra ella intentaron reaccionar los diputados, en su gran mayoría liberales, que integraron la Convención Nacional de 1855, llamados con el fin básico de redactar una nueva carta fundamental para la República. Promulgada el 19 de octubre de 1856 por el presidente Castilla, esta flamante Constitución sancionaba amplios derechos ciudadanos, volvía a instituir las municipalidades y restablecía las juntas departamentales, entre otras normativas.

En 1856 obtiene don Miguel Grau su ascenso a alférez de fragata. Pero éste es un año duro para nuestro personaje: con el ascenso y luego de él se le plantea un grave problema de conciencia frente a la Constitución del mes de octubre, con la cual no está políticamente conforme. Decide entonces sublevarse en Arica junto con el capitán Lizardo Montero, su amigo cordial, a bordo de la fragata *Apurímac*, uniendo su destino a la causa del general Manuel Ignacio de Vivanco. ¿Por qué se levanta este caudillo? Son varias las razones, según explica el distinguido historiador José A. de la Puente Candamo. Vivanco es «hombre de formación severa, culto, respetuoso de las tradiciones del país, solemne en el porte, honrado en la conducta, y descubre graves peligros en las reformas liberales de la Constitución de 1856»; en dicha carta magna hay, tal vez, un conocimiento incompleto de la realidad y una ilusión —que puede ser utopía— en la eficacia de los cambios violentos [12].

Según algunos autores, Grau y Montero se conocían desde Piura; sin embargo, no hay evidencias documentales al respecto. Lo cierto es que su jefe inmediato en la *Apurímac* adquirió en breve gran ascendencia sobre el serio y taciturno don Miguel, arrastrándolo a sublevarse contra el gobierno de Castilla y los diputados de la Convención. En efecto, el 16 de noviembre de 1856, mientras estaba la nave fondeada en la rada de Arica y aprovechando que el comandante, José María Salcedo, había bajado a tierra para visitar al coronel

10 *Basadre, Jorge. Historia de la República del Perú, [2], t. III, p. 303-304 y 312-314. Modernamente se ha puesto en tela de juicio el afán «humanitarista» que perseguía el decreto de abolición de la esclavitud y se ha observado, más bien, las causas coyunturales que explican esta medida eminentemente política (inspirada por un previo decreto semejante de Echenique). Cf. Carlos Aguirre, Agentes de su propia libertad. Los esclavos de Lima y la desintegración de la esclavitud, 1821-1854 (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 1993), p. 299-300.*

11 *Véase, como referencia genérica, los ensayos que presentan Stanley J. y Barbara Stein, The colonial heritage of Latin America. Essays on economic dependence in perspective (New York: Oxford University Press, 1970), viii, 222 p.*

12 *Puente Candamo. «Miguel Grau», [6], p. 14-15.*

Nicolás Freyre, comandante general de la división de observación del Ejército en el sur, Montero, Grau y otros oficiales subalternos se apoderaron de la fragata *Apurímac* [13]. De ahí en adelante siguieron la bandera rebelde de Vivanco, acompañándolo por cerca de un año y medio en su insurgencia antiliberal.

Hagamos un esfuerzo por comprender las revueltas circunstancias de aquella hora. En el proceso de la República por ganar estabilidad y afirmar sus instituciones, en algunos momentos excepcionales, y sin duda con el pensamiento puesto en el mal menor, hombres como don Miguel Grau Seminario se apartan de la disciplina jerárquica para defender lo que ellos entienden —en conciencia— qué es mejor para el país.

El héroe de Angamos jamás se unirá a empresas caudillescas con propósitos de vanidad o de lucro; siempre está en la línea de la afirmación de las normas morales y las tradiciones de la República, es tanto el «caballero de los mares» como el «caballero de las leyes»... [14] Y el tiempo daría la razón a los insurgentes: cuando se hizo claro el fracaso de la Constitución liberal de 1856, se clausuró la Convención Nacional y se formó un Congreso enteramente distinto, en el que los parlamentarios recibieron el encargo de redactar una nueva carta magna.[15]

Pero, con todas las acciones rebeldes que habían acumulado en su foja de servicios, lo menos que podían esperar los oficiales de la fragata *Apurímac* en marzo de 1858, cuando —ya vencido— el general Vivanco marchó hacia Chile, era que se les diese de baja. En efecto, así ocurrió irremediablemente y tanto Lizardo Montero como sus compañeros Astete, Grau, Jurado de los Reyes y Pimentel debieron alejarse del servicio naval peruano, al menos por un tiempo.

En el caso de nuestro personaje, este alejamiento duraría hasta septiembre de 1863, lapso en el cual volvió a lo que había sido su antigua ocupación: navegar en buques mercantes alrededor de la Tierra. [16]

De misión oficial en Europa

El nuevo texto constitucional fue promulgado el 13 de noviembre de 1860, en medio de un consenso que unió a los poderes Ejecutivo y Legislativo y a la mayoría de los grupos pensantes del país. En esta carta fundamental, que podemos considerar como el más importante y duradero legado político de Castilla, se consagró la abolición de la esclavitud, la derogación de los privilegios eclesiásticos, la vigencia de la pena de muerte, la vocación centralista de gobierno, la concentración de atribuciones en el presidente de la República y la imposibilidad de reelección presidencial inme-

13 Ortiz Sotelo, Jorge. El almirante Miguel Grau, [8], p. 52-53.

14 Véase el conciso y atinado discurso de Héctor López Martínez, «El ejemplo de Grau», en su Guerra con Chile. Episodios y personajes, 1879-1885 (Lima: Lib. Edit. Minerva, 1989), p. 35-42.

15 Se trató de rescatar de la Constitución de 1856 todo lo considerado aceptable, modificando sólo aquellos puntos que suscitaron mayor controversia y protestas, por ser expresión del pensamiento radical de los «convencionales». Éstos, al parecer, no habían medido el país real ni tomado en cuenta la mentalidad de un pueblo que no se hallaba preparado para asumir semejantes reformas, perfectamente sustentadas en la teoría, pero impracticables y desestabilizadoras en la práctica. «Como lo dijo juiciosamente la comisión de Constitución, se mantuvo de la anterior todo lo conservable y bueno, modificando o suprimiendo los artículos que juzgaron incompatibles con la realidad y buen gobierno del país, restableciendo la autoridad presidencial (tan menoscabada en la carta liberal), cortando sus demasías y sus excesos radicales...» (José Pareja Paz-Soldán. Las Constituciones del Perú. Exposición, crítica y textos [Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1954], p. 256-257).

16 Cf. Temple. «El "victorial" de Miguel Grau», [4], p. 15, y Ortiz Sotelo, El almirante Miguel Grau, [8], cap. 4, p. 59-72.

diata, entre algunas de las medidas más notables. Dejando a salvo un par de momentos excepcionales, en los que tuvieron vigencia la Constitución ultraliberal de 1867 y el Estatuto pierolista de 1880, esta nueva carta de 1860 se mantuvo en vigor por espacio de casi sesenta años (hasta el segundo gobierno de Leguía) y ha sido, evidentemente, la de más larga vida en la historia del Perú.

Como ya está dicho, en septiembre de 1863 el alférez Grau reingresa al servicio de la Armada Peruana. Tiene para entonces 29 años de edad y veinte años de recorrido por los mares. Es verdaderamente un currículo extraordinario. De inmediato es destinado al vapor *Lerzundi*, donde asume el puesto de segundo comandante, bajo las órdenes del capitán de corbeta Aurelio García y García, con quien traba profunda amistad y quien más tarde, comandando la *Unión*, será su compañero y subordinado en varias expediciones de la campaña naval durante la guerra con Chile. [17]

En tales circunstancias se produce un viaje de Grau en misión oficial a Europa, adonde va con la responsabilidad de adquirir nuevas embarcaciones para la Marina nacional. En un importante discurso, el vicealmirante Luis E. Vargas Caballero ha presentado cumplidamente los detalles de este viaje.[18] Debemos tener en cuenta que ésa era una época de cambios importantes en la técnica de la construcción naval y de consiguientes debates en Europa y los Estados Unidos. Además, por la misma fecha viajaba también a Europa don Manuel Pardo y Lavalle, futuro presidente de la República y personaje de gran cercanía a don Miguel Grau, el cual debía gestionar los fondos necesarios para dichas adquisiciones militares poniendo la riqueza del guano de las islas de Chincha como garantía.[19]

Lo cierto es que, en Inglaterra, resolvieron los comisionados encargar la construcción de una fragata blindada de 2.000 toneladas, la *Independencia*, a los astilleros de la casa J. A. Samuda. También se encargó un monitor blindado, el *Huáscar*, de 1.130 toneladas de desplazamiento, cuya construcción se pactó a fines de 1864 con la firma Laird & Brothers, de Birkenhead, frente a Liverpool. Las características del *Huáscar* eran sobresalientes: tratábase de un barco blindado de guerra, a vapor, de 300 caballos de fuerza y 200 pies de largo, con dos cañones rayados de avancarga montados en una torre blindada giratoria, con un amplio campo de tiro, y otros dos cañones en la popa, y con una obra muerta sobre el mar de sólo cinco pies.[20]

Prosiguiendo su misión oficial en Europa, encontramos a Grau para fines de 1864 como comandante de la *Unión*, una corbeta de mínimo uso y con las mismas características que la *América* (1.600 toneladas de desplazamiento), ambas recién compradas en las costas de Francia. Sin embargo, al tocar en Inglaterra nuestro personaje sufrió la conocida e injusta prisión por supuesto incumplimiento de las normas de enrolamiento de tripulación local. Luego de una detención de 48 horas, sobre la cual protestó la legación peruana en Londres con singular valentía y dignidad, pudo continuar su navegación.[21] Así llegó Grau en mayo de 1865 al puerto de Valparaíso, comandando la *Unión*, cuando estaba abierto el conflicto entre la escuadra naval española y la República del Perú.

---

17 *Carvajal Pareja, Militón. «Grau, almirante de la Marina de Guerra», en Homenaje a Grau, 1879-1979, ed. Federico Prieto Celi (Lima: Club Nacional, 1980), p. 85. Véase también López Martínez, «Aurelio García y García», en su Guerra con Chile, [14], p. 43-45.*

18 *Luis Ernesto Vargas Caballero, «Las adquisiciones navales del Perú en la década 1860-70», en Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Lima), vol. 1, 1978, p. 81-95.*

19 *Ortiz Sotelo, Jorge. El almirante Miguel Grau, [8], p. 78.*

20 *Véase al respecto Arosemana Garland, El almirante Miguel Grau, [3], p. 56-60, y también Douglas W. Stewart, «The unsinkable ironclad», en Military History (Herndon, VA), vol. 11, no. 6, 1995, p. 30-37. Por testimonios de la representación diplomática del Perú en Inglaterra, se sabe que el monto total de los desembolsos para la adquisición del Huáscar llegó a 90.720 libras esterlinas.*

21 *Cf. Gonzáles Dittoni, Enrique. El teniente Grau y la corbeta «Unión» (Lima: Ediciones Peruanas, 1961), p. 42.*

Contra Pezet y las aspiraciones de reconquista española

Ante la captura de las islas de Chincha, el gobierno constitucional del general Juan Antonio Pezet se había visto obligado a suscribir el tratado Vivanco-Pareja, aceptando una serie de condiciones impuestas por los invasores españoles (27 de enero de 1865). Este hecho produjo una seria indignación en la población peruana, tanto entre civiles como entre militares; tal indignación encontró una válvula de escape en el pronunciamiento que el coronel Mariano Ignacio Prado lanzó en Arequipa, el 28 de febrero siguiente.[22] El tratado Vivanco-Pareja no representaba, en opinión de los alzados y de don Miguel Grau, una solución digna para la República: por ello no aceptó el comisionado las exhortaciones de su anciano padre, quien viajó inclusive a Valparaíso para encontrarlo recién llegado de Europa con la *Unión* y rogarle que actuara bajo las órdenes de Pezet. Grau prefirió unirse con su buque a las fuerzas rebeldes de la Armada que, lideradas por el siempre inquieto Lizardo Montero, habían manifestado su adhesión al movimiento «restaurador» de Prado, generándose así una guerra civil que duraría varios meses.[23]

El coronel Prado se apresuró en recompensar a Grau y a otros oficiales que se le habían unido, de modo que nuestro personaje era ascendido el 22 de julio de 1865 al rango de capitán de fragata. La lucha en el mar duró varios meses, como está dicho: una parte de la escuadra seguía a Montero, en nombre de los partidarios de Prado, mientras que Ignacio Mariátegui primero y Antonio de la Haza después lideraban a los defensores del gobierno constitucional.[24] Como es de suponer, el régimen de Pezet dio de baja a los oficiales levantiscos (agosto de 1865); pero esta medida quedó sin efecto al triunfar la revolución pradista en noviembre de ese mismo año. La ascensión de Mariano Ignacio Prado al poder fomentó la suscripción de un tratado de alianza ofensiva y defensiva con el gobierno de Chile —luego ampliado merced a las adhesiones de Bolivia y Ecuador—, lo cual trajo consigo la declaración de guerra a España, el 14 de enero de 1866.[25] Se abrió en seguida un conflicto naval, en el cual participó Grau al mando de la corbeta *Unión*. Tuvo su primera acción bélica de importancia el 7 de febrero de 1866 en el combate de Abtao (una isla frente a las costas de Chiloé), entre la flota aliada y la española, donde se unió a la división comandada por el capitán de navío Manuel Villar. Las otras embarcaciones que integraron la flota aliada del Pacífico fueron la goleta chilena *Covadonga* y las peruanas *América* y *Apurímac*. Tal como lo confiesa el jefe chileno Juan Williams Rebolledo, el triunfo en Abtao se debió al «arrojo y serenidad» que manifestaron los peruanos.[26]

---

22 *Wagner de Reyna, Alberto. «La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica, 1864 a 1868», en Historia Marítima del Perú, t. VII (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974), p. 245-250.*

23 *Puente Candamo. «Miguel Grau», [6], p. 17.*

24 *Cf. Ortiz Sotelo, Jorge. El almirante Miguel Grau, [8], p. 91-92.*

25 *Wagner de Reyna, Alberto. «La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica», [22], p. 310-315.*

26 *Escribiendo al comandante Villar el 10 de febrero de 1866, desde el apostadero de Chayahué, Williams Rebolledo le dice: «Esta oportunidad me permite congratular a V.S., y a los jefes, oficiales y tripulaciones peruanas, por el arrojo y serenidad que han manifestado durante las dos horas que duró el combate, bajo un fuego sostenido por ambas partes, y por el resultado favorable que se ha obtenido, el cual se debe a la escuadra del Perú» (Arosemena Garland, El almirante Miguel Grau, [3], p. 43). Véase también la biografía apologética de Héctor Williams, Justicia póstuma. El vicealmirante don Juan Williams Rebolledo ante la historia, 1825-1910 (Santiago de Chile: Imp. de Carabineros, 1947), p. 43 y ss.*

Peruanismo a ultranza: el incidente Tucker

Más adelante en 1866, después del victorioso combate del 2 de mayo en el Callao, el gobierno de Prado decidió contratar al marino norteamericano John Randolph Tucker —quien había tenido una lucida actuación en la Guerra de Secesión, luchando por el bando sureño de la Confederación— para que dirigiese la escuadra de las fuerzas aliadas del Pacífico en una expedición con rumbo a las islas Filipinas.[27] Se pensaba, acertadamente, que era necesario y conveniente en aquella coyuntura atacar los últimos residuos del Imperio español en ultramar, que todavía comprendía a Cuba, Puerto Rico y las Filipinas. Sin embargo, don Miguel Grau y otros distinguidos jefes de la Armada entendieron la contratación de Tucker como una ofensa, pues no les parecía digno servir bajo el mando de un extranjero, y hallándose en las costas de Chile pidieron pasar a la situación de retiro. Los marinos reclamantes argüían, por cierto, que dicha contratación equivalía a dudar de su capacidad y su lealtad a la bandera peruana. [28]

El «incidente Tucker» motivó el envío del propio ministro de Hacienda, don Manuel Pardo, a Valparaíso, con el fin de que persuadiera a Grau y sus compañeros a salir de su opositora actitud. A fin de cuentas no se llevó a cabo la expedición del marino norteamericano hasta el extremo occidental de Oceanía, pero más de treinta oficiales de la Armada Peruana terminaron enjuiciados por los delitos de insubordinación, deserción y traición. A la cabeza de este grupo, los llamados «cuatro ases» de la Marina, Manuel Ferreyros, Aurelio García y García, Lizardo Montero y Grau, fueron traídos de vuelta a la patria y recluidos en la penitenciaría de la isla de San Lorenzo.

Vinieron entonces días aciagos para nuestro personaje. El juicio por la causa de rebeldía duró varios meses, y en él don Miguel tuvo como defensor a un brillante abogado e intelectual, Luciano Benjamín Cisneros. [29] Los periódicos de la época recogen los encendidos tonos de la defensa de los valerosos y patrióticos marinos, poniendo en alto su orgullo en la salvaguarda de nuestra enseña bicolor. Rosendo Melo rememora el ambiente de los días de la prisión en San Lorenzo, donde la fiebre amarilla obligó al traslado de los cautivos al Callao. Finalmente, en febrero de 1867, el Consejo de Guerra —presidido por el anciano mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente— dio su sentencia definitiva: declaraba inocentes a todos procesados, repondiéndoles plenamente sus derechos y prerrogativas.[30]

No obstante ese fallo a su favor, don Miguel Grau Seminario prefirió tomar una licencia del servicio activo en la Armada y aceptar la oferta de una importante empresa mercante, la Pacific Steam Navigation Company, para la cual trabajó por cerca de un año.

Durante este período de alejamiento oficial, beneficiado con un sueldo más jugoso, optó por contraer matrimonio. Su boda con la distinguida limeña doña Dolores Cabero y Núñez, hija de uno de los vocales del Tribunal Mayor de Cuentas, tuvo lugar el 12 de abril de 1867 en la parroquia del Sagrario de la Catedral. [31]

---

27 *La biografía de este poco feliz personaje ha sido trazada en David P. Werlich, Admiral of the Amazon. John Randolph Tucker, his Confederate colleagues, and Peru (Charlottesville: University of Virginia Press, 1990), xv, 353 p.*

28 *Cf. Wagner de Reyna. «La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica», [22], p. 435-444, donde se reproducen extensamente opiniones a favor y en contra de Tucker y de la actitud de los marinos peruanos.*

29 *Véase al respecto Raúl Porras Barrenechea, «Don Luciano Benjamín Cisneros, abogado representativo del siglo XIX (1832-1906)», en Revista del Foro (Lima), vol. 18, no. 1, 1956, p. 24.*

30 *Rosendo Mlo, Historia de la Marina del Perú, 2ª ed. (Callao: Museo Naval del Perú, 1980), t. I, p. 275-276.*

31 *Cf. Temple, «El "victorial" de Miguel Grau», [4], p. 19-20, y la investigación genealógica sobre los antepasados de la esposa del héroe por Guillermo Luis Tálleri Barúa «Los Cabero del Perú y sus ascendientes en Granada, Ávila y Aragón», en Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas (Lima), vol. 5, 1950/51, p. 107-148.*

Buena parte de la historia de nuestra Marina está vinculada al matrimonio de Grau, pues allí firmaron como testigos sus ya mentados compañeros Manuel Ferreyros, Aurelio García y García y Lizardo Montero. [32]

Miguel Grau, comandante del «*Huáscar*»

A principios de enero de 1868 el presidente Mariano Ignacio Prado, agobiado por los sucesivos levantamientos en su contra y por la creciente inestabilidad política, renunció al gobierno para dejarlo en manos del general Pedro Diez Canseco. Entre las medidas que el nuevo gobernante adoptó, estuvo el recobrar para el servicio naval a los oficiales que se habían alejado a raíz del incidente Tucker, siendo así que don Miguel Grau volvió a entrar en la Armada el 22 de enero de dicho año. Casi un mes más tarde, el 27 de febrero, tomaba el mando del monitor *Huáscar*, recién arribado de Chile junto con los otros buques peruanos que estuvieron asignados a la flota aliada del Pacífico.[33] De ahí hasta su incorporación como miembro de la Cámara de Diputados retuvo nuestro biografiado el comando de tan célebre embarcación, en la cual —como bien sabemos— hallaría la muerte frente a la punta de Angamos.

De 1868 a 1872 se desarrolló el gobierno del coronel José Balta. Fueron éstos años de desarrollo material, de expansión, de crecimiento urbano de Lima; es la época en la que Enrique Meiggs representa un múltiple gestor de progreso, desarrollo caminero y grandes negocios. [34] Balta es una figura importante en la vida peruana del siglo XIX, pues su régimen conllevó una relativa paz social y grandes inversiones en obras públicas, principalmente en caminos, ferrocarriles y puertos, aun cuando buena parte de ello se debió a empréstitos asumidos bajo la garantía del guano, los cuales arrojarían a los siguientes gobiernos a un descalabro económico. [35]

Debemos considerar que la explotación del guano brindó unos ingresos extraordinarios al Estado peruano y tuvo virtualidades promotoras de grueso calibre. Esto se aprecia con nitidez, por ejemplo, en un cuadro de los gastos estatales durante el primer gobierno de don Ramón Castilla (1845-1851), que manifiesta un pronunciado crecimiento en las planillas oficiales de empleados civiles y militares.[36] Dicho superávit se empleó positivamente bajo la forma de una presencia omnímoda del Estado en todos los rincones del territorio nacional, a través de agentes burocráticos y recaudadores de impuestos. [37] Hay que tener en cuenta que el Perú gozó por entonces de mayor riqueza que otros países grandes de América del Sur, inclusive la Argentina. Según las cuidadosas estimaciones de Shane Hunt, el erario nacional retuvo en promedio el 60 por ciento del valor de las ventas del fertilizante de las aves, lo que en cifras contantes y sonantes debió de montar durante el «ciclo guanero» (de 1840

32 *Según anota Ortiz Sotelo. El almirante Miguel Grau, [8], p. 108, el grupo de los «cuatro ases» quedó inmortalizado, además, en una clásica fotografía tomada por el maestro francés Eugenio Courret. El original de esta foto se conserva en la Biblioteca Nacional del Perú (Lima), Archivo Courret, bajo el código 26B0207.*

33 *Arosemena Garland. El almirante Miguel Grau, [3], p. 55.*

34 *Sobre este personaje, véase el clásico e insuperado trabajo de Watt Stewwart, Henry Meiggs, Yankee Pizarro (Durham, NC: Duke University Press, 1946), ix, 370 p.*

35 *Véase la crítica interpretación de Margarita Giesecke, Masas urbanas y rebelión en la historia. Golpe de Estado: Lima, 1872 (Lima: Centro de Divulgación de Historia Popular, 1978), p. 46-49 y 56.*

36 *Tantaleán Arbulú, Javier. Política económico-financiera y la formación del Estado, siglo XIX (Lima: Centro de Estudios para el Desarrollo y la Participación, 1983), p. 258-259.*

37 *Para mayores consideraciones sobre el impacto directo de la riqueza guanera en la estabilización política, cf. Ulrich Mücke, «Estado nacional y poderes provinciales: aspectos del sistema político peruano antes de la guerra con Chile», en Anuario de Estudios Americanos (Sevilla), vol. 56, 1999, p. 189.*

hasta el estallido de la guerra del Pacífico) unos 80 millones de libras esterlinas. [38]

Pero lo cierto es que la bonanza del país reposó sobre bases económicas y sociales sumamente frágiles: descansaba en una mera inyección de dinero, proveniente no del crecimiento del mercado ni de la producción interna, sino de una renta convertida en patrimonio del Estado, en virtud de la prolongación de principios fiscales coloniales. En estas circunstancias, como lo ha demostrado Paul Gootenberg, afloraron una serie de pensadores y técnicos que diseñaron fórmulas aparentemente idóneas para un crecimiento sostenido de la República, contando con la importación de tecnología, de capital y de razas foráneas (ya sea para faenas duras del campo o para trabajos más sofisticados).[39] Uno de tales abanderados del progreso fue, por cierto, el limeño don Manuel Pardo y Lavalle, jefe del Partdo Civil y ex ministro de Hacienda, quien salió elegido para ocupar la presidencia de la República en los comicios generales de 1872.

La llegada al poder de Pardo, el primer civil en ser ungido mediante limpia consulta popular, trató de ser impedida por un golpe de estado militar. El 22 de julio de 1872, a las dos de la tarde, mientras las cámaras del recién elegido Congreso se hallaban reunidas en juntas preparatorias, el coronel Silvestre Gutiérrez salió con su tropa del cuartel de San Francisco y se dirigió a la plaza mayor de Lima. Aprovechando el factor sorpresa y el descuido de la población capitalina, entró en palacio de Gobierno y tomó prisionero al presidente Balta, tras lo cual proclamó a su hermano, el coronel Tomás Gutiérrez (que era ministro de Guerra en funciones), como jefe supremo del Estado. [40]

Para dar mayor cobertura a su alzamiento, Tomás Gutiérrez procuró de inmediato obtener el apoyo de la Armada, dirigiendo una carta al comandante general de esta institución, capitán de navío Diego de la Haza. Dicha misiva fue sometida por de la Haza a la opinión de los demás jefes navales, quienes unánimemente rechazaron brindar cualquier respaldo a los golpistas. Luego de que Gutiérrez volviera a dirigirse a la comandancia general de Marina mediante un telegrama, se tomó el acuerdo de enrumbar todos los buques de guerra estacionados en el Callao hacia la isla de San Lorenzo, donde podrían actuar con más libertad. Al mismo tiempo se emitió un comunicado, con la firma de don Miguel Grau y cuarenticuatro oficiales más, rechazando el pronunciamiento militar de los hermanos Gutiérrez y anunciando que la Armada Peruana lucharía con todos los medios disponibles para restablecer el orden constitucional. [41]

Al resolverse una dispersión de las embarcaciones de guerra, Grau partió con el *Huáscar* hacia las costas del sur. Dirigió entonces un manifiesto a las autoridades políticas, judiciales y municipales de los departamentos de Arequipa, Cuzco, Puno, Moguegua y Tarapacá (incluidas las provin-

38 *Cf. Hunt, Shane. «Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX», en HISLA/Revista Latinoamericana de Historia Económica y Social (Lima), vol. 4, no. 2, 1984, p. 46-49 y p. 72, cuadro III. Respecto a los 80 millones de libras esterlinas, apuntan dos historiadores contemporáneos: «Bástenos decir que para 1850 esa suma representaba aproximadamente ochenta veces el Presupuesto de la República y que superaba largamente el valor del oro y la plata extraído de las minas del país durante toda la época del Virreinato» (Carlos Contreras y Marcos Cueto, Historia del Perú contemporáneo [Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú, 1999], p. 105).*

39 *Gootenberg Paul . Imagining development. Economic ideas in Peru's «fictitious prosperity» of guano, 1840-1880 (Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1993), cap. 4. Sobre las propuestas económicas de don Manuel Pardo en particular, véase p. 71-89.*

40 *Basadre Historia de la República del Perú, [2], t. V, p. 174-176.*

41 *Este documento, fechado «al ancla», en la rada del Callao, el 23 de julio de 1872, ha sido reproducido y citado varias veces. Últimamente se ha incluido en el libro de Pedro Planas Silva, Democracia y tradición constitucional en el Perú. Materiales para una Historia del Derecho constitucional en el Perú (Lima: Editorial San Marcos, 1998), p. 428-429.*

cias de Tacna y Arica), llamándoles a unirse en contra de los revolucionarios. El tenor de este documento —fechado el 26 de julio de 1872, en la rada de Islay— merece citarse in extenso, por ser la pieza que mejor refleja la sincera actitud del héroe de Angamos en defensa de la legalidad institucional y contra la prepotencia militar:

Al ver así las leyes ensartadas en la bayoneta del soldado, al ver atropellados todos los poderes de la República, al ver amenazados los más sagrados derechos del ciudadano y al ver, en fin, envilecido y escarnecido lo más sagrado entre los pueblos cultos y herida de muerte a la patria, la Marina Nacional, que siempre ha dado muchas pruebas de patriotismo y abnegación por el orden y sostenimiento de las instituciones, no ha trepidado en ponerse a la altura que por sus antecedentes le corresponde, ha rechazado indignada la invitación que se le hizo para secundar la consumación de tan horrendo atentado y, enarbolando el estandarte de la ley, ha protestado en masa de tan inaudito y escandaloso crimen, no reconociendo otro caudillo que la Constitución... [42]

Gracias a la firme posición legalista de los jefes marinos, a la adversa opinión en cuadros del propio Ejército y a la reacción tumultuaria del pueblo de Lima, que tomó por asalto el palacio de Gobierno en defensa de la Constitución y el Estado de Derecho, la revolución de los hermanos Gutiérrez no prosperó. Si bien es cierto que el presidente Balta fue asesinado en un cuartel del Callao, los tres cabecillas del golpe militar —los coroneles Silvestre, Tomás y Marcelino Gutiérrez— terminaron acribillados a balazos, mutilados por el populacho y colgados ignominiosamente en los postes de la plaza mayor de la capital. [43] Todo esto permitió que el nuevo Congreso se instalara de manera cumplida y que don Manuel Pardo se ciñera la banda presidencial el 2 de agosto de 1872.

Miguel Grau, aliado político de Pardo

El movimiento civilista encabezado y personificado por Pardo significó el intento serio (y parcialmente logrado) de llevar un criterio técnico a las difíciles tareas de gobierno, así como el acceso al poder no de los caudillos forjados en las luchas por la independencia del Perú, sino de los representantes de una generación posterior, la de los nacidos cuando la República estaba ya consolidada: hombres de leyes, industriales, comerciantes, ingenieros, agricultores, artesanos, disímiles en la situación, generalmente jóvenes en la edad, parejos en el espíritu de renovación y en la pujanza. [44] Con holgura económica muchos de ellos —expresión del ascenso de una nueva burguesía—, no puede considerárseles herederos de los antiguos privilegios del tiempo virreinal. Quienes saltaron entonces a los cargos de poder, ha dicho Aurelio Miró-Quesada, «pretendieron organizar una República de carácter liberal, moderna en su sistema pero con raíz tradicional», con libre juego de las instituciones, libertad de prensa, respeto por la tribuna parlamentaria, pragmatismo, sensatez y mesura. [45]

Don Miguel Grau Seminario era amigo personal del nuevo presidente de la República desde hacía varios años. Y es que, en realidad, entre ambos hombres existe una serie de afinidades y elementos comunes. Nacidos en el mismo año, 1834 (uno en Piura y otro en Lima), en ambos se descubre tenacidad para realizar la vocación pro-

42 Arosemena Garland. El almirante Miguel Grau, [3], p. 85.
43 Giesecke. Masas urbanas y rebelión en la historia, [35], p. 117-132.
44 Cf. McEvoy, Carmen. Un proyecto nacional en el siglo XIX. Manuel Pardo y su visión del Perú (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 1994), cap. 4, especialmente p. 278-286.
45 Miró-Quesada Sosa, Aurelio. «Grau y el Huáscar en El Comercio de 1879», en Homenaje a Grau, 1879-1979, ed. Federico Prieto Celi (Lima: Club Nacional, 1980), p. 19.

pia y coincidencia en la reacción contra la anarquía política y en la devoción a la legalidad. En una carta dirigida a Benjamín Vicuña Mackenna, el historiador chileno, dice Grau acerca de Pardo: «[es] la figura de más alta talla de la época contemporánea de mi patria». [46]

A poco de asumir la presidencia, don Manuel Pardo expide un decreto supremo creando una comisión consultiva de Marina con la finalidad de asesorarlo en las cuestiones de esta arma y ayudarlo a resolver los problemas que afecten la defensa nacional. La distinción especial que el jefe del Estado tiene para don Miguel Grau hace que lo incorpore a dicha comisión, junto con otros siete oficiales del servicio naval. [47] Más aun, envió al marino piurano desde los meses finales de 1872 a realizar unas misiones estratégicas en las costas del sur, observando los movimientos de la escuadra de Chile en reacción a los desórdenes políticos producidos en Bolivia con el levantamiento del general Quintín Quevedo. De manera altamente visionaria, en sus informes dirigidos a Pardo como resultado de dichas expediciones, nuestro personaje exponía el ambiente convulso y cargado de intereses políticos, económicos y personales y advertía de las oscuras intenciones belicistas y las peligrosas ambiciones territoriales de la élite chilena. [48]

Algo después, a principios de 1874, comenzó a rumorearse en Lima un posible intento revolucionario encabezado por el caudillo arequipeño don Nicolás de Piérola, que se desplazaba por mar a bordo del navío *Talismán*. Esta noticia habría motivado al gobierno civilista a formar dentro de la Armada una institución novedosa, la llamada «escuadra de evoluciones», que bajo el mando del capitán de navío Miguel Grau se haría a la mar para llevar a cabo diversas maniobras consignadas en obras tácticas como las de Lewal y Parker. [49] Dicha escuadra quedó conformada por seis barcos: el *Huáscar*, la *Independencia*, el *Atahualpa*, el *Manco Cápac*, la *Unión* y el *Chalaco* (la mayoría de los cuales ya hemos mencionado). El 10 de junio de 1874 izó Grau su insignia de jefe de escuadra en el monitor que hasta entonces había comandado, siendo relevado momentáneamente en el *Huáscar* por el capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón.

El entrenamiento y actividad de aquella «flota de evoluciones» han sido analizados con minucia por el vicealmirante Melitón Carvajal Pareja en un ensayo dentro de la Historia Marítima del Perú, lo cual nos excusa de entrar aquí en mayores detalles al respecto. [50]

El gobierno de don Manuel Pardo y Lavalle (1872-1876) fue atacado por brotes de violencia política, como el de Piérola. Pero lo más grave es la terrible situación financiera que el Estado peruano comenzó a afrontar, fruto de tantos años de gastos y endeudamiento incontrolado, lo cual sumergió al país en una suerte de quiebra generalizada. El billete fiscal dejó de contar con respaldo, numerosas firmas comerciales quebraron, el presupuesto fiscal empezó a ser deficitario y, finalmente, el tesoro público se declaró incapaz de honrar la deuda externa. [51]

46 *Carta del 6 de diciembre de 1878, cit. en Puente Candamo, «Miguel Grau», [6], p. 23. También expresaba Grau en dicha misiva: «No podemos escribir con tranquilidad, ni recordar friamente las grandes virtudes de Pardo los que, al perderlo, como ciudadanos de este país, hemos perdido con él la mejor esperanza del porvenir de nuestra patria querida».*

47 *Carvajal Pareja, Melitón. «Grau, almirante de la Marina de Guerra», [17], p. 89.*

48 *Cf. Rávago Bustamante, Enrique. Miguel Grau, comisionado político en el Pacífico sur. Una carta inédita de 1872 (Lima: edición privada, 2000), p. 14-19.*

49 *Ortiz Sotelo, El almirante Miguel Grau, [8], p. 134-135.*

50 *Carvajal Pareja, Melitón. «La República, 1870 a 1876», en Historia marítima del Perú, t. IX (Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992), vol. 2, p. 386-439. Véase también ibidem, p. 447-455, donde se transcribe el informe final sobre las actividades de la escuadra firmado por el comandante Grau, el 22 de enero de 1875.*

51 *Cf. Amayo Zevallos, Enrique. «Crisis y clase dominante: Perú, 1876-1879 (banca, deuda externa y salitre)», en La Guerra del Pacífico, ed. Wilson Reátegui Chávez, t. I (Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Dirección Universitaria de Biblioteca y Publicaciones,*

Miguel Grau, diputado por Paita

Enrolado como miembro en el Partido Civil, y haciendo uso de las atribuciones que concedía a los oficiales en servicio la Constitución política de 1860, don Miguel Grau fue propuesto para integrar la Cámara de Diputados en representación de la provincia de Paita, a la cual se hallaba sentimentalmente tan ligado desde su niñez. Así, a los 42 años de edad, resultó elegido para formar parte del nuevo Congreso que se instaló el 28 de julio de 1876, ocasión en la cual dejó el comando del *Huáscar*. Los meses siguientes resultarían extraños para nuestro personaje, escribe el comandante Jorge Ortiz Sotelo, pues «cambiaría la sobria cubierta y el rudo trato de a bordo por los engalanados pasillos y la no siempre fértil retórica parlamentaria»... [52] Su paso por la Cámara de Diputados —reducido básicamente a dos períodos legislativos— ha merecido elogiosos comentarios y homenajes por parte de analistas y parlamentarios de diversa ideología, quienes han resaltado sus dotes cívicas como un ornamento a sus condiciones castrenses. [53]

En la cámara baja del Congreso integró Grau, naturalmente, la comisión de Marina y fue autor de varios proyectos de ley relacionados con la institución naval; entre ellos cabe destacar uno sobre el régimen de ascensos de la plana oficial (fundado en criterios de mérito y eficiencia) y otro sobre la organización del Ministerio de Guerra y Marina. [54] Sus intervenciones en el hemiciclo de los diputados fueron parcas y técnicas, referidas fundamentalmente a dichos asuntos marinos. Tuvo allí la honradez de señalar el deficiente estado de las naves de la escuadra, por lo cual alentó la compra de nuevos equipos y armamento, pero no fue mayormente oído debido a la carencia de recursos en el erario nacional.[55]

Al clausurarse la legislatura ordinaria el 5 de febrero de 1877, don Miguel Grau pidió y obtuvo autorización del presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, para pasar a Valparaíso a traer los restos de su padre, quien había fallecido en dicho puerto en noviembre de 1865 (en medio del conflicto armado con España, que ya hemos reseñado). Es posible que este viaje a Chile tuviese más de una intención adicional, como sería el visitar los baños termales de Cauquenes, por donde más tarde pasó el exiliado líder civilista don Manuel Pardo, y, además, conocer de primera mano los atributos de los novísimos blindados de la Armada chilena. [56]

Cuánto le cupo a Grau en el retorno del ex presidente a la patria, es algo que no podemos determinar con certeza; pero lo evidente es que nuestro personaje desempeñaba ya un rol importante en la marcha política nacional. No hay duda de que su opinión influyó para que don Manuel resolviera presentarse como candidato a senador (por el departamento de Junín) en las elecciones complementarias de 1878. Grau fue uno de los oradores principales en el agasajo que se brindó al jefe del Partido Civil con motivo de su regreso a Lima, y ambos resultaron colegas de labores

---

52 *Ortiz Sotelo. El almirante Miguel Grau, [8], p. 144.*

53 *López Martínez. «El ejemplo de Grau», [14], p. 39, expone el dato de que la elección del marino al Congreso fue recibida con aprobación, e inclusive entusiasmo, por todos los grupos políticos. El periódico La Patria, vocero del pierolismo, publicó en su edición del 5 de agosto de 1876 lo siguiente: «Representantes como Grau, llenos de noble entrega y dignidad jamás desmentidas, serán un refuerzo honroso para la Cámara, que necesita de hombres independientes....». Véase también Planas Silva, «Miguel Grau y la defensa de la Constitución», en su Democracia y tradición constitucional en el Perú, [41], p. 281-283.*

54 *Carvajal Pareja. «Grau, almirante de la Marina de Guerra», [17], p. 90.*

55 *Miró-Quesada «Grau y el Huáscar en El Comercio de 1879», [45], p. 19-20.*

56 *Cf. Temple. «El "victorial" de Miguel Grau», [4], p. 25, y Martin, José Carlos; Pardo, Manuel en Chile (Lima: Talls. Gráfs. P.L. Villanueva,*

parlamentarias al iniciarse el período legislativo de 1878-1879. [57]

El destino quiso, sin embargo, que la efervescencia política terminara con la vida de Pardo, asesinado en el propio local del Senado (antes palacio de la Inquisición de Lima) el 16 de noviembre de 1878. Este hecho afectó profundamente a su amigo y compañero de bancada, don Miguel Grau, quien fue uno de los que cargaron el ataúd en las exequias y pronunció luego un sentido discurso necrológico, declarando las razones por las cuales la patria se hallaba en peligro. [58]

El presidente Prado comprendió la gravedad del momento y llamó a un grupo selecto de parlamentarios del Partido Nacional y del Partido Civil, entre los cuales se encontraban Grau, Camilo Carrillo, Lizardo Montero y otros, para proponerles un pacto que evitara sumir al país en la anarquía. Esta propuesta fue felizmente aceptada, de modo que se conformó una comisión de cinco representantes que sirvieran de enlace entre el Legislativo y el Ejecutivo. [59]

Miguel Grau, comandante general de la Marina

En el lapso intermedio entre sus dos actuaciones parlamentarias, y al regresar del mentado viaje a Chile, Grau fue nombrado por el presidente Prado como nuevo comandante general de la Marina (30 de mayo de 1877). Esta designación evidencia el enorme prestigio que nuestro personaje había alcanzado, pues pasaba a sustituir a un oficial que ya sustentaba el grado de capitán de navío cuando don Miguel ingresara a la Armada con el rango de guardiamarina, y se saltaba dentro del escalafón a dos contralmirantes y a quince capitanes de navío más antiguos que él. [60] La actuación de Grau en la comandancia general es de veras fundamental. Pocos oficiales se hallaban tan preparados y contaban con tan intensa vocación marinera, con tanta percepción para observar y analizar las condiciones de la escuadra. Sus propias intervenciones en la Cámara de Diputados le sirvieron para entender cómo había que reclamar la atención del gobierno, debido a la consideración —según él decía— de «cuánto afianza una buena escuadra los intereses, la tranquilidad y soberanía de la nación».[61]

Lo esencial del pensamiento grauino está contenido en la magnífica memoria que, en su carácter de comandante general, presentó al ministro de Guerra y Marina el 2 de enero de 1878. En veinticuatro capítulos aborda allí todo lo referente al arma naval: ordenanzas, organización administrativa, personal, necesidad de formar oficiales, mecánicos y tripulantes, estado de los buques, capitanías de puertos, arsenal naval, urgencia de un dique del Estado, etc. Cuando se piensa en lo que ocurrió después, al estallar las hostilidades con

57 *Es cierto que Grau no figura en la lista de fundadores de la Sociedad Independencia Electoral (1871), antecedente inmediato del Partido Civil; pero su labor en el núcleo dirigente de esta agrupación se hace cada vez más notoria después del gobierno de don Manuel Pardo. Véase al respecto Ulrich Mücke, Der «Partido Civil» in Peru, 1871-1879. Zur Geschichte politischer Parteien und Repräsentation in Lateinamerika (Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 1998), p. 137 y 337.*

58 *Cf. Martín. Manuel Pardo en Chile, [56], p. 71-72.*

59 *Ortiz Sotelo. El almirante Miguel Grau, [8], p. 159-160. Más aun, ha trascendido el rumor de que nuestro personaje iba a ser candidato a la presidencia por el Partido Civil en las elecciones generales de 1880 (las cuales no se realizaron, obviamente, por el estallido de la guerra). El propio Grau señala en una carta a su esposa doña Dolores, recogida por Temple, «El "victorial" de Miguel Grau», [4], p. 22: «Había resuelto no contarte nada respecto al asunto presidencia, porque francamente me parecía una broma, pero al ver que lo repites nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa, por lo menos ahora que aún conservo mi razón» (carta del 27 de septiembre de 1879).*

60 *Ortiz Sotelo. El almirante Miguel Grau, [8], p. 150.*

61 *Miró-Quesada. «Grau y el Huáscar en El Comercio de 1879», [45], p. 23. Véase también Arosemena Garland, Geraldo; «Reflexiones sobre la memoria del comandante general de Marina, capitán de navío don Miguel Grau, presentada en 1878», en Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Lima), vol. 1, 1978, p. 67-77.*

Chile, dicha memoria cobra un valor impresionante. [62]

Concluía don Miguel Grau el citado documento expresando que sólo una pequeña parte de los buques de la Armada Peruana se encontraba expedita, pero que de recibirse el apoyo económico y logístico adecuado la escuadra «podrá quedar en un estado de alistamiento para la guerra proporcionado a la importancia de los buques». En cuanto a la flota, puntualizaba también que debía «reforzársela con nuevas unidades que, al incorporarse, permitirían dar de baja a las viejas y obsoletas que sólo irrogan gastos...». [63] Si así de azarosa era la condición de la Marina en tiempos de paz, ya podemos imaginar cuán dramática resultaría la situación al desencadenarse los sucesos de la guerra del Pacífico.

Nuestro personaje desempeñó la comandancia general de la Marina por un año entero, hasta que en julio de 1878 se incorporó nuevamente a sus obligaciones políticas en el Congreso como representante de la provincia de Paita.

Al terminar la legislatura ordinaria en febrero del año siguiente, regresó definitivamente al servicio naval y casi en seguida fue nombrado para comandar otra vez su buque emblemático: el inmortal *Huáscar*. [64] La parte de su vida que sigue, hasta su caída el 8 de octubre de 1879, queda fuera del centro de atención del presente ensayo.

No ha sido mi intención aquí enfatizar los aspectos militares y estratégicos del héroe máximo de la Armada Peruana, sino vincularlo más bien con la historia política de su tiempo, en la que brilló con luz propia como un valiente defensor del orden constitucional, un parlamentario innovador y perseverante y un adalid constante del diálogo fraterno entre diversos partidos y entre los hombres con y sin uniforme.

El analista político Pedro Planas Silva, quien también ha reparado en la importancia de la posición firme del héroe contra el golpe militar de los hermanos Gutiérrez, se pregunta por qué su ejemplar conducta en salvaguarda de la legalidad ha quedado prácticamente en el olvido, a la sombra de los textos escolares y de los manuales castrenses. [65] No tenemos una respuesta certera. Lo evidente es que don Miguel Grau Seminario, marino por vocación y por profesión, siguió una trayectoria intachable a lo largo de toda su vida, uniéndose en la defensa del Estado de Derecho a lo mejor de nuestra civilidad.

62 *«El detallado análisis de esa memoria oficial nos permite, una vez más, vislumbrar esa interesante y poco estudiada faceta de su personalidad: la del hombre de estudio y de gabinete, asiduo visitante de repositorios bibliográficos, a la búsqueda de fuentes principalmente técnicas y cartográficas», afirma Ella Dunbar Temple («El "victorial" de Miguel Grau», [4], p. 26).*

63 *Carvajal Pareja. «Grau, almirante de la Marina de Guerra», [17], p. 93.*

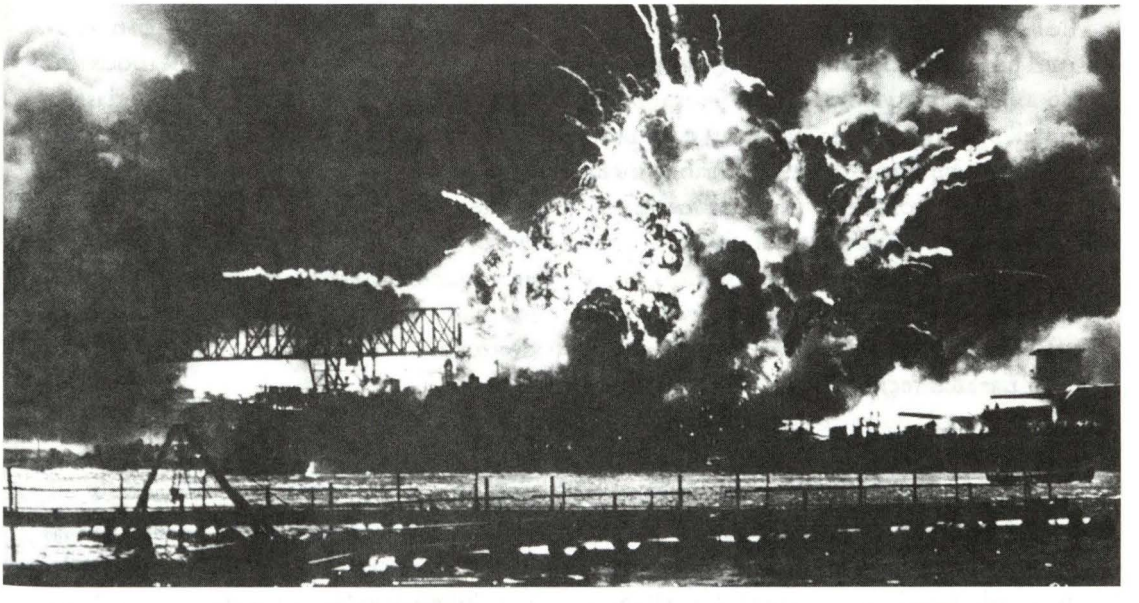
64 *Ortiz Sotelo. El almirante Miguel Grau, [8], p. 163-164.*

65 *Planas Silva. «Miguel Grau y la defensa de la Constitución», [53], p. 281, destaca la actitud del Gran Almirante como emblema de «la reserva moral de nuestros antepasados».*

'PEARL HARBOR' SIN PELÍCULAS

(PRIMERA PARTE)

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado



Momentos en que el destructor USS Shaw vuela por los aires al ser impactado por bombas japonesas durante el ataque a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941

PREÁMBULO

La Mar del Sur de Vasco Núñez de Balboa (1513, es el Océano Pacífico (1530) tan comprometido con Hernando de Magallanes. Es el rey de los mares. Todos los continentes pueden ser contenidos en la vastedad del Océano Pacifico, puede usted agregar la Antártida (sexto continente) y las islas del mundo entero; desaparecerán to-

dos en la hoya hidrográfica de este océano que durante miles de años pasó desapercibido para quienes se consideraban hombres exclusivos en la Tierra, planeta más bien plano que redondo, y ¡cuidado con navegar más allá de Gibraltar! que las Columnas de Hércules son la puerta del mundo, el tope del Mediterráneo, el gran abismo, la Nada.

Las profundidades en el Océano Pacifico desde la superficie sobrepasan 11,000 metros, las olas pueden alcanzar 30 metros de altura, los maremotos (llamados *tsunamis*) por los japoneses pueden viajar miles de millas a una velocidad de 400 nudos, lo suficiente sin embargo para alertar con horas de anticipación de una probable muerte y destrucción a los amenazados ribereños.

Pasarían decenas de miles de años, antes que este escenario grandioso convirtiera en anécdota las Salaminas, los Lepantos y aun historias más recientes en el pequeño Océano Atlántico. La Segunda Guerra Mundial es el episodio más grave del conflicto humano, pero su desenvolvimiento en el Pacífico es el núcleo de la historia. La Guerra aquí, en esta parte del mundo, especialmente en el área de la Melanesia, exhibe cumbres grandiosas donde máquinas producto del ingenio humano, el profesionalismo de los marinos, el coraje del soldado y por sobre ello lo que conocemos como la moral del combatiente, imbuido de la convicción que defiende a su patria, concepto que tiene validez por igual en todos los hombres, de todas las razas, de todas las banderas, los inclina a saber que una causa justa es su propia causa y que el hombre del frente, el que está a bordo de la otra nave o en los controles del avión pintado distinto está equivocado. De aquí nació el mito de los malos y de los buenos, tan simple y tan destructivo.

ANTECEDENTES DE UNA GUERRA CANTADA

Al finalizar el siglo XIX, Japón que había estado cerrado al mundo 250 años y habiendo vencido a China (1894–1895) se anexó la isla de Formosa y las islas de los Pescadores, percibió además una millonaria indemnización de guerra. Enseñoreaba en el Pacífico, que era lo mismo, según lo entendían los japoneses, que dominar el mundo entero.

Pero por la misma época apareció en el escenario marítimo Estados Unidos de América que había derrotado a España en el año 1898 y se había anexado también las islas Hawai, arrebatando a los españoles las islas Filipinas y la isla Guam.

Recordemos que la preponderancia del dominador en el mar ya venía siendo mucho más que teoría e historia. Alfred Thayer Mahan (1660-1783) había escrito "Influence of Sea Power on the French Revolution and the Empire" publicado en el año 1892; y antes, "Influence of Sea Power on History" (1890).

Es también importante recordar que

por entonces el casi clausurado Océano Pacífico tenía acceso por el Sur: Estrecho de Magallanes, Cabo de Hornos, Paso Drake, aunque existía ya la idea de un paso artificial, es decir un pequeño estrecho de Magallanes construido por el hombre, en la misma garganta de las Américas, al norte de América del Sur, al sur de América del Norte...

El presidente norteamericano Theodore Roosevelt concibe, por lo demás, con inteligencia y prospección de estadista que se requiere de una Armada muy fuerte, respetable ante el mundo como elemento de poder.

Japón en su área de influencia tiene en Rusia por entonces cercana a Alemania y Francia, incómodo vecino que intervenía utilizando también a China –inveterado enemigo del Japón– para neutralizar su crecimiento. La guerra antes mencionada entre China y Japón se vio turbada por esta intervención rusa que avalaban alemanes y franceses.

Al iniciarse el siglo XX, Rusia logró el sueño no realizado de Pedro el Grande, salió al mar, pero salió por una puerta peligrosa para Japón (hoy se habla en términos semejantes del patio trasero pero para América). Se habían dado diversos acontecimientos en los que China fue favorecida por Rusia, por ejemplo para cancelar deudas de guerra a Japón; la generosidad, sin embargo, era sumamente interesada, Puerto Arturo y Dalmy pasaron a poder ruso, que si bien tenía Vladivostok, el nuevo acceso carecía de las limitaciones de clima, severas que padecía Vladivostok, entre ellas que no se congelaba.

El hecho es que asoma Rusia por el Golfo de Corea y amenaza el Mar de Japón.

El 30 de enero de 1902, Inglaterra, en evidente preocupación por el repunte japonés y en demanda de un equilibrio estratégico que la favorezca firma un tratado de alianza militar con Japón.

Después entre 1904 y 1905 se va a dar la guerra ruso-japonesa; es decir, poco demoró Japón en hacer buen uso de las ventajas que le proporcionaba la alianza con Inglaterra.

Es fundamental en el presente estudio y análisis, por lo demás somero, incidir en el hecho que se va a narrar a continuación: el 5 de febrero de 1904 se rompen las relaciones diplomáticas entre Rusia y Japón. Tres días después Japón entra a Puerto Arturo y echa a pique dos acorazados y un crucero de batalla. La fulminante victoria que se consolida con la ocupación de la Base Naval de Puerto Arturo por tropas japonesas apareja laterales de libertad en China, India y las Colonias Europeas en Asia. Un año después, en febrero 1905, Rusia es golpeada en Mukden (capital de Manchuria) pero ello es asunto de ejércitos.

En mayo 1905 Heihachiro Togo, legendario héroe naval japonés derrota a la escuadra rusa del Báltico en el estrecho de Tsuchima. El tema será motivo de especial estudio durante el presente curso al igual que Puerto Arturo pero ahora interesa focalizar la atención en un joven oficial, alférez de navío japonés de nombre Isoroku Yamamoto perdió en Tsuchima dos dedos (el hecho, como anecdótico, puede servirnos como ayuda memoria para recordar dos im-

portantes efemérides de esta guerra: Puerto Arturo y Tsuchima, como los dos dedos que perdió Yamamoto en Tsuchima).

Rusia –que en el año 1905 sufre la presión revolucionaria de los soviets que triunfarían en 1917 (revolución de octubre), virtual entronización de la URSS a lo que continuaría el asesinato del Zar y su familia del 16 al 17 de julio de 1918, hecho que en el tiempo consolidará en la fundación de la URSS (1923)– debe resignarse a ceder a Japón la bahía de Puerto Arturo, la mitad de la isla Sajalin (situada al norte de Hokkaido que es la isla japonesa al norte de la principal. Rica en minerales. Productora de alimentos. Industrial en madera y papel. Tiene en el subsuelo importantes reservas de petróleo). Además otorga a Japón el derecho de uso de parte del ferrocarril de Manchuria y al establecimiento de un protectorado en Corea.

Muy rentable, pues, ha resultado para Japón la guerra con Rusia, conviene destacar que con las riquezas naturales, comunicación terrestre y otras ventajas logradas, está la muy importante de neutralizar para Rusia el trampolín de Corea. Obsérvese sobre un mapa la situación geográfica de Corea con respecto al Japón. La península coreana es un trampolín con amarre en el continente, consecuentemente es estratégicamente importante, tanto que en pleno siglo XX al promediar la década, una guerra de notables características se dio allí con intervención de las más importantes fuerzas logísticas del mundo, también ideológicas.

El resultado de la guerra ruso–japonesa bien puede plasmarse en una frase de Rudyard Kipling : "por primera vez en la historia, el hombre de color se ha impuesto al hombre blanco". Ello merece meditación.

Así las cosas, entra en escena el nuevo protagonista: Estados Unidos de América, que inicia una serie de acciones que, si bien pueden pasar desapercibidas a unos, constituyen ofensa inaudita para el hombre oriental.

En el año 1907 Estados Unidos de América decide detener la emigración de japoneses a California. Esto ocasiona que Japón declare en su política interna, a Estados Unidos "enemigo potencial". Más aún, presionan los norteamericanos a Inglaterra para que varíe su tratado del año 1902 con Japón, en el sentido de que Inglaterra no haría nunca la guerra a Estados Unidos. Esto, en verdad, es sólo la punta del iceberg.

En el año 1914 (Segunda Guerra Mundial) Inglaterra declara la guerra a Alemania. Japón no interviene en Europa, pero en virtud del tratado con Inglaterra, interpretándolo a su manera, captura las colonias de Alemania en Asia y Oceanía.

Al término de la Primera Guerra Mundial, el tratado de Versalles (28 de junio 1919 y establecimiento de la Liga de las Naciones que propició el desarme cero. Estados Unidos no formó parte de esta sociedad) legalizará la ocupación japonesa de las islas Carolinas, Marianas y Marshal y, al mismo tiempo, otorgará a Japón importantes concesiones a costa de China que por entonces inicia romance con la Unión Soviética. Nótese en esto el juego de intereses que se da en el transcurso de la historia al compararse lo que se está dando en este momento con lo que ocurrió antes con Ru-

sia y China. La actitud asumida por los vencedores en la Primera Guerra Mundial fue sin duda errada; China, por ejemplo, golpeada por occidente y humillada frente a Japón, volteó como ya se ha comentado hacia Rusia.

Por lo demás, se daría después de esta conflagración (en la Primera Guerra Mundial no se había descubierto la penicilina) la Segunda Guerra Mundial que tuvo mayores víctimas, aun cuando esta guerra contó con el alivio de la ya existente penicilina.

La presión de Estados Unidos es permanente hacia Japón, le exige ceder Tsingtao (ciudad portuaria de China –provincia de Shantug–. Situada estratégicamente, sirvió de cuartel general a la armada norteamericana durante la Segunda Guerra Mundial), la devolución de Sajalin (recuérdese la riqueza petrolera) y en el año 1922, evacuar Vladivostok para así evitar una probable nueva guerra con Rusia.

Los acaecimientos no arredran a Japón que se considera a sí mismo primera potencia mundial en el Asia, lo era.

La "misión divina" del Japón es preconizada por el filósofo Toyama.

Paralelamente y al finalizar la Primera Guerra Mundial, Estados Unidos es primera potencia económica e industrial del mundo. En esto los norteamericanos consideran socios a los ingleses. En el pensamiento occidental norteamericano, respecto a Japón especialmente, pervive la política de arrinconamiento al Mikado ("palacio imperial japonés"), lo que es una constante que ha de perdurar hasta 1941.

En noviembre del año 1921, es decir terminada ya la Primera Guerra Mundial, se reúnen en Washington a requerimiento del Presidente Harding: Estados Unidos de América, Gran Bretaña, Francia, Italia, Japón, Holanda y Portugal para estudiar los problemas del Extremo Oriente y de los armamentos. En realidad, esta cita puede considerarse encubierta contra Japón, pues se apuntó casi exclusivamente a los armamentos navales. Harding –quien murió en el año 1923– hizo la introducción y luego su Secretario de Estado, Hughes, dijo: "El único sistema de desarme consiste en desarmar".

La propuesta que debían acatar los convocados fue la siguiente: Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón debían deshacerse cada uno de 10 acorazados, 6 cruceros de batalla y 20 buques de otras características. Esto para los dos primeros países de gran potencial industrial y fuerte economía afectaba en menor medida que a Japón.

Por si fuera poco, se establecieron límites para cupos máximos de buques de línea en la forma siguiente:

Estados Unidos y Gran Bretaña: hasta 525,000 toneladas; Japón hasta 315,000 toneladas; Francia e Italia hasta 175,000 toneladas.

En lo que respecta a unidades tipo portaaviones las asignaciones fueron: 135,000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña; 81,000 toneladas para Japón, y 60,000 para Francia e Italia.

Puede observarse que la "sentencia" para los buques que se consideraban elite era severa y de alguna manera, aun cuando se limitaba también el tema portaaviones, parecía existir cierta subestima por este tipo de buque.

Un dicho popular reza así: "hecha la ley, hecha la trampa". En este sentido Japón y también los países occidentales ante la obligación de deshacerse de los buques capitales, procedieron a desguazarlos pero conservaron los cascos con el fin de construir a partir de estos cascos los portaaviones con el expediente simple de tender una cubierta de vuelo sobre tales cascos que pertenecieron a buques capitales. Protagonistas importantes en la guerra del Pacifico fueron portaaviones emergidos de este sistema, tales como: *el Akagi*, *Lexington*, *Saratoga*, *Furious*, etc.

Este tratado de Washington significó una afrenta para el Japón que un año después recibió nuevo golpe diplomático–militar cuando Inglaterra decidió no renovar aquel tratado militar de 1902 el cual tenía fecha de revisión en 1922.

Japón en esta circunstancias decide variar la calificación a Estados Unidos y de "enemigo potencial" pasa a considerarlo "enemigo probable" .

Además: en el año 1924 Estados Unidos decidió cerrar sus fronteras a la inmigración japonesa, china e india. Este hecho era certero golpe a las tradiciones y sentido de la dignidad entendido por los japoneses, que consideraron inaudito ser un subconjunto en una agrupación con chinos e indios.

En el año 1931 un funcionario diplomático norteamericano de tercer nivel llamado Herbert Yardley publicó un libro intitulado: "The American Black Chamber" el cual describía cómo se había llevado a efecto la descriptación de claves en Nueva York en la llamada "Cámara Negra", asunto que se podía narrar porque era historia y porque era asunto abolido por el Departamento de Estado. El hecho significó afrenta para el Japón, enterado que cuando tuvo lugar el tratado de Washington de 1921, Estados Unidos tenía ya descifradas sus claves secretas, y también las de Gran Bretaña.

Una consecuencia del tratado de 1924 fue para Japón hundir el acorazado *Tosa* de (39,100 toneladas) que botaron o debieron hacerlo por diciembre de 1921. Su gemelo *Kaga* fue convertido en portaaviones, al igual que los cruceros de batalla *Akagi* y *Amagi* estos dos últimos de 34,500 toneladas cada uno. Cuatro acorazados de 47,500 toneladas cada uno que iban a ser construidos quedaron en proyecto.

El tratado de Washington 1921 acarreó la solicitud de baja de muchos almirantes japoneses conscientes de lo que venía ocurriendo sin que a su parecer Japón se abstuviera de reaccionar. Es un hecho que Estados Unidos y Gran Bretaña también desguazaban o se deshacían de buques importantes pero, como antes se ha expresado a estas potencias les afectaba menos la situación, por otro lado se sabía que estas naciones tenían cada una de ellos en servicio 18 buques de línea contra 10 de Japón.

Al iniciarse el año 1930 se celebró en Londres una nueva conferencia de delimitación de armas que afectaba especialmente a las Armadas. Puede deducirse que, nuevamente, más que la intención de propiciar la paz mundial, se trataba de lograr la hegemonía de determinados países respecto a Japón. Isoroku Yamamoto, de quien se comentó antes en este trabajo, era capitán de navío cuando tuvo lugar esta conferen-

cia –había estudiado durante dos años en la Universidad de Harvard en la época de la Primera Guerra Mundial y fue agregado naval en Washington de 1925 a 1927– y parece que tuvo destacada labor en la comisión. Sin embargo, una muestra: se dispone en Londres que las tres naciones (Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón) no superen 52,700 toneladas en unidades submarinas en el momento que Japón contaba con 78,000 toneladas de sumergibles; luego, debía deshacerse de 25,300 toneladas...

Diversas circunstancias se venían dando en otros escenarios en tanto se desarrollaban conferencias y cabildeos diplomáticos en Europa.

En 1931 las tropas japonesas ocuparon lo que entonces era la capital de Manchuria: Mukden. Intervino la Sociedad de Naciones (uno de los frutos del tratado de Versalles, hoy la ONU), Estados Unidos protestó y trató de anular las conquistas japonesas sin éxito. Se daba en Norteamérica y Europa una histórica depresión económica que en el caso de Estados Unidos tiene baliza histórica en la famosa caída de la Bolsa de Wall Street el 24 de octubre de 1929, el paro de 15 millones de trabajadores, ruina general, luchas raciales, etc., eclipse norteamericano que tendría visos de solución con el acceso a la presidencia de Franklin Delano Roosevelt, marzo de 1933 y su "New Deal" –"Nuevo Trato"–. Por esos años China era asolada por el desgobierno. En tales circunstancias Japón da un golpe de mano e inicia fuertes operaciones sobre Manchuria, bombardea la ciudad y la ocupa.

China por intermedio de Chiang Kai Chek apela a la Sociedad de Naciones pero su gestión deriva en que Manchuria sea independiente pero bajo un protectorado japonés. Un dato adicional: Manchuria producía anualmente 8 millones de toneladas de carbón y 2 millones de toneladas de mineral de hierro. Significó todo ello y otras intervenciones, al fin de cuentas, la capitulación de China y la resurrección –si cabe el concepto– de Japón en circunstancias –debe repetirse– de graves problemas para el mundo occidental, en términos de hoy.

China por entonces tenía 450 millones de habitantes. Japón (al igual que Gran Bretaña) no es un territorio rico en materias primas; pero, al igual que hoy en pleno siglo XXI, defiende su economía con la exportación de productos manufacturados producto de la eficiencia y prodigalidad del hombre, uno por uno. Nótese la característica insular de ambas naciones, que saben incentivar el trabajo arduo y la creatividad del hombre en demanda de propiciar riqueza.

En la coyuntura Japón propicia que China reciba sus productos fabriles "en exclusiva", lo que Gran Bretaña hacia exactamente igual con la India.

Franklin D. Roosevelt es desde 1933 flamante Presidente de Estados Unidos de América (es el año en el cual Adolfo Hitler asume el poder en Alemania, postrada después de la Primera Guerra Mundial y, aparentemente, desmoralizada su gente), observa el crecimiento y actitudes de Japón respecto a China cuando la economía occidental, como tantas veces se ha comentado, estaba en franco deterioro. Transgrede en-

tonces Estados Unidos los propios limites de los tratados navales de Washington y Londres y entre otros puntos, se ocupa de incrementar el inventario de la Armada norteamericana en portaaviones (tres).

En tales, dramáticas, circunstancias Japón atento observador de la situación política mundial, comunica que no renovará el tratado de Londres ni nada que se le parezca. Percibe entonces que debe compensar su deficiencia en el inventario naval rápidamente frente a Estados Unidos y su flota, especialmente en los buques tipo acorazados.

En los astilleros de Kure se inicia la construcción del acorazado "Yamato". En Yokosuca se erige el casco del "Shinano". En Sacebo se construye otro buque fenomenal. En Nagasaki el "Musashi" está oculto por inmensos cortinajes con un peso de 408 toneladas que recorren una longitud de casi 3 kilómetros. El "Yamato" desplaza 72,809 toneladas a plena carga, su eslora es 263 metros, la manga es 38.9 metros y el calado 10.86 metros. 12 calderas y 4 turbinas permitirán que con 153,000 caballos de fuerza este buque navegue a 27.46 nudos. Se asemeja en velocidad y eficiencia a los acorazados norteamericanos de las series *North Carolina* y *South Dakota*. Peculiarmente, estos buques japoneses están diseñados con dos timones (principal y auxiliar distanciadas las palas en 15 metros), recogiendo la experiencia desgraciada del acorazado alemán *Bismarck* y su errada tecnología de timones gemelos vulnerables a un solo impacto. El *Yamato* y sus hermanos portan 7 aviones de reconocimiento a bordo. Los cañones de 457.2 milímetros de calibre lanzan proyectiles de 1,460 kilos de peso a 40 kilómetros de distancia. Su coraza en las torres de artillería es de 22.4 pulgadas.

Así las cosas, el 9 de mayo de 1936 Benito Mussolini lanza Italia a la resurrección del Imperio Romano y Alemania tiene en Adolfo Hitler, líder emergido de la Primera Guerra Mundial, al organizador que Winston Churchil calificó en el año 1935 –a cuatro años de la Segunda Guerra Mundial–, con estas palabras: "No puede leerse la historia (...) sin sentir admiración por el valor, la perseverancia y la fuerza vital que le permitieron (a Hitler) desafiar, conciliar o vencer a todas las autoridades o resistencias que obstruían su camino".

Alemania está ahora empeñada en hacer la guerra a la Unión Soviética y se hará cargo de ello el Tercer Reich.

Japón en su permanente obsesión por China adhiere intenciones anti-Rusia con Alemania y firma un pacto en noviembre de 1936 que tendrá en Italia otro socio. Se gesta una nueva hecatombe. Es también año de la guerra civil española que culminaría el 1 de abril de 1939. El triunfo de los nacional socialistas españoles sobre el gobierno republicano del Frente Popular integrado por comunistas, socialistas y grupos de izquierda había insumido tres años de lucha armada fraticida y un millón de muertos. Esta guerra fue una corrida de ejercicio de la Segunda Guerra Mundial, pero no es tema del presente trabajo.

El gobierno del Japón decide terminar rápidamente con el problema chino. Así el 7 de julio de 1937 tropas japonesas ocupan Pekín y luego Shanghai (40,000 europeos y

norteamericanos forman parte de la población de Shanghai). No sería sin embargo simple esta ocupación. Rusia, enfrascada ahora en problemas internos que ya conocemos, exige al socio comunista Mao Tse Tung aliarse a Chiang Kai Chek y enfrentar a los japoneses. En esta situación Estados Unidos y Rusia comparten circunstancialmente intereses y logística. China se hace fuerte frente a Japón y ello no tendrá fin hasta el año 1945.

Pero, paradójicamente, Japón es importador de petróleo de Estados Unidos de América y la opinión pública norteamericana está, por ésta y otras razones, por la no intervención de su país en la guerra chino–japonesa. Más aún, la idea era que los norteamericanos abandonaran China lo que los pondría a salvo de peligro personal y a Estados Unidos de complicaciones diplomáticas y de guerra.

El Presidente Roosevelt, sin embargo, no comparte la opinión de "manos afuera" y envía una comisión naval a Londres con el fin de intercambiar opiniones a nivel político y militar, asimismo establece inicialmente acciones mancomunadas contra Japón en caso de guerra. Curiosamente o no, cuando un importante acontecimiento requiere de negociación o acción directa, es decir acción diplomática o de guerra (y aún ir a la Luna), intervienen marinos. En el caso que nos ocupa el Capitán de Navío Ingersoll, de la Armada norteamericana, viajó a Londres en el año 1938 por encargo del Presidente Roosevelt presidiendo o integrando con alto rango una comisión.

"SU FUERZA OPERATIVA ZARPARA DE TANKAN..."

El 25 de noviembre de 1941, una flota de treintiuno buques de la Armada del Japón están fondeados en la bahía de Tankan (Hitokappu), isla de Eterofu, de las Kuriles. Seis portaaviones: *Akagi, Kaga, Soryu, Kiryu, Shokaku* y *Zuikaku*, parecen horadar el cielo con su arboladura. Dos cruceros de batalla los imitan, son el *Hiei* y el *Kirishima* en tanto lo imponente de sus torres y antenas. Dos cruceros pesados: *Tone, Chikuma* y el crucero ligero *Abukuma* parecen representantes de un virtual armisticio de tonelajes entre aquellos gigantes del mar y nueve destructores de 2,300 toneladas cada uno, tres submarinos y ocho buques-tanque de petróleo.

A bordo del portaaviones *Akagi*, un silencioso oficial el vicealmirante Chuichi Nagumo medita respecto a una misión casi imposible de cumplir. Trascendental misión que él mismo considera tan arriesgada que tal vez no debería emprenderse pues el objetivo se encuentra a 6,000 millas de distancia y pende en mucho el éxito del sigilo con que pueda navegar una fuerza de tarea que es ya histórica, porque lo que Nagumo va a hacer, no se ha hecho nunca.

El vicealmirante Mikawa está al mando de los cruceros de batalla, el contralmirante Omori se encuentra a bordo del crucero ligero *Abukuma*, los submarinos al mando del capitán de navío Imaizumi.

Los buques en su capacidad máxima de combustible han cargado aun sus dobles

fondos y portan en cubierta bidones de combustible. La medida, sin duda poco aconsejable, se ha tomado por decisión de Isoroku Yamamoto. Recordemos a aquel alférez de navío que en Tsuchima perdió dos dedos. Hoy es el Comandante en jefe de la Escuadra Combinada del Japón.

En las consideraciones presididas por Yamamoto, una había sido motivo de especial estudio y discusión: el hecho de la flotabilidad inicial negativa de un torpedo lanzado desde un avión, lo que debería impedir éxito en tales lanzamientos si se considera que la zona donde se van a realizar las operaciones tiene en promedio siete brazas de profundidad. Este problema ha sido aparentemente solucionado en el arsenal de Yokosuka y el portaaviones Kaga ha arribado a la bahía de Tankan con los torpedos rediseñados con aletas adicionales, que tienen un requisito de operación: el avión lanzador debe volar a 150 nudos.

El entrenamiento realizado por la elite de la aviación naval japonesa ha sido arduo. Han de pilotar 423 aviones de combate entre cazabombarderos, torpederos y escoltas.

El Jefe de Estado Mayor Ryonosuke Kusaka entrega, aquel 25 de noviembre de 1941, al almirante Nagumo un mensaje de Yamamoto:

"Su fuerza operativa zarpará de Tankan el 26 de noviembre y manteniendo sus movimientos en absoluto secreto y en guardia contra submarinos y aviones, avanzará hasta aguas hawaianas y en el mismo momento de iniciarse las hostilidades atacará al grueso de la Escuadra norteamericana y le descargará un golpe mortal. El primer ataque aéreo tendrá lugar en la amanecida del día X –la fecha exacta se le confirmará más tarde–. Terminado el ataque, la fuerza operativa, manteniendo estrecha coordinación y vigilancia respecto a los contraataques del adversario, abandonará rápidamente las aguas enemigas y después regresará al Japón. Si las negociaciones con los Estados Unidos tuvieran éxito, se le comunicará oportunamente y la agrupación regresará a un punto de latitud 42° Norte y longitud 170° Este, donde permanecerá en estado de alerta hasta recibir nuevas instrucciones".

¿Cuál era el paisaje de flotas en el Pacífico al 7 de diciembre de 1941?

Estados Unidos de América contaba con 9 acorazados y cruceros de batalla, Gran Bretaña tenía desplegados 2 y Japón contaba con 10.

En lo que respecta a cruceros pesados, EE.UU. tenía 12, Gran Bretaña 4 (siempre en el Pacífico) y Japón 18.

Cruceros ligeros de bandera estadounidense eran 9, Gran Bretaña 15 y también Holanda 3. Japón: 17.

Destructores norteamericanos en el Pacífico eran 75, Gran Bretaña 9, Holanda 7 y Japón: 110.

Submarinos de EE.UU.: 51 distribuidos 29 en Manila y 22 en Pearl Harbor, Gran Bretaña ninguno y Holanda 15. La escuadra japonesa desplegaba en el Pacífico 64 submarinos.

Los portaaviones de ataque norteamericanos eran 3, Gran Bretaña poseía 1 en el área y Japón 9. Portaaviones de escolta: 1 norteamericano.

Si bien Inglaterra ha sido y es tradicional aliado de EE.UU., cabe señalar que la presencia de Holanda obedecía al hecho de hallarse virtualmente fuera de combate (con Bélgica y Francia) desde mucho tiempo antes a 1941.

Tal vez a manera de anécdota, si cabe la expresión, conviene recordar ahora en 1941, que trece años antes en ataque simulado a Pearl Harbor, aviones del primer portaaviones norteamericano de nombre *Langley* (ex buque carbonero de nombre *Júpiter* con cubierta de vuelo corrida y capacidad para 34 aviones, velocidad 15 nudos) dieron buena cuenta de la base naval, ejercicio que se repetiría diez años después en 1938 con el portaaviones Saratoga lográndose resultado similar a aquél de 1928. El primer portaaviones erigido en astilleros con tal fin fue el *Ranger* cuya quilla se puso en el año 1931, entregándose al servicio tres años después. Desplazaba 14,500 toneladas, velocidad 29 nudos y capacidad de aeronaves:75.

En el mismo año de 1934 se inició la construcción de 2 portaaviones de 20,000 toneladas: *Yorktown* y *Enterprise*, capaces de ser dotados con 84 aviones cada uno.

Al iniciarse diciembre de 1940 (un año antes de Pearl Harbor), 11 portaaviones de la serie *Essex*, cuyas características eran: 27,100 toneladas, 32.7 nudos de velocidad y 110 aviones de dotación, se construían en astilleros norteamericanos, aunque a ello se agregaban 12 acorazados de 38,600 toneladas, 54 cruceros, 191 destroyers y 73 submarinos oceánicos.

En lo que respecta a Japón, con asesoramiento de ingleses y franceses habían puesto en el año 1919 en gradas el portaaviones *Hosho* de 7,500 toneladas, 25 nudos y 21 aviones. Sabemos ya del *Akagi* y el *Kaga* que, finalmente, desplazarían 36,500 toneladas y 38,200 respectivamente; dotación, 90 aviones cada uno y 30 nudos de velocidad.

Puede inferirse la carrera armamentista en el mundo de la época en circunstancias en que la llamada Gran Guerra o Primera Guerra Mundial había quedado atrás, pero la Segunda Guerra Mundial venía cantada y no sólo por los preparativos y tratados incumplidos, sino en mucho por la muy soberbia actitud de los vencedores, el imbatible espíritu alemán que halló en Adolfo Hitler indiscutible líder adecuado para las circunstancias, la "misión divina" de los japoneses, la coincidencia Hitler – Mussolini este último pretendía, como ya se ha expresado, actualizar el Imperio Romano. En fin, huelgan mayores comentarios.

Japón, como ya se ha comentado, venía muy entrenado en guerra por la experiencia con China, y como la espiritualidad es núcleo incandescente, los marinos y aviados de la flota imperial del Japón tenían la convicción de ser los mejores guerreros del mundo. Posiblemente era verdad. En el año 1937 los rusos que auxiliaban a los chinos contra los japoneses los habían provisto de excelentes aviones en ventaja respecto a los aparatos nipones (estos mismos aparatos soviéticos intervinieron en la guerra civil española); el duro entrenamiento a que debieron someterse los pilotos japoneses fue notable escuela que quedó evidenciada cuando el 13 de setiembre de

1940, doce aviones caza japoneses dieron cuenta de 27 aparatos rusos pilotados por chinos. ¿Qué había ocurrido?. Un ingeniero aeronáutico japonés de nombre Jiro Horikoshi había diseñado para la empresa Mitsubishi el modelo *A6M* conocido como *Zero*. La maniobrabilidad de la nave, armamento básico consistente en dos cañones de 20 milímetros y dos ametralladoras de 7.7 milímetros unido al poco peso del avión dieron a éste, lugar excepcional en la historia aeronáutica mundial. Recién en el año 1943 aviones norteamericanos superarían al legendario *japan – Zero*.

El espíritu del combatiente japonés. Su logística (donde no debe perderse de vista que la más avanzada tecnología de la época en el arma torpedo era japonesa) y estilo de lucha tradicional, donde siempre o casi siempre el hecho antecedía al aviso, será en mucho lo que constituye un entorno tradicional en los hombres que el 25 de noviembre de 1941 componen las dotaciones de los buques que navegan hacia las islas Hawai.

En la tarde de aquel 25 de noviembre de 1941 el almirante Nagumo dispuso el zarpe de los submarinos *I-19, I-21* e *I-23* que debían navegar 200 millas a proa de la formación capital japonesa.

El 26 de noviembre en la madrugada, a las 6 de la mañana, levaron anclas 28 buques japoneses de Tankan.

6 portaaviones, 8 petroleros, cruceros de batalla, cruceros ligeros y destructores componen la fuerza de tarea. Se dispone como punto de destino 230 millas al norte de Oahu, desde allí atacarán los aviones japoneses desde sus plataformas flotantes. El capitán de fragata Gishiro Miura a bordo del *Akagi* es el principal responsable de la derrota a seguir. Un mes antes, el barco de pasajeros japonés *Taiyo Maru*, conduciendo entre los pasajeros a dos oficiales navales en misión de inteligencia, ha dado importante fruto: no han encontrado aviones ni buques hasta 100 millas de Oahu.

Así las cosas, el 30 de noviembre se realiza la primera faena de petroleo en la mar. Por entonces el jefe de Gobierno del Japón, general Tojo, se entera que la flota tiene rumbo a Hawai, en previsión de una declaratoria de guerra de su país y anticipándose así a los acontecimientos. Debe repetirse que tan excelente previsión es mérito del almirante Yamamoto. El reabastecimiento se realiza con los buques petroleros a popa de los receptores. Entre tanto las dotaciones de aviadores alistan sus planes de vuelo, revisan instrucciones y también descansan. Un condicionante vital para la fuerza de tarea es la información que los tres submarinos deben proporcionar en caso de avistar buques o aviones norteamericanos, en este sentido el plazo es de hasta dos días antes del punto de destino en Hawai. Si tal avistamiento se realizara un día antes quedaba a discreción del almirante Nagumo proceder o no al ataque.

El 2 de diciembre de 1941, el buque Insignia de la fuerza de tarea recibió del almirante Yamamoto la señal: "Niitaka Yama Nobores", que traducido al español es: escalar el monte Nobore (es la montaña más alta –3,997 metros– del Japón y sus posesiones). Las negociaciones con los Es-

tados Unidos de América habían fracasado y el ataque (Plan Z) debía producirse el 7 de diciembre próximo a 08:30 horas.

El 4 de diciembre tuvo lugar el reabastecimiento de determinados buques, retornando al Japón 4 petroleros. Casi de inmediato la flota afinó rumbo hacia el objetivo.

Días después los petroleros hicieron faena de abastecimiento con los destructores y abandonaron el área. A bordo del portaaviones *Akagi* se izó la bandera "Z" que el almirante Togo había dispuesto en el *Mikasa* en Tsushima.

Por su parte el almirante Yamamoto arengó a la distancia a la flota "que cada cual ponga el máximo esfuerzo en cumplir con su deber". Contrastaba no obstante su optimismo con el de Nagumo.

Entre tanto las informaciones llegadas al *Akagi* eran plural, aparentemente felices en unos casos y en otros desalentadoras. "Ausencia de redes antitorpedo". "El portaaviones "Lexington" a zarpado con todos sus aviones". "No se avistan globos cautivos de observación en el área de Pearl Harbor". "El portaaviones Enterprise no se encuentra en el área". El cónsul japonés en Pearl Harbor fue explícito en informar: "Todos los portaaviones están en la mar". Para el almirante Nagumo, el cúmulo de tales datos ensombrecerían aún más su semblante.

En la madrugada del 7 de diciembre de 1941 el capitán de fragata Mitsuro Fuchida, a cargo de la primera ola de ataque contra Pearl Harbor, se despidió del almirante Nagumo. Él y sus pilotos tenían en las mentes y retinas el panorama de Pearl Harbor, las siluetas de sus blancos, los rumbos de entrada y salida, mapas y dibujos del puerto y la isla Ford. El comandante del *Akagi*, capitán de navío Hasegawa, ordenó a los pilotos despegar. El plan Z, que tuvo en el capitán de fragata Genda, uno de sus autores intelectuales y operativo, se ponía en marcha. El mismo despidió también a Fuchida y sus hombres. El oficial de vuelo Masuda observó que se presentaban dificultades para el despegue, pero que éste debía ya realizarse. El primer avión en hacerlo era conducido por el capitán de corbeta Shigeru Itaya. En ese instante los 6 portaaviones (kokubokan) aproaban en rumbo norte.

En 15 minutos despegaron 183 aviones con el único accidente de un aparato desde el Hiryu. El capitán de fragata Fuchida en un Nakajima 97 B5N (con la cola pintada a rayas rojas y amarillas para identificación respecto a sus compañeros) fue el último en largar, tenía ceñida alrededor de la cabeza, una cinta (hachimaki) que le obsequiaron sus compañeros. Los buques variaron rumbo hacia el sur mientras los aviones formaban, la hora: 06:15.

El capitán de fragata Fuchida expresa: "Bajo mi mando directo volaban 49 bombarderos de alta cota, quinientos metros a mi derecha, más bajos 40 aviones torpederos. A la misma distancia a mi izquierda pero a unos doscientos metros por encima 51 bombarderos en picado, mientras que 43 casas daban cobertura a la formación".

183 aviones a 125 nudos de velocidad y 2,000 metros de altura sobre el nivel del mar.



CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE JULIO J. ELIAS MURGUIA, MARINO E HISTORIADOR

Capitán de Fragata (r)
Alfonso Agüero Moras

La Marina de Guerra del Perú recientemente conmemoró el centenario del nacimiento del Capitán de Navío Julio José Elias Murguía, fundador y primer Director del Museo Naval del Perú, en una emotiva ceremonia que se realizó en el local del prestigioso museo ubicado en el Callao y que contó con la asistencia de familiares, autoridades civiles y militares e invitados del ambiente intelectual. Arreglos florales enviados por diversas instituciones dieron el marco apropiado en la exposición museográfica que, como parte de la ceremonia, preparó el Museo Naval para resaltar las virtudes y excelencias del Comandante Elías a lo largo de su fructífera vida como marino e investigador de nuestra historia marítima y naval, que lo hiciera con verdadera pasión y dedicación.



A él se debe, por su loable iniciativa, dos aspectos fundamentales: la creación del Museo Naval y la institucionalización de la Comisión para escribir la Historia Marítima, que, como sabemos, lo es ahora el Ins-

tituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

El Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía nació en Ica el 22 de abril de 1901, hijo de don Ricardo Luis Elías de la Quintana y de doña Corina Murguía Colmenares. Estudió en el Colegio "San Luis Gonzaga" de Ica, e ingresó a la Escuela Naval del Perú el 5 de marzo de 1918, graduándose como Alférez de Fragata seis años más tarde. Contrajo matrimonio con la señora Hilda Venegas Gonzales-Córdova y tuvieron tres hijas, Hilda, Kyra y Julia.

Fue número uno en su Promoción, sirvió en los cruceros *Bolognesi, Grau, Lima*. Como integrante de la flotilla de Loreto asistió a toda la campaña del conflicto con Colombia (1932-1933). Fue nombrado Jefe Militar de Leticia en la región de Putumayo, desempeñándose como Jefe de Artillería.

Prestó su concurso en el servicio geográfico del Ejército y cumplió diversas comisiones en el extranjero en diferentes buques, tanto en cubierta como ingeniería. Fue comandante del B.A.P. *Callao* y Director de las Escuelas Técnicas de la Armada. También fue Secretario del Ministro de Marina y pasó a retiro en 1959, como Capitán de Navío, cuando ejercía la Presidencia del Consejo de Guerra Permanente. Su gran dedicación por la historia, devino en la creación del Museo Naval del Perú y el Archivo Histórico de Marina, siendo su primer Director. También fue miembro fundador de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú. Fue Presidente de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, Miembro de Número del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, Miembro de la Sociedad Geográfica de Lima e integrante de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia Nacional. Su obra intelectual fue fecunda para la Historia Marítima del Perú en su capítulo VI, *"La lancha torpedera Alianza", "Marinos peruanos en Arica", "Comentarios Biográficos respecto del Vicealmirante Bergasse Du Petit-Thouars", "Un marino italiano en la guerra de 1879"* y muchas otras publicaciones en el campo de la literatura y prensa escrita. Fue destacado socio y directivo del Centro Naval del Perú, integrando y presidiendo comisiones de carácter cultural.

La vida ejemplar del Comandante Elías es un lema a seguir por todos los integrantes del Museo Naval del Perú en sus once Sedes componentes. Sus continuadores han seguido y siguen navegando en ese rumbo, y rumbo verdadero, como dicen los marinos. El Museo Naval convertido en Museo Marítimo, como producto de su remodelación museográfica, proyecta la imagen y accionar de nuestra Marina de Guerra y brinda conocimiento de la riqueza hidrobiológica de nuestro mar peruano, llamado también el Mar de Grau.

Teniente Segundo Leoncio Prado Gutiérrez

Capitán de Fragata
Aníbal Cueva López

"Hay hechos que por su trascendencia no son patrimonio de un hombre ni de una institución; pertenecen a la patria entera o tal vez a toda la humanidad".

"Combaten los hombres, no los buques", reza un antiguo aforismo naval que cobra particular significado al tocar parte de nuestra historia patria, la infausta Guerra del Pacífico que, como toda contienda, arrastró consigo penurias, miseria, dolor y, con ambivalencia, permitió a la vez que se desarrollaran mayores virtudes y cualidades: el valor, el espíritu de sacrificio y lealtad al cumplimiento del deber; legado que hasta hoy conserva nuestra institución.

Así, el talante de los marinos sin colocación en los buques fue el desprendimiento y la entrega hasta de la vida misma, prestando invalorables servicios en pro de la Patria, ofreciéndose para cubrir otras plazas en tierra desde el inicio de las hostilidades como adalides de esta nación, trayendo a la memoria al capitán de fragata José Becerra, quien se hizo cargo de los dos cañones defensores de Pisagua, y a los marinos combatientes en Arica: capitán de navío Juan G. More, jefe de las baterías del Morro; capitán de fragata Eduardo Raygada; capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, al mando del monitor *Manco Cápac*; capitán de corbeta Manuel I. Espinoza, capitán de corbeta Germán Paz, capitán de corbeta Rómulo Tizón; teniente primero Daniel Nieto, teniente primero Miguel Espinoza, teniente primero M. Fernández Dávila, teniente primero B. Smith, y los ciento cincuenta marinos de la fragata *Independencia*.

Una acción que da fulgor a nuestra historia y retrata de cuerpo entero el sentir naval en ese momento es la brillante participación de los gloriosos batallones navales "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" en la batalla de Miraflores, el 15 de enero de 1881 al mando del capitán de navío Juan Fanning y del capitán de fragata Carlos Arrieta, respectivamente. Esta gene-

rosidad y entrega se hizo apreciar más aún un día después, el 16 de enero al ser hundidos nuestros buques surtos en el puerto, por decisión del Comandante de Armas del Callao y Prefecto de la Provincia, capitán de navío Luis Germán Astete, después del adverso resultado de las batallas, disponiendo que los sobrevivientes de los combates y las dotaciones de los buques de la ya inexistente escuadra se incorporasen a la resistencia en el interior del país: la Campaña de La Breña.

La resistencia de La Breña fue donde verdaderamente se puso a prueba la voluntad, tenacidad y nobleza de este pueblo; por lo que es enormemente honroso encontrar entre las líneas que describen esta gesta nombres de marinos notables, como el ya citado Héroe de Pacocha y organizador de los batallones navales, capitán de navío Luis Germán Astete, comandando una División de Infantería en Huamachuco; a los oficiales que formaron la célebre ayudantía de Cáceres, el teniente segundo José Gálvez Moreno y el alférez de fragata Ernesto de Mora, de quien hoy una de las más transitadas avenidas que llevan a la Base Naval del Callao lleva su nombre con el grado de Contralmirante; el teniente Manuel Francisco Gamero, quien participó en la Campaña Naval y luego formó parte del batallón "Huallaga", entre otros. Pero, además, hay que destacar la participación de un marino que también combatió en la Campaña de La Breña con el grado de coronel y que es la razón de estas líneas: el teniente segundo Leoncio Prado Gutiérrez[1].

Hijo del general Mariano Ignacio Prado y María Avelina Gutiérrez, nació en Huánuco el 26 de agosto de 1853. Seis años después, viviendo en Lima, ingresó al Colegio Nacional "Nuestra Señora de Guadalupe". En 1862, residiendo en Chiclayo, se le admitió como soldado distinguido en el regimiento "Lanceros de la Unión", pese a su corta edad.

En febrero de 1865 acompañó a su padre durante el alzamiento que éste lideró en Arequipa como consecuencia de la protesta general ante el tratado Vivanco-Pareja; se incorporó a la Marina formando parte de la oficialidad de la corbeta *Unión* como guarnición militar de las unidades navales. Trasladado entonces al puerto de Arica, participó en la captura de la cañonera *Tumbes*.

Establecido el nuevo gobierno con el triunfo de la revolución restauradora, es nombrado guardiamarina y designado como dotación de la fragata *Amazonas*. El 2 de diciembre de 1865, bajo el mando del capitán de navío D. Manuel Villar, participó en el combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866, y también en el combate contra la Escuadra española librado a la vista del Callao el 2 de mayo del mismo año, concediéndosele por estos hechos, un mes después, la clase de alférez de fragata, recibiendo como obsequio por parte del Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Lizardo Montero, una espada.

Ingresó al Colegio Naval Militar, donde estudió durante un año. A su solicitud, el 16 de diciembre de 1867 fue agregado a la expedición hidrográfica enviada a la Ama-

(1) *Vide:* Archivo Histórico Militar del Perú *(CEHMP), Folio 0.1884.5 Junta Calificadora de Marina, Doc.N°2, Mayo1884.*

zonía bajo el comando del almirante John Tucker, comisión que exploraría los ríos *Pachitea* y Mayro, así como la zona selvática de Huánuco y el Pozuzo. Posteriormente retornó a Iquitos, permaneciendo en el apostadero fluvial sirviendo en los vapores *Morona* y *Putumayo*. En noviembre de 1868 es trasladado al Pastaza.

De regreso a Lima, con el grado de teniente segundo, viajó a Estados Unidos enviado por el gobierno de D. Manuel Pardo; inició estudios de ingeniería en Richmond (1873), pero fue entonces cautivado por la propaganda de la independencia cubana, pasando a la isla para luchar por su emancipación (1874 – 1876), haciendo algunas audaces propuestas al coronel Fernando López de Queralta: "los buques con que debemos combatir están bajo la bandera española" refiriéndose a los buques de la escuadra española que bloqueaban los puertos cubanos. Esta propuesta es sometida a consideración del Presidente de Cuba D. Tomás Estrada Palma, quien responde que no puede secundar dicho proyecto; sin embargo, es interesante rescatar el encabezamiento de la carta de respuesta:

"Camagüey, Agosto 6 de 1876.- Señor Leoncio Prado.- Oficial de la Marina Peruana.- Muy estimado Señor Prado: La atenta carta de Ud. que me ha sido entregada por el Coronel Fernando López de Queralta, bastaría, a falta de otras razones, para demostrar los ardientes deseos que Ud. anima a favor de la causa de Cuba..."[2].

En 1876 pide licencia por dos años de la Marina con la finalidad de continuar en la lucha de Cuba, siendo concedidos por su padre, general M. I. Prado, en ese entonces Presidente del Perú. Con autorización del gobierno cubano trasladóse a Kingston (Jamaica), con diez patriotas cubanos para realizar su antigua propuesta, capturar un buque español, acordando embarcarse en distintos puertos, con la finalidad de no despertar sospechas. Prado se embarcó en Puerto Plata en el vapor *Moctezuma*, navío mercante español que capturó en plena travesía el 7 de noviembre de 1876 y cuyo mando asumió bautizando su presa con el nombre de *Céspedes*; conduciéndolo con presteza hacia Haití para desembarcar a los pasajeros, eludiendo la persecución de las naves españolas para aproximarse a la costa centroamericana y esperar las armas que, en nombre del Perú, había ofrecido su padre el general Mariano I. Prado para contribuir a la independencia cubana; pero acosado por tres poderosas unidades, los cañoneros españoles *Alvaro de Bazán*, *Fernando el Católico* y *Jorge Juan*, vióse obligado a incendiar su nave frente a las playas nicaragüenses el 3 de enero de 1877, pudiendo llegar a tierra a nado.

El espíritu romántico de este oficial hace que en forma inmediata se embarque en otro propósito revolucionario, dirigiéndose rumbo a las islas Filipinas con ánimo de luchar por su independencia. Naufragó y, oportunamente auxiliado por otra nave, fue desembarcado en China. Trabajando y cambiando de nombre para eludir la persecución de España, la que había puesto

(2) *Vide:* "Huamachuco y el alma nacional (1882-1884)" *Tomo III, Vol.2, Pág. 586, Imprenta del Ministerio de Guerra, Primera Edición 1983.*

precio a su cabeza por piratería, recorrió los mares del Este y Sur de Asia, India, Arabia; pasó a Egipto, Palestina, Rusia, Italia y Bélgica, retornando finalmente a Nueva York.

Como consecuencia de estos hechos y por su colaboración a la causa cubana le fue otorgado el grado de coronel del Ejército de Cuba. Posteriormente fue amparado por el Presidente de Honduras, Marco Aurelio Soto; regresó al Perú en busca de apoyo pero la crisis económica del país hacía virtualmente imposible la ayuda a la causa de Cuba, optando por trasladarse a Estados Unidos, sorprendiéndolo allí la capitulación de los patriotas cubanos el 12 de febrero de 1878.

El Comité Revolucionario Cubano ofreció a Leoncio Prado la dirección de los nuevos planes que eran reiniciar la lucha por la libertad. Para ello eran necesarios recursos económicos y, escaso de ellos, decide recurrir nuevamente al apoyo de su padre, quien no le pudo enviar dicho soporte por existir dificultades en el Congreso y por las dificultades internacionales que ya se vivían con Chile.

Al iniciarse la guerra con Chile, cuenta con el respaldo de los patriotas isleños iniciándose la formación de la Legión Cubana quienes apoyarían la causa peruana; a la vez, su padre le encargó la adquisición de armamentos, lo que los obtuvo en condiciones muy favorables.

Al recibir la noticia del hundimiento de la *Independencia* delega en otros patriotas la formación de la Legión Cubana y viaja al Callao, arribando el 9 de agosto de 1879, reicorporándose a la Marina dirigiéndose prontamente hacia Arica el 15 de agosto, haciéndose cargo de las torpederas que debían actuar en la isla de Alacrán, inmediata al puerto, como jefe de la Brigada, no tan sólo para la defensa de la dársena sino también para efectuar ataques nocturnos a la escuadra chilena. Desde ahí "prestó importantes servicios a su patria, ya vigilando las costas peruanas, ya haciendo retroceder al enemigo cuando intentaba sus sorpresivos ataques, ya luchando en el *Manco Cápac* tal como consta en los partes oficiales del combate naval del 27 de Febrero 1880, contra los buques chilenos *Huáscar* y *Magallanes*.

Al salir del país el general Mariano I. Prado, asumió la Presidencia D. Nicolás de Piérola, quien dispone una nueva organización; por lo que el teniente segundo Leoncio Prado es separado del mando de la Brigada Torpedista. Ante este hecho, Prado propone al contralmirante Lizardo Montero, para ese entonces Comandante del Ejército del Sur, la autorización para formar legiones de caballería que actuarían con independencia del Comando pero en unión con el grueso del ejército los que se desenvolverían no como montoneras sino como un elemento de reconocimiento, con capacidad de golpear y hostigar la retaguardia de las líneas enemigas, formándose con cincuenta hombres los "Guerrilleros de Vanguardia", aplicando las tácticas de guerrilla que había aprendido en Cuba y sirviendo de enlace con el coronel Albarracín, jefe de las montoneras tacneñas.

El marino, ya convertido en guerrillero al mando de su tropa, participó en escaramuzas y enfrentamientos con partidas chilenas en los territorios comprendidos entre

Sama y Tacna. El 26 de mayo de 1880 toma parte en la batalla del Alto de la Alianza, donde posteriormente cubrió la retirada e infatigablemente hostilizó al invasor con la finalidad de favorecer la reunión de las fuerzas peruano - bolivianas dispersas; pero asediado por fuerzas muy superiores al mando del coronel Orozimbo Barboza, se vió obligado a aceptar batalla en Tarata el 21 de julio, donde fue hecho prisionero después de un reñido combate quedando solo veinticuatro sobrevivientes de los ciento cuarenta hombres de los que estaba al mando.

Conducido al pueblo de San Bernardo, pocos kilómetros al Sur de Santiago de Chile, permaneció allí hasta febrero de 1882, fecha en la que fue liberado gracias a las gestiones realizadas por el gobierno de García Calderón. Llegado al Perú, decide incorporarse al Ejército de la Resistencia; también trata de contactarse con el Comité Revolucionario Cubano procurando obtener ayuda.

Viendo dificultada su labor de apoyo a la resistencia por la ocupación chilena de la capital, se dirige hacia Huánuco donde reunió una partida de voluntarios; lo mismo hizo en Cerro de Pasco y otros lugares del Centro, disponiéndose a hostilizar a los contingentes invasores situados entre Canta y Chancay.

A requerimiento del coronel Andrés A. Cáceres, entregó el mando de aquellas fuerzas para organizar el Ejército del Norte; siendo destinado como Jefe de Estado Mayor de la Primera División del Ejército, reconociéndosele el grado de coronel que gozaba en el Ejército de Cuba. Con tal



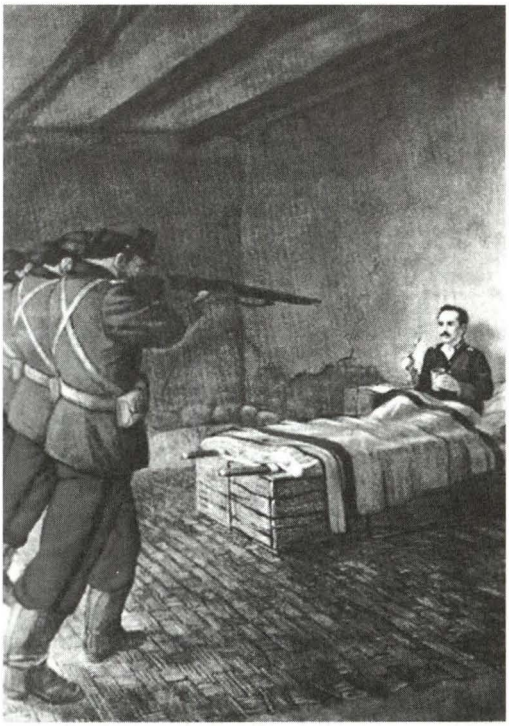
Leoncio Prado cuando pertenecía a la dotación de la fragata Amazonas

rango participó en la batalla de Huamachuco el 10 de julio de 1883, donde fue herido por una granada que le destrozó la rodilla izquierda. Sus ordenanzas lo sacaron del campo y ocultaron en una cueva cercana a la laguna "Cushuro". Fue visto por última vez por el coronel Cáceres y su ayudantía en el camino del inca, describiendo el coronel Samuel del Alcázar la pierna del herido "como un badajo que se movía al vaivén de la bestia", hasta aquí las versiones documentadas peruanas.

La historia cautivante que conocemos desde la niñez, llegó a nosotros por pluma chilena quienes admirados por el estoicismo del héroe plasmaron en papel sus últimos momentos. El historiador chileno Nicanor Molinare detalla en su libro sobre la batalla de Huamachuco la narración del te-

niente Aníbal Fuenzalida, quien capturó al héroe dos días después de la batalla: "el Coronel Leoncio Prado fue descubierto por una partida chilena, conducido a la ciudad de Huamachuco y condenado a muerte. Como última gracia, solicitó que le disparasen cuatro tiradores, en lugar de dos, luego de beber pausadamente una taza de café, la golpeó tres veces con una cucharilla para dirigir así su propia ejecución".

Como menciona el capitán de fragata Manuel I. Vegas, historiador de nuestra Institución, la vida de este heroico oficial de Marina ofrece trama para una obra; su entrega y generosidad hicieron de él un adalid de las naciones que lucharon por su libertad y por las causas justas como lo fue la defensa de nuestro suelo patrio. El viejo aforismo naval "Combaten los hombres no los buques" cobra mayor fulgor con sus hazañas y actos de heroísmo.



"Fusilamiento del héroe Leoncio Prado". (Óleo de Etna Velarde, Colección Gustavo Pons Musso)

Bibliografía

- Basadre, Jorge: *Historia de la República del Perú.* Tomo VII. Lima, 1966
- Comisión Permanente de la Historia del Ejército del Perú: *Huamachuco y el Alma Nacional.* Imprenta del Ministerio de Guerra 1983.
- Comisión Permanente de la Historia del Ejército del Perú: *Los Héroes de la Breña.* Tomo I. Imprenta del Ministerio de Guerra 1982.
- Lecaros, Fernando: *La Guerra con Chile en sus Documentos.* Ediciones Rikchay Perú. Lima, 1979.
- Vegas García, Manuel I. : *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821 –1924.* Publicaciones del Museo Naval del Perú. 1978.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán.

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti.

Teniente Primero
Augusto Ganoza Heredia

AUSTRALIA

Primer cliente de fragata con tecnología *AEGIS*

La Marina Australiana tiene un requerimiento pendiente para reemplazar las fragatas de clase *Adelaida* por nuevas fragatas antiaéreas de diseño americano de la firma Gibbs & Cox, la cual ha ofrecido a los australianos una versión reducida de los destructores misileros *AEGIS* de la clase *Arleigh Burke*. Este nuevo diseño lleva el nombre de Fragata Misilera *AEGIS* (FFG).

Diseñando como una plataforma de superficie multirol de bajo costo con la capacidad de defensa aérea para Marinas pequeñas, la Fragata *AEGIS*, conocida también como la Fragata Internacional tiene características de eslora de 144 mts y un desplazamiento de 5,875 toneladas, mucho menos que los destructores de la clase Arleigh Burke. La Firma Gibbs & Cox asegura que la fragata costará menos en su construcción y gozará de menores costos de operación. La tripulación sería de 262 tripulantes comparada con los 345 de los *Arleigh Burke*.

La fragata está basada en el mismo sistema de combate que los *DDG 51* contando con un radar de arreglo de fase *SPY – 1D*, dos iluminadores de objetivos *AN/SPG-62* y un radar de alarma temprana y búsqueda de superficie *AN/SPS-73*.

La capacidad de defensa aérea se centra en un sistema de comando y control y un sistema de lanzamiento vertical de 48 celdas *Mk 41*, empleando misiles standard superficie – aire SM-2 fabricados por la firma Raytheon. El *VLS Mk 41* fabricado por la Lockheed Martin puede acomodar los nuevos misiles *Raytheon Sea Sparrow* para defensa aérea a corto alcance utilizando una mezcla de ambos tipos de misiles para ser desplegado en cualquier tipo de operación. En la parte anterior del hangar portahelicoptero se encontrará un sistema misilístico antibuque tipo *Raytheon/RAM System.*

La capacidad completa de combate Antiaéreo AAW está integrada con las capacidades antisubmarinas y antisuperficie de la nave. La respuesta antisuperficie es proporcionada por los lanzadores dobles para

misiles Boeing *RGM-84 Harpoon*, un montaje naval de 76 mm 62 cal *Mk 45 Mod 4* y cañones de 35 mm de Systems & Electronics Inc. Valkyre. Estos sistemas de armas pueden tambien proporcionar una respuesta antiaérea limitada.

La planta de propulsión estará compuesta por una planta tipo CODOG con dos turbinas a gas de 65,000 shp cada uno y dos motores Diesel para propulsar las dos hélices de paso variable reversible y controlable. Desarrolla una velocidad máxima de 30 nudos con un alcance de 4,500 mn a 18 nudos.

La cubierta de vuelo estará diseñada para acoger helicópteros tipo *SH-60 Seahawk*. El tamaño del hangar esta diseñando para acomodar un de acuerdo a los requerimientos de la Marina Australiana pero existe una opción de dos hangares disponible. El buque está diseñando para tener un potencial de incremento de peso del 10 % y margen de diseño de peso de 8 %. El margen de incremento del consumo eléctrico es mayor al 4 %.

Para cumplir con los criterios de construcción exigidos por los australianos la Cia. Gibbs & Cox ha planeado construirlas en Australia compartiendo los derechos de producción con una empresa nacional australiana y asociándola a ventas futuras a otros países.

BRASIL

BRASIL RECIBE AVIONES *P-3A ORION* ADICIONALES

Brasil está resuelto a incrementar su capacidad de vigilancia y patrullaje marítimo después de haber recibido cuatro aviones *P3-A Orion* de los Estados Unidos y haber abierto la licitación para la modernización de nueve aviones.

Durante el mes de abril recibió, previa aprobación del Congreso de los Estados Unidos, cuatro aviones *P3-A Orion*, en adición a los doce recibidos inicialmente. Se espera que los aviones completen su modernización en el 2008.

La Fuerza Aérea brasileña planea formar dos escuadrones con los modernizados y emplear el resto de los aviones para entrenamiento y suministro de repuestos.



CANADA

Real Marina Canadiense permitira que mujeres sirvan a bordo de submarinos

El general Maurice Baril, jefe de Estado Mayor de Defensa de Canadá anunció recientemente que las mujeres podrán servir a bordo de submarinos. El vicealmirante Greg Maddison, Jefe de la Marina Canadiense, recomendó su aprobación teniendo un amplio apoyo del ministro de Defensa Nacional, el honorable Art. Eggleton. Las primeras mujeres serán entrenadas en octubre.

En 1989 un tribunal de derechos humanos canadiense decretó que las mujeres no debían embarcarse a bordo de los submarinos de la clase *Oberon* debido a restricciones en la privacidad, sin embargo, con el reemplazo de la clase *Oberon* por la nueva clase de submarinos *Victoria* (antigua clase *Upholder*) y la implícita ampliación de espacio, la marina canadiense ha decidido que ahora hay suficiente espacio para que las mujeres se embarquen. La parte de habitabilidad permanecerá común y las camas serán distribuidas sobre la base de la funcionalidad, sin importar el genero de la tripulación.

Deacuerdo a lo manifestado por el general Baril, las mujeres tendrán la oportunidad de concretar sus objetivos y aspiraciones en la Real Marina Canadiense, y así demostrar su alta capacidad en las necesidades operacionales a bordo de los submarinos.

"La integración de la mujer en la fuerza de superficie es y continuará siendo un éxito", añadió el vicealmirante Maddison, quien indicó que con menos de 30% de submarinistas a favor de tripulaciones mixtas, este cambio va a necesitar un liderazgo firme para hacerlo exitoso".

EGIPTO

Armada Egipcia moderniza lanchas misileras rápidas

Las lanchas misileras egipcias de la clase *Ramadan* serán sometidas a una modernización de sus sistemas de control de tiro y, además, sus misiles *Otomat Mk 1* serán modernizados a Mk 2.

La firma Alenia Marconi Systems (AMS) ha ganado un contrato de 53 meses para modernizar los seis radares de traqueo y vigilancia *ST 802* y *S 820* de los buques de clase *Ramadan*.

El contrato incluye la modernización de los sistemas de control de tiro, la instalación de displays tácticos a colores y cámaras infrarrojas.



Patrullera misilera egipcia clase Ramadan

La AMS también ha anunciado que ha ganado un contrato de 65 meses (firmado a fines del 2000) para la modernización de misiles *Otomat* de la Armada egipcia.

Esto incluirá el modificar los misiles actuales a la configuración de *Mk 2* (usada por la marina italiana) la cual proporcionará asesoramiento durante el proceso. El contrato incluye la modernización de los lanzadores y soporte logístico de las patrulleras *Ramadan* así de lso misiles de las seis patrulleras de la clase *Octubre* que poseen dos *Otomat* cada una.

Las seis lanchas misileras *Ramadan* fueron construidas en el astillero británico Vosper Thornycroft entre los años 1978 y 1982, y tienen un desplazamiento de 312 toneladas a plena carga, una eslora de 52 metros y están propulsadas por cuatro motores MTV 20V538 TB91 pudiendo desarrollar un andar máximo de 35 nudos.

Cada buque de la clase *Ramadan* lleva cuatro misiles *Otomat* mientras que los seis buques de la clase *Octubre* tienen dos misiles cada uno. De este modo por lo menos 36 son los sistemas a ser modernizados. El trabajo incluye la instalación de nuevos radares, el cargado de los boosters para mejorar el alcance en 30 – 50 kms. y la introducción de equipo de Posicionamiento Global por Satélite (GPS). Sin embargo, las dimensiones físicas del misil serán reducidas.

ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos desea ofrecer a Taiwán submarinos convencionales.

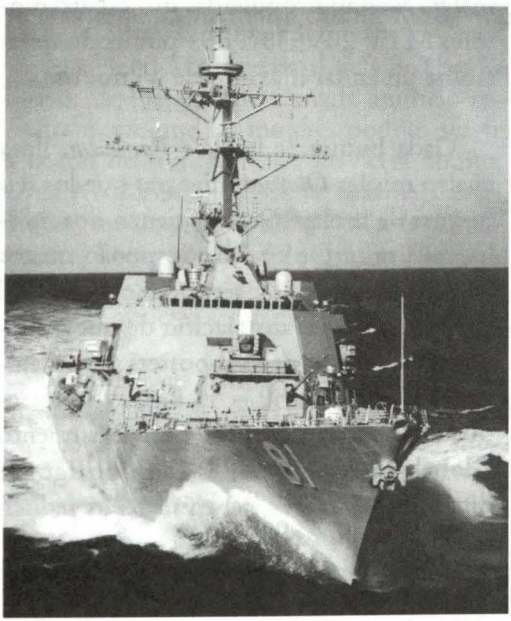
Junto con los destructores clase *Kidd*, la administración norteamericana indicó que podría apoyar a Taiwán en la adquisición de otras capacidades defensivas adicionales: ocho submarinos diesel, doce aviones *P-3 Orion*, helicópteros *MH-53E* para sembrado de minas, cañones autopropulsados *Howitzers* de 155mm, vehículos de asalto anfibio *AAV7A1*, torpedos *MK-48 modelo 4*, misiles antibuque *Harpoon* y el sistema de defensa aérea de baja altitud *Avenger.*

El elemento más difícil en este paquete es el suministro de submarinos diesel, toda vez que no han sido construidos desde 1950 y ninguno de los astilleros norteamericanos tiene un diseño actual.

Asimismo han puesto sobre el tapete el asunto para ver si algunos de sus aliados podría proporcionar diseños de submarinos para ser construidos bajo licencia de astilleros norteamericanos para Taiwán.

Los únicos submarinos modernos con que cuenta Taiwán, dos clase *Hai Lung* construidos en Holanda entre 1982 y 1988. Cabe mencionar que en febrero de 1992 y enero de 1993 los gobiernos de Holanda y Alemania, bajo presión de China, se abstuvieron de otorgarle permiso a Taiwán para la adquisición de submarinos.

Armada de los E.E.U.U. comisionará dos destructores de la clase *Arleigh Burke*



Destructor USS Winston Churchill *recientemente incorporado al servicio.*

La Armada norteamericana ha comisionado recientemente a los destructores *USS Winston Churchill (DDG-81)* y *USS Lassen (DDG-82).*

El *USS Winston Churchill* (DDG-81) fue comisionado el 10 de marzo en una ceremonia en la Base Naval de Norfolk, Virginia. Es la quinta unidad naval de los Estados Unidos en ser nombrada en honor del estadista inglés; la única en servicio activo que lleva el nombre de un dignatario extranjero. Además, es la única unidad naval que cuenta con un oficial británico asignado a la dotación en forma permanente.

El teniente de la Marina Británica Angus Essenhigh, hijo del jefe del Estado Mayor, quien se desempeñará como el oficial de navegación.

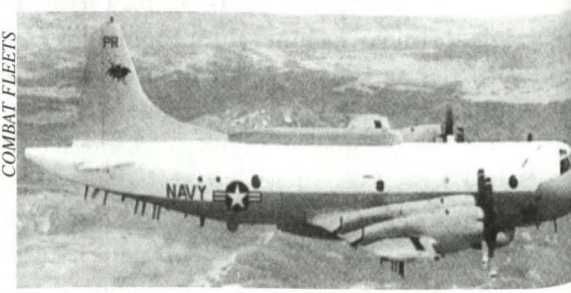
Posteriormente, el 31 de abril fue comisionado en Tampa, Florida el *USS Lassen (DDG-82).* Ambos destructores pertenecen a la serie *II A* de la clase *Burke*, que entre otras características, se diferencia de la serie *I A* por peseer un hangar con capacidad para lojar a dos helicópteros SH-60B.

Otra novedad es la instalación del nuevo sistema avanzado de artillería de medio calibre, el *Mk 45 Mod 4*, el cual está diseñado para tener un alcance efectivo de más de 60 Km usando munición de alcance extendido.

La Armada de los EE.UU. acelera el proyecto de nueva aeronave multipropósito.

La Armada de los EE.UU. se encuentra acelerando el proyecto de una nueva aeronave para cumplir las misiones de reconocimiento, patrullaje marítimo, guerra antisubmarina e inteligencia electrónica para el final de la década.

Los planes de la Marina de los EEUU se han adelantado a las primeras fechas, previstas en el 2015 para el 2010-2012.



Avión EP-3E Aries II. *La Armada Norteamericana proyecta el reemplazo de este tipo de aeronaves.*

La Marina indicó que la fase de obtención de fondos para desarrollar la Aeronave Multiproposito Marítima (MMA), la cual esta diseñada para reemplazar el *P-3C* de la Lockheed Martin y la aeronave de inteligencia electrónica *EP-3E Aries* ha concluido y que la fase de demostración y desarrollo del sistema debe empezar a finales del próximo año. En primer lugar debe completarse un análisis de alternativas para finales del 2001 en el cual el estudio de los conceptos para las mejores opciones de solución debe ser efectuado.

Las cuatro compañias contratadas por la Marina de los EE.UU. completaron el desarrollo el concepto del MMA en diciembre.

Las compañias fueron la Boeing, con la posibilidad de modificar su avión de pasajeros *737-700*; la Lockheed Martin, por una aeronave *P-3/EP-3* refabricada; la Northrop Grumman, usando su vehículo no tripulado de gran altura combinado con sistemas tripulados *RQ-4A Global Hawk*; y la Raytheon con su *P-3/EP-3* refabricado.

La Marina de los EE.UU. indica que la nueva aeronave es necesaria porque el *P-3C* finalizará su servicio en el año fiscal *2003*, mientras que el *EP-3E* alcanzara el final de su vida operativa en el año fiscal *2007*. Hasta que el *MMA* empiece a reemplazar a esas aeronaves, la Marina espera conducir inspecciones rigurosas para evitar perder aeronaves.

FRANCIA

Pruebas de la última fragata *Clase La Fayette*



Fragata francesa Guépratte

El *Guépratte*, quinta y última fragata de la clase *La Fayette*, construidas para la Marina francesa, se encuentra realizando sus pruebas en la mar a cargo de los astilleros DCN Lorient. Posteriormente comenzará sus pruebas de pre-comisionamiento durante su travesía programada entre julio y agosto, que incluirá el norte de Europa y América del Norte.

Armada Francesa modernizara sus misiles *Exocet*

Francia modernizará un grupo 50 misiles antibuque, reemplazando el motor de cohete sólido con un nuevo sistema de propulsión.

Los misiles *Exocet* entraron en servicio a mediados de los setenta, con modelos los cuales eran propulsados con motores de arranque compuestos SNPE *Vatour* los cuales tenían un tiempo de quemado de 2.4 segundos y propulsores de doble base y encapsulados en aleación SNPE *Epevier* con un tiempo de quemado de 93 segun-

dos. El año pasado la firma de misiles Aerospatiale Matra avisó a los poseedores de misiles *MM38* que la planta Angouleme que producía los motores antes mencionados tenia un futuro incierto y era muy probable que cerrara debido a su poca actividad.

Los 50 misiles a ser modernizados han estado en servicio en la Marina Francesa por casi 30 años, por lo que su modernización es prioritaria. A partir del 2003, la Marina efectuará otras modernizaciones similares con otros misiles de la familia *Exocet* más modernos. Existe un punto de discusión en la modernización de los misiles Aerospatiale Matra debido a que la parte electrónica de los de tecnología electrónica data del final de los sesenta y el sistema de guiado es de primitiva tecnología comparados con los misiles actuales. Alrededor de 100 misiles podrían ser modernizados. La Marina Francesa también planea ordenar la fabricación de un grupo de 30 misiles *MM40*, los cuales serán entregados al final de la década. Estos también serán modernizados regularmente para mantener su efectividad. El año pasado la Aerospatiale Matra anunció tres nuevas versiones del misil *MM40*, El *Block 2 Mod 1*, *Mod 2* y *Mod 3*. Estos utilizan tecnología de los programas *ANF* y *Vesta*, el cual considera el desarrollo de una planta de propulsión tipo "ramjet" para ser usada en la versión ASMP-A de los misiles crucero.

El *MM40 Block 2 Mod 1*, actualmente en producción, tiene un sistema de giro lase de navegación inercial *0*, además de un Sistema de Navegación Inercial (INS) nuevo y una versión modernizada del radar. Estos cambios están enfocados para mejorar la precisión de la navegación, mejorar la discriminación del blanco y extender la vida del misil al ofrecer mayor confiabilidad.

Hélices defectuosas del *Charles De Gaulle* necesitan reparación

La Marina Francesa pondrá en servicio el portaaviones *Charles De Gaulle* en la primera semana de mayo a pesar de continuar con problemas en las hélices, lo cual lo llevaría a puerto a mitad de año.

La nave de 42,000 toneladas retornó recientemente a la mar después de un periodo de reparación de cuatro meses en Toulon donde se trabajó en las hélices originales las cuales estaban defectuosas. La nave sufrió la rotura de una hélice luego de las pruebas en la mar frente a las costas indias el pasado noviembre.

La Marina Francesa estableció que las nuevas hélices, las cuales son las hélices de repuesto del fenecido portaaviones *Clemenceau*, son muy ruidosas y deben ser sometidas a una reconfiguración para bajar el nivel de sonido a limites aceptables. La tripulación ha reportado niveles de ruido de 100 dB cuando el portaaviones se encuentra navegando de 10 a 18 nudos, nivel de ruido, que está sobre el nivel aceptable de 65 dB. Existe una orden de compra de un nuevo juego de hélices para el *Charles de Gaulle*, pero no estarán disponi-

bles hasta comienzos del 2002.

La velocidad máxima del buque con las hélices del *Clemenceau* es de 25.2 nudos y el problema de ruido no estropeará que entre oficialmente en servicio esta semana y tome parte, para fines del próximo mes, en los ejercicios "Golden Trident" en el cual alrededor de 70 naves de 10 naciones participarán.

La Marina ha indicado que los trabajos de reparación a ser efectuados en el *Charles de Gaulle* (que ha venido teniendo una serie de problemas técnicos desde sus pruebas en la mar en febrero 1999) serán efectuados entre julio y octubre.

Estas noticias se vienen sumando a la duda, cada más creciente en Francia, sobre la decisión de construir otro portaaviones que acompañe al *Charles de Gaulle*. El Gobierno francés ha declarado que apoyaba la decisión de la Marina en construir un segundo portaaviones, sin embargo, los estrategas militares encargados de formular el presupuesto de Defensa de Francia para los años 2003 a 2008, han empezado a dudar acerca de la necesidad de equipar a la marina con todo lo requerido por el almirantazgo francés.

Se espera que se le otorgue a la Marina 20 billones de francos ($ 2.6 mil millones) anuales para su plan de equipamiento en el periodo 2003 a 2008. Durante un periodo de seis años, la Marina Francesa gastará 34 billones de francos en fragatas nuevas, 30 billones en el desarrollo del nuevo submarino de ataque clase *Barracuda*; el



Portaavión frances Charles De Gaulle

desarrollo de un cuarto submarino estratégico de misiles balísticos SNLE; la compra aeronaves de tipo *Rafale* para el *Charles de Gaulle*; pagar la parte que corresponde por el nuevo misil nuclear y recibir el primer lote de helicópteros de transporte *NH 90*. Además la Marina Francesa tiene la intención de adquirir la versión naval del misil *SCALP EG/Storm Shadow* que la compañía Matra Bae Dynamics construye actualmente para las Fuerzas Aéreas del Reino Unido y Francia. La Marina requiere de una arma de 500 Km de alcance capaz de operar desde unidades de superficie y submarinas y que entre en servicio en el 2010. Para este propósito espera gastar 10 billones de francos en 240 misiles.

Si Francia ordena construir un segundo portaaviones al final del periodo 2003 - 2008, significaría que estuviera disponible para el ano 2015 en el mejor de los casos.

GRAN BRETAÑA

Real Marina Británica planea adquirir nuevas lanchas para operaciones especiales

El Ministerio de Defensa Británico (MoD) ha enviado una solicitud a representantes de la Industria con la finalidad de adquirir hasta cinco lanchas rápidas para que entren en servicio desde mediados del 2004.

Se cree que estas unidades serán usadas como lanchas de inserción de largo alcance para los Servicio de Botes Especiales de los Royal Marines y para Servicio Aero Especial del Ejercito Británico.

De acuerdo a lo especificado por el Ministerio de Defensa la lancha deberá ser capaz de llevar una carga de 2.6 toneladas, incluyendo 10 pasajeros y que pueda mantener tránsitos a altas velocidades (45 nudos) en condiciones de mar 4. Deberá ser capaz de permanecer estable hasta en condiciones de mar 6 y debe estar construido para operar en condiciones climáticas extremas. Otras especificaciones serían de tener un alcance de hasta 600 mn., un sensor integrado de comunicaciones y una firma de radar reducida con materiales tipo stealth a ser utilizados en su construcción.

Deberá ser posible su transporte por avión *Hércules C-130* y, a pedido del Ministerio de Defensa, la posibilidad de transporte por helicóptero *Chinook CH-47* con winche de carga.

El reino Unido utiliza en la actualidad dos tipos de lanchas de inserción rápida: El *FIC 145* y la lancha muy delgada *VSV*, ambas son aerotransportables.

ITALIA

Proyecto de nuevas fragatas italianas

Ficantieri, principal astillero naval Italiano, efectuó el 17 de febrero último, el lanzamiento de la segunda de cuatro fragatas ligeras proyectadas, denominadas Nuevas Unidades Menores Combatientes (NUMC), para la marina italiana. El buque, de 1500 toneladas fue bautizado *Comandante Borsini.* El primero de esta clase, que recibió el nombre de *Comandante Cigala Fulgosi,* fue lanzado el 7 de octubre del 2000.



Imagen digital de las nuevas fragatas italianas de la clase Borsini.

Los cuatro buques miden 89 metros de eslora y desplazan 1520 toneladas, fueron ordenados en 1998, bajo un contrato de 415 millones de dólares. Contarán con una dotación de 70 tripulantes con capacidad de operar por 10 días en patrullaje y vigilancia, teniendo como rol secundario la guerra antisuperficie. Posee una cubierta de vuelo con hangar retráctil y capacidad de operar helicópteros *AB-212* y *NA-90.*

La Marina italiana evalúa el montaje ligero Oto Breda de 127/54

La fragata italiana clase *Lupo Bersagliere* (F-584), se encuentra conduciendo la evaluación en la operación, del montaje ligero Oto Breda de 127/54. El montaje en mención es un último diseño que configura tecnología *Stealth* con una buena cadencia de disparo de treinta y cinco tiros por minuto.

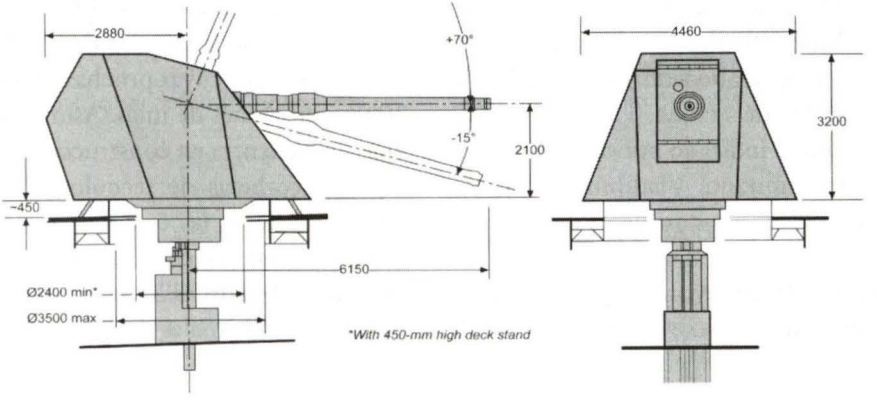
Con un peso de veintidós toneladas, está capacitado para disparar munición estándar de 127 mm.



Montaje ligero Oto Breda *127/54 instalado a bordo de la fragata italiana* Bersagliere *para efectuar pruebas.*

Características técnicas

Régimen de tiro	**40 tiros/minuto**
Munición disponible	**20 (magazines modulares)**
Angulo de elevación/depresión	**+70º/ -15º**
Velocidad de elevación y aceleración	**30º/sec; 40º/sec²**
Peso (sin carga)	**22 t**
Sistema de refrigeración	**agua de mar - agua dulce**
Alimentación eléctrica	**-440V, trifásica, 60Hz < 180Kw circuíto principal -115V, monofásica, 400 Hz, 300 VA. servomotor y sincros.**

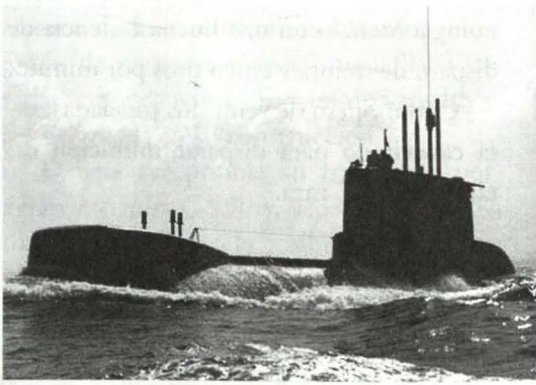


ISRAEL

Israel oferta submarinos *Clase Gal* a Polonia

Polonia actualmente posee dos submarinos clase *Foxtrot*, que se espera que sean retirados en el 2003, por lo que la Marina está evaluando la posible adquisición de dos submarinos pequeños de segunda mano para mantener el entrenamiento y capacitación hasta el 2010. Para ese año se prevee estar en la capacidad de adquirir dos o tres modernos submarinos, entre los que se encontrarían el *tipo 212* alemán o el *Viking* del Consorcio Nórdico. Adicionalmente la Marina cuenta actualmente con un submarino clase *Kilo* comisionado en 1986.

Los submarinos clase *Gal* ofertados por Israel, fueron construidos en astilleros ingleses *Vickers* entre 1974 y 1978, siendo retirados del servicio con la llegada de los submarinos *Dolphin*, entre 1998 y el 2000.



Submarino clase Gal *ofertado ofertado a Polonia por Israel.*

RUSIA

Comandante en Jefe de la Marina Rusa comenta sobre futuro de su institución

La marina rusa deberá tener entre doce a quince submarinos estratégicos lanzamisiles (SSBN), cincuenta submarinos de ataque nucleares (SSN), treinta y cinco submarinos diesel y alrededor de setenta unidades navales de ataque de superficie, de acuerdo con lo indicado por su Comandante en Jefe Almirante Vladimir Kuroyedov durante su visita a los astilleros de Severodvinsk.

Durante la entrevista manifestó que se encuentra en progreso el primero de la cuarta generación de SSBN de la clase *Borey* (proyecto 995), denominado *Yuri Dolgoroukyi,* visitando posteriormente el submarino de ataque Gepard de la clase *Akula II (tipo 971M)*, cuyas pruebas finales se realizarán en el mes de julio. Asimismo indicó que se encuentra en construcción un nuevo tipo de corbetas de tecnología *Stealth* de 1900 toneladas, las cuales serán empleadas para patrullaje de costa, escolta y operaciones antisubmarinas, dando comienzo su lanzamiento a finales del presente año.

SUECIA

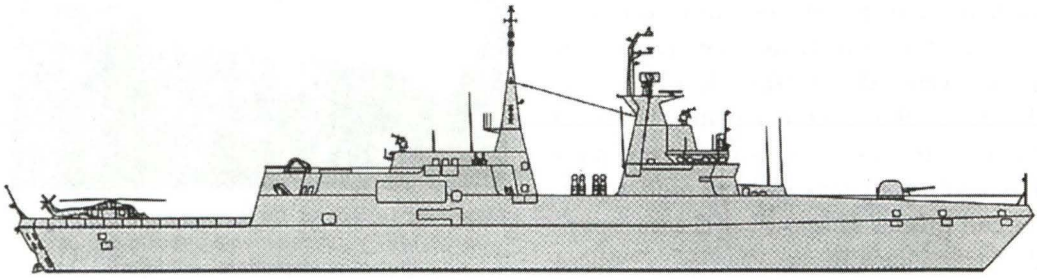
Suecia ordena sonares canadienses

La Administración del Material para la Defensa Sueca ha firmado un contrato por 38.9 millones de dólares con la Compañía Computing Devices of Canada (CDC) para el suministro de tres sistemas de sonar Hydra adicionales para las corbetas clase *Visby* de la Marina sueca.

La nueva orden eleva a siete el número total de sonares suministrados para la Marina por CDC.

SUDAFRICA

Construcción de la Fragata *MEKO A-200 SAN*



Perfil de la fragata MEKO A-200 SAN *en construcción para la marina sudafricana*

Se inicia construcción de primera fragata MEKO A-200 SAN. El 28 de febrero pasado, en el astillero Blohm + Voss de Hamburgo, se realizó una ceremonia simbólica de inicio de la construcción de la primera de cuatro fragatas *MEKO A-200 SAN* que serán construidas para la marina sudafricana.

Estas fragatas, que deberán entrar en servicio entre los años 2002 y 2005, son parte de un ambicioso programa de modernización de las fuerzas armadas sudafricanas, que comprende la construcción, aparte de las cuatro fragatas *MEKO*, de tres submarinos *tipo 209*, la adquisición de 28 aviones caza *Saab/BAE Gripen,* 24 aeronaves de ataque y entrenamiento *BAE Hawk* y 30 helicópteros *Augusta A 109*.

TAIWÁN

Problemática por la adquisición de los cuatro destructores *Clase Kidd* a los E.E.U.U

Oficiales de la Fuerza de Defensa de Taiwán se hallan con opiniones divididas sobre el futuro proyecto de la Marina, después de la decisión del Gobierno de los Estados Unidos de ofertar en forma inmediata cuatro destructores clase *Kidd* en vez de los destructores *Arleigh Burke* equipados con el Sistema Aegis.

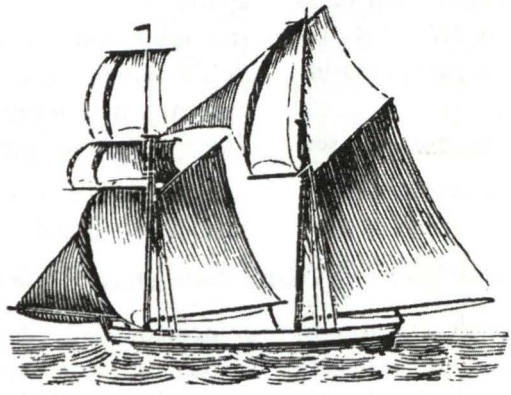
Taiwán necesita destructores avanzados como el clase *Kidd*, pero era más pre-

ferible los clase *Arleigh Burke* para contrarrestar la adquisición por parte de China de destructores rusos clase *Sovremenny* de 7.940 toneladas. Algunos partidarios creen que ambos destructores, *Kidd* y *Arleigh Burke*, con sus avanzados sistemas de radares y gran capacidad de armas podrían ser de gran disuasión contra las fuerzas navales de China y frenar su propósito de ataque a Taiwán.

Asimismo, Taiwán anunció que ha culminado el plan para la construcción de seis lanchas misileras con tecnología stealth, clase *Kwang Hwa,* de 150 toneladas de desplazamiento y planea construir treinta lanchas con misiles antibuque *Hsiung Feng 2* y más adelante modernizarlas con misiles *Hsiung Feng 3* con capacidad de ataque a tierra.



Destructor USS Scott, de la clase Kidd, en reserva desde 1997 y recientemente ofrecido con otros tres buques similares a Taiwan.



ACTUALIDAD NACIONAL

Gustavo Ramírez Samamé

INFANTES DE MARINA EN OPERATIVO "MILENIUM"

Del 12 al 17 de marzo, personal de Infantería de Marina de la Marina de Guerra del Perú realizaron en la Bahía Salinas, de Huacho, un importante operativo de entrenamiento denominado "Milenium".

El operativo se inició con un desembarco anfibio realizado desde el B.A.P. Eten hasta las orillas de la playa Salinas, en donde efectivos de nuestra Marina, a bordo de unidades anfibias, demostraron su alta preparación para operaciones anfibias.

Luego de capturar un objetivo (toma de playa), la brigada continuó desplazándose durante 5 días cubriendo un aproximado de 70 kilómetros, desde las playas de Huacho hasta las inmediaciones de Chancay. En el transcurso, los infantes realizaron diferentes ejercicios, como combates ofensivos en tierra, convoyes terrestres, marchas tácticas de aproximación, operaciones de patrullaje diurno y nocturno, preparación de obstáculos para vehículos (emboscadas y contraemboscadas), así como simulación de ataques aéreos.

Participaron en este operativo la Brigada de Infantería de Marina N°1 "Guarnición de Marina" y la Brigada N°2 "Guardia Chalaca". Asimismo, grupos de apoyo táctico logístico, batallón de vehículos anfibios, unidades de ingeniería y unidades del Comando Anfibio.



Infantes de Marina en toma de la playa Salinas

OPERATIVO "TÚPAC YUPANQUI"

El Operativo "*Túpac Yupanqui*", programado por la Fuerza de Superficie, tuvo lugar en el área comprendida entre el Callao y Supe, participando en él unidades de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, la Comandancia de la Fuerza de Aviación Naval, la Comandancia de la Fuerza de Operaciones Especiales y de la Dirección de Capitanías y Guardacostas.

El desplazamiento de las diversas unidades de las fuerzas operativas, contempló objetivos específicos con el fin de elevar el nivel de entrenamiento básico e intermedio de las fuerzas navales exigiendo al máximo el rendimiento operativo en la mar, utilizando un tiempo razonable en la cantidad de horas de navegación.

En el operativo se puso énfasis en objetivos precisos como entrenar a los comandos participantes en la conducción de sus Grupos de Tarea durante las operaciones en la mar que consistieron en el desarrollo de tácticas y procedimientos que permitan explotar las capacidades propias y las limitaciones del enemigo. Igualmente, importante fue el nivel alcanzado en el entrenamiento por las unidades participantes en el despliegue táctico, así como en el empleo de los sistemas de armas.

Es de destacar lo logrado en el aspecto de contribuir al control de tráfico marítimo, así como de fomentar la presencia naval en el litoral.



B.A.P. Almirante Grau y B.A.P. Montero en maniobras tácticas

UNIDADES NAVALES EN OPERATIVO "WARI"

Para elevar el nivel de entrenamiento del personal, así como mejorar el estado de alistamiento de las diferentes unidades navales, la Comandancia General de Operaciones Navales, programó la realización de un operativo denominado *"Wari"*, en el que participaron la fuerza de superficie, Submarinos, Aviación Naval, Infantería de Marina y Operaciones Especiales. El citado entrenamiento desarrollado entre el 21 y 25 de mayo, comprendió las áreas de Chancay y Bujama.



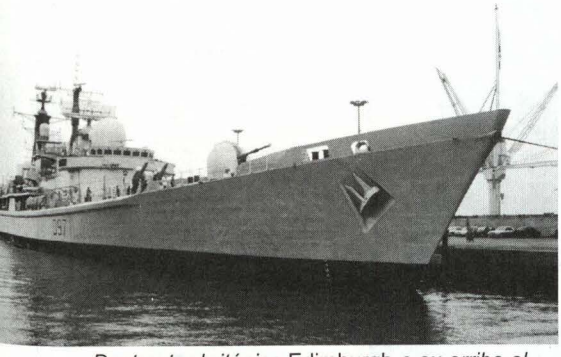
Desde una lancha incursora miembros de la Fuerza de Operaciones Especiales realizan maniobras.

En este operativo de entrenamiento avanzado en la mar se ejecutaron diversos tipos de eventos en todas las áreas de la guerra naval, el mismo que permitió evaluar en forma independiente a cada unidad de combate, además de su desempeño operativo como parte integrante de Fuerzas de Tarea en la ejecución de las diversas misiones encomendadas.

Los ejercicios, básicamente consistieron en enfrentamientos de superficie que incluyeron (lanzamientos simulados de misil y ejercicios de artillería), guerra submarina y antisubmarina (lanzamiento de torpedos), ejercicios de guerra electrónica y antiaérea, a los que se sumaron operaciones de Infantería de Marina y Operaciones Especiales, así como juegos de guerra y maniobras en la Mar.

DESTRUCTOR BRITÁNICO H.M.S. *EDINBURGH* VISITÓ EL CALLAO

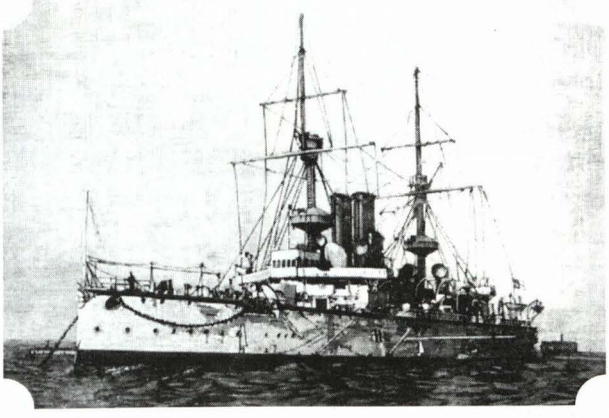
El 11 de junio arribó al puerto del Callao, en visita oficial, el destructor H.M.S. *Edimburgh* de la Real Armada Británica. Esta unidad, al mando del capitán de navío Joe Gass, permaneció en nuestro país durante cuatro días, en los cuales su tripulación realizó diferentes actividades protocolares.



Destructor británico Edimburgh *a su arribo al Callao*

Como parte de su programa de actividades, la tripulación efectuó una ceremonia de colocación de ofrenda floral al monumento del Gran Almirante Miguel Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao, la misma que contó con la presencia de autoridades navales y diplomáticas de la embajada del Reino Unido en el Perú.

El H.M.S *Edimburgh* es un destructor del *Tipo 42 serie III* construido por los astilleros Cammell Laird, en Birkenhead. Tiene un desplazamiento de 4, 800 toneladas y una eslora de 140 metros, está equipado con misiles *Sea Dart* y posee un cañón de 4.5 pulgadas con alcance de 15 kilómetros. Tiene además, 2 lanzatorpedos triples, un hangar y cubierta de vuelo para un helicóptero *Lynx* y cuenta con habitabilidad para 26 oficiales y 260 marineros.



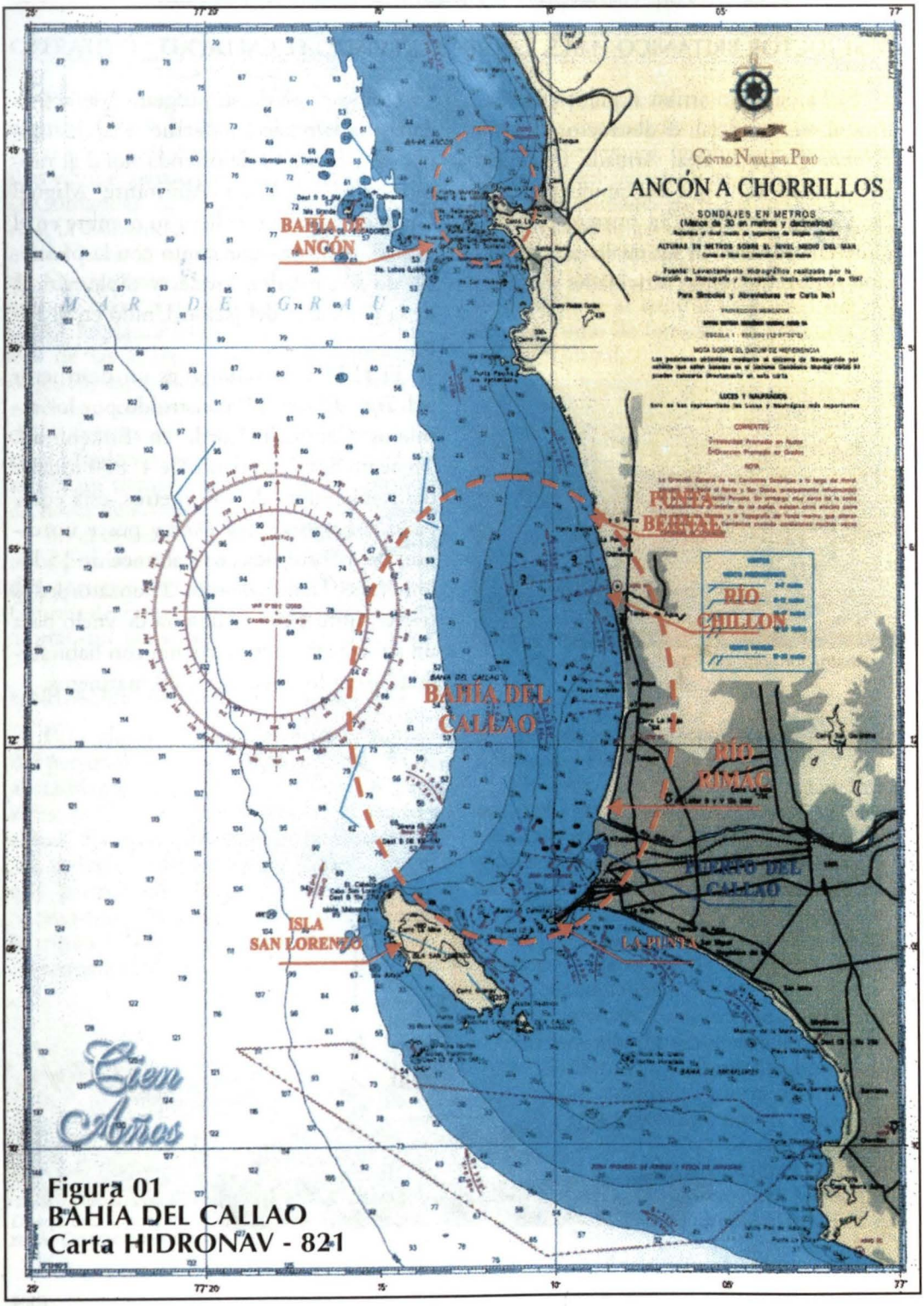


Figura 01
BAHÍA DEL CALLAO
Carta HIDRONAV - 821

"¡ S. O. S. !, SALVEMOS LA BAHÍA DEL CALLAO"

Capitán de Corbeta
Jorge Gutiérrez Muñoz

**"Somos el hombre,
los hijos de La Maravilla y El Desastre,
capaces de lo mejor y de lo peor".**
(Tomado de la "Balada de Gilgamesh"
rey de Súmer, 4,000 años AC).

En el mes de Enero del año pasado, el autor del presente artículo durante una visita al Balneario de Ancón, que como era habitual estaba abarrotado de gente, la cual disfrutaba de un hermoso día de playa veraniego, y como era normal, muy pocas personas se bañaban en sus playas, ¿ el motivo ?, era bien conocido por todos sus veraneantes , el mar que baña sus playas, ese día presentaba un fenómeno que se estaba volviendo normal, traía en sus aguas abundantes residuos sólidos (bolsas y botellas de plástico de todo tipo, maderas y un larguísimo etc.) y nadie quería correr el riesgo de salir del mar con una bolsa de plástico pegada entre las piernas o en la cabeza, como había sucedido alguna vez. Por su puesto que el problema marítimo antes mencionado encendía acaloradas discusiones, que sin embargo al terminar la temporada de verano era olvidado hasta el año siguiente.

Fue en el mes de Agosto del mismo año, dentro del marco de un estudio marítimo de carácter científico, que el suscrito inició una evaluación de la problemática de la contaminación Marítima que afectaba cíclicamente las playas de la bahía de Ancón, encontrando un panorama mucho mas serio del que pude imaginarme, el que procuraré a continuación, describir brevemente.

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

La continúa presencia de residuos sólidos y aguas contaminadas, que llegan a las diferentes "playas de la bahía de Ancón y de todas las playas que se encuentra al sur de esta ", están ocasionando molestias a los usuarios.

Este problema se intensifica en la época de verano, en la cual, en determinados momentos, el mar que baña el citado balneario, así como, la arena de algunos sectores de las diferentes playas están adquiriendo olores desagradables.

Ausencia de peces en el área marítima de interés, especialmente durante los meses de verano.

UBICACIÓN: BALNEARIO DE ANCÓN

El área de estudio, cuyos resultados resumidos se presentan aquí, corresponde a la zona de la bahía de Ancón.; donde el área costera esta comprendida geográficamente entre Punta Mulatas, Punta La Cruz , y Punta Tamancilla cerrando el área marítima con los islotes Grupo de Pescadores, En esta área se ubica diferentes Playas destacando la Playa Hermosa y la de la Fuerza Aérea del Perú. Específicamente esta ubicada entre la Lat. 11° 46'30" S, Long. 77° 10' 30" W y Lat. 11° 44'30" S, Long. 77° 11' 50" W; Esta área ocupa una superficie costera de aproximadamente 01 milla cuadrada. En la figura 01 se puede apreciar la carta HIDRONAV– 821, y la ubicación geográfica de la citada bahía.

No existe ningún estudio previo de contaminación del área marítima adyacente a la bahía de Ancón con sede en el distrito del mismo nombre y de las playas que se encuentra al sur de esta, por lo que se ha seguido la metología de consulta de documentos y textos relacionados al tema de interés, incidiendo en sus características oceanográficas e hidrográficas, asimismo, se han visitado las áreas geográficas correspondientes, donde se han realizado y ampliado investigaciones para mejorar el presente trabajo y hacerlo lo mas exacto posible, dentro de los limites aprovechables.

La recolección de la información requerida, puede dividirse en 05 etapas:

a. Observación y estudio del problema in situ, en forma personal en el área geográfica de interés.
b. Aplicación de la experiencia en el tema de prevención de la polución marina, basados en los trabajos de limpieza y descontaminación realizados en la Rada Interior del puerto del Callao, durante los años 1996 a 2000.
c. Recolección sistemática de trabajos relacionados al tema de interés, efectuados por instituciones afines al problema: DIHIDRONAV, DICAPI, IMARPE y SEDAPAL
d. Entrevista a profesionales del ramo de estudios del mar y control del medio ambiente: biólogos marinos, higrógrafos, ingenieros ambientalistas, etc.
e. Análisis bacteriológico[1] de muestras de arena y agua de mar, del sector marítimo y de las playas del área geográfica de interés.

CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO INICIAL

Merced a todos los datos recopilados y un análisis sucinto, se determino que la Bahía de Ancón y todas las playas que se encuentra al sur de esta, estaban siendo negativamente impactadas ambientalmente, por una inmensa área marítima contigua, altamente contaminada, la cual no era otra que la Bahía del Callao.

CARACTERÍSTICAS DE LA BAHÍA DEL CALLAO

La bahía del Callao es el presunto contaminador del área marítima contigua al Norte de esta (Bahía de Ancón), situada en los 12° 04′ S de latitud y 77° 10′ O de longitud, puede considerarse como uno de los accidentes costeros más efectivos provistos por la naturaleza para abrigar un puerto. Por el sur lo protege una pequeña península denominada La Punta, y casi por el S.S.O. hasta el O., está la isla de San Lorenzo que la protege de los efectos de los vientos alisios (del SE), en la costa hacia el sur se encuentra limitada por Punta Bernal, en la carátula puede observarse la carta HIDRONAV – 821 : Ancón – Chorrillos.

I. Hidrografía de la bahía del Callao:

Existen dos ríos cuyas aguas desembocan en la extensa área marítima de la bahía del Callao:

1. El río Chillón

Este río tiene sus nacientes en el glaciar de corte, en la laguna de Chonta a 4,850 msn. en la Cordillera de La Viuda. Sobre un recorrido de 120 Km., su área de drenaje total es de 2,444 Km2, de los cuales 2% pertenecen al cono de deyección y zona agrícola de los ex fundos Oquendo y Márquez, sobre el litoral del océano Pacifico.

Este río descarga sus aguas a 2 millas al Sur de la punta Bernal, sus aguas son de bajo caudal con un régimen irregular, siendo la máxima de 13 m^3-s. y la mínima de 0.30 m^3- s , con lo que la media anual es de 8.97 m^3- s , que representa un volumen medio anual de 282.94 millones de metros cúbicos. En épocas de verano la creciente aumenta considerablemente; sus aguas sirven para el regadío de las zonas agropecuarias que se encuentran

(1) *Análisis bacteriológico: examen que tiene por objeto indicar el grado de la contaminación con aguas residuales que puedan tener las muestras (arena y agua de mar) en el momento que se tomaron.*

en su recorrido.

Las dos márgenes de este río, y cerca a la playa Oquendo, se encuentran urbanizadas.

2. El río Rímac

Este río tiene su origen en el nevado de Ticlio, en las lagunas que se forman por el deshielo de este glacial, y luego de recorrer aproximadamente 140 Km., descarga sus aguas al mar, a 5.4 millas al sur de la desembocadura del río Chillón, su playa es de guijarros. Podemos distinguir en el dos zonas diferenciadas

A - Zona Costera

- Este río tiene aguas todo el año, pero en los meses de invierno disminuye su caudal apreciablemente y en los meses de verano (enero a marzo), el caudal aumenta ya que esta época coincide con la estación lluviosa en la sierra, llegando incluso a causar los llamados huaicos a la altura de la localidad de Chosica y a desbordarse a 2 Km. de su desembocadura, a la altura de la Avenida Néstor Gambetta, como ya ha pasado antes (1984 – 1994).
- El Rímac, como el Chillón, en su desembocadura en el mar alimenta una barra de poco fondo, lo que hace recomendable no aproximarse a ella a menos de 1 milla de la línea de costa dentro del área inmediata de la boca de estos ríos.
- Las aguas de este río son muy importantes económicamente, ya que es la fuente de generación de energía eléctrica, irriga el gran valle que tiene en su recorrido y, asimismo, abastece de agua a los habitantes de Lima y Callao.
- Las dos márgenes de este río y hasta 1 Km. cerca de su desembocadura se encuentra urbanizado, apareciendo también innumerables asentamientos humanos.

B - Zona Marítima

El fondo del suelo marino se clasifica como limo–arenoso y areno–limoso.

Se efectuaron estudios sobre la calidad del agua de mar de la playa Oquendo, mediante los que se obtuvieron resultados que indican que muchos factores sobrepasan, según la Norma Técnica Peruana, los limites permisibles de plomo, cadmio y mercurio; asi mismo presentan niveles altos de aceites y grasas, debido a los desechos que arroja el colector de Comas, los desperdicios de los barcos y los residuos y deshechos de las fabricas.

Aparte de los estudios analíticos realizados a estas aguas, se puede observar simple vista las manchas de grasas y aceites en el mar.

II Servicio de Agua y Desagüe:

El agua en uso proviene de 47 zonas de bombeo y de la planta de tratamiento de La Atarjea. La carencia de agua se da en las áreas marginales.

El drenaje de las aguas servidas del Callao, se produce a través de cuatro colectores principales: Callao, Ventanilla, Aeropuerto y Morales Duárez. Hacia estos lugares discurren los colectores secundarios de los barrios circundantes. Estas redes vierten su contenido al mar a través de los emisores del Callao y Comas. Los distritos de Ventanilla y algunos sectores del Callao carecen del servicio de alcantarillado, por lo que muchas de sus aguas servidas crudas[2], son vertidas directamente al mar, cerca de la costa. La Figura Nro. 02, ilustra la ubicación de los referidos emisores.

CROQUIS DE UBICACIÓN GEOGRÁFICA



Figura Nro. 02

(2) Crudas: Sin ningún tipo de tratamiento en las aguas servidas conteniendo estas, altas cantidades de bacterias de todo tipo.

III Desechos sólidos:

Se ha podido observar que en el Callao existe un grave problema sanitario debido a la contaminación causada por el mal manejo de los desechos de diferentes industrias que funcionan en la citada localidad, tales como la pesquera, la de papel, de fertilizantes, etc., además de las descargas domésticas y la basura; y por otro lado la minería, que, aunque no está en esta zona, arroja también sus desechos al lecho de los ríos Rímac y Chillón, para luego llegar al mar.

El recojo de basura en el Callao se ha visto afectado debido a inescrupulosos comercializadores de la basura en la denominada "Pampa de los Perros", donde se selecciona alimentos, metales, plásticos, vidrios, ropa, papel, etc., a pesar de existir rellenos sanitarios en la zona de Ventanilla; en el sector de Shangri–La, sobre la carretera Panamericana antigua y también los rellenos sanitarios de Lima Metropolitana.

La Empresa de Limpieza y Saneamiento del Callao que se encarga del recojo y descarga de la basura carece de recursos y presupuesto para poder resolver este problema crítico.

IV Las industrias en el Callao

- En el Callao se encuentran grandes fábricas de alimentos y tabacos, textiles, confecciones y cueros, maderas y muebles, papel e imprenta, química y petróleo, minerales no metálicos, metálicas básicas, maquinarias y transportes.
- El área química y de petróleo genera el mayor valor de producción, luego le sigue la industria cervecera que es una de las más prósperas del Callao ya que se está ampliando su capacidad de producción.
- Cerca al río Chillón, se encuentran ubicadas la Planta de Sudamericana de Fibras S.A., PROLANSA, Reactivos Nacionales, Industria de Pinturas, Química del Pacífico, Empresa de la Sal S.A., Papelera Paracas, Aginomoto.

En la Figura 03 se puede observar un croquis de los niveles de contaminación de la bahía del Callao.

V.- Ley General de Aguas:

Podemos observar en la fig. 04, que según la Ley General de Aguas, ésta estipula que para la clasificación IV (agua marítima para zonas recreativas de contacto primario: baño y similares), los parámetros de las aguas de la bahía del Callao son sobrepasadas en niveles críticos.

Por mencionar sólo algunos:

- Los coliformes totales no deben ser mayores a 5,000 NMP – 100 ml; sin embargo, en algunos sectores llegan a cerca de 1'000,000 NMP – 100 ml.
- Para que el mar sostenga vida requiere tener una cantidad mínima de oxígeno disuelto que es 3 mg / I.O.D., pero debido a la alta demanda bioquímica de oxígeno (D.B.O.), requeridos por los aportes de materia orgánica en descomposición de las aguas servidas crudas, algunos sectores llegan a 0.00 mg / I.O.D. , sin posibilidad de que subsistan peces en las áreas antes referidas.

NIVEL DE CONTAMINACIÓN DE LA BAHÍA DEL CALLAO ´99 - ´00

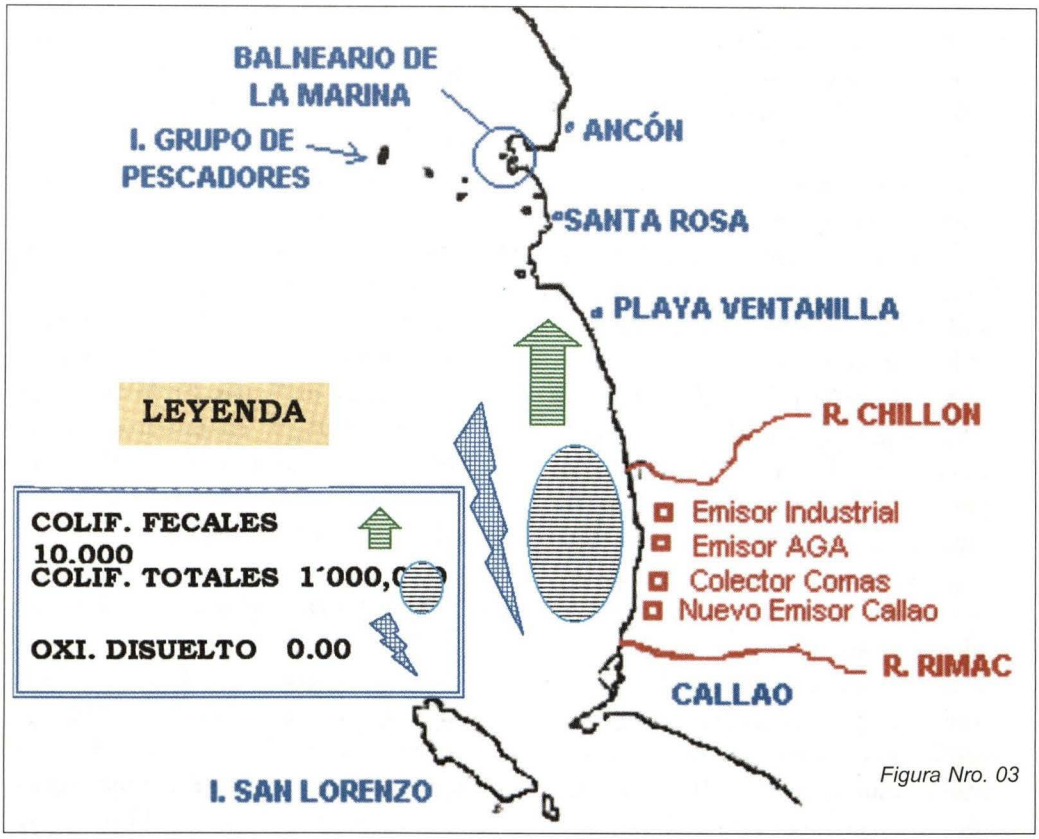


Figura Nro. 03

CUADRO RESUMEN DE LA "LEY GENERAL DE AGUAS" CLASIFICACIÓN DE LOS CUADROS DE AGUA Y DE LA ZONA COSTERA.

DENOMINACIÓN	AGUA MARÍTIMA	UNIDAD MEDIDA
COLIFORMES TOTALES	5,000	NMP / 100 ml
COLIFORMES FECALES	1,000	NMP / 100 ml
OXIGENO DISUELTO	3	mg / l O.D.
D.B.O.	10	mg / l O.B.D.

Art. 81: Cuerpos de agua se clasifican:
- IV: Aguas de Zonas recreativas de contacto primario (baños y similares).

Fuente: Ley general de aguas D.S. Nro. 261 – 69 AP.

Figura Nro. 04

CONCLUSIONES DE LOS EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN SOBRE EL ECOSISTEMA MARINO EN LA BAHÍA DEL CALLAO

a. Las condiciones de **anoxia**[3] encontradas en abril del 1997- '98 - '99 a nivel de fondo en el Callao, son indicadoras de contaminación doméstica y/o industrial de los ríos, emisores y colectores existente en el área en evaluación. A pesar de ello no se encontró anoxia en setiembre en la superficie del mar ni en el fondo lo que se atribuye a la presencia del Fenómeno El Niño.
b. Los nutrientes en el Callao, desde la Pampilla al Colector Comas se vieron afectados en su concentración por los aportes de materias orgánicas proveniente de la descarga de los ríos Chillón y Rímac, así como por los efluentes contaminantes provenientes de las industrias existentes en la zona.
c. En la zona sur de la bahía del Callao, entre La Punta y la isla San Lorenzo, las condiciones hidroquímicas se vieron menos influenciadas por la contaminación, lo cual se debe al flujo de las aguas y al constante afloramiento[4] de la zona.
d. En las playas Oquendo, Fertiza y las zonas adyacentes a los colectores Comas y Callao, las condiciones hidroquímicas estaban alteradas por efecto de la contaminación de origen doméstico e industrial existente en la zona.
e. Las condiciones térmicas en el mes de Setiembre con relación a los resultados obtenidos en Abril descendieron en 1 ó 2 °C, tanto en superficie como en el fondo, mientras que la salinidad alcanzo valores normales debido a la poca descarga del río Rimác.
f. Los niveles de coliformes totales y fecales fueron mas elevados en Abril que en Setiembre sobrepasando ampliamente los limites permisibles establecidos en la Ley General de Aguas. En lo que se refiere a DBO5 se encontraron valores elevados en Abril por encima de los limites permisibles de la referida Ley. Los valores de DBO5 registrados en Setiembre fueron menores de 10 mg / l .
g. Se observó la recolonización temporal de estaciones ubicadas en el centro de la bahía del Callao (entre el río Rimác y el Chillón) sin fauna o con pobreza de especies, excepto las estaciones ubicadas frente a la zona industrial, como consecuencia de la ocurrencia del Fenómeno El Niño 1997 – 98.
h. En las evaluaciones realizadas en Abril y Setiembre se registró la presencia de especies indicadoras de contaminación orgánica como: Brachiocapitella abranchiata, Paraprionosprio pinnata y Spiophanes bombyx.[7]

(3) Anoxia: ausencia de oxigeno disuelto, en este caso en el agua de mar.
(4) Afloramiento: Proceso de las corrientes marítimas donde las aguas del fondo suben a superficie.
(5) Coliformes fecales: Gérmenes que normalmente se encuentra en colon de los animales y cuya presencia indica contaminación, con materiales fecales en descomposición.
(6) DBO5 : Los organismos tiene una Demanda Bioquímica de Oxigeno, para efectuar sus diferentes procesos de vida, la cual es cuantificable.
(7) Brachiocapitella abranchiata, Paraprionosprio pinnata y Spiophanes bombyx.: Gérmenes patógenos.

PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL



- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"43 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM"

"Estamos en camino a la más alta Certificación ISO-9002"

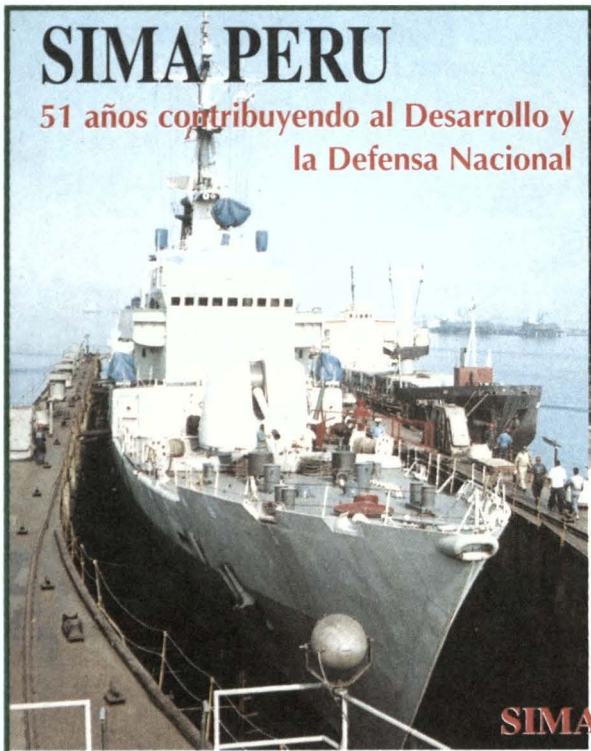
Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú

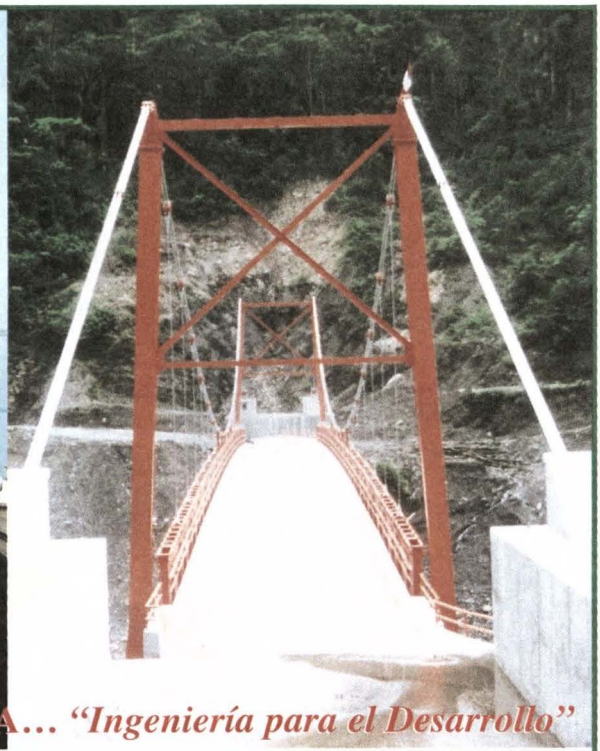
Teléfonos:	**(00511)**	**4638000**
		4638001
		4634739
Facsímil:	**(00511)**	**4635279**

E-Mail: navacom@telematic.com.pe

SIMA PERU

51 años contribuyendo al Desarrollo y la Defensa Nacional





SIMA... "Ingeniería para el Desarrollo"

Av. Contralmirante Mora Nº 1102 Telf.: 465-7357 • 429-1081 • 465-3420
Telefax: 465-0664 www.sima.com.pe e-mail: gc@sima.com.pe

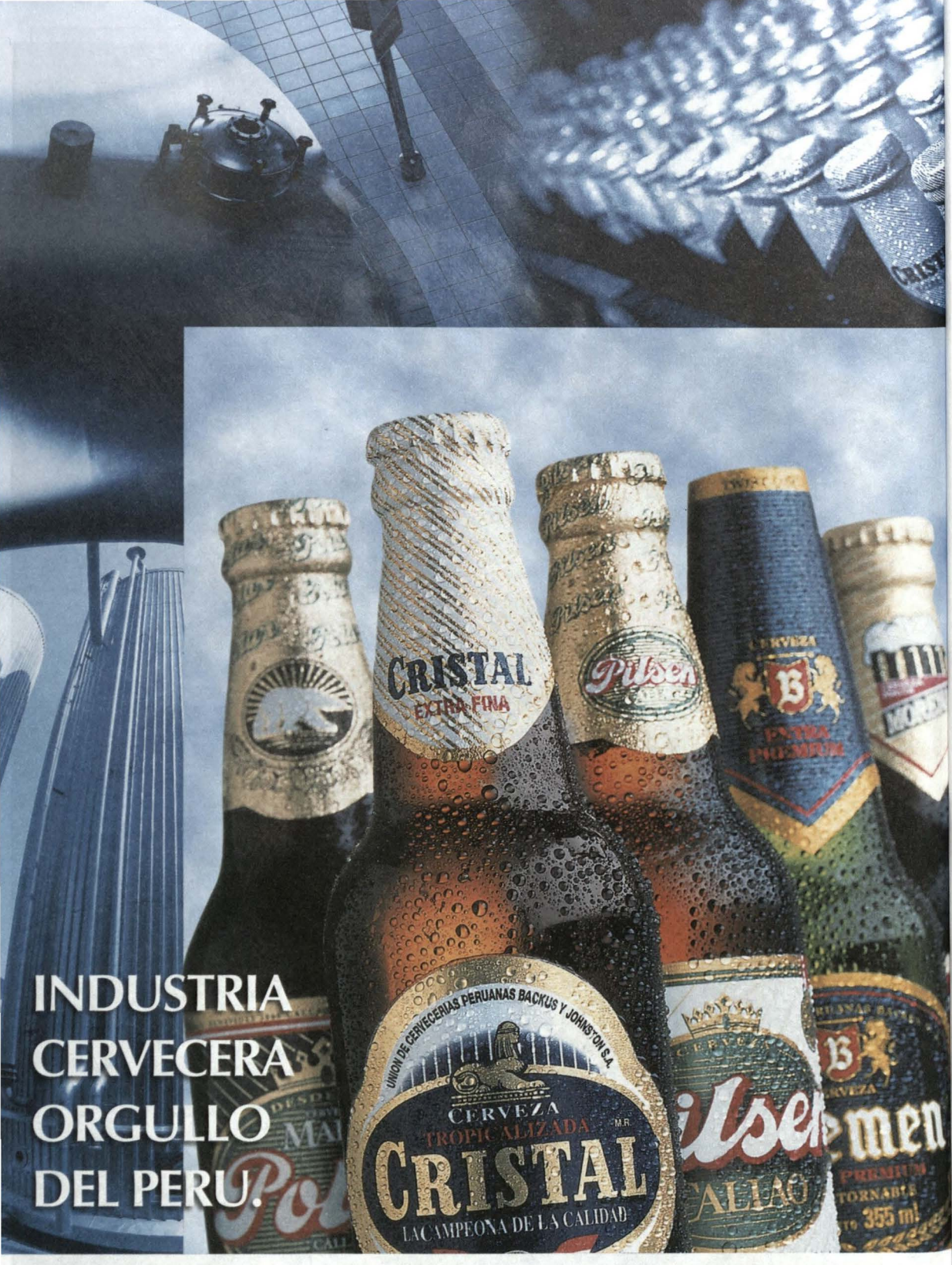


diseño gráfico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com



INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU.

Backus Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

i. La evaluación de efectos de la contaminación realizada en las comunidades macro bénticas [8] sublitorales de la bahía del Callao, indican el grave deterioro que presenta el ecosistema marino, debido a la presencia permanente de estaciones sin fauna frente a la zona industrial y colectores Comas y Callao, aun en condiciones abióticas[9] favorables.

FACTORES QUE INCIDEN EN LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE LA BAHIA DEL CALLAO

- La Corriente Costera del Perú.
- El viento predominante del área de interés .
- Contínua contaminación de las aguas de la bahía del Callao.
- Crecida de los ríos que desembocan en la bahía del Callao.
- Contínua contaminación de las aguas de los balnearios de Ventanilla y Santa Rosa.
- Descarga de aguas servidas del mismo balneario en el mar adyacente.
- Falta de control de la contaminación del medio ambiente.

CONCLUSIONES

La contaminación marítima y costera del balneario de la Bahía de Ancón, y de todas las playas que se encuentra al sur de esta, es la consecuencia de la combinación de una serie de factores climáticos, marítimos e hidrográficos y asimismo de la falta de conciencia de protección del medio ambiente por parte de la ciudadanía peruana. Por lo expuesto el problema se puede resumir de la siguiente forma:

A. Contaminación del área marítima y costera del balneario de la Bahía de Ancón y de todas las playas que se encuentra al sur de esta, por elementos contaminantes (residuos sólidos y aguas contaminadas), en dos PERIODOS bien definidos:

1° Periodo: CONSTANTE, durante los meses de Abril a Noviembre; en la que los elementos contaminantes se mantienen dentro de los márgenes tolerables, considerados para las zonas de recreo adyacentes al mar, según la Ley General de Aguas D..S. Nro. 007-83-S.A. Perú, del Ministerio de Salud.

2° Periodo: ELEVADO, durante los meses de Diciembre a Marzo en la que los elementos contaminantes sobrepasan los márgenes tolerables, considerados para las zonas de recreo adyacentes al mar, según la Ley General de Aguas D..S. Nro. 007-83- S.A. Perú, del Ministerio de Salud.

B. B. La acción de la corriente costera que

(8) Macro Bénticas: seres cuyo habitad se encuentra en el fondo marino y entre sus estratos.

(9) Abióticas: De un ecosistema refierese a sus componentes que son climáticos, geológicos y pedológicos.

corre hacia el norte, los vientos predominantes del SUR, SUROESTE llevan elementos contaminantes a la Bahía de Ancón y a todas las playas que se encuentra al sur de esta, que son generados en la Bahía del Callao, debido a las múltiples actividades industriales, recreacionales, transporte y deporte, que se realizan en la citada área y asimismo por los siguientes hechos:

1° Descargas de los ríos Rimác y Chillón, sobre todo en los meses de Diciembre a Marzo, época de crecida de los citados ríos, en la que arrastra todos los desperdicios que se han acumulado durante el año estimándose estos en 23,000 toneladas[10]

2° La descarga de los colectores domésticos, industriales y agrícolas, originando graves problemas en la bahía como deterioro de la calidad del medio marino: bajas concentraciones de oxígeno disuelto, altos valores de Demanda Bioquímica de Oxigeno y elevados valores de coliformes totales y fecales por encima de los limites permisibles (NMP)[11], establecidos en la Ley General de Aguas para uso recreativo.

3° La ubicación de asentamientos humanos a lo largo de su costa, que carecen de servicios de alcantarillado y agua potable y también de un gran numero de industrias que vierten sus desechos directamente al mar.

4° La cercanía de los balnearios Ventanilla y de Santa Rosa, que arrojan sus aguas servidas y basura directamente al mar.

En la figuras 05 se puede observar un croquis de los sectores marítimos contaminados y en la figura 06 un croquis de las corrientes y vientos predominantes en el área de interés.

Para mitigar el impacto negativo en las aguas del balneario de la Marina que se encuentra al sur de la Bahía de Ancón, el suscrito ha tenido a bien presentar un proyecto sobre el tema a la Dirección del Centro Naval, el cual esta en evaluación actualmente.

COROLARIO

La visión del problema de contaminación marítima antes expuesto realmente es abrumadora , su proyección hacia un futuro cercano es deprimente: un mar muerto, con playas altamente contaminadas donde en vez de encontrar arena que invite a descansar en ella, sólo veamos residuos de todo tipo y lo que es peor, su influencia negativa sigue expandiéndose hacia el norte.

¡¿Todavía no lo creen?!, pues acompaño algunas fotos tomadas recientemente en las playas mas cercanas a la bahía del Callao, para que se den una idea mas clara!!.

¿ Qué hacer ? : ¿ viajar mas lejos hacia playas mas limpias? , ¿mudar el Balneario? , ¿declarar la prohibición del baño de mar en un zona de costa de 40 Km.? ó aceptar el reto y comenzar a trabajar ahora mismo para recuperar nuestro mar.

(10) Ríos Rimác y Chillón: 15,000 tn y 8,000 tn respectivamente fuente SEDAPAL
(11) NMP : Número Mas Probable de gérmenes presentes en 100 ml de la muestra.

CROQUIS DE LOS SECTORES MARÍTIMOS CONTAMINADOS DE LA BAHÍA DEL CALLAO

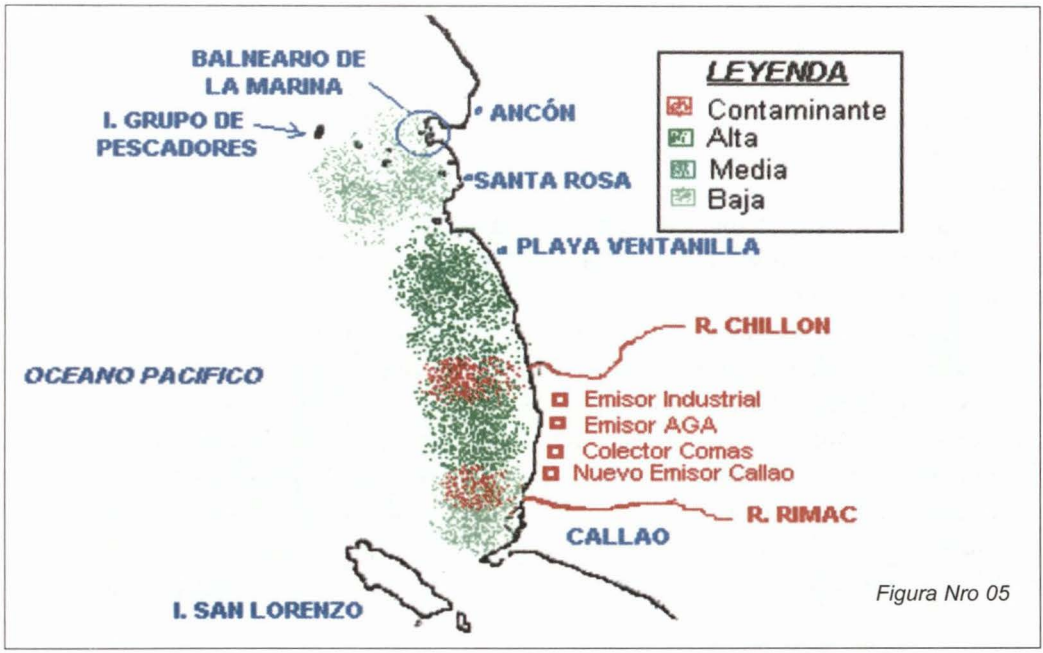


Figura Nro 05

CROQUIS DE CORRIENTES SUPERFICIALES Y VIENTOS PREDOMINANTES EN EL AREA GEOGRAFICA DE INTERES



Figura Nro 06

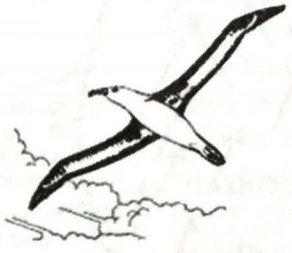
Particularmente me inclino por lo ultimo, contamos con lo principal: el grupo humano capacitado y disciplinado ansioso de medir sus fuerzas, con nuevos retos, que den solución a los problemas ancestrales del Perú en corto tiempo. Es nuestro deber, porque, de acuerdo a nuestra tradición naval, nobleza obliga. Después de todo es por el futuro de las nuevas generaciones por lo que trabajamos.

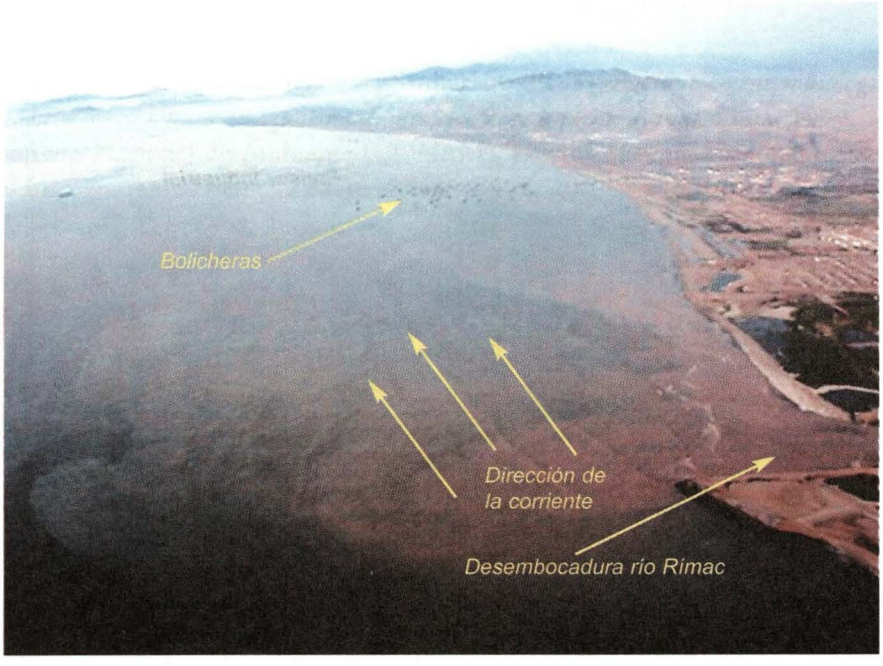
Es probable que algunos digan que este "reto es un imposible", ¿de donde sacaremos la tecnología y los recursos, para afrontar tamaña empresa?; pues para aquellos que duden que podemos realizarla, les recomiendo que se den una vuelta y observen las aguas de la Rada Interior del puerto del Callao, donde hace apenas 3 años atrás, contenía sus aguas, una marea de color negro lleno de basura, con olor fétido, en dos palabras: "estaba muerta", ahora viven en sus aguas color verde esmeralda, hasta seis variedades de peces y mas de doce especies de crustáceos, han reaparecido las gaviotas y pelícanos etc !!!. Todavía falta mucho por hacer, pero los resultados antes descritos nos alientan e indican que debemos seguir adelante.

¿ Es esté el sueño de visionario o solamente un esquema traído por los cabellos ?. Aquel que tenga dudas, bastara que se acerque a las playas del norte de Lima, para cerciorarse de lo que aquí ha leído. Pero independientemente de lo que suceda, ahora mismo:

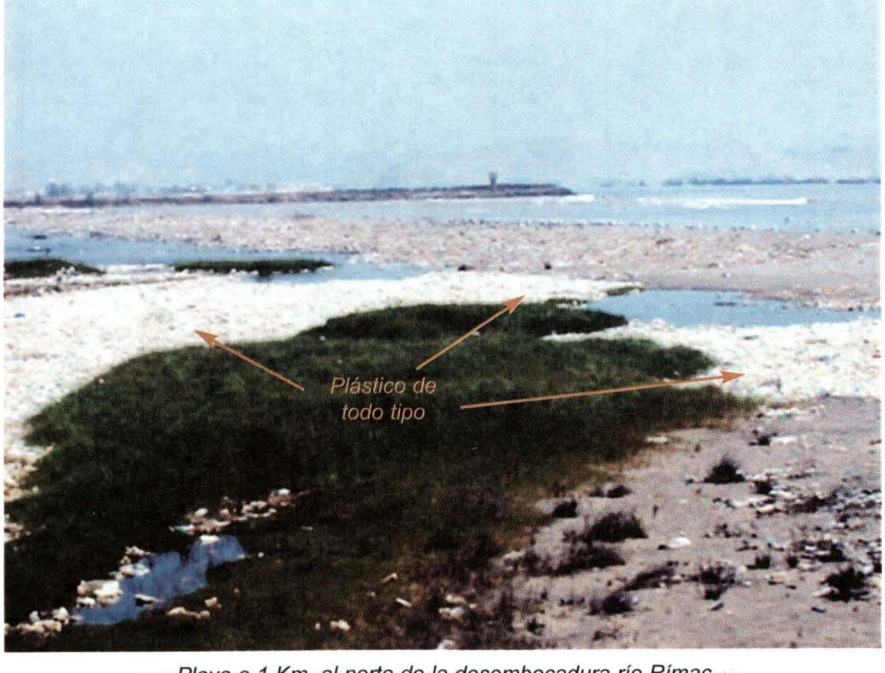
¡LA BAHIA DEL CALLAO ESTÁ MURIENDO !

¡ SALVEMOSLA AHORA !





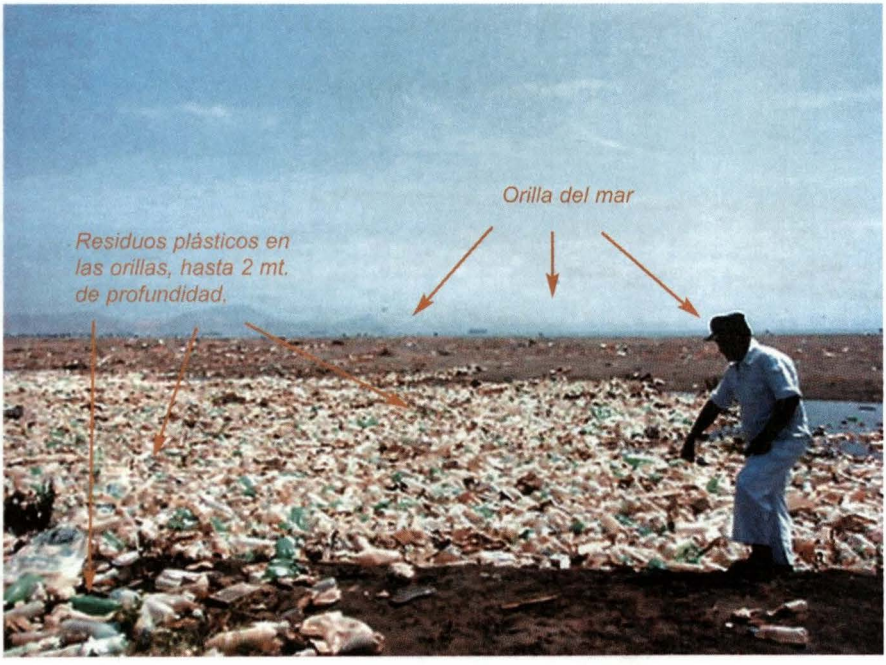
Desembocadura del río Rímac



Playa a 1 Km. al norte de la desembocadura río Rímac



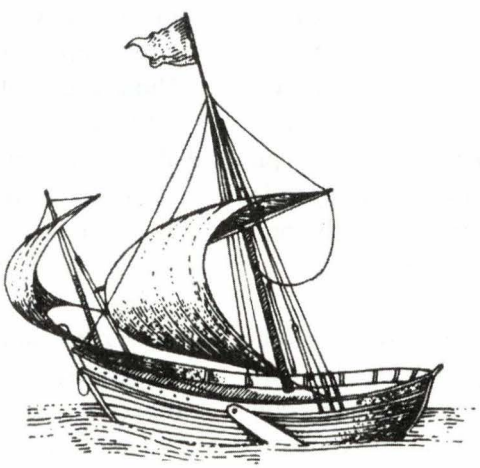
Playa Fertiza a 2 Km. al norte de la desembocadura río Rímac



Playa Márquez a 5 Km. al norte de la desembocadura río Rímac

BIBLIOGRAFÍA:

- Centro Panamericano de Ingenería Sanitaria (CEPIS). *Evaluación microbiológica y toxicológicas sobre rehuso de aguas residuales en riego. Informe Anual.* Lima, 1999.
- Consejo Nacional de Ambiente (CONAM). Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental . Ley Nro. 27446. Abril, 2001.
  Web: http// www.conam.gob.pe
- Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú. *Derrotero de la Costa del Perú.* Tomos I, II. 1999.
- East Asia. Regional Seas UNEP Sitipong.A. 1998.
- Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú. *Historia Marítima del Perú. Monografía de los Puertos del Perú. Tomo I.*
- Instituto del Mar del Perú (IMARPE). *Reportes. Evaluación de la calidad acuática en el área costera Callao-Ventanilla.* 1996 al 1999.
- Matos Mar, José. *Aguas residuales, agricultura y alimentación en la Gran Lima.* CONCYTEC-OPS/OMS.1990.
- Ministerio de Agricultura. *Control de Torrentes en la Cuenca Hidrológica del Rímac.* Lima. 1998
- Reglamento de la Ley General de Aguas (D.L. 17752). 1969.



EL CUARTO OSCURO

Teniente Primero (r)
José Almenara Amico

Hasta finales del mes de Marzo del nuevo milenio, y bordeando el medio siglo de vida, jamás había tenido nada grave en mi salud. De un momento a otro y sin aviso tuve la sensación de ingresar a un cuarto donde la luz no existía. Era un cuarto oscuro al que sólo el médico tenía acceso y capacidad de iluminar. Después de ello, el resto dependía de mí, es decir, caminar y sortear todos los "muebles" físicos y emocionales que a estas alturas de mi existencia ya había acumulado.

Antes de iniciarse lo que también llamé "mi sueño", mis días fueron los de un hombre vital, con luchas para salir adelante en mi carrera y lograr un hogar placentero con mi esposa y mis dos hijos.

Me encontraba en la cálida ciudad de Talara una tarde en que aproveché el tiempo para llevar a mi padre a hacerse un chequeo y entrando al consultorio me comenzó a dar vueltas todo; no podía mantenerme en pie, parecía que iba a reventar, me prestaron los primeros auxilios y me trasladaron al hospital donde ya me esperaba mi esposa, lo que me tranquilizó un poco.

Hasta aquí se creía que era algo pasajero, provocado por una indigestión. Me atendió un neurólogo, quien me controló y dio tratamiento especializado. Dormí y amanecí muy bien. Seguía pensando que había sido una indigestión Me bañé con agua fría y, al secarme me vino otra vez el cuadro que me tiró a la cama. Fui evaluado nuevamente por el médico y se decidió evacuarme a la ciudad de Lima.

El viaje a Lima fue increíblemente largo; miraba para adentro, sentía que había entrado a otra dimensión y que todo era nebuloso e incierto. Llegamos al aeropuerto Jorge Chávez, de Lima, después de una hora y veinte de vuelo.

Esa noche, en la clínica, pensé en todo lo que me había pasado. Con tristeza vi la película de mi vida. Mi graduación como oficial en la Marina de Guerra del Perú, la dolorosa muerte de mi madre, mi matrimonio, el nacimiento de mis dos hijos. Mi posterior retiro de la Marina para optar por una vida diferente en Talara. Todo sucedía fluidamente y sin problemas, había vivido en una cúpula donde no me faltaba nada. ¿Ahora que pasaba?

Lo único que tenía claro era que aún no había llegado mi hora. Comencé a pensar en Dios, y darme cuenta que Dios no es para un momento de angustia sino para toda la vida.

Regresé a la casa de mi suegra en Lima, donde me rodearon de comodidades para mi recuperación. Después de una semana empecé a sentirme mejor e inicié una terapia física. Mas mi ansiedad fue demasiada y no pude controlarla, derivando, a fines de mayo, en un tercer infarto.

Después de esta crisis me puse a pensar

en mi condición, en la calidad de vida que me esperaba, mis días fueron duros. Comencé a ver la presencia de Dios, a quien le pedía que no me abandone, y me di cuenta que las plegarias atenúan el dolor personal.

Nuevamente en casa de mi suegra, de quien recibí mucho amor, comencé a investigar sobre los tratamientos de recuperación existentes. A estas alturas yo era un muñeco que no tenía estabilidad ni equilibrio, es decir, que no me valía por mí mismo.

En este tiempo no conciliaba el sueño; estaba despierto casi las 24 horas del día y sólo lo lograba con medicamentos.

Aparte, recibía medicina física y mi rutina se acomodó a todas estas actividades.

Todavía recuerdo los días que me desplazada con andador para realizar mis primeras necesidades. Han pasado varios meses y he adelantado bastante con respecto al día anterior. Este es mi convicción ahora.

En octubre, después de siete meses, me preparé para ir a trabajar; los médicos coincidieron en que realizara mi vida laboral poco a poco.

Dos semanas antes de ir a trabajar inicié caminatas cerca de mi casa, acompañado por otra persona para perderle el miedo al medio ambiente. Llegó la segunda quincena de octubre y me dirigí a mi centro de trabajo, ya conocía el lugar y la solidaridad de cada uno de los que serían mis compañeros de trabajo. Todo me era transparente.

En el mes de noviembre alquilamos un departamento y nos mudamos en diciembre con mucha pena por el cariño que recibí en casa de mi suegra.

Para los que vivimos experiencias como la mía es muy importante comprender que debemos vivir hasta el último momento en paz y tranquilidad.

Mi mensaje es para los que no han vivido este hecho y para los que viven como yo. Existen muchas personas que crean un mundo y se independizan del resto; se creen dueños de la verdad y hacen oídos sordos a las recomendaciones de otras personas. Pero nunca es tarde para empezar.

Debemos:
- Dejar de fumar
- Controlarnos la presión arterial
- Comer de modo sano
- Consumir moderadamente alcohol
- Estar atentos y evitar las situaciones que nos produzcan stress.

Si hubiera tenido la oportunidad que tengo ahora, de analizar cada cosa, creo que no me hubiera ocurrido lo que me sucedió y que a nadie se lo deseo. Por eso les recomiendo ordenar vuestra vida, porque los años pasan y después nos lamentamos. Mi experiencia ya la conocen, lo que quiero explicar es el resumen de mi camino. Busquen en Dios, que es la única ayuda, para luchar hasta el final.

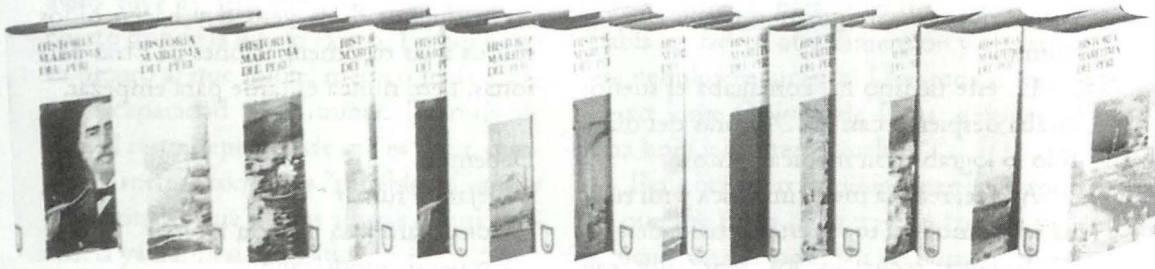
Actualmente me siento con ganas de trabajar y cumplir con la terapia día a día, y darle gracias a Dios por darme esta segunda oportunidad.

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

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



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA

RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 270.00
Descuento por planilla cancelable en 27 meses US$ 10.00

GRADO ..... NOMBRE .....
CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....
DOMICILIO .....
CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

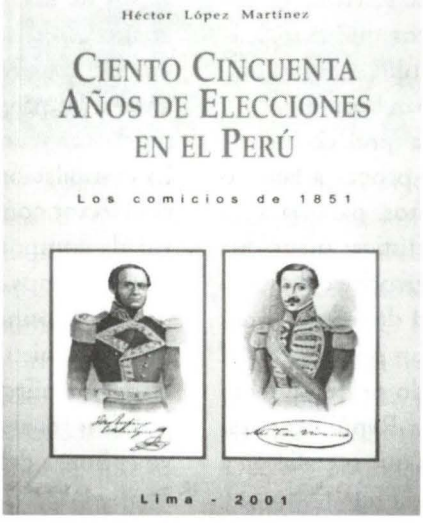
INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

Libros y Revistas

Por: Esperanza Navarro Pantac

López Martínez, Héctor
Ciento cincuenta años de elecciones en el Perú: los comicios de 1851.
Lima, Logos E.I.R.L., 2001. 139 p.



En una pulcra y bella edición aparece la reciente obra del historiador y periodista Héctor López Martínez, referida al proceso electoral llevado a cabo de 1850 a 1851, del que resultara elegido Presidente de la República el general don José Rufino Echenique. En ella nos trae al presente -para alimentar nuestra memoria de la tradición de esa democracia que construimos en nuestro país, palmo a palmo y con esfuerzo- las primeras elecciones generales dignas de tal nombre, que permitieron que el Perú tuviese una transmisión del mando debida al sufragio de los pueblos y no como producto de la imposición de la fuerza. Menciona cómo los jefes de Estado que habían asumido en 1829, 1839 y 1845, lo habían hecho por imposición de los militares. Y, antaño, -como ha ocurrido nuevamente al finalizar el siglo XX - la participación del Gobierno era el poderoso peso que inclinaba la balanza, ya que los recursos del Estado se ponían al servicio del candidato oficialista. Muy oportunamente nos llega este episodio del siglo XIX, que en el momento actual adquiere gran significación. Con la enseñanza que para la historia reclama don Jorge Basadre, tener a la vista el pasado, lo que hemos sido y lo que no hemos sido, para construir conciencia y construir soluciones, podemos revisar ese temprano proceso electoral en el que destaca nítida y poderosamente la figura de don Ramón Castilla. Con todos los defectos que tuvo aquel proceso, inaugurábamos en la vida republicana el imperio de la voluntad popular. Como señala el general JoséRufino Echenique en sus "Memorias para la historia del Perú", las elecciones de 1851 fueron las primeras efectuadas en el país , desde la época de la Independencia, que no estuvieron precedidas por una revolución militar.

El autor nos relata las peripecias de esas elecciones de 1851, en la que siete dignos

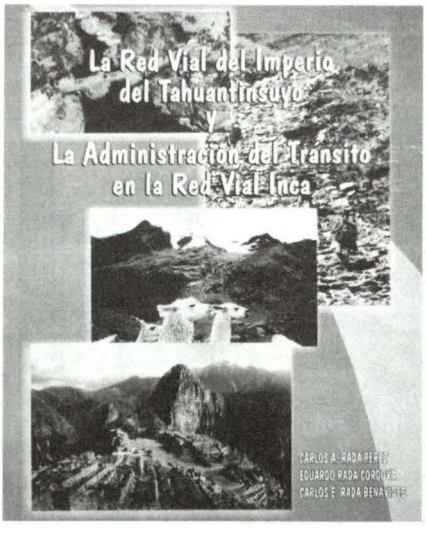
ciudadanos aspiraban a la Presidencia: el general José Rufino Echenique, el general Manuel Ignacio de Vivanco, don Domingo Elías, el gran mariscal Miguel San Román, el general Pedro Bermúdez, el general Antonio Gutiérrez de la Fuente y el general José Félix Iguaín. Vivanco y Echenique eran los candidatos más importantes y este último contaba con el apoyo del presidente Castilla. Describe el clima de violencia electoral y política que se vivió, así como los ribetes pintorescos que asumía la pasión política: los "capituleros" -singulares personajes que lideraban la opinión popular- y la desenfrenada producción de poesía burlesca, festiva y procaz a favor o en contra de los candidatos, paralela a la ardiente contienda periodística; menciona también cómo se hacía derroche del dinero para comprar la voluntad de los electores. Empero, señala que el gran personaje es el presidente Castilla, amado por el pueblo y gran organizador de la República, después de los caóticos años que sucedieron a la Emancipación. Señala el autor que la preocupación de Castilla era buscar un sucesor que conservara su obra, y entre los dos candidatos que polarizaban el favor popular, se inclinó por Echenique; puso al servicio de su candidatura a todas las autoridades del país. Lo cual no fue impedimento para que, después de ser este ungido Presidente de la República, lo derrocara en 1855. El capítulo final recoge los picantes versos de los "ovillejos", en los que, con gran ingenio, los periodistas y escritores al servicio de Vivanco y Echenique competían en las páginas de "El Comercio" para ridiculizar y descalificar al candidato rival. La compilación es un verdadero regalo para el lector contemporáneo; rescata esa olvidada composición poética que es el "ovillejo" , y nos muestra un revelador aspecto de la idiosincrasia nacional -que conocemos muy bien y que se pone especialmente de manifiesto al calor de la contienda política- cual es el gusto de reducir a polvo la honra del rival.

Rada Pérez, Carlos A.

La red vial del imperio del Tahuantinsuyo y la administración del tránsito en la red vial inca. Lima 2000. 62 p. ilus., mapas

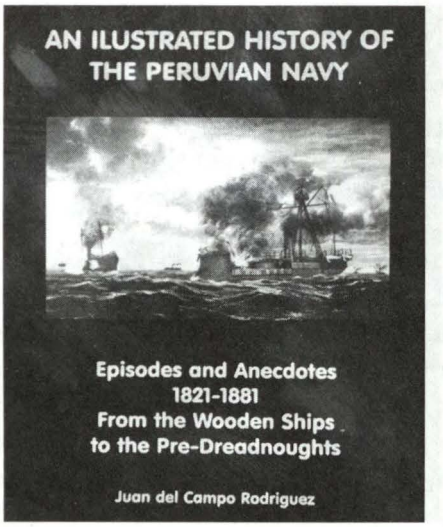
La obra, de la cual es autor el general PNP (r) Carlos A. Rada Pérez, ex director de la Policía de Tránsito, juntamente con el general PNP (r) Eduardo Rada Córdova y el licenciado Carlos E. Rada Benavides, presenta dos aspectos de los caminos imperiales del incanato: el primero se refiere a cómo estaba constituido el sistema de la red vial, y el segundo a la administración y tránsito de aquella. Propone que los caminos del Inca, diseminados por los cuatro suyos, representan un mensaje de integración, pues respondían a los fines políticos y económicos propios de un Estado en expansión. Señala la presencia de dos grandes caminos troncales, el de la costa y el de la sierra, que corrían paralelos y se conectaban transversalmente entre sí mediante caminos secundarios. La gran red estaba constituida por caminos, puentes fijos,

puentes colgantes, oroyas, túneles, tambos y depósitos y eran producto del trabajo colectivo de la minka. Reconoce, cuando menos, hasta cinco tipos de tránsito: el Inca y sus funcionarios, los chasquis, los soldados del ejército, los transportistas de las mercancías y suministros del Estado, y el de los viajeros comunes. Otro aspecto que tiene en consideración es el de la existencia de una celosa administración del tránsito en la red vial inca, a cargo del Tucuyrikuc Anta Inca, visitador que tenía como misión supervisar, vigilar y fiscalizar el uso de los caminos, de acuerdo a las costumbres y mandatos del Inca. Así, hace mención a la preferencia de paso: la prioridad de los nobles y la realeza, los que llegaban por los que retornaban, los que subían por los que bajaban, los mayores por los menores, los niños, ancianos y minusválidos por los demás, los que cargaban por los que no lo hacía. La administración incluía el mantenimiento de la red vial. Parte esencial de ésta eran los tambos, que constituían verdaderos hitos de los caminos, cuya precisa ubicación permite hoy reconstruir la senda



que seguían aquellos; su servicio se justificaba ampliamente, porque el tambo era el único alivio de los caminantes, sin el cual era imposible atreverse a viajar. Concluye manifestando que la red se trataba de un verdadero complejo vial que atendía a todos los requerimientos y exigencias para el tránsito y transporte, y estima su extensión en treinta mil a cincuenta mil kilómetros, superior a la de cualquier nación de Europa del siglo XV. Las propuestas con las que finaliza su exposición , recomendando la localización y rehabilitación de los Caminos del Inca que permitan promover el turismo resultan muy oportunas, pues coinciden con los estipulados del recientemente promulgado Decreto Supremo Nº 031-2001 del Ministerio de Educación, el cual, teniendo en consideración la recuperación del patrimonio cultural de la Nación y promover el desarrollo del sector turismo, ha declarado de preferente interés nacional la investigación, identificación, registro, conservación y puesta en valor de la red de caminos existentes en el Imperio Incaico dentro del territorio nacional.

CAMPO RODRÍGUEZ, Juan del
An ilustrated history of the Peruvian navy: ***Episodes and anecdotes, 1821-1881, from the wooden ships to the pre-Dreadnoughts.*** Lima, Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones, 2000. 134 p. ilus.



El pasado mes de junio, el diplomático peruano Juan del Campo Rodríguez presentó en la Cancillería su libro *"An Ilustrated history of the Peruvian navy"*, obra que reseña a través de veinticuatro capítulos, la vida y desarrollo de la marina de guerra peruana a lo largo de la vida republicana del Perú, desde 1821, con su primer buque, el pailebote *Sacramento*, hasta 1881, año en que después de arrasadas las fuerzas de la resistencia nacional, Lima fuera tomada por el ejército chileno. El libro aparece bajo los auspicios de la Marina de Guerra del Perú, a través del Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, que hizo posible la publicación de la obra a partir de la página web de Historia de la Marina Peruana, del mismo autor, cuya aparición en Internet había suscitado tal interés que ameritó ser visitada por más de 25,000 personas del mundo entero. Tal como en la página web, está redactada íntegramente en inglés con la intención de facilitar su lectura a nivel internacional y difundir la tradición naval peruana y las heroicas jornadas que dieron gloria a sus marinos, desde los albores de la Emancipación hasta la campaña naval de 1879, y, posteriormente, la acción de los marinos en la defensa de Arica, Lima y el Callao. Al respecto, el autor observa que, entre los países latinoamericanos, el Perú ha sido la nación que ha afrontado más guerras en su historia y este habría sido uno de los factores que han hecho del Perú uno de los pocos países de la región con una fuerte tradición naval.

La obra incluye detallada información acerca de la adquisición y construcción de los buques que conformaron nuestra marina de guerra en la segunda mitad del siglo XIX, incluyendo los que participaron en la campaña naval de 1879. Con referencia a este tema, resalta la participación del cuerpo diplomático peruano en la adquisición de buques de guerra, relatando cómo prestó un decisivo apoyo a la Marina para llevar a cabo dichas transacciones y cómo ambas instituciones trabajaron estrechamente en esas circunstancias, teniendo en mente sólo los intereses del país. Así, resalta la actuación de Enrique Kendall, cónsul peruano en Londres, quien intervino en la compra de la fragata *Independencia* y el monitor *Huáscar*. Asimismo, la de Federico Barreda, Ministro del Perú en Washington, quien viajara a Europa para apoyar las negociaciones de adquisición de nuevos buques, antes de la guerra con España en 1866; y la de Pedro Gálvez, ministro peruano en Francia, de importante rol en la compra de las corbetas *América* y *Unión*. Y, durante los primeros meses de 1879, ante la inminencia de una contienda con el vecino del sur, cuando el gobierno, gracias a una colecta públi-

ca, intentó la compra de buques de guerra, los diplomáticos peruanos trabajaron ardua aunque infructuosamente para lograr su cometido, pues Chile apeló a las leyes de neutralidad para impedir que Francia nos vendiera dos acorazados. Finalmente, un astillero alemán le construyó al Perú dos buques, el *Diógenes* y el *Sócrates*. Sólo de este último el Perú llegó a tomar posesión varios años después de finalizada la guerra; en 1889 fue comisionado en la Armada peruana como crucero *Lima*.

Saludamos el advenimiento de esta obra que, junto a las ya ampliamente conocidas de Rosendo Melo, Manuel I. Vegas, José Valdizán Gamio y José de la Puente Brunckе, viene a formar parte de la bibliografía de la historia naval peruana. Sin embargo, no podemos menos que lamentar que no se haya publicado su correspondiente versión en español.

Hacemos notar que expone un excelente y rico material gráfico con fotografías de buques, personajes, de Lima y el puerto del Callao, algunas de ellas poco conocidas en el medio, como la del buque HMS *Shah*, al cual se enfrentara el monitor *Huáscar* en el combate de Pacocha. En cuanto a las fuentes, ha consultado documentos del archivo de la Biblioteca del Congreso, Washington D.C., y la biblioteca y archivos de la Academia Naval de Annapolis. La bibliografía revisada abarca las obras sustanciales para una compilación histórica de esta naturaleza, incluyendo la Historia Marítima del Perú, obras de autores chilenos, así como libros técnicos sobre la evolución técnica de los buques de guerra y sobre la artillería naval en la segunda mitad del siglo XIX.

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@ marina.mil.pe

Suscríbase ahora

Grado (si corresponde)
.....

Nombre: .....
.....

Empresa u Organización:
.....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....
.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

❑ **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
❑ **Otros suscriptores** **U$ 15,00**

Opciones de Pago

- **A través de Bancos :**
  Deposite el monto indicado por suscripción anual en la cuenta N° 000-3159892 del Banco Wiese Sudameris a nombre de la Dirección de Información de la Marina, adjuntela a la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- **Descuento por planilla (sólo personal naval):**
  Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.

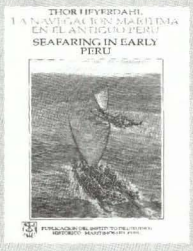
Número de CIP:

FIRMA

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

Fondo de Publicaciones
DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS

Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



Thor Heyerdahl

LA NAVEGACION MARITIMA EN EL ANTIGUO PERU

SEAFARING IN EARLY PERU

Formato: 13 X 21 cms.
Precio normal: S/. 35.00



Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Edición y Compilación: Alicia Castañeda Martos

VIAJES DE LOS MONITORES MANCO CAPAC Y ATAHUALPA DESDE EL ATLANTICO AL PACIFICO 1868-1870

Formato: 14,5 X 20,5 cms.
Precio normal: S/. 35.00

Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



José Rodolfo Campos

CAMPAÑA NAVAL 1879

Formato: 15 X 21 cms.
Precio normal: S/. 25.00



Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

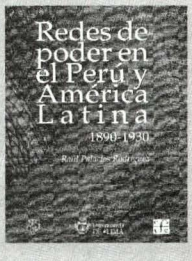
Alicia Castañeda Martos

RESEÑAS BIBLIOGRAFICAS DE OFICIALES DE MARINA 1500-1930

Serie / biografías

Formato: 15 X 21 cms.
Precio normal: S/. 20.00

Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



Raúl Palacios Rodriguez

REDES DE PODER EN EL PERU Y AMERICA LATINA 1890-1930

Formato: 16,5 X 23,5 cms.
Precio normal: S/. 45.00

Av. Salaverry N° 2487 Teléfono: 422 1861 - Fax: 422 7838
San Isidro, Lima - Perú

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Instrucciones:

Llene debidamente la ficha con sus datos, y luego de escoger la forma de pago, sírvase apersonarse al Insituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para entregar la orden de compra en Av. Salaverry, N° 2487 San Isidro

Para mayor información; llamar a los siguientes teléfono: 422 1861 o al Fax: 422 7838

e-mail:

insmar@terra.com.pe

*I*NSTITUTO *D*E *E*STUDIOS *H*ISTORICO-*M*ARITIMOS *D*EL PERU

Grado o Nivel

Nombre:

Dependencia:

Teléfono:

Fax:

e-mail:

FIRMA

Deseo adquirir las siguientes publicaciones:

CANT.	TITULO	PRECIO
	TOTAL S/.	

Forma de pago:

❑ Al contado, en el Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú

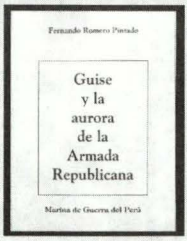
❑ Descuento por planilla:
Coloque su número de CIP: ☐☐☐☐☐☐☐☐
y entréguelo en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Dirección de Intereses marítimos

Fondo de Publicaciones pone a la venta:

Fernando Romero Pintado
GUISE Y LA AURORA DE LA ARMADA REPUBLICANA

Nacido en Gloucester, Inglaterra, Martín Jorge Guise, el primer comandante general de nuestra Marina de Guerra, goza de un justo renombre como creador ejecutivo y propulsor de los rumbos de la entidad tutelar del país en el ámbito naval. Le dio él sus fundamentos esenciales, así como su orientación histórica; del mismo modo, la estima de la dignidad y el profesionalismo como resgas distintivos en el personal de nuestra marina militar. Por todo ello, este ensayo biográfico resulta de efectivo interés en cuanto al conocimiento integral y personal del Almirante Guise.
Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 378 págs.

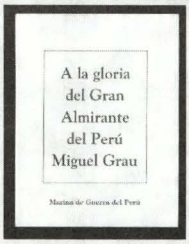


Precio: S/. 35.00
Precio Suscrptores: S/. 30.00

Fernando Casaretto Alvarado *(Editor)*
A LA GLORIA DEL GRAN ALMIRANTE DEL PERU, MIGUEL GRAU

Obra esencial sobre el héroe máximo de la Marina de Guerra del Perú. Concurren a ello, en el rubro Homenaje, *los conceptos de connotados intelectuales del Perú de ayer y de hoy, historiadores, ensayistas y poetas; también el aprecio y valoración de personalidades de América y España. La obra también contiene documentos y escritor del propio héroe, y, de igual modo, informes y textos oficiales de los partícipes y de sus subordinados en la ejemplar campaña naval cuando la Guerra de 1879.*

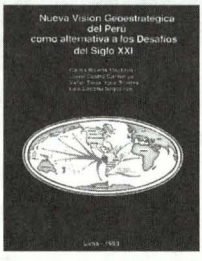
Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Gráficos y fotografías.



Precio: S/. 35.00
Precio Suscriptores: S/. 30.00

Varios Autores
NUEVA VISION GEOESTRATEGICA DEL PERU COMO ALTERNATIVA A LOS DESAFIOS DEL SIGLO XXI

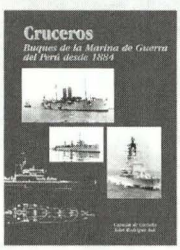
Una novedosa visión de nuestro territorio país que surge de las propias características del territorio peruano y de las posibilidades que generan los recursos y riquezas de nuestro suelo continental y de nuestro mar. El debido uso y el útil aprovechamiento de nuestro patrimonio económico (materias primas, recursos energéticos) es necesario para la proyección del país hacia su mejoramiento y desarrollo. Tal es la opinión de los profesionales y científicos cuyos conceptos constituyen el mensaje medular de la obra.
Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 164 págs.
Contiene: Gráficos diagramas, ilustraciones.



Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

John Rodríguez Asti
BUQUES DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DESDE 1884: CRUCEROS

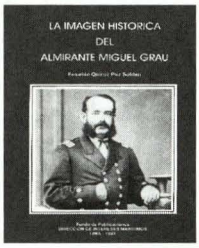
Publicación reciente, su autor toma como punto de partida para elaborar su trabajo el año 1884, cuando, con la adquisición del crucero Lima, *la Armada Peruana habría de iniciar su definida proyección hacia su resurgimiento tras el término de la Guerra de 1879. Esta tratativa le da también tema al autor para referirse a la evolución y trayectoria de este tipo de buques en las Marinas de mayor prestancia en el mundo.*
Formato: 30 x 21 cms.
Extensión: 226 págs.
Contiene: 174 fotos, 22 planos a escala.



Precio Normal: S/. 42.00
Precio Suscriptores: S/. 36.00

Eusebio Quiroz Paz Soldán
LA IMAGEN HISTÓRICA DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

Orientada a cimentar valores cívicos y morales en la población peruana, y muy especialmente en la juventud, La imagen histórica del Almirante Miguel Grau *refiere la difícil niñez del futuro héroe, su dura juventud, el transcurso de su madurez en el servicio de nuestra Armada y la ofrenda de su vida el 8 de octubre de 1879 en Angamos. Paradigma en la Marina y ejemplo para la peruanidad, la referencia de su transcurso vital habrá de ser siempre aleccionante en la comunidad a la que nos debemos.*
Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Fotografías y documentos.



Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

Estación Naval Salaverry Dirección de Intereses Marítimos
Av. Salaverry, cdra. 24 Jesús María, Lima. Teléfono:463-5151 anexo:1176

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Dirección de Intereses Marítimos
Fondo de Publicaciones

Instrucciones:

Llene debidamente la ficha con sus datos, y luego de escoger la forma de pago, sírvase apersonarse a la Dirección de Intereses Marítimos, para entregar la orden de compra, en la Oficina de Logística, sito en Av. Salaverry, Cdra. 24, Jesús María.

Para mayor información; llamar a los siguientes teléfonos:
463 3030 ó 463 5151-1177
o al e-mail:

dirintem@marina.mil.pe

DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS
Fondo de Publicaciones
Orden de Compra

Grado o Nivel _____

Nombre: _____

_____

Dependencia: _____

_____

Teléfono: _____

Fax: _____

e-mail: _____

FIRMA

Deseo adquirir las siguientes publicaciones:

CANT.	TITULO	PRECIO
	TOTAL S/.	

Forma de pago:

❑ Al contado, en la Oficina de logistica de la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

❑ A través de bancos:
Deposite el monto total correspondiente al precio en la cuenta de el Banco de la Nación a nombre de la Dirección de Intereses Marítimos, N° 0000-272892, y luego entregue esta orden con la Boleta de Depósito en la oficina de Logistica de DIRINTEMAR

❑ Descuento por planilla:
Coloque su número de CIP: | | | | | | | | |
y entréguelo en la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)



EN BLOCKBUSTER ESTAMOS SIEMPRE ALERTAS...

... para ofrecerle a la "Marina de Guerra del Perú" una gran Promoción!

Todo el Personal Superior, Subalterno (en actividad y/o retiro), Civil y sus Familiares tendrán el:

25%

de descuento especial en uno o más alquileres de Videos de Estreno de Cover Rojo y Azul, Videos de Estreno para Niños, Videos de Biblioteca Básica y Juegos de Nintendo de Estreno de Cover Rojo y Azul. Este descuento se aplica:

- De Lunes a Domingo (incluyendo feriados).
- Sobre el precio regular vigente a la fecha de la transacción del Alquiler hecho en la tienda **BLOCKBUSTER®** de su preferencia.

• Esta promoción se aplica cuando el beneficiado presenta su carnet de Familiar y/o Miembro de la Marina de Guerra del Perú.

Promoción válida hasta el 31 de Dic. 2001

PERU NAVAL

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

MARINA DE GUERRA DEL PERU
DIRECCION DE BIENESTAR

Pasaporte a la Diversión



Elige tu película entre los más recientes Estrenos:
¡¡Mucho antes que en el Cable!!



La mayor Videoteca del Perú con más de 9,000 películas.



Videos 100% originales.



Goza de una atención perzonalizada.



Disfruta de un sano entretenimiento para toda tu familia y amigos.

Te esperamos en:

- CHACARILLA: Av. Caminos del Inca 208
- SAN MIGUEL: Centro Comercial Plaza San Miguel
- CAVENECIA: Av. Emilio Cavenecia 175 Miraflores
- MIRAFLORES: Av. 28 de Julio 886
- SAN ISIDRO: Av. Las Flores 205 esq. con 2 de Mayo
- LA MOLINA: Av. Raúl Ferrero 1345
- SAN BORJA: Esq. Av. Parque Norte y Guardia Civil
- BENAVIDES: Av. Benavides Cdra. 23 Miraflores
- MONTERRICO: Av. Primavera 1746 Surco
- CAMACHO: Av. Javier Prado Este 5299 Camacho

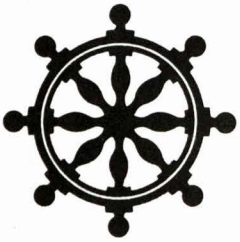
Recorta y lleva este cupón a **BLOCKBUSTER**®

¡¡ AFILIATE GRATIS!!

Si no eres socio, gana un 10% adicional en tu primer alquiler.

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

La Marina Japonesa y sus submarinos en la II Guerra Mundial

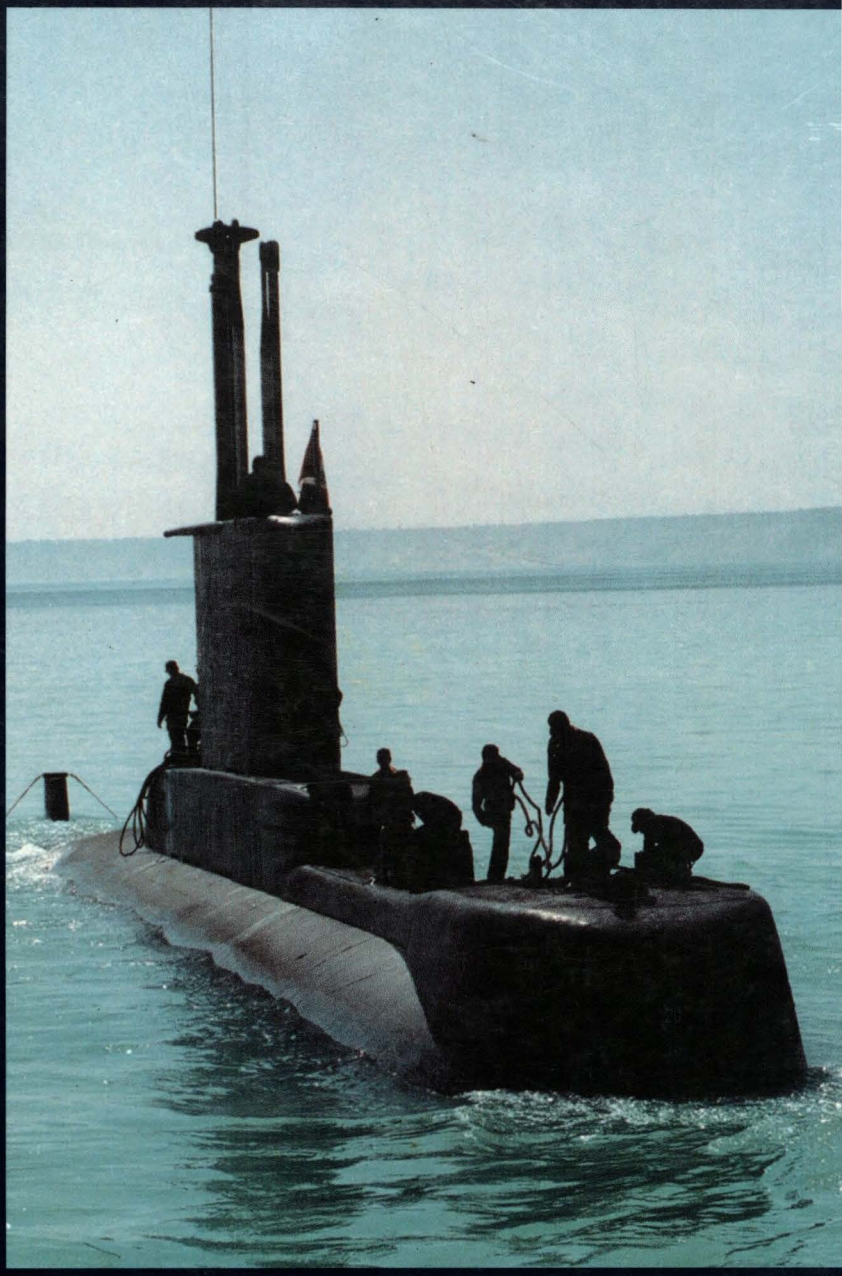


Las Patrulleras Oceánicas *MEKO 100 RMN* para la Real Armada de Malasia



"Lizardo Montero Flores; Marino y Estadista"






MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Víctor Lescano Zevallos

EDITOR
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

ASESOR DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN
Contralmirante (r)
José García Valdivieso

JEFE DE PRODUCCIÓN
Teniente Segundo
Bertha Reaño Vidal

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre

COORDINADOR FOTOGRÁFICO
Jesús Torres Chavera

INFOGRAFIAS
FELLAT

FOTOGRAFIAS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

Publicada por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones e Informes:
Revista de Marina
Dirección de Información de Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Telefax 261 1594
e-mail: revismar@marina.mil.pe

* 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, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA

Julio - Agosto - Setiembre, 2001

SSN 1012-8287

CARÁTULA:



Submarino B.A.P. ANGAMOS, unidad integrante de la Fuerza de Submarinos

ANTE NUEVOS PELIGROS, ADECUADAS RESPUESTAS

El famoso historiador Eric Hobsbawn, al hacer un sagaz balance del siglo XX, ha escrito que éste terminó el 9 de noviembre de 1989, fecha en que el ominoso muro de Berlín cayó por los suelos. Este suceso fue el principio del fin de la Unión Soviética, que se disolvería poco después, poniendo punto final a una larga guerra fría sustentada en un equilibrio de fuerzas entre Oriente y Occidente, donde en caso de enfrentamiento, debido a las armas atómicas que se emplearían, la humanidad corría el riesgo de quedar en escombros.

El siglo XXI se ha iniciado el 11 de setiembre del presente año con un hecho que ha conmovido al mundo entero por sus características terroristas y por el saldo de víctimas que ha dejado: la destrucción, mediante aviones secuestrados llenos de inocentes pasajeros, de las torres gemelas del World Trade Center, en Nueva York, y graves daños materiales y personales, utilizando la misma modalidad, en el Pentágono, en Washington. Los terroristas no podían haber elegido objetivos con mayor simbolismo: un emporio de grandes finanzas y tecnologías de punta, y el edificio emblemático del poderío militar de USA. Ante el estupor de millones de personas el país más importante del mundo había recibido por primera vez en su más que bicentenaria historia independiente un ataque contra civiles en su territorio continental.

La reacción del Presidente, George W. Bush, de ambas Cámaras legislativas , de su diplomacia y de la ciudadanía toda, fue inmediatamente, patriótica y enérgica. La solidaridad de la Unión Europea no se hizo esperar. El enemigo fue rápidamente identificado; se trata del grupo terrorista islámico Al Qaeda, respaldado por los fanáticos talibanes, y tiene como brutal cabecilla a Osama Bin Laden.

Estados Unidos con el apoyo inmediato de Gran Bretaña y un creciente número de países, puso en marcha su extraordinario poderío militar, y Afganistán, dominado por los talibanes, protectores de los terroristas, ha sido sometido a implacables bombardeos aéreos y, cuando escribimos este editorial, los talibanes han perdido el control del 80% del territorio afgano, gracias también al apoyo de la Alianza del Norte y de otras etnias y grupos tribales enemigos de los seguidores del mulá talibán Mohamed Omar. Kabul, la capital, ha sido liberada y Osama Bin Laden ha logrado huir, aunque se presume fundadamente que su situación es desesperada, lo que lo convierte en un elemento todavía más peligrosos. Como ha dicho el presidente Bush, ésta será una larga guerra que no acabará sino con la desaparición de Osama Bin Laden y sus principales secuaces, que al parecer operan en aproximadamente 60 naciones. Luego vendrá otra tarea muy difícil, instalar- con ayuda de la ONU – un gobierno viable en Afganistán, país secularmente dividido, en ruinas, con una población hambrienta que en buen número ha fugado a Pakistán escapando de los horrores de la guerra.

El ataque del 11 de setiembre ha dejado en el mundo libre una secuela de efectos colaterales cuyos alcances son difíciles de predecir. No sólo hubo miles de muertos sino que en Estados Unidos, en Europa y otras regiones se ha instalado el miedo, la inseguridad y la paranoia. La gente teme viajar en avión, se alista ante posibles ataques bacteriológicos y se presume que los casos mortales de ántrax ocurridos en Estados Unidos podrían ser obra de terroristas.

El terrorismo, muchas veces unido al narcotráfico, y el fundamentalismo islámico se han convertido en auténticas amenazas que pueden atacar a cualquier país en el momento menos esperado. La desaparición de la Unión Soviética y el surgimiento en varios países de la ex URSS de mafias incontroladas ha hecho posible que fallas nucleares o bacteriológicas, muy poderosas, sean adquiridas por grupos terroristas criminales que cuentas con ingentes sumas de dinero.

Lo ocurrido en Estados Unidos pone en alerta roja a todas las democracias de los cinco continentes, que tienen la impostergable obligación de preservar sus

instituciones, la libertad y la vida de sus ciudadanos mediante una acción gubernamental que demuestre rápidos reflejos para acrecentar, en la mayor proporción posible, medidas o sistemas de seguridad que impidan o, en el peor de los casos, dificulten el accionar terrorista. Si la nación más rica y poderosa del mundo ha sufrido este ataque, contando con elementos altamente sofisticados de seguridad que han sido burlados, los países como el nuestro, que carecen de este potencial, también deben hacer lo humanamente posible para suplir carencias logísticas mediante el ingenio, la iniciativa y un alto sentido de responsabilidad. Debemos estar atentos, en constante alerta, para conjurar el fenómeno terrorista, ahora globalizado, cuyos métodos perversos degradan la calidad de vida, crean zozobra, afectan gravemente las economías, siembran recelo y sospechas y un clima agobiante de inseguridad.

El Perú, a lo largo de varios lustros, ha sufrido la condenable lacra del terrorismo que la Marina de Guerra, contribuyó a derrotar desempeñando un relevante y meritorio rol. Su oficialidad y personal inmolados en procura de restaurar la paz así lo testimonian.

Ahora el peligro viene de fuera y es necesario dar prioridad a todo aquello que atañe a la seguridad. El enemigo terrorista puede estar en cualquier parte y cruzar tranquilamente fronteras con sus elementos mortíferos. No debemos caer en los tentáculos del miedo, que paraliza y se convierte en el mejor aliado del terrorismo. Pero tampoco debe haber un absurdo espíritu de confianza que podría ser fatal. Debemos estar prevenidos ante el enemigo cuyos métodos letales son variadísimos. Un solo hombre puede causar daños incalculables. Ciertamente, no somos alarmistas, pero no olvidemos que el 11 de setiembre es una fecha que ha encendido todas las alertas de los pueblos que, como el nuestro, anhelan vivir en paz y en democracia.

El Director.

JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE, 2001

ESTRATEGIA



Visión de la Marina de Guerra del Perú frente a los nuevos desafios

10

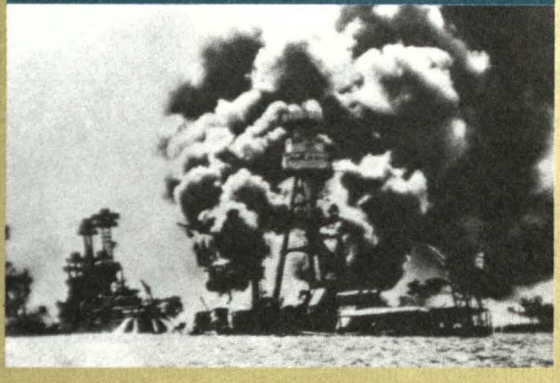
SUBMARINOS



La Marina Japonesa y sus submarinos en la II Guerra Mundial - Antecedentes

40

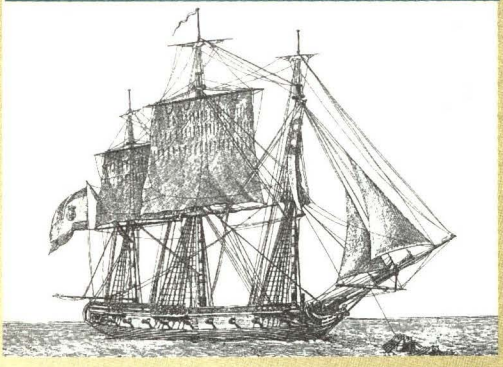
GUERRA NAVAL



'Pearl Harbor' sin películas (Segunda Parte)

75

HISTORIAL NAVAL



107 Los bergantines *Peruano* y *Limeño*

ACTUALIDAD NAVAL



125 Actualidad Mundial

EDITORIAL

3 Editorial

MENSAJE

8 Mensaje del señor Almirante Ricardo Arboccó Liceti al asumir el cargo de Comandante General de la Marina

ESTRATEGIA

10 Visión de la Marina de Guerra del Perú frente a los nuevos desafios
Almirante Alfredo Palacios Dongo

UNIDADES DE SUPERFICIE

28 Las Patrulleras oceanicas *MEKO 100 RMN* para la Real Armada de Malasia
C. de C. John Rodríguez Asti

SUBMARINOS

39 La Marina Japonesa y sus submarinos en la II Guerra Mundial - Antecedentes
C. de N. (r) Pablo G. Jhery G.

PERSONAJES

56 Lizardo Montero Flores: marino y estadista
Tte. 1° Juan Carlos Llosa Pazos

FORMACION NAVAL

72 El mejor instrumento para la vocación naval
C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutierrez

GUERRA NAVAL

75 "Pearl Harbor" sin películas (Segunda Parte)
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

OPINION

86 Arriba las caras, vista al frente
C. de N. Carlos Villar Molina

HISTORIA NAVAL

90 50 años de la histórica llegada de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* a Iquitos
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

107 Los bergantines *Peruano* y *Limeño*
C.de F. (r) Jorge Ortiz Sotelo y Lorena Toledo Valdez

RESCATE Y SALVAMENTO

121 "RESKATAMUY - 2000" Cuando la mar pide ayuda...
C. de F. Jorge Guerrero Augustin

ACTUALIDAD NAVAL

125 Actualidad Mundial
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti
Tte. 1° Augusto Ganoza Heredia

133 Actualidad Nacioanal
Gustavo Ramírez Samamé

COMENTARIOS

137 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac

140 Cartas al Director



MENSAJE DEL SEÑOR ALMIRANTE RICARDO ARBOCCÓ LICETI AL ASUMIR EL CARGO DE COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA EL 12 DE NOVIEMBRE 2001

Al asumir el cargo de Comandante General de la Marina deseo expresar que tan importante designación representa para mi persona un alto honor y un inmenso reto, el mismo que recibo plenamente consciente de la gran responsabilidad que me corresponde al haber sido designado para conducir los destinos de nuestra gloriosa Marina de Guerra.

En los actuales momentos históricos que vive nuestra patria, tenemos el deber de dar cada día lo mejor de nosotros, manteniendo al tope los principios del honor, de la ética, del estricto cumplimiento del deber, de la honestidad a toda prueba y de la entrega sin límites al servicio de la institución, siguiendo

el legado del Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, quien constituye nuestro norte y eterno paradigma.

La Marina de Guerra del Perú nació en los albores de la patria, aquel lejano 08 de octubre de 1821 y durante su larga trayectoria los hombres que la conformaron han dado invalorables muestras de patriotismo y entrega, correpondiéndonos hoy en día a las actuales generaciones de marinos cumplir en el Mar de Grau con nuestra sagrada e irrenunciable misión.

Para nosotros, los hombres de mar, constituye una costumbre y tradición el afrontar importantes retos y alcanzar metas que parecían imposibles; por ello, con la ayuda de Dios y con el invalorable aporte y esfuerzo de ustedes, los miembros de nuestra institución, no me cabe la menor duda que llevaremos a buen puerto la gestión que se inicia en esta fecha.

En este contexto, concluir exitosamente el proceso de reestructuración y reorganización institucional iniciado hace unos meses, se convierte en un importante objetivo por alcanzar, ya que al término del mismo, contaremos con una Marina de Guerra redimensionada en función a los actuales roles y realidades de las armadas latinoamericanas; pero, por sobre todo, con personal de elevada moral, adecuadamente preparado y entrenado, de férrea disciplina y valores solidamente cimentados a lo largo de nuestra trayectoria institucional.

VISION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU FRENTE A LOS NUEVOS DESAFIOS*

Almirante
Alfredo Palacios Dongo

Nuestra intención es proponer una visión que nos muestre el camino hacia un futuro común, que valore nuestra integración regional como instrumento para que nuestras naciones alcancen la plena autonomía y desarrollo que esperan nuestros pueblos.

1 NATURALEZA DEL SISTEMA INTERNACIONAL

El sistema mundial es entendido actualmente utilizándose el paradigma de la Globalización. Como su nombre lo indica, la Globalización es una concepción del mundo cuya característica fundamental es el anuncio de la constitución de un mercado único mundial, funcionando como gran asignador de recursos. De ser esto así, el concepto de los Estados soberanos estaría en proceso de desaparecer, puesto que el instrumento fundamental de acción política, esto es la determinación de prioridades en el manejo de los bienes de una nación, caería cada vez más fuera del ámbito de su competencia.

Además, un mercado único exigiría un policía único, encargado de garantizar el orden; por consiguiente, el correlato político del tal mercado mundial resultaría siendo, o bien una comunidad de naciones funcionando en base a una milagrosa "armonía preestablecida", o bien un imperio mundial fuente de un sistema de reglas unívocas vigentes a nivel planetario.

Naturalmente, tal concepción coincide con los intereses fundamentales de la actual hiperpotencia y por ello tiene tras de sí toda la fuerza de convicción proveniente del

(*) Conferencia del Señor Almirante Alfredo Palacios Dongo, Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, con motivo de su visita a la Academia de Guerra Naval de la Armada de Chile.

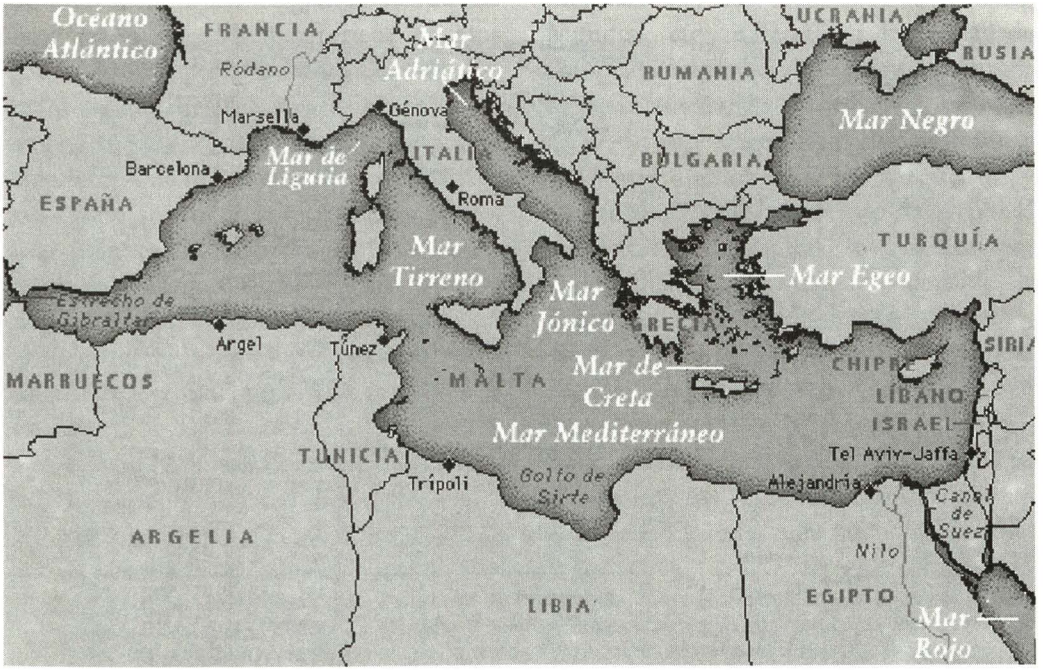
poder de ésta. El inconveniente es que esta visión del mundo no es exacta, es una simplificación de un fenómeno extremadamente complejo.[1]

La actual reestructuración del orden planetario está impulsada por muchas fuerzas que no son coincidentes, sino, o relativamente contrapuestas, o sencillamente divergentes. Así, por ejemplo, a nivel geopolítico no hay una homogeneización del globo -como tiende a haber en el ámbito de la comunicación-, sino un traslado del centro geoestratégico al área del Pacífico. Geopolíticamente hablando, el mundo del siglo XXI tiene un nuevo centro en la Cuenca del Pacífico, en la cual se acumula la mayor cantidad de poder económico, militar y científico existente.

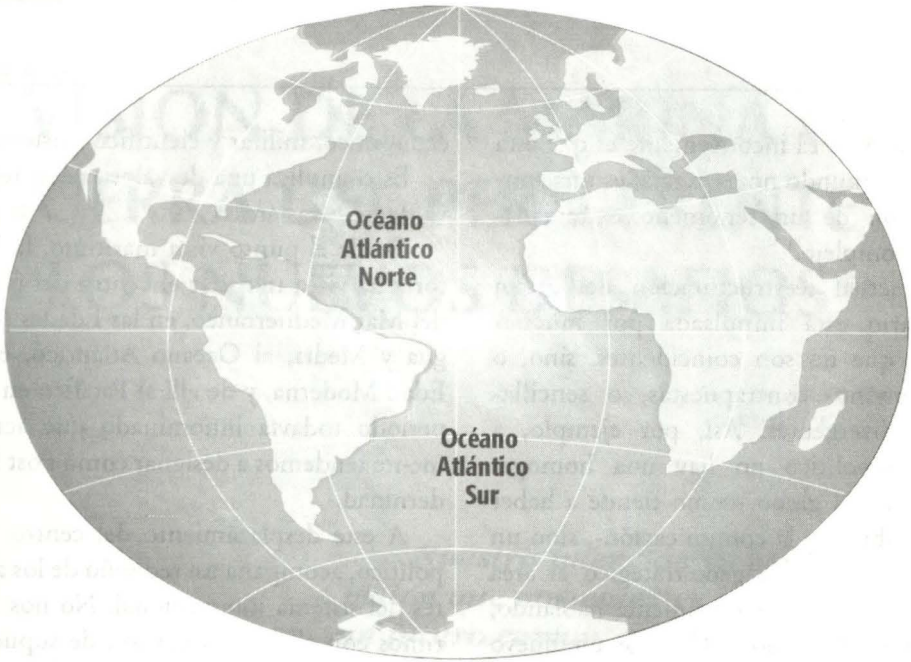
Esto implica una desvalorización relativa de las otras áreas.

Desde el punto vista marítimo, la Historia ha visto transitar el centro del poder, del Mar Mediterráneo, en las Edades Antigua y Media, al Océano Atlántico, en la Edad Moderna, y de allí al Pacífico en este periodo todavía innominado que actualmente tendemos a designar como Post Modernidad.

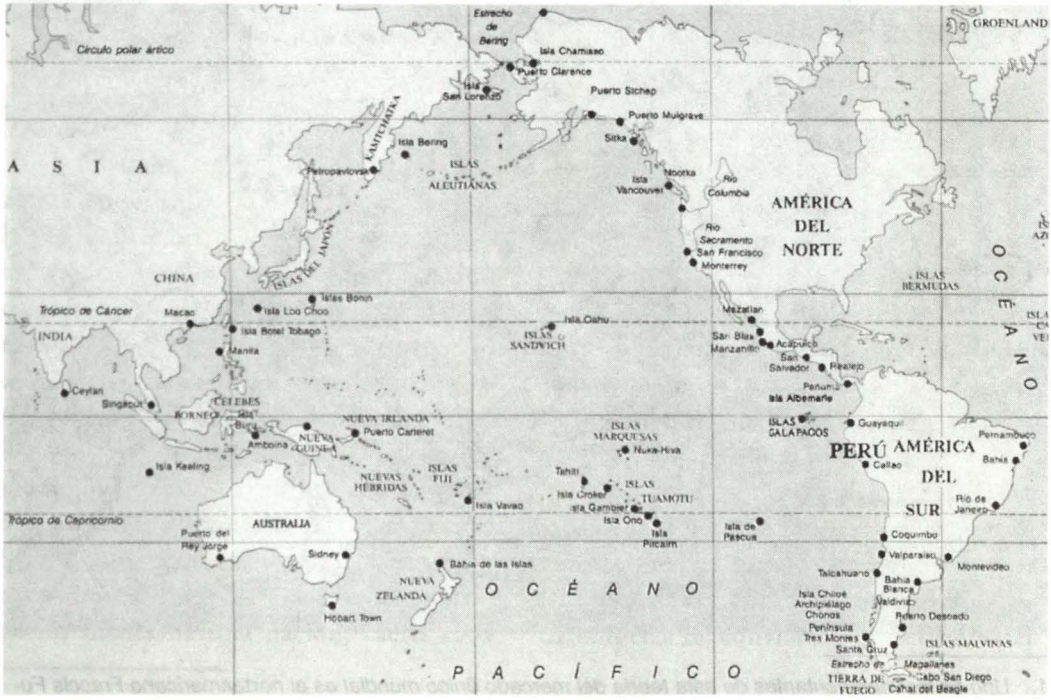
A este desplazamiento del centro geopolítico, acompaña un rediseño de los actores del sistema internacional. No nos referimos con ello a la aparición de supuestos actores transnacionales y no estatales, como serían los grandes *holdings* de volumen y de



1. *Uno de los representantes de esta teoría del mercado único mundial es el norteamericano Francis Fukuyama, quien en su libro* El fin de la Historia *sostenía que con la caída del comunismo el mundo sería un escenario de paz sostenido en dos pilares: la democracia liberal y la economía de mercado.*



La actual reestructuración del orden planetario está impulsada por muchas fuerzas que no son coincidentes sino, o relativamente contrapuestas, o sencillamente divergentes.



Actualmente en la Cuenca del Pacífico se concentra más de la mitad del comercio mundial y tres de las más importantes economías mundiales pertenecen a esta región.

acción planetaria, puesto que los tales *holdings* transnacionales suelen ser el brazo económico de un actor político del nivel global. Sea la IBM, Microsoft, Daimler, Toyota, etc., ellas están afincados en una potencia política planetaria y obran de consuno con ésta; por una razón simple, intereses desperdigados por todo el globo exigen una capacidad de protegerlos equivalente. Digamos que Microsoft fuese realmente una transnacional en cuanto a identidad corporativa, y que para demostrar lo cual, y para ahorrarse impuestos, afincase su centro en uno de esos cuasi no Estados con mera función financiera, como Liechtenstein, Luxemburgo o Gran Caimán. En caso de que, digamos la India o Alemania, decidiesen expropiar los grandes centros de producción que Microsoft tiene en esos países, es evidente que dichos cuasi no Estados serían completamente incapaces de darle protección. Microsoft es una empresa americana que funciona a nivel transnacional, como Toyota es una empresa japonesa o Daimler es una empresa alemana. En este terreno, como en todo lo demás de lo político, sigue valiendo el axioma que con tanta frecuencia nos recordara Carl Schmitt "la protección supone el derecho a la obediencia"[2].

El redimensionamiento del que estábamos hablando se refiere al hecho de que los Estados Nación post westfalianos, hijos de la modernidad[3], no tienen más la dimensión ni la estructura de poder requerida para poder actuar autónomamente a nivel planetario. Así como la nueva época es la Era del Pacífico, también lo es la de los grandes espacios regionales. Estos son los nuevos actores del escenario político, en tanto y en cuanto sólo ellos tienen la capacidad de generar espacios soberanos, en los cuales está excluida la intervención con autoridad de poderes ajenos.

Actualmente, los Estados nacionales de tamaño convencional, han quedado reducidos a la condición de cuasi soberanos. Su capacidad de acción se ve seriamente restringida por limitaciones económicas. Los grandes reguladores del sistema económico internacional, tales como el FMI, el Banco Mundial, etc., determinan las reglas de comportamiento de los Estados convencionales, diseñando inclusive sus políticas de mediano y largo plazo. Esto se traduce en que muchos Estados pequeños y aun medianos, se han dejado llevar por la tendencia de reemplazar su moneda por la del hegemón, habiendo perdido la soberanía económica básica, que es la soberanía monetaria. En cambio, los grandes espacios regionales, cuyo ejemplo más claro lo tenemos en la Unión Europea, generan nuevas monedas que sustituyen a las de los Estados nacionales integrantes, incluso cuando éstas son signos monetarios

2. *Carl Schmitt es el pensador más importante en lo que se refiere a Teoría del Estado. Su principal obra es* El concepto de lo Político; *en el que establece su famoso concepto político amigo-enemigo donde argumenta que la esencia de lo político no puede ser reducida a la enemistad pura y simple, sino a la posibilidad de distinguir entre el amigo y el enemigo.*
3. *La paz de Westfalia, firmada el 24 de octubre de 1648 entre Francia y Suecia, por un lado, y, por el otro, entre España y el Sacro Imperio Romano, puso fin a la Guerra de los Treinta Años, reconociendo la soberanía de cada uno de los Estados miembros del Sacro Imperio Romano y dando origen al concepto de Estado-Nación que dominó la escena internacional en los últimos tres siglos.*

País	Area (Km2)	Población (Millones)	P.B.I. (Billones USD $)	P.B.I. Per Cápita
Australia	7,682.00	18.30	416.20	21,712.00
Brunei Darussalam*	5.80	0.31	5.60	16,648.00
Canada	9,971	30.30	722.30	23,091.00
Chile	757.00	14.62	185.10	12,215.00
China	9,561.00	1,244.20	4,800.00	3,804.00
Hong Kong,	1.00	6.50	158.20	2,231.00
Indonesia	1,919.00	203.40	610.50	2,714.00
Japan	378.00	126.00	2,950.10	23,311.00
Korea	99.00	45.70	625.70	13,181.00
Malasia	333.00	21.00	229.10	10,512.00
Mexico	1,973.00	94.30	865.50	8,625.00
Nueva Zelandia	271.00	3.80	63.80	16,703.00
Papua Nueva Guinea	453.00	4.21	11.60	2,354.00
Peru	1,285.00	24.40	116.00	4,294.00
Filipinas	300.00	71.40	282.00	3,475.00
Rusia	17,075.00	147.70	620.30	4,249.00
Singapur	1.00	3.40	98.00	23,607.00
Tailandia	513.00	59.70	388.70	6,348.00
Estados Unidos	9,373.00	271.80	9,255.00	33,586.00
Viet Nam*	325.00	76.55	143.10	1,817.00

Fuente: CIA WORD FACTBOOK, 2001
VALORES DE PBI CON APLICACIÓN DE FACTOR DE CONVERSION PPP

de tánto prestigio como el marco alemán.

Los grandes países continentes equivalentes en sí mismos a espacios regionales, tales como China, han conservado no sólo su moneda, sino mecanismos de resguardo que han impedido que las grandes fuerzas financieras pudiesen manipular su economía como pasó en la llamada crisis de los países asiáticos. Pero, insistimos, esta soberanía monetaria, ya no es posible sino a actores del volumen de un gran espacio regional. Paralelamente al desarrollo e integración económica y comercial, surge como necesidad esencial, la generación de mecanismos de protección concurrentes, constituidos por los sistemas de seguridad colectiva regionales. También en este punto, la Unión Europea da el ejemplo con un mecanismo de seguridad que derivará en el año 2003 en un comando único, con lo

cual se habrá logrado un reequilibrio de la OTAN que aparecerá ahora sustentada en dos columnas, de momento de peso distinto, pero que tenderán en el largo plazo a homogeneizarse. Lo que todavía no está claro es el principio integrador de estos espacios regionales. Probablemente Huntington tenga razón y sea la identidad cultural el gran aglutinador que regule la intensidad del impulso integrador. Ahora bien, las distintas culturas suponen distintos sistemas políticos o por lo menos matices diversos de los mismos. Incluso en bloques culturalmente tan similares como lo son el norteamericano con el europeo, se dan diferencias sustanciales entre los modelos de democracia que han edificado cada uno de ellos. La democracia del individualismo norteamericano, es muy distinta de la del comunitarismo europeo. Hay estándares mínimos comunes tales como el respeto a los derechos humanos, pero el acento de éstos se desplaza y diferencia de un sector a otro. Y si esto es así entre bloques tan emparentados y tan semejantes, las diferencias con el bloque asiático o con el musulmán resultan mucho mayores. Pretender que en el espacio cultural musulmán rija una democracia de modelo anglosajón, no solo es una utopía absurda sino, más aun, un mesianismo peligroso que puede desatar agudizaciones de conflictos potencialmente explosivos, tal como lo muestran los actos terroristas perpetrados contra los Estados Unidos sobre uno de los más importantes centros empresariales del orbe e instituciones políticas tan representativas como el Pentágono, el último 11 de setiembre.

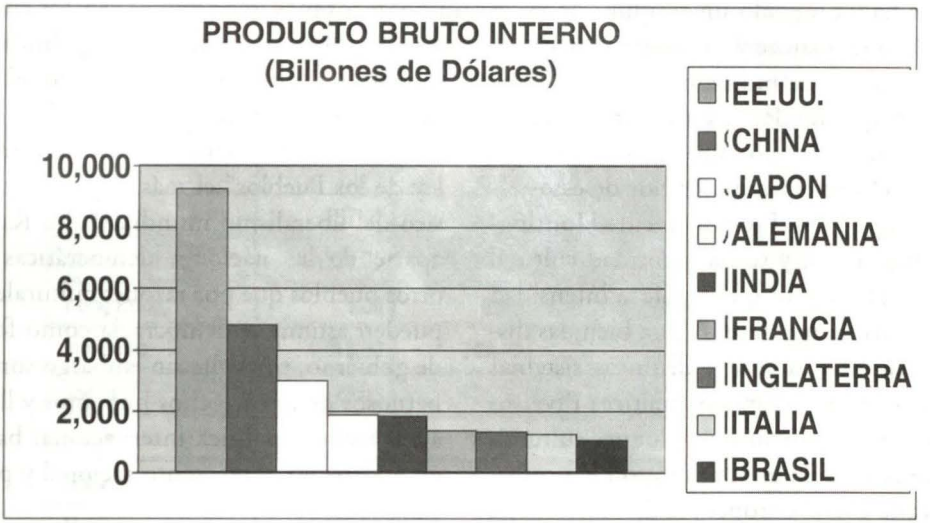
Como lo ha hecho saber en su libro "La ley de los Pueblos" el más importante teórico del liberalismo mundial, John Rawls[4], aparte de las naciones democráticas hay otros pueblos que por razones culturales no pueden asumir la democracia como forma de gobierno, pero que sin embargo son respetuosos de los derechos humanos y llevan adelante una política internacional basada en el derecho, y por tanto racional y previsible.

Algo igual puede decirse del Asia, donde Japón es todo menos una democracia convencional, y China es el gigante autoritario que siempre fue en épocas de prosperidad. La alternativa histórica en China ha sido siempre la de elegir entre autoritarismo ilustrado y anarquía. Tampoco allí cabe la menor expectativa de que se vaya a instaurar una democracia de modelo occidental. Tendremos que aprender a convivir con esta pluralidad de sistema "político".

Nos atrevemos a vaticinar que la democracia sólo arraigará en las tres grandes áreas donde predomina la civilización occidental cristiana, esto es, la Unión Europea, Norteamérica y Sudamérica, aunque, claro está, con los matices ya mencionados[5].

Todo esto nos lleva a pensar que el sistema del mundo de hoy se caracteriza por

4. *Samuel Huntington en su libro* La Tercera Ola *expone la tesis de que los países occidentales son aquéllos en los que la democracia es el sistema político a imperar.*
5. *Henry Kissinger, ex Secretario de Estado de los EE.UU., trata en su libro sobre la importancia para los Estados Unidos de la Política Exterior, sobre todo en un mundo tan conmocionado y convulsionado como el de hoy.*



Fuente: CIA WORD FACTBOOK, 2001

un multipolarismo, cosa que es muy clara en el ámbito económico.

Si analizamos los indicadores económicos de los países industrializados, resulta claro que la hiperpotencia norteamericana tiene un relativo predominio económico, pero está lejos de tener el peso que poseía a fines de la década del 50, cuando por sí solo producía más del 50% del PBI mundial. La tendencia actual se dirige a reducir cada vez más su predominio relativo.

De seguir las cosas como están, antes de mediados del presente siglo China se habrá convertido en la primera potencia económica del mundo, según fuentes del Fondo Monetario Internacional.

Esta multipolaridad económica se ve distorsionada por la asimetría en la distribución del poder militar. En la actualidad, más del 60% del poder militar mundial se encuentra en manos de los EE.UU. Ahora bien, también en este terreno la tendencia hacia la multipolaridad se va acentuando cada vez más. Por ejemplo, China ha logrado establecer un sistema de defensa en el Mar de China, de tal naturaleza que en todas las simulaciones resulta vencedora de cualesquier Fuerza de Tarea norteamericana que pretendiese ingresar violentamente en esa zona. Por primera vez, en más de un siglo, hay una zona estratégicamente importante del Pacífico donde podría no regir la hegemonía naval americana[6]. Además de eso, al convertirse la India en una potencia nuclear por lo menos ha permitido mantener a su territorio inmune a toda interven-

6. *El Padre Bryan Hehr, profesor en Harvard, es autor de una teoría denominada "la ética de la intervención"; en ella expone las razones que justificaría una intervención. Cuando una regla moral es superada por otra, se debe intervenir para evitar el mal mayor. Por ejemplo, cuando un padre observa que sus dos hijos están peleando, debe intervenir para evitar que se hagan daño.*

ción convencional de cualquier otra gran potencia.

En contra de la tesis que venimos sosteniendo, podría argüirse que el desarrollo del derecho internacional, que, como se sabe, generalmente sigue al imperio, apunta a un control norteamericano cada vez mayor sobre el mundo. Se dirá, por ejemplo, que para intervenir contra Iraq por el conflicto de Kuwait, EE.UU. requirió de la aprobación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y que en cambio, en el caso de Kósovo, no requirió sino consultar con sus aliados de la OTAN y apelar a un supuesto nuevo derecho humanitario que le conferiría la capacidad de intervenir donde quiera se cometiesen "crímenes contra la humanidad". Pues bien, tampoco esto sería exacto; más bien el curso de los acontecimientos admite otra interpretación, explicándose como un recurso para evadir el posible veto por parte de China o Rusia en el seno del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La intervención humanitaria en Kósovo, sin el consentimiento de dicha Organización Internacional, pudo producirse porque no afectaba intereses vitales de otras potencias con capacidad nuclear. Según Henry Kissinger[7], en su último libro "¿Necesita América una Política Exterior?", el recurso a los llamados "crímenes contra la humanidad" encierra una ambigüedad ética que puede ser comprobada en casos tales como la pacificación de Chechenia y los conflictos étnicos en Sierra Leona. Rusia utilizó métodos mucho más brutales que los usados por Serbia en el Kósovo y allí no se produjo intervención alguna. Como tampoco se produce en Sierra Leona, donde el Estado central ha dejado de existir y las matanzas tribales son cosas de todos los días. Es seguro que si China se propusiese llevar adelante una limpieza étnica de características hitlerianas en el Tibet, no habrían sino protestas verbales. La cuestión está en que, por tanto, el presunto nuevo derecho internacional tiende a aplicarse sólo a los países pequeños y en zonas desprovistas de protección nuclear. También en este terreno avanzamos, pues, a una poliarquía. Como sostiene John Mersheimer, "nos encontramos avanzando de vuelta al pasado"[8], sólo que el juego de equilibrio no se dará ahora entre Estados Nación, sino entre grandes espacios regionales. Tan es esto así, que en el actual misionamiento de las Fuerzas Armadas norteamericanas, la primera prioridad la tiene la preparación para enfrentar conflictos a nivel de regiones mundiales.

---

7. *John Mersheimer es profesor de Ciencias Políticas de la Universidad de Chicago; él señala que un mundo compartido entre dos (Estados Unidos y la Unión Soviética durante la guerra fría) era más fácil de conducir que otro multipolar donde son numerosos los participantes, los intereses y los riesgos. Sostiene que la división Este-Oeste fue una gran cosa ya que establecía paradigmas claros, proponiendo luego una política para restablecer la bipolaridad.*
8. *El coronel de la Fuerza Aérea de los EE.UU. John Warden es autor del concepto del enemigo como un sistema compuesto por cinco anillos concéntricos con el anillo interior compuesto por el Liderazgo enemigo y rodeado por los anillos de los esenciales orgánicos, la infraestructura, la población y las fuerzas militares.*

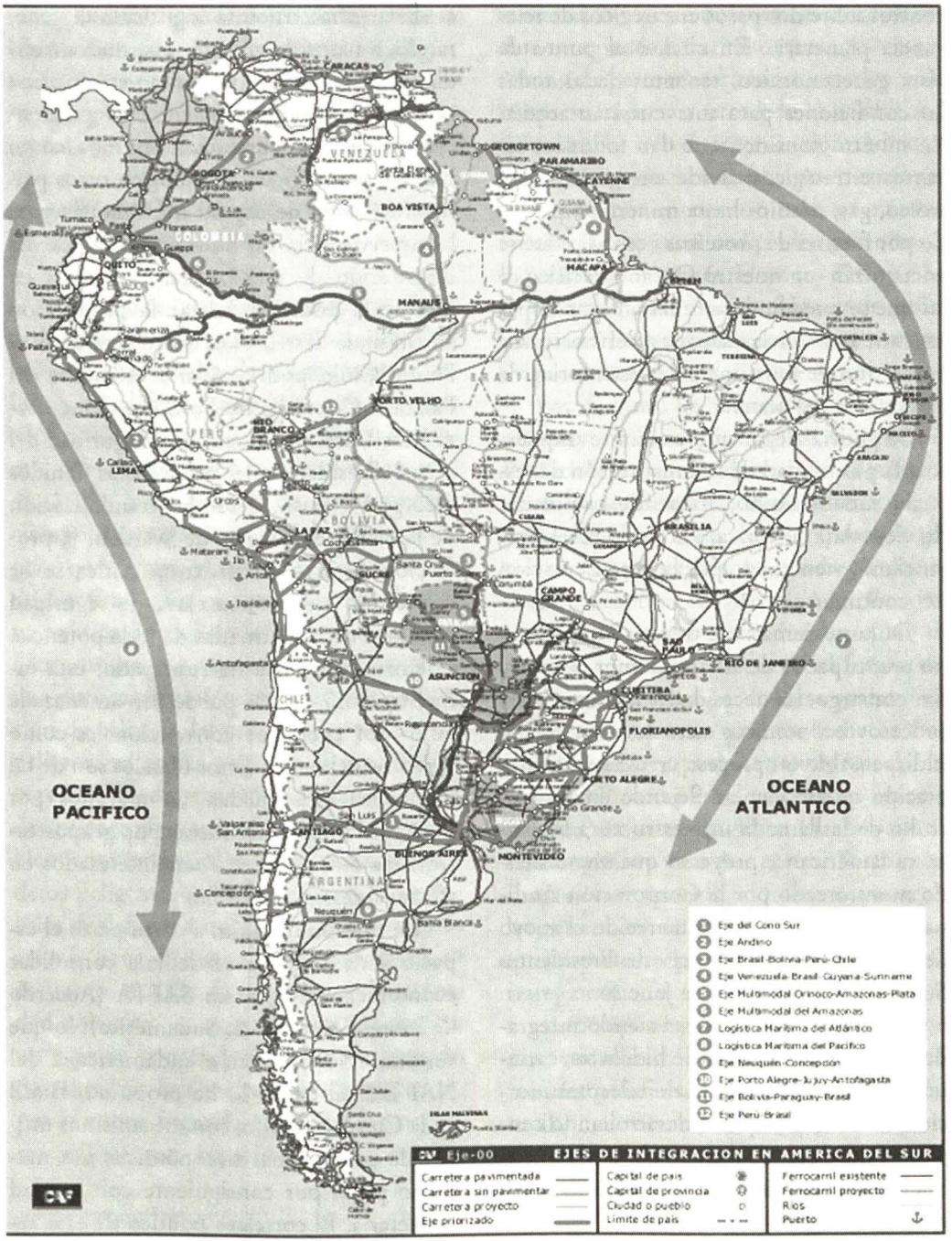
2. LA SITUACIÓN DE SUDAMÉRICA

De momento, como sostiene el gran geopolítico americano Saul Cohen, plasmado en su mapa geoestratégico, Sudamérica se encuentra en una esfera de marginalidad estratégica; esto es, no encerramos en nuestro seno a ninguna potencia nuclear ni tenemos enclaves de otras potencias que sean vistos como un reto por ninguna de las potencias planetarias. Somos un conjunto de nueve naciones, que reúnen entre ellas una potencia emergente, Brasil, y un conjunto de países en proceso de modernización o en vía de desarrollo. Ahora bien, salvo Brasil, y aun esto bajo condición, ninguno de nuestros países aislado puede tener, ni desarrollará, por sí sólo en ningún futuro previsible, la masa de poder necesaria para ejercer una verdadera soberanía y por consiguiente ser actores del escenario internacional. Por separado estamos condenados a una posición de marginalidad y periferización cada vez más pronunciadas. La consecuencia política del ALCA (Área de Libre Comercio de América)[9], si se diese, no como relación entre bloques, uno norteamericano y uno sudamericano, sino como absorción individual de nuestros países en el NAFTA, (Acuerdo de Libre Comercio de Norte América) podría terminar en una finlandización económica de Sudamérica[10]. Por ello es que el Departamento de Estado Norteamericano en su informe del año 2002 al Congreso, reconoce que Brasil tiene derecho a constituir un bloque sudamericano el cual como tal entraría en el ALCA.

Ahora bien, todo esto es paradójico porque nuestro continente, a diferencia de todos los otros, tiene prácticamente una unidad de lenguaje, y ciertamente una macro unidad cultural. Nuestras respectivas identidades nacionales son variantes de una identidad básica que nos es común. Además de eso, tenemos hasta una religión mayoritaria común. Desde el punto de vista geoestratégico, gracias al canal de Panamá, somos prácticamente un Continente Isla, abierto a los dos océanos principales y con

9. *En 1861 ocurrió un incidente en el puerto de Valparaíso que condujo a una delicada crisis internacional que amenazó culminar en un conflicto armado entre los Estados Unidos de América y Chile, originado por la muerte de dos tripulantes norteamericanos del crucero USS* Baltimore *que estaban haciendo uso de su franco en dicho puerto. El Presidente de los EE.UU, Benjamín Harrison, en un mensaje dirigido al Congreso, calificó el episodio ocurrido en Valparaíso como un ataque salvaje y brutal, cuyos orígenes se encontraban en la hostilidad hacia marinos que vestían el uniforme de los Estados Unidos. Se iniciaron intensos preparativos en los Estados Unidos para preparar una eventual intervención con el medio militar, ante lo que se estimó como un agravio al prestigio de la Unión y su gobierno por parte de Chile. Ante la gravedad de la amenaza se produjo un cambio drástico en la política chilena. El Ministro de Relaciones Exteriores renunció y fue reemplazado. Una nota oficial de la cancillería de Chile refleja la nueva actitud adoptada bajo la presión de los hechos. En ella se condenan los sucesos ocurridos en el puerto de Valparaíso y se ofrecen las más amplias excusas y satisfacciones a las demandas de los Estados Unidos. El President Harrison dio por cerrado el episodio.*

10. *Finlandización es un término que durante algunas décadas se empleó para caracterizar la situación de Finlandia, un país democrático y formalmente soberano, pero cuya política exterior debía forzosamente estar sometida a los intereses de la Unión Soviética, con la que compartía una extensa frontera. La palabra sirvió para identificar el comportamiento de un Estado que tuviera que adecuarse a los dictados de otro muy poderoso con el cual limitara, a fin de impedir lisa y llanamente que este lo absorbiera.*



SUDAMÉRICA: un subcontinente depositario de recursos energéticos, minero-metálicos y, además, uno de los principales reservorios de agua dulce del planeta.

control sobre dos pasos estratégicos de relevancia planetaria. En cuanto al punto de vista geoeconómico, tenemos dadas todas las condiciones para una cuasi autarquía. En nuestro continente se dan todos los recursos estratégicos, desde energéticos -petróleo, gas, uranio- hasta minerales, pasando por fuentes de proteínas como las que se encuentran en nuestro Océano Pacífico, o las que se pueden desarrollar en las pampas argentinas o en las sabanas del norte, así como uno de los principales reservorios de agua dulce del planeta.

Se podría alegar que un límite impuesto a la posibilidad de la constitución del espacio sudamericano, aparte de rivalidades de vieja data histórica, ahora de nivel provinciano, viene dado por la desarticulación del continente.

Durante demasiado tiempo hemos estado preocupados de aislarnos unos de otros. Sin embargo, las necesidades mismas de los procesos económicos actuales han hecho indispensable un proceso creciente de integración que se viene reflejando en el desarrollo de la llamada infraestructura logística sudamericana, proyecto que viene siendo monitoreado por la Corporación Andina de Fomento y que ha merecido el apoyo de la Primera Conferencia de Presidentes Sudamericanos de Río de Janeiro.

Nuestro continente está siendo integrado por un gran sistema de hidrovías, carreteras, puertos y sistemas de telecomunicaciones. Además estamos desarrollando centros de producción y mecanismos de distribución de energía e infraestructuras y comunicación autónomas.

Esta infraestructura logística está generando, a pasos de gigante, una nueva realidad política, puesto que una vez en plena actividad ella generará una interdependencia de tal naturaleza que veremos cómo blancos estratégicos, situados en otros países, resultarán de capital importancia para la supervivencia de nuestras naciones. La destrucción de una central energética en Venezuela podría paralizar la producción en Brasil, la destrucción de un puerto en el Perú o Chile, podría aislar el Atlántico del Pacífico. Como ha hecho notar Condolezza Rice[11], asesora en temas de seguridad del actual Presidente de los Estados Unidos George W. Bush, desde la estandarización de la visión estratégica de Warden, la protección de la infraestructura crítica se ha convertido en la tarea clave de seguridad para las Fuerzas Armadas de toda potencia. Además, como ella ha subrayado, esta infraestructura crítica puede ser amenazada tanto por enemigos convencionales como no convencionales. Estos blancos son de tal naturaleza que pueden ser atacados por Fuerzas Armadas clásicas o por grupos terroristas o seudo terroristas interesados en afectar nuestro desarrollo.

En nuestra opinión, a corto plazo el espacio sudamericano se debería consolidar económicamente en un SAFTA (Acuerdo de Libre Comercio de Sudamérica), lo que vendría a ser la versión sudamericana del NAFTA, tal como lo ha propuesto Brasil en la Cumbre de Río, con mecanismos únicos de control macroeconómicos y a mediano plazo por consiguiente con unidad monetaria. El correlato político de esto se-

11. Condolezza Rice es asesora en temas de seguridad del presidente Bush.

rá un proceso de integración similar al de la Unión Europea. Si esto ocurre a tiempo, Sudamérica podrá entrar al nuevo periodo histórico con esperanza de alcanzar el protagonismo que nos adeuda la historia.

3. PANORAMA DE SEGURIDAD PARA NUESTRA REGION

Si las tendencias del sistema mundial y de la situación regional son tal como las hemos descrito, resulta claro que nuestras políticas de defensa requieren una urgente adecuación a este nuevo escenario. Las tareas convencionales para las que han sido diseñadas, provenientes de una constelación política vigente en el siglo XIX, tienen poco que ver con el siglo XXI. Si algún país de nuestra región se empeñase en diseñar su política de seguridad en base a un conflicto con un país vecino, estaría diseñando una estructura de defensa orientada en función de peligros del pasado e ignorando los peligros reales del presente. Las costosísimas capacidades que nos permitirían poder destruirnos el uno al otro, son tan inaplicables como irrelevantes respecto a los verdaderos peligros que nos amenazan. Una política de defensa autónoma sólo la podemos asumir a nivel regional. La región en su conjunto, dotada de un sistema de seguridad colectiva, es capaz de constituirse en un espacio con exclusión de intervención de potencias foráneas en una primera etapa, y en una segunda etapa en una potencia militar con capacidad de proyección mundial. Ninguno de nuestros países aisladamente puede hacer tal cosa; si nos empeñamos en permanecer aislados, todos estaríamos siempre a merced de la posibilidad de cualquier tipo de intervención. Además, los ingentes recursos que hemos mencionado, que están en nuestro mar, en nuestra amazonía, etc., son codiciados por otros y lo serán cada vez más. Homer - Dixon[12] ha demostrado cómo los conflictos por recursos proteínicos y medio ambientales se van a agudizar en el curso de este siglo.

Las fuentes de alimentos tales como nuestras zonas económicas exclusivas en el Pacífico y las fuentes de agua en la Amazonía van a ser de tal modo codiciadas que se pretenderá que, si no somos capaces de garantizar su protección e impedir su depredación, debemos ser privados de ellas. Por consiguiente, una tarea fundamental de nuestras Fuerzas Armadas en el futuro deberá ser la protección de estas grandes reservas, cosa que no podremos hacer sino colectivamente, por la naturaleza de las mismas. Piénsese en el caso de las especies marinas transzonales. En suma, la primera tarea urgente y vital de nuestras Fuerzas Armadas es asegurar de tal manera el orden y la protección de nuestro ámbito, que no quede pretexto para una intervención extraregional.

Esto supone ya un nivel de, por lo menos, coordinación de las políticas de protección y defensa comunes. No podemos vacilar más tiempo en pasar de la etapa de las medidas de confianza a una etapa de se-

12. *Thomas Homer-Dixon es un profesor asociado de Ciencias Políticas y Director del Programa de Estudios de la Paz y Conflicto de la Universidad de Toronto, y experto en temas de escasez, medio ambiente y violencia.*

guridad colectiva, coordinada y estructurada apuntando a un mando regional, tal como el que está sucediendo en la Unión Europea, donde las responsabilidades se asumen de acuerdo a cada situación y posicionamiento geográfico, existiendo un mando supremo rotativo.

Naturalmente, como no existe la armonía preestablecida que postulan tácitamente los idealistas, todos estos desarrollos y reajustes se producirán con inevitables fricciones; sin embargo, es de esperar que hayamos desarrollado la suficiente racionalidad social como para superarlas a través del diálogo y el compromiso.

Párrafo aparte merece una cuestión que debería plantearse siquiera en el plano teórico. La condición de posibilidad militar de la existencia de una gran potencia autónoma, la brinda hoy el poder nuclear. Nuestras naciones son todas firmantes del tratado de no proliferación y hemos generado, conjuntamente con la Antártica, la primera gran zona regional libre de armas nucleares. Es muy bueno y perfectamente sensato que ninguna de nuestras naciones se haya decidido a desarrollar contra las demás un poder nuclear. Lo que habrá que preguntarse es si el gran espacio sudamericano cuando haya llegado a su plena madurez, tenga necesariamente que estar desprovisto, en cuanto a espacio regional, de armas nucleares.

La teoría de la disuasión nos ha mostrado con clarísimos ejemplos históricos, cómo el gran disuasor de la segunda mitad del siglo XX, ha sido el poder nuclear. Por el volumen de las riquezas acumuladas en su seno, Sudamérica está llamada, como unidad, a ser gran potencia económica y a tener un peso planetario.

La riqueza despierta la codicia de los otros y suscita peligros que deben ser afrontados. Es evidente que una gran potencia sudamericana, dada su naturaleza política democrática, no puede ni debe ser agresiva, sino que su tarea debe ser más bien contribuir a un balance de poder global que impida cualquier intento de alteración violenta del orden mundial. Pero para este papel pacífico, ajeno a toda pretensión expansionista, se requiere la fuerza proporcional adecuada.

Naturalmente un gran espacio regional sudamericano debe pensarse como aliado potencial del gran espacio regional norteamericano, pero con toda la autonomía política y económica que ello requiere y capaz de asegurar por sí solo su propia seguridad. Igualmente por razones culturales tenemos también un lazo privilegiado con Europa, de algún modo quizá mayor que con los Estados Unidos, en lo que se refiere al origen histórico de nuestra identidad cultural. Nuestro sistema de alianzas, pues, no está llamado a ser excluyente sino incluyente. Así asumiría una nueva forma el famoso dicho de George Canning[13] "he llamado a la vida política al nuevo mundo para reestablecer el equilibrio en el viejo". Quizás Su-

13. *George Canning fue un estadista inglés quien en 1827 ocupó el cargo de Primer Ministro Británico. Sus políticas hacia las colonias españolas en América, cuya independencia reconocía, condujeron a la promulgación de la Doctrina Monroe que sostenía la tesis "América para los americanos", un principio de la política exterior de los Estados Unidos establecida en 1823 por el cual no se permitía la intervención de las potencias europeas en los asuntos internos de los países del hemisferio occidental.*

damérica esté llamada a aparecer a la vida política planetaria en el siglo XXI para reestablecer un equilibrio estable en el planeta basado en el derecho y la equidad; pero ello exige, como hemos venido insistiendo, una Sudamérica política, económica y militarmente unida, una confederación de patrias, como quería De Gaulle para Europa. Esto es, una unión en la cual no se pierda, sino se potencien nuestras identidades, integrándose en un horizonte espiritual común. Si no logramos esto estaremos condenados a conflictos estériles y a una progresiva consolidación como periferia permanente dentro del sistema del mundo.

4. TAREAS DE LAS MARINAS DE LA REGION EN EL SIGLO XXI

De lo que venimos diciendo se deduce la naturaleza y el ámbito de nuestras tareas. Ellas tienen diversos planos.

Tareas Nacionales

Cada una de nuestras marinas, mientras dure el proceso de integración, debe mantener la capacidad de disuadir cualesquier intento intraregional de alterar por la fuerza su agenda política de manera contraria a sus grandes intereses. Esto supone una capacidad disuasiva convencional mínima. En este aspecto, aparte de la estandarización en los gastos de defensa, lo ideal sería llegar a tener una completa transparencia de unos con otros relativa al potencial militar, y así poder establecer estos mínimos de manera eficaz.

Tareas Colectivas Subregionales

En este plan se debe afrontar aquella problemática que es específica y común a un conjunto de países, como es, por ejemplo, a Chile y Argentina el control de los pasos australes entre los dos océanos; o a Ecuador, Perú y Chile la custodia del riquísimo mar fertilizado por la corriente de Humboldt. Estas tareas deberían ser asumidas de manera coordinada, de modo que se evite la duplicación de esfuerzos o, peor aún, el descontrol en la zona. Esta estrecha colaboración en el combate contra la contaminación, depredación de recursos, el tráfico ilícito de drogas, el tránsito de materias altamente peligrosas, como desechos nucleares, o el terrorismo internacional, son una tarea que de por sí exige acción conjunta y coordinada. Ninguno de nosotros puede por sí sólo afrontarlas exitosamente sin la cooperación de los otros. Este hecho nos obliga a llevar adelante e institucionalizar un sistema de coordinación eficiente y eficaz.

No se nos escapa el que esta coordinación supone un proceso de estandarización en doctrinas, recursos, tecnologías, etc., que requerirá tiempo y tendrá costos, pero es indispensable.

Tareas Regionales

Hay algunas tareas que afectan a toda la región. Nos referimos a aquéllas que tienen un carácter estratégico regional. La primera de las cuales, en cuanto a inmediatez, es el mecanismo de protección de la infraestructura crítica sudamericana. Este mecanismo de protección debe ser colectivo. A la larga, exige la generación de un sistema de comando sudamericano encargado de diseñar, coordinar y monitorear este sistema de custodia. En lo que a las Marinas se

refiere, esto afecta sustancialmente a la protección de puertos, hidrovías y vías marítimas de comunicaciones.

En nuestro concepto, una flota adecuada para tan enorme tarea sólo la puede tener el sistema sudamericano. Es el sistema el que debe responder a las tareas de protección a larga distancia y proyección de poder a niveles globales.

En suma, las Marinas Sudamericanas y en especial las de Chile y Perú, están llamadas a ser complementarias y no adversarias, y a tener en conjunto una presencia planetaria. Es a eso a lo que debemos apuntar.

5. PROYECCIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

En función del proceso de globalización así descrito y teniendo en cuenta la consolidación democrática por la que viene pasando nuestra región en general y el Perú en particular, la Marina de Guerra del Perú está llevando a cabo un proceso de reestructuración y modernización organizativa con el fin de adecuarse a los nuevos retos y llegar a ser una Institución moderna, reconocida y respetada, con una organización flexible, eficiente y eficaz, sustentada en valores éticos y morales, que garantice la Seguridad Nacional en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, contribuyendo de esta manera con el Desarrollo Nacional, tal como lo señala nuestra visión de futuro.

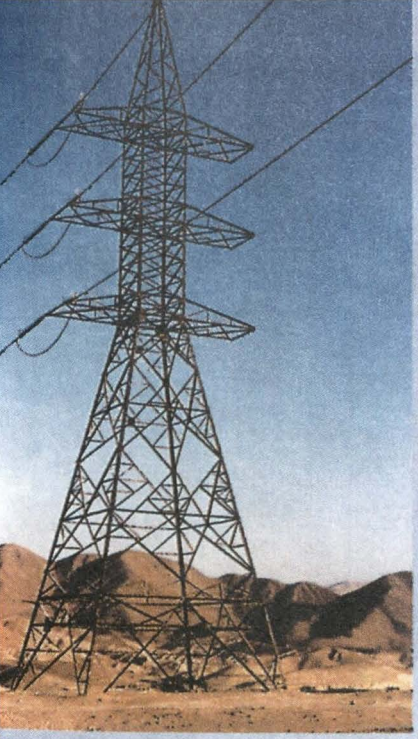
La Marina, en adición a su misión principal, viene poniendo especial énfasis en su capacidad de afrontar los nuevos retos globales y regionales. En este sentido, sin descuidar su permanente presencia en el Pacífico, dirigida a satisfacer las tareas de seguridad convencionales, ha iniciado un proceso de intensificación del patrullaje oceánico que implica custodia del medio ambiente, interdicción de la depredación de recursos de la biomasa y represión de toda actividad ilícita que se produzca en nuestro mar, poniendo especial acento en la lucha contra el narcotráfico.

Un elemento fundamental en el proceso de reestructuración es la nueva importancia que se le está reconociendo a la presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía. En nuestro concepto la estructura de hidrovías, que, como ya hemos mencionado, está en proceso de articular el continente, ha hecho de la protección de las mismas una tarea esencial de nuestra Marina.

Ahora bien, el nuevo nivel de presencia en la Amazonía nos ha puesto necesariamente en mayor contacto con problemas específicos de la zona, tales como narcotráfico, deterioro del medio ambiente y depredación acelerada de las especies.

En este sentido, la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con la autoridad policial, viene llevando a cabo acciones de patrullaje e interdicción fluvial, destinadas a combatir el tráfico ilícito de drogas que venía empleando crecientemente los ríos como vías de distribución.

Cabe destacar que, en virtud de un convenio con los EE.UU., se encuentra en operación en la ciudad de Iquitos la Escuela Regional de Operaciones Ribereñas, que tiene como misión la capacitación y entrenamiento en materia de operaciones y soporte logístico para la lucha contra el tráfi-



Energía para el progreso
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo

CALIDAD Y EXPERIENCIA EN SERVICIOS HIDROGRAFICOS,

CARTOGRAFICOS Y OCEANOGRAFICOS



En la ***Dirección de Hidrografía y Navegación*** contamos con personal calificado y una tecnología de punta que le brindarán a Ud. el mejor servicio en las áreas de hidrografía, cartografía, oceanografía y meteorología tanto marítima como fluvial y lacustre.

SERVICIOS:
- Levantamientos hidrográficos.
- Cartografía.
- Estudios oceanográficos y meteorológicos.
- Rastreo y/o búsqueda de objetos en el fondo marino.
- Levantamientos fluviales y lacustres.

PRODUCTOS:
Ventas de cartas y publicaciones náuticas para el público en general.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

Sede Principal: Gamarra 500 - Callao ***Teléfonos:*** 429-9578 429-6019
Fax: 465-2995 ***Escríbanos:***dihidronav@dhn.mil.pe ***Visítenos:*** www.dhn.mil.pe

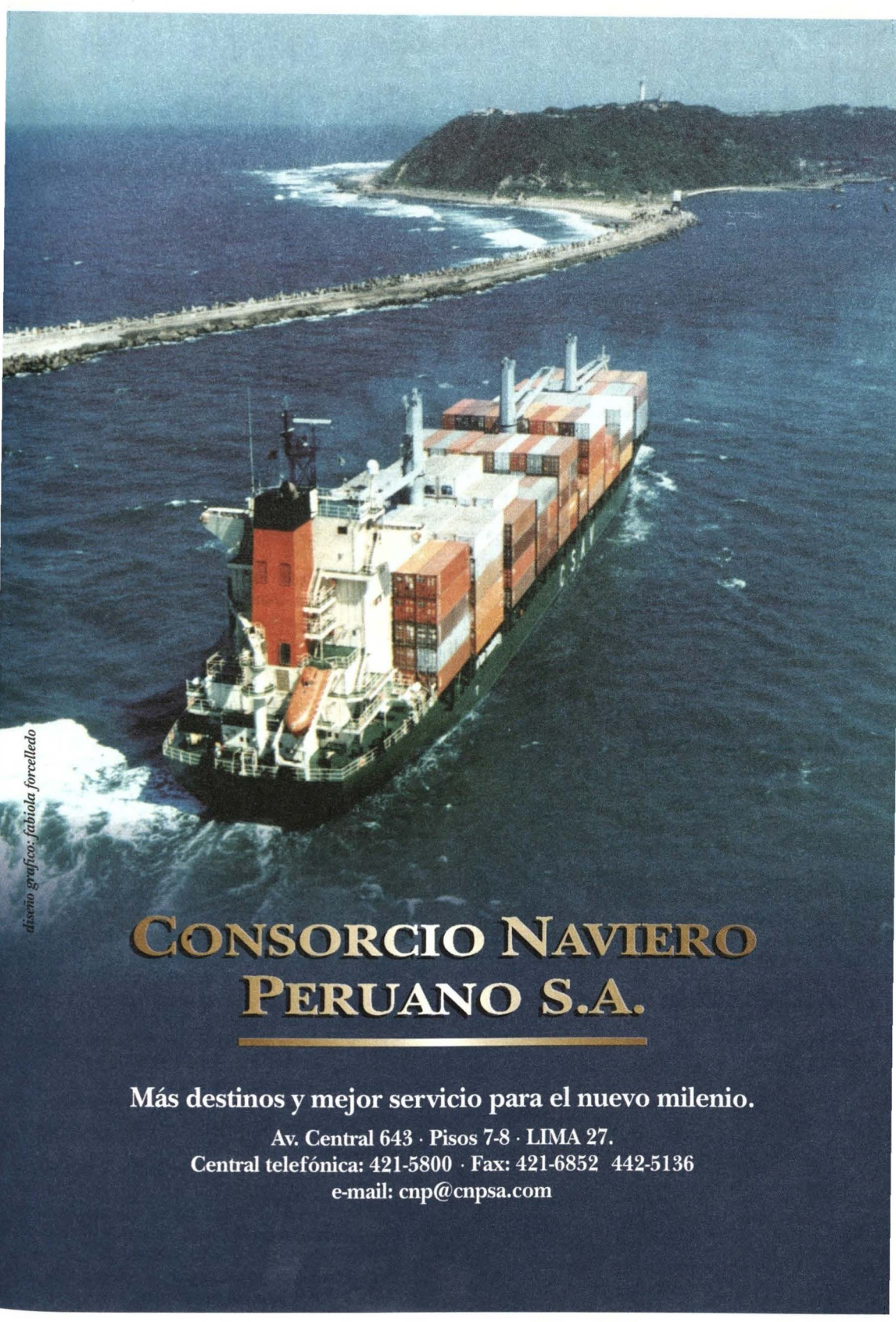
MACROMAR S.A.

AGENTES AFIANZADOS DE ADUANA

R.U.C. 20257094465

Av. E. Faucett Cdra. 30 s/n Centro Aéreo Naval Comercial - Callao
Telf./Fax: 575-1554 575-5369
Zonal Paita - Piura: Av. Jorge Chávez 420
Telf./Fax: 074-612445 074-612446
e-mail: macromar@terra.com.pe

Asesoría Integral en Comercio Internacional
Y Legislación Aduanera, Interconexión Electrónica
Digital con Aduanas y Supervisoras, Despacho anticipad
Disposición de su carga en el tiempo más corto
Línea de Crédito inmediata



diseño gráfico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com

¡La mejor opción para ser un hombre de éxito!

El objetivo de Técnicas Americanas de Estudio es aumentar las capacidades del ser humano en los procesos intelectuales tales como la comprensión y retención al 100 %, estimulando el proceso de la memoria, llegando al análisis y síntesis, disminuyendo el desgaste visual (fatiga ocular), aumentando el nivel de concentración en cualquier ambiente e incrementando el vocabulario técnico y manejo de reglas ortográficas y gramaticales.



Sr. Fernando Tisoc Saldarriaga, Director nacional de TAE Perú.

Este sistema permite una velocidad de lectura mínima de 2000 palabras por minuto, es decir, leer un libro de 200 páginas en 20 minutos comprendiendo todo.

El proceso de aprendizaje de este sistema no radica en enseñar a leer sino en corregir los malos hábitos de lectura. La idea central es que las personas aprendan a leer correctamente, por ejemplo normalmente leemos en forma horizontal de izquierda a derecha; además permite leer verticalmente todo un renglón en un solo golpe de vista. Es decir, el alumno de Técnicas Americanas está capacitado para recepcionar mayor información en tiempo mínimo, comprendiendo y reteniendo por completo todo lo leído.

Para alcanzar estos increíbles pero maravillosos resultados la compañía ha creado el taquitoscopio, un elemento que permite agilizar los músculos oculares hasta el punto que puedan leer más de 45 minutos sin provocar cansancio visual, como normalmente sucede. Esta técnica es impartida por profesionales altamente capacitados, especialistas en áreas de psicopedagogía, psicología y fonoaudiología, entre otros.

Cabe resaltar que esta metodología puede ser aprendida desde que el ser empieza a deletrear (ocho años) hasta los 80 años. El tiempo de aprendizaje es muy corto. Los resultados del programa se pueden ver prácticamente desde la primera etapa: en los primeros 5 módulos el alumno adquiere una velocidad de lectura mucho mayor a la que tenía cuando ingresó.

La tecnología y la lectura han invadido el mundo entero por tanto, los hombres de éxito deben estar a la vanguardia del nuevo siglo.

Por tal razón TAE va de la mano con la lectura, la educación y la tecnología diseñada para usted.

Un programa de lectura integral que hará de usted un hombre de éxito. El señor Fernando Tisoc Saldarriaga, Director nacional de TAE Perú describe los beneficios: "este programa está diseñado para gente totalmente ocupada como: estudiantes, ejecutivos o profesionales. Usted puede seleccionar la hora que más le convenga durante la semana en los horarios de lunes a viernes de 1pm. a 9pm. y los días sábados 8 am. a 2 pm., sólo tiene que llamar con 48 horas de anticipación. Recuerde sólo invierte una hora por semana".

En caso de que el alumno lo requiera y la psicopedagoga lo indique debe asistir más veces por semana. La enseñanza es prácticamente personalizada, lo máximo que se admite en un aula por semana son siete alumnos.

Desde que Técnicas Americanas inauguró su primera sede hace 17 años en Colombia obtuvo un destacable éxito que le ha permitido cubrir casi la mayoría de las ciudades colombianas (15 sedes). Actualmente tiene presencia en Venezuela, Chile, México, Brasil, Guatemala y República Dominicana y proximamente en Argentina, Ecuador y Costa Rica.

Perú fue el tercer país en el que abrió mercado hace 10 años. Hasta el momento tiene tres sedes en Lima, en los distritos de San Borja, San Isidro, y San Miguel, y filiales en los departamentos de Tacna y Arequipa. Para este año se está proyectando abrir dos sedes más en provincias y dos más en Lima.

En el 2001 la corporación Técnicas Americanas de Estudio ha entregado constancias a más de 30,000 alumnos, de los cuales aproximadamente 4,800 son alumnos del Perú. Para el 2002 tiene como meta entregar 12,000 constancias. De estos 12,000 lectores integrales un 30% terminarán con más de 3,000 palabras por minuto.



co de drogas en un ambiente ribereño.

Debe tenerse en cuenta, además, que en lo que al territorio peruano amazónico se refiere, se ha hecho presente un nuevo reto cual es la custodia de la zona fronteriza con Colombia, a lo largo del río Putumayo, ante la eventual posibilidad de un desborde de las actividades de las fuerzas paramilitares presentes en ese país a causa de la aplicación del Plan Colombia. En respuesta a esto, las Fuerzas Armadas del Perú, y en particular la Marina de Guerra, han adoptado los dispositivos de seguridad correspondientes.

Como ustedes recordarán, el Perú afrontó un gravísimo problema de terrorismo, que, gracias a un esfuerzo nacional y con destacada participación de las Fuerzas Armadas, está ya totalmente bajo control.

La Marina Peruana tuvo destacada participación en este proceso, habiendo asumido la responsabilidad del control de la región de Ucayali en la Amazonía peruana con una superficie de 150.000 kilómetros cuadrados, habiéndose conseguido la completa pacificación de dicha zona, labor en la cual han ofrendado su vida valerosos miembros de nuestra Institución.

La nueva situación estratégica del mundo y las tareas que ella implica han hecho necesaria una reestructuración de nuestra Marina. De acuerdo a ello, se han estructurado las Fuerzas Navales en dos grandes teatros, el Pacífico y la Amazonía, manteniéndose las tareas constabulares propias de la Autoridad Marítima.

Teniendo conciencia que toda la problemática de seguridad global y regional exige la instauración de un sistema de seguridad cooperativo, la Marina de Guerra del Perú viene trabajando en esa dirección a través de la suscripción de convenios con la mayoría de las Marinas de la región, y aquéllas del mundo que son especialmente relevantes para los intereses propios y subregionales[14].

La Constitución Política del Perú establece como misión específica de las Fuerzas Armadas la contribución de éstas al desarrollo económico y social del país. En este sentido, merece destacarse, entre otras, la labor de los Servicios Industriales de la Marina, empresa pública de derecho privado con más de 50 años de actividades dirigidas a la construcción, mantenimiento y reparación de Unidades Navales, así como diversos trabajos de metal mecánica, como son la construcción de puentes y torres de alta tensión.

Por otro lado, en apoyo a las poblaciones de escasos recursos, la Marina viene desarrollando permanentemente actividades de acción cívica, tales como atención médi-

14. *La Marina de Guerra del Perú tiene acuerdos internacionales con las siguientes marinas:*

a. *Rondas de Conversaciones de Altos Mandos de las Fuerzas Armadas: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Venezuela y los Estados Unidos.*
b. *Convenios de Asistencia Mutua: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Venezuela y Estados Unidos.*
c. *Conferencias Bilaterales de Inteligencia: Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Venezuela.*
d. *Reunión de Comandos de Zonas Navales fronterizas: Bolivia, Colombia, Chile y Ecuador.*

ca y alfabetización, sobre todo en las regiones más inhóspitas y apartadas de la Amazonía.

6. EL FUTURO INMEDIATO DE LAS RELACIONES ENTRE LAS MARINAS DE PERU Y CHILE

La reciente declaración conjunta emitida por nuestros Cancilleres y Ministros de Defensa, signada en Lima del 9 del presente mes, nos abre una amplia gama de tareas destinadas a profundizar la cooperación entre nuestras respectivas Marinas.

Por una parte, el acuerdo para realizar operaciones navales combinadas nos permitirá hacernos a la mar y ejercitarnos en las áreas de la Guerra Naval, de manera de lograr una verdadera y eficaz interoperabilidad que se requiere para una adecuada complementación de nuestras capacidades operacionales. Esto, por supuesto, implica un fluido intercambio de tácticas, técnicas y procedimientos, así como un desarrollo y empleo compartido de doctrinas operacionales.

Asimismo, iniciaremos a la brevedad el diálogo académico interinstitucional destinado a generar un consenso básico sobre la problemática de seguridad, así como los aspectos metodológicos indispensables para afrontar los retos comunes ante los cuales estamos.

En este campo, es nuestro deseo que el intercambio de alumnos, que hemos comenzado con la presencia entre ustedes de un Oficial de la Marina de Guerra del Perú y que esperamos se complemente con la venida al Perú el próximo año de un representante vuestro, se vea enriquecido con un intercambio de docentes y con una coordinación de actividades de estudio e investigación comunes, a traducirse en seminarios y publicaciones.

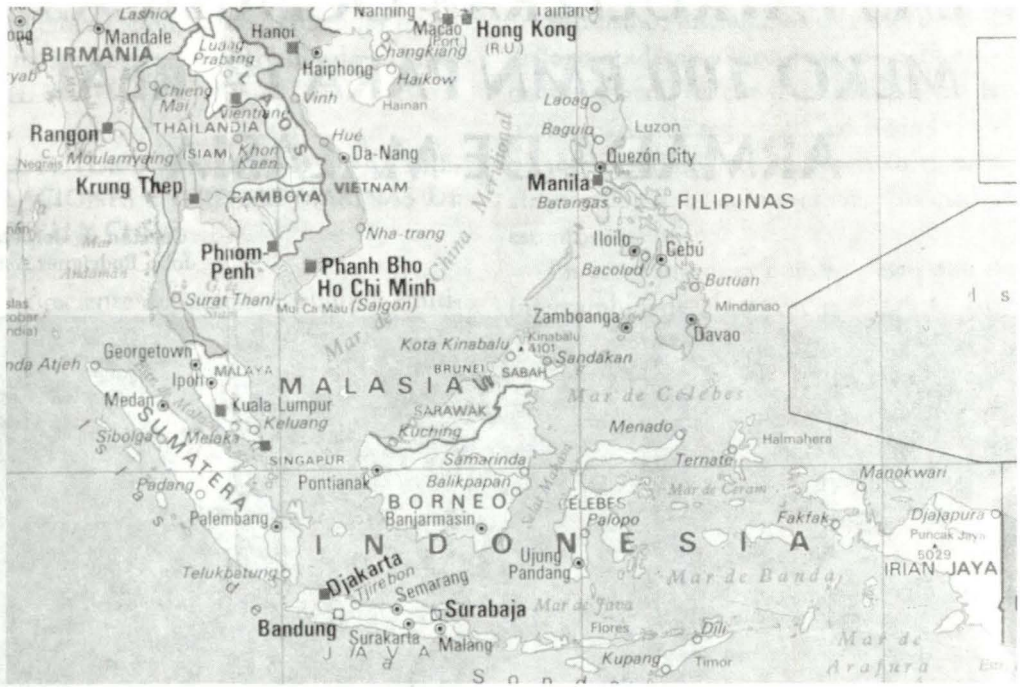
Si el siglo XIX fue un siglo signado por la lucha y el siglo XX uno caracterizado por la desconfianza, anhelamos que el siglo XXI sea el de la cooperación e integración que permita forjarnos un futuro esperanzador y promisorio y poder alcanzar finalmente la grandeza histórica a la que nuestros pueblos están llamados en conjunto.

LAS PATRULLERAS OCEANICAS *MEKO 100 RMN* PARA LA REAL ARMADA DE MALASIA

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



La Real Armada de Malasia, una de las más importantes en el área del Sudeste asiático, ha iniciado recientemente la construccion de las dos primeras patrulleras oceánicas de la clase MEKO A-100, que en su primera etapa contempla la incorporación de seis unidades de la misma clase.



Malasia se halla ubicada en una de las áreas de mayor tráfico maritmo del mundo.

La Real Armada de Malasia (RMN) y el sudéste asiático

El sudeste asiático, por ser el nexo y la ruta obligada del tráfico marítimo entre el océano Pacífico y el océano Indico, es una región de importancia estratégica, por el volumen de la carga transportada, especialmente de materias primas y petróleo proveniente de las diversas islas y países, cuyos productos son vitales para las naciones industrializadas.

En esa área del sudeste asiático, desde hace varios años las marinas ribereñas de dicha región le están dando un especial énfasis a las tareas de vigilancia y policía marítima, debido principalmente a la proliferación de la piratería en altamar que pone en riesgo las rutas marítimas, que como se ha mencionado son de importancia vital sobre todo por ser altamente transitadas por buques petroleros.

El estrecho de Malaca, que separa la Península del mismo nombre por el sur de la Isla de Sumatra, es la vía marítima que une el Mar de Andaman y el Océano Indico con el área Sur del Mar de China.

Este estrecho, de 800 Km de largo es una de las más importantes vías océanicas en el mundo por el volumen de mercadería y combustible transportado proveniente del sudeste asiático hacia el continente europeo y del medio oriente hacia América y Asia.

La Federación Malaya, constituida en 1948 a partir de la Federación de Protectorados Británicos de Perk, Selangar, Pa-



Fragata Jebat *que con su gemela* Lekiu, *construidas recientemente por Yarrow en Gran Bretaña, son las unidades combatientes de Malasia más modernas*

hang y Negri Saembilang ubicados en el sudeste asiático, estuvieron bajo protectorado hasta 1957 en que proclamó su independencia dentro de la Commonwealth, conformando la Federación de Malasia, compuesta por Malaya, singapur, Sarawak Sabah, en setiembre de 1963. De ellos, Singapur se retiró en 1965 proclamando su independencia absoluta.

Malasia, cuyo territorio está formado por la parte meridional de la peninsula de Malaca (Malasia Occidental o Peninsular) y el Norte de la isla de Borneo (MalasiaOriental), actualmente es una nación productora de materias primas, de gran crecimiento industrial y desarrollo económico. Siendo el primer productor de caucho en el mundo y cuarto de estaño, sus industrias principales están relacionadas con la producción de látex, neumáticos y las fundiciones metalúrgicas.

También tiene importante producción de bauxita y cobre y es el 1º productor de aceite de palma y 4º de cacao en el mundo.

En la región, uno de los aspectos que ha impulsado la inversión en seguridad y defensa son las disputas territoriales, surgidas debido a la existencia de yacimientos de petróleo y depósitos de gas natural.

De allí que varios países han firmado acuerdos bilaterales y multilaterales para operar en forma conjunta así como para intercambiar información relativa a la vigilancia y control de las rutas marítimas.

La mayor parte de las naciones de la región, se han integrado en la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), establecida en 1967 por los gobiernos de Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia, para promover el crecimiento económico y el desarrollo en la región. Años después, cuatro nuevas naciones se han integrado a este organismo internacional, el Sultanato de Brunei en 1984, Vietnam en 1995 y Myanmar y Laos en 1997. Actualmente, todos los miembros de ASEAN están en un proceso de modernización de sus fuerzas navales, para responder a los desafíos que se espera enfrentarán en el presente siglo.

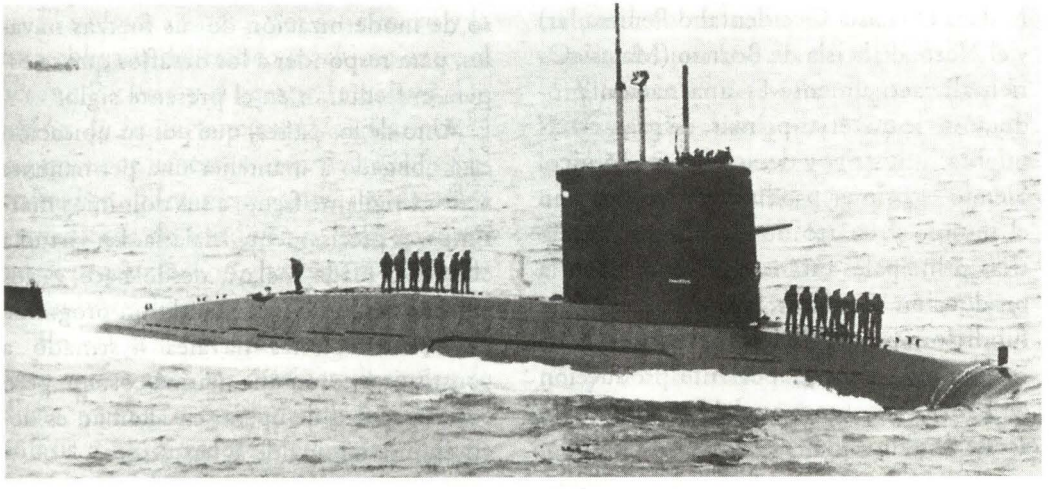
Uno de los países, que por su ubicación está obligado a mantener una permanente actitud vigilante frente a sus dominios martímos, es precisamente Malasia. En virtud a ello, la armada malaya desde hace varios años ha venido desarrollando un programa de construcciones navales destinado a constituirse como una marina costera, pero con capacidad de operar en altamar, es decir en una marina de aguas verdes.

(1) Estas corbetas misileras fueron originalmente construidas para el gobierno iraquí a principios de los 80, pero retenidas y embargadas por la guerra entre Irán e Irak.

Malasia, tiene varias instituciones que poseen unidades navales y que cumplen variadas tareas. Primeramente está la Real Marina de Malasia (RMN), luego la Policía Marítima, los Servicios Aduaneros y el Departamento de Pesca. Estas entidades, disponen de un total de 435 unidades de diverso tipo, de las que la Armada las opera en su mayoría. Esto convierte a Malasia en la poseedora de una de las mayores fuerzas navales en la región.

Con respecto a la armada, luego de su creación paralela al nacimiento de Malasia como estado independiente en 1964, en un primer momento desarrolló un programa de construcción de dieciocho patrulleras de costa, construidas por el astillero británico Vosper entre 1964 y 1968, y recién pudo disponer de unidades de primera línea a partir de la década de los '70, con la incorporación de la fragata *Rahmat* en 1971, construida en los astilleros británicos Yarrow, de Glasgow. Da allí en adelante, el crecimiento de esta armada ha sido constante. Durante la década de los 70 y los 80, encargó la construcción de cuatro patrulleras misileras de la clase *Spica-M* en Suecia, un número similar en Francia de la clase *Combattante-II*, y seis patrulleras cañoneras en Alemania. A estas unidades se sumaron dos fragatas misileras de la clase *Kasturi* del tipo *FS-1500* del astillero alemán HDW (muy similares a las cuatro del mismo tipo que posee Colombia), dos patrulleras oceánicas construidas en Corea del Sur y cuatro corbetas misileras adquiridas en Italia entre 1997 y 1999, de la clase *Whadi M'ragh*.

La última adquisición de unidades de combate, fue la de dos fragatas misileras de la clase *Yarrow 2000* de 2.270 toneladas y dotadas de misiles *Exocet MM-40 Block II,* encargadas a los astilleros del mismo nombre, cuya construcción tardó



En el 2000, la RMN adquirió en Holanda los submarinos Tijgerhaai *y* Zwaardvis *(en la foto), los mismos que fueron transportados a Lumut, en donde se hallan siendo sometidos a un reacondicionamiento general.*

mas allá de lo previsto por algunos problemas ya superados en sus sistemas de combate.

Por otro lado, la RMN, en los últimos se interesó en disponer de una fuerza submarina, y por ello, se decidió por la adquisición en Holanda de dos submarinos de la clase *Zwaardvis*. Actualmente tiene proyectada la construcción de otros dos submarinos también en Holanda, y según ha trascendido serán de la clase *Moray*.

Como parte de sus planes de expansión, se contempla el incremento de sus fuerzas anfibias con unidades del tipo *LST*, así como de patrulleras costeras y otras unidades auxiliares en la medida que se disponga de los fondos para ello.

Dado que Malasia ocupa la parte meridional de la península de Malacca y el norte de la isla de Borneo, sus principales instalaciones navales y fuerzas se hallan repartidas en ambos territorios.

La nueva generación de patrulleras oceánicas (*NGPV*)

A mediados de la década pasada, la armada planteó el requerimiento para contar en el transcurso de los siguientes 15 años, con una nueva generación de patrulleras oceánicas (*NGPV = New Generation Patrol Vessel*), destinadas a realizar labores de policía y control de tráfico marítimo en altamar, antipolución, control de derrames de petróleo y tareas de búsqueda y rescate. Es así, que luego de haber convocado a varias firmas para seleccionar el modelo más adecuado, el 13 de octubre de 1997, el ministerio de defensa malayo anunció que la propuesta presentada por el consorcio formado por las empresas constructoras alemanas Blohm+Voss Industrie, Howaldtswerke Deustche Werft AG, Thyssen Rheinstahl Technik GmbH y Ferrostaal AG, consistente en una versión para patrulla oceánica de su modelo de corbeta *Meko A 100,* había sido la elegida. Sin embargo, el documento final de entendimiento no fue firmado hasta el 27 de febrero de 1999, pero por una cantidad inicial de seis unidades, con opción posterior para construir las veintiún restantes.

Luego, en noviembre del 2000, se suscribió el contrato definitivo entre el gobierno malayo, el consorcio alemán liderado por Blohm+Voss, y una tercera parte, representada por el astillero malayo Pennang Shipbuilding Corporation, por un monto ascendente a 1.800 millones de dólares.

El programa contempla la prefabricación de las dos primeras naves en astilleros alemanes, y su posterior culminación en Malasia, cuya construcción fue iniciada el 7 de Junio pasado en el astillero Blohm + Voss de Hamburgo, en una ceremonia simbólica. Estas patrulleras serán eregidas en el astillero alemán en módulos prefabricados, teniéndose previsto su traslado al astillero Penang Shipbuilding & Contruction – Naval Dockyard Sdn Bhd, ubicado en Lumut, Malasia a mediados del 2003, para ser concluidas en junio del 2004. Cabe mencionar que dicho astillero malayo fue construido y equipado por Blohm+Voss AG en la década de los '80.

Diseño del casco

Al igual que los otros tipos de buque de la serie *MEKO*, en las patrulleras oceánicas *MEKO 100 RMN* para Malasia, el diseño incorpora el concepto modular, que divide al casco en secciones verticales, contando cada una de ellas con sistemas de ventilación, de control de averías, distribución de energía y compartimentos estancos, todos ellos independientes entre sí, lo que asegura una mayor posibilidad de supervivencia en caso de recibir daños.

En esta versión, se incorpora también una serie de características destinadas a reducir las firmes infrarrojas, acústicas, electromagnéticas y ópticas.

En el caso de las primeras, las emisiones caloríficas se reducirán significativamente gracias a que es gases de escape serán evacuados por popa a través de ductos por debajo de la línea de flotación en donde se enfriarán al mezclarse con aire frío y agua de mar, a una temperatura menor de los 100° C.

La disminución de la firma acústica se logra por una forma hidrodinámica del mejorada casco, el aislamiento acústico de los equipos propulsores y generadores de a bordo, y por el empleo de sistema elásticos de amortiguación, que reducen sustancialmente las vibraciones de los equipos. Para el caso de la firma electromagnética, al igual que en otros buques de la nueva generación *MEKO*, ello se conseguirá por la ausencia de superficies planas extensas, de ángulos agudos, superficies redondas y esféricas, y por el empleo de materiales absorbentes y antimagnéticos en la obra viva y superestructuras.

Planta propulsora y generación eléctrica

Dada la misión principal de estos buques, de servir para tareas de patrullaje oceánico, las altas velocidades no resultan ser una característica necesaria, sino mas bien, se requiere de una mayor autonomía. En vista de ello, se ha optado por el empleo de una planta propulsora conformada por dos motores *Caterpillar 3616*, con 5.450 KW de potencia cada uno, que a través de dos hélices de paso variable, impulsarán a estos buques hasta una velocidad máxima de 22 nudos.

La autonomía se estima sea de 6.050 millas náuticas a 12 nudos, pudiendo operar unos 21 días sin necesidad de ser reabastecidos.

El suministro de energía eléctrica será provisto por cuatro grupos electrógenos Caterpillar *AVK 3412TA* con 500 KVA cada uno.

Armamento

En la medida que la misión principal de las *MEKO100 RMN* será el patrullaje oceánico, el empleo de misiles contra blancos aéreos y contra blancos de su-

perficie aún no ha sido definida, pero sin embargo, el diseño prevee el espacio para la instalación de dos rampas de misiles *MM-40 EXOCET* y de un lanzador múltiple para 21 misiles *RAM BLOCK A1.* Lo que si se conoce que llevarán, es un cañón *OTO Breda* de 76mm/62 *super rapid* de mediano alcance; un montaje doble de 30mm *OTO Breda/Muser* para blancos cercanos y defensa puntual; así como dos ametralladoras de 12,7mm.

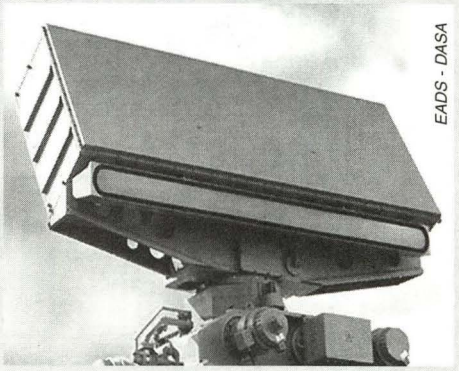
Sensores

En lo referente a los sensores, estas patrulleras oceánicas contarán con un radar tridimensional de búsqueda combinada *DASA TRS-3D/16ES*, de excelentes prestaciones que les permitirán una gran capacidad de detección; un radar de navegación (de fabricante aún no definido), un director de control de tiro electroóptico *TMEO,* un radar de control de tiro Oerlikon *TMX* y un sonar fijo de casco *MDS 3060.*

Radar TRS-3D/16ES

El radar TRS-3D/16ES, es un radar multifunción que opera en la banda G, destinado a vigilamcia aérea y de superficie, así como para designación de blancos del sistemas de armas de a bordo.

Actualmente se halla en uso en las fragatas alemanas de la clase F122, en las patrulleras danesas de la clase Standard Flex 300, y ha sido seleccionado para ser instalado a bordo de las futuras corbetas alemanas de la clase K 130 y en las patrulleras MEKO 100 RMN.



Sistemas de Comando y Control

Para la integración de los sistemas de combate, la firma STN Atlas Elektronik será la encargada de proveer la asistencia técnica. El sistema de Gestión de Combate (comando y control) será el *Oerlikon-Contraves COSYS 110 M1.* Para el enlace de datos, se hallarán equipadas con el sistema *HSA-AESN LINK Y MK2,* y contarán con un sistema integrado de navegación.

Montaje *Oto Breda 76/62 mm S R*

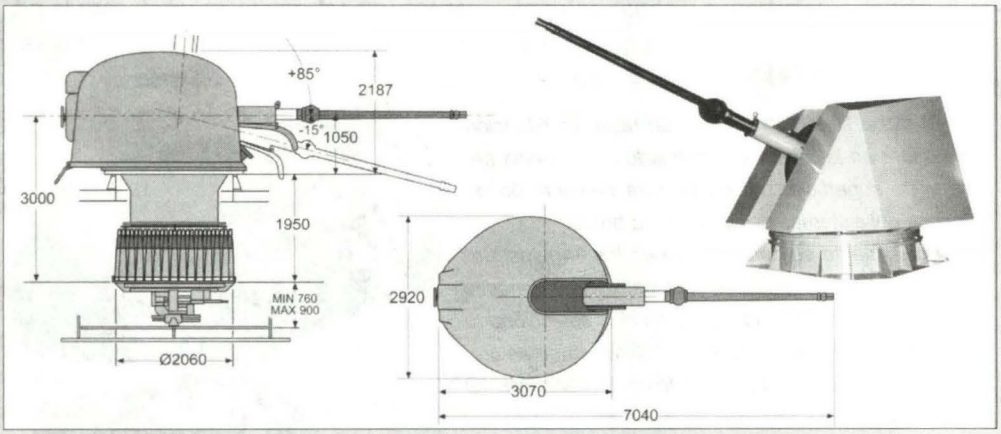
El cañón OTO 76/62 Super Rapid, es un montaje ligero de tiro rápido diseñado principalmente para tiro antiaéreo y antimisil, así como para tiro de superficie como función secundaria. Está concebido para ser empleado en buques de cualquier tipo y desplazamiento, incluyendo patrulleras de tamaño pequeño.

Este montaje es totalmente operado en control remoto y recargado automáticamente desde un magazine rotativo, con capacidad de 80 tiros requiriendo la intervención del personal únicamente para la recarga de este último.

Las características del montaje le otorgan una muy baja dispersión en el tiro. En pruebas, disparando 10 tiros a la máxima cadencia, se ha observado una dispersión menor de 0.3 mrad a 1.000 metros.

Características:

- Régimen de tiro: <120 tiros/minuto
- Munición disponible en magazín: 80 tiros
- Alcance máximo: 20 Km
- Angulo de depresión/elevación: -15°/+85°
- Velocidad de elevación y aceleración: 35°/seg; 72°seg2
- Sector de ronza: ilimitado
- Velocidad y aceleración de ronza: 60°/seg; 72°/seg2
- Peso vacío del montaje: 7.500 kg
- Sistema de enfriamiento: agua de mar; agua dulce para limpieza
- Alimentación eléctrica circuito principal: 440 V, trifásico, 60 HZ servo y sincro: 115V, monofásico, 400 HZ
- Velocidad inicial proyectil: 925m/sec



Sistemas MAGE

Para guerra electrónica, serán dotadas de dos lanzacohetes chaff *Sippican ALEX*, así como de sistemas de apoyo y contramedidas, cuyo proveedor aún no se ha dado a conocer, pero entre los postores están ArgoSystems Elettronica, GEC-Marconi o Litton-Racal.

Aeronaves

En la actualidad, la RMN opera 3 helicópteros antisubmarinos *Westland Wasp* y ha ordenado cuatro *Westland Super Lynx* a la Gran Bretaña, los que poseerán misiles contra blancos de superficie. En adición, y para equipar a las patrulleras oceánicas, es inminente la adquisición de seis helicópteros antisubmarinos que probablemente serán del tipo *Sikorsky SH-70.*

Las *MEKO 100 RMN*, dispondrán de una amplia cubierta de vuelo, que poseerá un sistema e atrapado en vuelo para un apontonaje seguro en mar gruesa, así como de hangar.

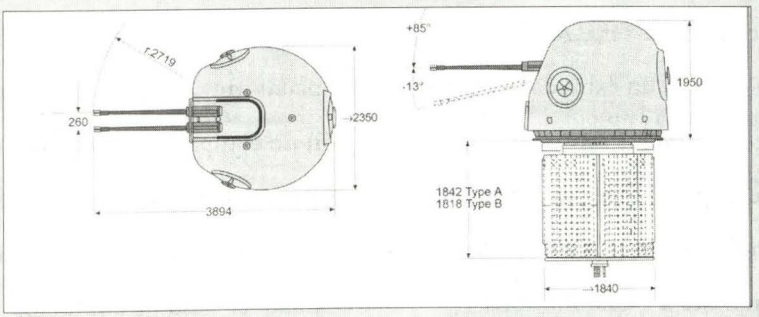
Habitabilidad

Al igual que la mayoría de buques de guerra que se construyen en la actualidad, la gran automatización de los equipos de a bordo, trae el beneficio de requerir dotaciones reducidas. En este caso, las *MEKO 100 RMN* estarán dotadas por 78 personas, contando con una capacidad adicional para 15 más.

Montaje *OTO Breda/Mauser 30mm TWIN30*

El montaje bitubo OTOBreda/Mauser de 30mm, está concebido a ser empleado para defensa de corto alcance antiaérea, antisuperficie y antimisil.

Su diseño compacto le permite requerir poco espacio para su instalación, teniendo además como característica su total automatización y un altísimo régimen de tiro.

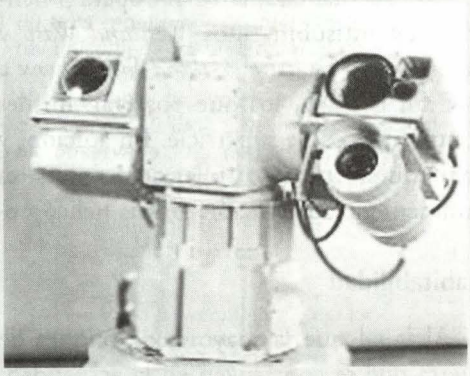


Características:

- *Cañón:*	*30 mm Mauser Mod. F*
- *Calibre/largo del ánima:*	*30mm x 173 / 2.458mm*
- *Régimen de tiro:*	*1600 tiros/minuto*
- *Mecanismo de alimentación:*	*totalmente automático*
- *Angulo de depresión/ elevación:*	*-13/+85°*
- *Velocidad y aceleración de elevación:*	*75°/seg – 250°/seg*
- *Sector de ronza:*	*ilimitado*
- *Velocidad y aceleración de ronza:*	*130°/seg – 250°/seg*

Director de *tiro electro-óptico Oerlikon - Contraves TMEO*

Dentro del Sistema de Combate contemplado para las *MEKO 100* RMN, dispondrán de un tiro electro-óptico *Oerlikon Contraves TMEO*, que juntará en un solo equipo una cámara infrarroja, un telémetro laser y una cámara de televisión, componentes que tendrán como función el control de tiro del sistema de armas comprendiendo adquisición y seguimientos, cálculos y correcciones balísticas, todo ello operando en modo pasivo, evitando la detección por parte de sensores enemigos.



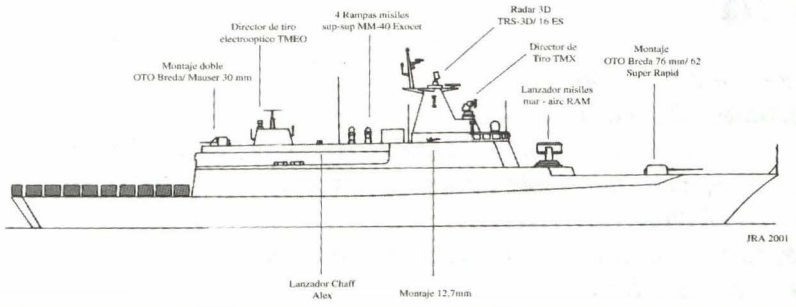
Conclusiones

La construcción de las patrulleras oceánicas *MEKO 100 RMN,* constituye un logro mas de la industria naval alemana que con sus buques de la serie *MEKO*, se han constituido en todo un éxito comercial, sumado al logrado con los submarinos del Tipo 209, que de por sí otorga a Alemania un liderazgo indiscutible en materia de construcciones navales a escala mundial.

Por otro lado, estas unidades, nos demuestran las bondades y flexibilidad de los diseños *MEKO* para su empleo en toda clase de misiones y la capacidad de reserva de la plataforma para una posterior instalación de equipos adicionales que aumentan su poder ofensivo, con lo que la armada malaya podrá disponer de más unidades de combate en caso de conflicto.

Patrullera Oceánica

MEKO 100 RMN



Características principales

Patrullera Océanica *MEKO 100 RMN*

Desplazamiento:
1.650 t a plena carga

Dimensiones :
Eslora: 91,1m total; 82,2m en la flotación
Manga: 12, 85m (1° cubierta); 11,8 m en la flotación
Calado: 3, 4m

Armamento
-Un montaje simple *OTO Breda* de 76 mm/62 super rapid
-Un montaje doble *OTO Breda/Mauser* de 30mm
-Dos ametralladoras de 12, 7 mm en montajes simples
- rampas de misiles superficie-superficie *MM-40 Exocet* (instalación aun no definida)
-Un lanzador para 21 misiles mar-aire *RIM-116 RAM* (instalación aun no definida)
-Dos lanzadores para cohetes chaff o ilumi nantes Sippican *ALEX*

Sensores y Sistemas de Control de Tiro
-Un radar multifunción de busqueda combi nada y control de tiro *TRS 3D/16ES*
-Un radar de navegación
-Un sistema electro-óptico de vigilancia y control de tiro Oerlikon/Contraves *TMEO*
-Un sistema de control de tiro Oerlikon *TMX*
-Un sonar de casco *MDS 3060*
-Un sistema MAGE

Aeronaves
-Un helicóptero (posiblemente Sikorsky *SH-70*)

Propulsión
CODAD: Dos motores diesel *Caterpillar 3616* de 16 cilindros en V, con un total de 14.617 hp (10.900 kW); 2 ejes con hélice de paso variable

Generación eléctrica
-Cuatro grupos electrógenos diesel *Caterpillar/AVK 3412TA* con 500 KVA cada uno

Autonomía:
6.050 millas náuticas a 12 nudos; 21 días sin reabastecerse de víveres.
Velocidad : 22 nudos
Dotación: 78 tripulantes y oficiales; capacidad para 15 más

Malasia

Algunos datos estadísticos.
***Superficie**: 330.442 km.²*
***Límites:** al N., con Tailandia, Brunei y el mar de la China Meridional; al E., y al S,. con Indonesia y Singapur, y al O., con Indonesia y el estrecho de Malaca.*
***Población:** 18.239.00 h. (malaysios o malayos).*
***Densidad:** 55,3 h./Km.²*
***Tasa de natalidad:** 29%.*
***Tasa de mortalidad:** 5%.*
***Capital:** Kuala Limpur.*
***Ciudades principales:** Ipoh, Johor Baharu y Seremban.*
***División administrativa:** Malaysia Occidental (11 estados y el territorio federal de la capital) y Malaysia Oriental (Sabah y Sarawak).*
***Grupos étnicos:** malayos (61,2%), chinos (30,1%), indios (8,2%) y paquistaníes (0,5%).*
***Religión:** islamico, (52,9%), budismo (17,3%), confucianismo (11,6%), hinduismo (7%), cristianismo (6,4%) y otros (4,8%).*
***Idioma:** malaysio o malayo.*
***Moneda:** ringgit o dólar malayo.*
***Forma de Gobierno:** estado monárquico federal.*
***Producto Nacional Bruto:** 39.787 mill. de dólares.*
***Renta per cápita:** 2.230 dólares.*
***Litoral marítimo:** 4.675 km: 2.068 en la Península de Malaya y 2.607 km en la isla de Borneo.*

Bibliografía

- Baker, Arthur D. *Combat Fleets of the World 2000-2001.* U.S. Naval Institute Press. Annapolis, 2000.
- Saunders, Stephen(ed). *Jane's Fighting Ships 2001-2002.* Jane's Information Group Ltd, Surrey. 2001
- Streetly, Matin (end). *Jane's Radar and Electronic Warfare Systems 2001-2002.* Jane's Information Group Ltd, Surrey. 2001
- Hooton, E.R (ed). *Jane's Naval Weapon Systems.* Jane's Information Group Ltd, Surrey. 2001
- Legien, Wolfgang (ed). "The Royal Malaysian Navy". En: *Naval Forces,* No. 4-2001 pp 89-92.

LA MARINA JAPONESA Y SUS SUBMARINOS EN LA II GUERRA MUNDIAL

ANTECEDENTES

Capitán de Navío (r)
Pablo G. Jhery G.

Preámbulo

El mar, por su condición de portador de las grandes vías de comunicaciones por donde circula la mayor cantidad del tráfico comercial de nuestro planeta, obliga a las naciones, para el logro de su desarrollo social y económico, a proteger con todos los medios a su alcance la libertad de las rutas marítimas, y evitar que naciones interesadas logren dominio en provecho de sus propios objetivos.

Los medios más importantes con que cuentan las naciones para su protección en el mar son las diferentes unidades navales que constituyen las llamadas "Fuerzas Navales" donde se encuentran los buques de guerra, y, en particular, sin restar importancia a ningún tipo de buque, los submarinos, cuya capacidad de ocultamiento, carácter ofensivo, y de ataque independiente, lo han convertido en el arma más temida en el mar.

La importancia del empleo del submarino en las grandes contiendas mundiales ha sido ampliamente justificada; primero, en la I Guerra Mundial, donde Alemania se puso a la vanguardia del mundo al operar con éxito más de 350 submarinos con el principal objetivo de impedir las comunicaciones marítimas de los países Aliados que trataban de abastecerse entre continentes, y luego, en la II Guerra Mundial, donde los submarinistas, tanto de los países aliados, como, los del Eje, con sus reconocidas hazañas, reafirmaron su papel protagónico en el combate en el mar.

Con relación a los submarinos, Japón,

como potencia marítima, nunca fue ajeno a su empleo, tanto así, que, a pesar de los adversos resultados en la II Guerra Mundial en la que los submarinos japoneses fueron operados con limitado acierto, se le reconoce al Alto Mando que siempre fue consciente de la necesidad de contar con submarinos en sus inventarios para potenciar su Escuadra, lo que se demuestra en su Plan de Alistamiento para la Guerra, donde se priorizó su construcción y modernización, tanto así que, en Pearl Harbor utilizaron para esa acción más de 30 submarinos de diferentes tipos.

Cabe mencionarse que las acciones de los submarinistas japoneses siempre fueron valerosas, siendo su común denominador el desprecio a la vida en provecho del honor y del cumplimiento del deber; también es importante subrayar que la inmensa mayoría de sus hombres perecieron en combate, especialmente en los innumerables ataques suicidas llevados a cabo en cumplimiento de las misiones sin retorno encomendadas a los submarinos de bolsillo, las mismas, que hasta la fecha no se conocen por completo.

1. Antecedentes de la expansión japonesa:

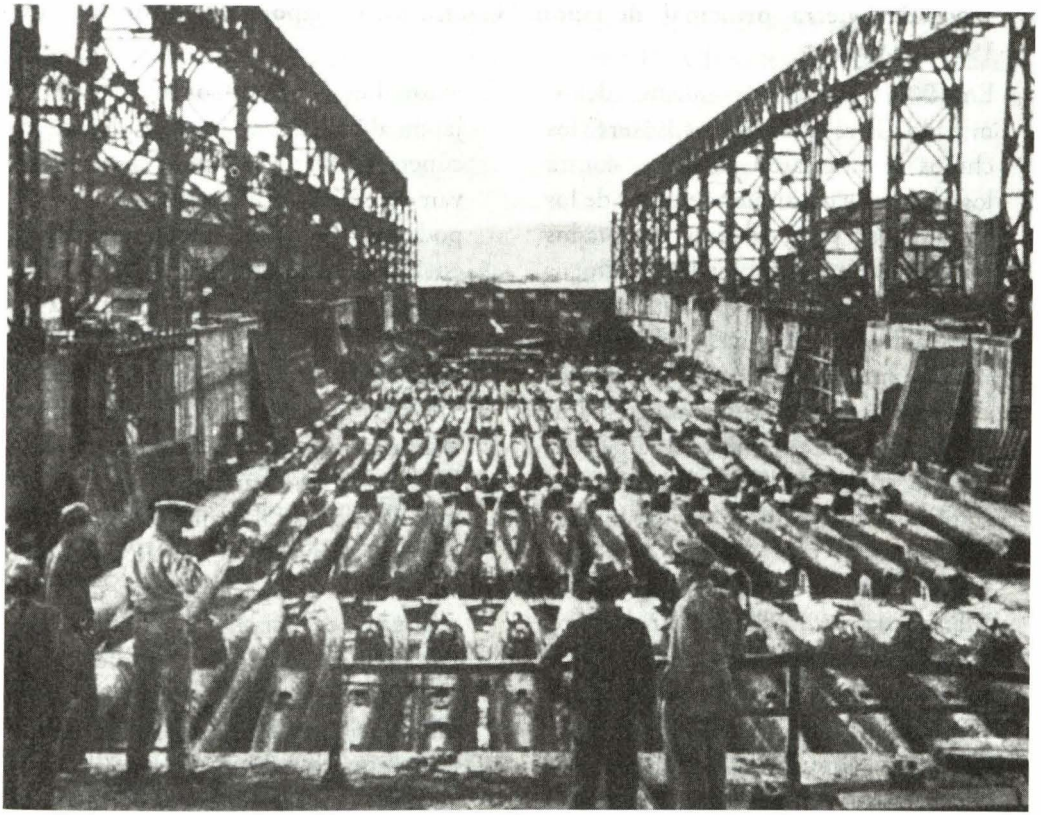
Japón, desde su más remota antigüedad, por su condición de nación insular ha vivido permanentemente mirando al mar, relacionando su diario quehacer a las múltiples ventajas que él le brinda, ya sea como sustento económico o como medio principal de sus comunicaciones con el resto del mundo; de ahí su antigua y permanente preocupación de haber mantenido tradicionalmente una poderosa marina de guerra capaz de protegerles y de permitirles el libre tránsito de mercaderías que les posibilitara un desarrollo sostenido para el logro de sus intereses. Tanto así que al iniciarse el siglo XX el Imperio del Japón ya era una gran potencia mundial, como resultado y experiencia de tres influyentes guerras principales no declaradas, las mismas, que alentaron su desafortunada participación en la última contienda mundial, como parte integral de los "Países del Eje":

a) Primera Guerra Principal de Japón: " Guerra chino – japonesa", realizada entre 1894- 1895:

En 1894, el Japón, tras sus repetidas victorias militares contra el Imperio chino, se adueñó de Corea y parte del territorio de Manchuria, asegurándose el suministro de materias primas.

Con la firma del Tratado de Simonoseki se concluyó la guerra, reconociéndosele las conquistas, y la cesión a su favor de las islas de Formosa y de Pescadores; esto les permitió establecer una cabecera de puente en el Asia, y el bloqueo de la codiciada expansión de Rusia hacia al Pacifico.

El gobierno ruso, con el apoyo de Alemania y Francia, forzó a los japoneses a abandonar los territorios conquistados en la Manchuria, los que comprendían la estratégica base naval de Port Arthur



Un centenar de submarinos de bolsillo japoneses, capturados tras la rendición del Japón.

que había quedado bajo el protectorado nipón.

China, por el apoyo que recibiera contra el Japón, autorizó a Rusia a construir una línea ferroviaria por Manchuria hasta el puerto de Niu- Chuang, enlazándolo con el puerto de Vladivostock, y también a establecer una guarnición en Port Arthur, la que utilizaría como Base Naval.[1]

b) Segunda guerra principal de Japón: "Guerra ruso – japonesa", ocurida entre 1904 – 1905:

En 1900, bajo el movimiento denominado "la rebelión de los Boxers" los chinos se levantaron en armas contra los enclaves y continuos despojos de los extranjeros, pero, fueron derrotados por una fuerza combinada de tropas británicas, alemanas, japonesas, norteamericanas, francesas, austríacas e italianas, la misma, que, tras sangrientos combates, ocupó Pekín, y obligó al Imperio Chino a permitir el establecimiento en su territorio de tropas extranjeras, y a cumplir diferentes indemnizaciones.

Rusia logró la cesión definitiva de Manchuria, y con ello, la anhelada expansión hacia el Pacífico, con su consabido aseguramiento fluído de materias primas y otros.

En 1902, ante la expansión rusa en Manchuria, los japoneses firmaron una alianza con Gran Bretaña y los Estados Unidos, por la cual las dos potencias se obligaban a proteger la integridad territorial de China y Corea.

Japón al fracasar en sus intentos de recuperar el territorio manchú sorpresivamente atacó Puerto Arturo con su poderosa Escuadra, reconquistándola en 1904.

- Cabe destacar la famosa "Batalla Naval de Tshushima", primera gran acción naval del siglo XX, realizada en 1905 en el estrecho de igual nombre, donde la flota rusa del almirante Rozhestvenski fue aniquilada por la armada japonesa al mando del almirante Togo, genio moderno de la guerra en el mar, que permitió hacer del Japón una potencia naval, hasta su derrota en la II Guerra Mundial -.

Con la mediación de los Estados Unidos se firmó la paz, que incluía la renuncia definitiva de Rusia a sus pretensiones en Manchuria, y de Port Arthur, y el reconociendo de Corea como " zona de influencia " del Japón[2].

(1) La victoriosa agresión de Japón en 1894 motivó que potencias occidentales la imitaran, tanto así, que Alemania tres años después, con el pretexto del asesinato de dos misioneros en Shantung, se adueñó del puerto de Kiachow, y obtuvo por parte de China su cesión por 99 años; Rusia, de Port Arthur, y Gran Bretaña, del puerto de Wei- Hai- Wei, convirtiéndose China en una especie de tierra invadida por extranjeros.

(2) Por primera vez en la historia moderna un país asiático derrotaba militarmente a una nación occidental, lo que le permitió a Japón ser reconocido como potencia mundial; esto, coadyuvó a la instauración de la hegemonía japonesa en el Asia, y aprovechar la rivalidad existente entre los países occidentales para concretar sus objetivos, y así, adueñarse de Corea, Manchuria y gran parte de China

c). Tercera guerra principal de Japón: Japón "I Guerra Mundial (1914-1918):

Tras el estallido de la I Guerra Mundial, Japón envió un ultimátum a Alemania para que evacuara el territorio de Jiaozhou, al NE de China; al negarse, Japón entró en la guerra al lado de los Aliados ocupando las posiciones alemanas en las Islas Marshall, Carolinas y Marianas en el Océano Pacífico. En 1915 bajo la denominación de 'Las 21 demandas", Japón requirió de China privilegios industriales, mineros y ferroviarios, y la obligación que no cediera, ni alquilara ningún territorio costero frente a Taiwán, a nadie que no fuera el Japón.

En 1916 China le cedió los derechos comerciales de Mongolia interior y de Manchuria, como parte de los privilegios requeridos.[3]

2. Frustración del Japón por los Acuerdos de Limitación de Armas

Al resignarse el Japón aceptar como una desventaja estratégica lo acordado en las Conferencias Navales de Limitación de Armas de 1922 en Washington, y de Londres, en 1930, sus esperadas aspiraciones fueron asumidas como un sentimiento doloroso de frustración y humillación para su pueblo.

Ante las exigencias impuestas en los convenios sobre el número, porcentajes de efectivos, y tonelaje por tipos de buque de guerra que deberían contar los países, Japón, tuvo que aceptar con desagrado una situación de inferioridad naval con respeto a las otras potencias, de 5 a 3 con respecto a Inglaterra y los Estados Unidos, pudiendo esos países mantener en servicio 15 buques de línea, mientras que Japón sólo 10 buques de igual clase.[4] Asimismo, el impedimento de no poder construir nuevas bases en sus posiciones insulares del Pacífico, a diferencia de Estados Unidos, en Hawai, y de Gran Bretaña, en Singapur, que se les permitió bases, con el fin de controlar el tráfico marítimo japonés hacia el Este y Oeste, y con ello frenar sus históricas pretensiones de supremacía y expansión en el Asia Oriental, condujo a Japón, conjuntamente con sus necesidades de materias primas y de espacio vital (73 millones de habitantes), a una serie de acciones que lo llevaron más tarde a participar en la II Guerra Mundial:

En 1931, el ejercito japonés ocupó el territorio de la Manchuria, lo que motivó la condena de la Liga de Naciones, y, luego, el retiro del Japón de ese organismo en el año 1933.

(3) Por mandato de la Sociedad de las Naciones, del que era miembro fundador, y como Aliado en la I Guerra Mundial, Japón extendió sus posesiones territoriales en China, y en el Pacífico con las colonias alemanas recibidas, alterando, esto último, la seguridad estratégica de las posiciones americanas en las islas Hawai, Wake, Guam y Filipinas, comenzando así los futuros enfrentamientos con los Estados Unidos en ese Océano.

(4) En 1930, Japón sólo consiguió la paridad en materia de submarinos.

En 1937 se produjo la guerra no declarada de Japón contra China con el objetivo de someterla, intento que fracasó al aprovechar hábilmente los chinos la amplitud de su territorio para resistir, obligando a los japoneses al empleo de grandes contingentes de soldados; los acontecimientos de Europa favorecieron a Japón, pues, los franceses e ingleses tuvieron que interrumpir el suministro de armas a los chinos por Birmania, Honkong e Indochina.

En 1940 se firmó la alianza militar de Japón con los países del Eje, Alemania e Italia.

En 1941 firma Japón el pacto de no-agresión con la URSS.

El 7 de diciembre de 1941 Japón atacó sorpresivamente la Base naval de Pearl Harbor, la islas Ouhu, y Manila, mientras, aparentemente, sus diplomáticos negociaban en la capital americana cómo evitar la un conflicto armado, iniciándose con esa acción oficialmente la guerra entre los Estados Unidos y el Japón.

3. Los países aliados ante la expansión japonesa

Los norteamericanos, muchos años antes que a Alemania, consideraban a Japón como su más peligroso y principal adversario militar.

Solamente los retenía el que fuera éste un país poderoso en el mar por su reconocida Escuadra; por lo que emprendió una serie de medidas económicas para, gradualmente, desgastarlo antes de ir a la guerra en forma directa.

Entre los años 1939-1940, Estados Unidos, luego de haber cesado los tratados comerciales firmados con Japón, empezó la guerra económica contra este país negándole la exportación de petróleo y de acero, y asimismo, congelando los bienes y las cuentas de los japoneses en EE.UU..

Estas drásticas medidas imposibilitaron a Japón continuar con la compra de petróleo, incluso de las Indias holandesas y de Malaya, lo que significó un golpe gravísimo a su economía, quedándole como última medida someterse, o sea, evacuar China o ir a la guerra.[5]

La guerra contra los Estados Unidos era tan decisiva e importante para la supervivencia del Japón que los obligó a poner en juego hasta su propia existencia futura.

4. Situación de la Marina del Japón al inicio de la guerra:

Al retirarse el Japón de la II Conferencia Naval de Londres en enero de 1939, de inmediato se dedicó a modernizar sus principales buques de guerra, y a incrementar rápidamente su flota con el objetivo de estar listo para ir a la guerra.

Tanto así, que al inicio de la guerra sus buques de superficie, excepto los portaa-

(5) El embargo comercial decretado por Estados Unidos, Gran Bretaña y los Países Bajos, más la negativa de los americanos a negociar sus diferencias mientras persistiese la agresión contra Indochina y China, conjuntamente con los considerados desfavorables convenios de Limitación de Armas, y otros, coadyuvaron a que Japón emprendiera la guerra contra los Aliados).

viones, no tenían diferencias notables con los de los británicos y de los Estados Unidos; pero mientras los americanos, franceses e ingleses estaban obligados por el tratado de Limitación de Armas Navales, a no exceder las 35.000 toneladas por acorazado, y las 16 pulgadas de calibre en sus cañones, los acorazados japoneses en construcción (*Musashi* y *Yamato*) desplazaban el doble de tonelaje y sus cañones eran de 18 pulgadas, excediendo así su poder comparado con cualquier otro acorazado a flote; simultáneamente, se dio comienzo a un programa de construcción masiva de 130 buques, donde se consideraban también varios tipos de submarinos.

CUADRO COMPARATIVO DE BUQUES AL INICIO DE LA GUERRA *

	USA	JAPON	ALIADOS (Pacífico)
Acorazados	15 (8)	10 (4)	10
Portaaviones	5 (3)	10	4
Cruceros pesados	18 (4)	18 (-)	17
Cruceros ligeros	19 (21)	17 (5)	27
Destructores	200 (98)	111 (55)	93
Submarinos	111 (37)	64 (29)**	70

* Historia de la Marina de Guerra alemana 1939-45 del Valm. Friedrich Ruge.

** En construcción o en proyecto.

5. Estrategia del Japón al inicio de la II Guerra Mundial

En la II Guerra Mundial los japoneses contaban con una estrategia denominada de "objetivos limitados", concebida en el Consejo de Guerra por las personas del General Tojo, hasta entonces Ministro de Guerra, y posteriormente Jefe del Gabinete y Ministro del Interior, y los Almirantes Shimada, Ministro de Marina, y Ya-

mamoto[6], Comandante General de la Flota Combinada en 1939 y uno de los principales ideólogos del Plan.

El Alto Mando japonés, al considerar que su Ejército quizá no fuera lo bastante fuerte para atacar a EE.UU. en el continente, y con ello destruir sus fuentes de suministro, planeó la ejecución de la guerra por mar, principalmente desde sus portaaviones, mediante escalonados y simultáneos ataques aéreos a puntos focales estratégicos, así como, gradualmente, debilitar los buques enemigos a través de ataques con acorazados, cruceros, destructores, y submarinos; simultáneamente, su poderoso ejército se lanzaría a la conquista del sudeste asiático.

Básicamente, su estrategia estaba basaba en que la poderosa flota americana tenía que dividirse entre los Océanos Atlántico y Pacífico. En cambio, la flota japonesa, al no tenerse que partirse, su poderío se hacía superior a las de las fuerzas aliadas en este lado del Pacífico; por lo que, confeccionaron sus planes y estrategias de acuerdo a esa supuesta superioridad, considerando que por sus limitaciones de petróleo y de materias primas, debería ser una guerra rápida, no prolongada (pues sólo tenían petróleo para menos de 2 años de operación) .

Para eliminar cualquier reacción inmediata de los Estados Unidos los japoneses decidieron iniciar la guerra con un ataque sorpresivo a la Flota americana en Pearl Harbor, para destruírla, (pero sin ocupar el puerto por las enormes distancias por cubrir y la negativa del ejército), sacarla de carrera por largo tiempo; luego, avanzar lo más pronto posible para ocupar las zonas del Sur abundantes en petróleo y materias primas, Malaya, Birmania y las Indias Holandesas, y desplazar sus posiciones en la Costa Norte de Nueva Guinea hasta el archipiélago de Bismarck.

Asimismo, ocuparían las Filipinas, Guam y Wake para arrebatar a los norteamericanos y países Aliados los puntos de apoyo en el Pacífico occidental, hasta conseguir el control marítimo deseado, para luego negociar la paz. Los desafortunados resultados de la intervención japonesa en la guerra los conocemos ampliamente.

El ataque a Pearl Harbour logró paralizar por mucho tiempo a la flota norteamericana del Pacifico, obligándola, a recurrir a sus propias Bases continentales para realizar futuras acciones contraofensivas (distancia Honolulu - San Francisco 2.100 millas).

-Los Estados Unidos perdieron en unas horas más buques que Gran Bretaña en toda la Guerra-.[7]

---

(6) Yamamoto tenía el siguiente pensamiento: "Si tenemos éxito en Pearl Harbor, dominaremos el Pacífico por seis meses a máximo un año. En este tiempo puede confiarse en nuestro control del petróleo de las Indias Holandesas, empeñarnos en una larga guerra de desgaste con los Estados Unidos, país que preferirá la mesa de negociaciones, debido a su grave problema de enfrentamiento con Alemania".

(7) Con el estallido de la guerra, Japón comienza su despliegue hacia el Sur conquistando el litoral chino desde Corea hasta Indochina, estableciéndose Bases avanzadas en la isla Hainán. Ello les permitió un acuerdo con Francia para ocupar militarmente el Norte de Indochina y con ello Singapur, Borneo, y las Filipinas que quedan bajo el radio de acción de sus aviones .

6. Organización de los submarinos japoneses

De la información no oficial de la Marina japonesa se deduce, respecto a la organización administrativa de sus submarinos, que el Comandante en Jefe de la Fuerza, además, de los acorazados más poderosos de la marina nipona, tenía bajo su mando, en apoyo de la flota, dos flotillas de submarinos de diferentes tipos, lo que, a nuestro entender, revela que comúnmente sus submarinos operaban hasta mucho tiempo después del inicio de la guerra, a órdenes a la flota.

Los submarinos denominados de "Fuerza Avanzada" eran normalmente integrantes de una Fuerza de Tarea de Superficie, lo que era un perjuicio para ellos por tener que navegar juntos; dada la limitación de sus velocidades comparada con la de los buques de superficie, quedaban relegados, si tenían suerte encontraban un buque enemigo averiado para hundirlo, normalmente con facilidad perdían los blancos.

El comandante Mochitsura Hashimoto, oficial submarinista embarcado durante toda la guerra, y al final de ésta como comandante del submarino *I.-58* armado con torpedos humanos, en su relato personal denominado "SUNK" (Hundidos .- Historia de la Flota Submarina Japonesa), que es un compendio general de las operaciones de guerra de los submarinos japoneses, sin criticar a su Estado Mayor General, deja entrever en su escrito la amargura y resentimiento de los submarinistas japoneses contra sus jefes que emplearon esta arma en forma deficiente.

7. Submarinos japoneses al inicio de la Guerra

Según el capitán de corbeta Balligan, de la Marina francesa, en su relato "La lucha desesperada de los submarinos japoneses en la II Guerra Mundial, el día de la declaración de guerra la flota japonesa contaba con las siguientes unidades submarinas:

14 Submarinos costeros tipo *Ro*, divididos en 3 sub-tipos que desplazaban de 800 a 1,150 toneladas, profundidad máxima de inmersión de 60 y 80 metros, radio de acción de 5/8 nudos de 5.000 / 10.500 millas, 12 a 14 torpedos, 1 cañón de 80 m/m, además, llevaban 4 SS porta-minas.

24 Submarinos de escuadra tipo *I*, divididos en 2 sub-tipos *I-68* y *I-53* que desplazaban de 1.400 a 1.600 toneladas, máxima inmersión de 80 metros, radio de acción a 10 nudos de 10.000 millas, 14/16 torpedos, y un cañón de 100m/m

18 a **20** Submarinos de crucero mediano, divididos en:

7 Submarinos tipo *I –15*[8] de 2,000 toneladas, profundidad máxima de inmersión 100 metros, radio de acción a 16 nu-

(8) incluía, el I- 30.

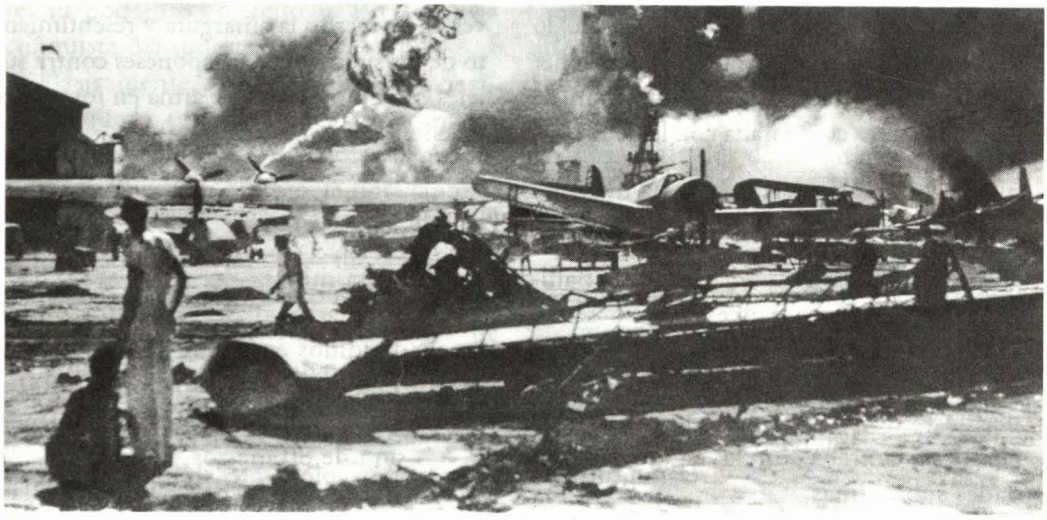
dos de 16,000 millas, 17 torpedos, un cañón de 140 m/m con un avión de reconocimiento.

5 Submarinos portadores de submarinos de bolsillo[9] tipo *I –16*, desplazamiento 2.180 toneladas, 100 metros de profundidad, radio de acción a 16 nudos 14.000 millas, 20 torpedos, un cañón de 140 m/m, 1 submarino de bolsillo.

4 Submarinos no especializados del tipo *I- 17* de iguales características de los submarinos portaaviones

4 SS de Travesía.

Se observó 11 tipos de submarinos diferentes, la mayoría construídos según modelos extranjeros, principalmente de alemanes e ingleses de la I Guerra Mundial; los dos tipos de submarinos más construídos por el Japón fueron los de la clase "I " y "Ro "; la clase "Ro" se empleaban para patrullajes y defensa costera, y los de la clase "I" para operaciones con la flota, y patrullajes.[10]



Estallido del acorazado "Arizona"

(9) incluía, los I- 10, I-16, I-18, I-20, I-22 y el I-24. La mayoría de ellos actuaron en Pearl Harbor y Madagascar.

(10)El capitán de navío Luis Carrero Blanco, de la Marina Española, en su libro"Historia de la II Guerra Naval", indica que, a causa del secreto que el Japón ha mantenido muchos detalles relativos a su Flota, no se puede aseverar con certeza la cantidad de submarinos con que Japón contaba al inicio de la guerra; pero, de acuerdo a la información que se disponía en diciembre de 1941, tenían aprox. 70 submarinos de desplazamiento variable, predominando los submarinos modernos de hasta de 1600 toneladas, capaces de operar en cualquier región lejana del Pacífico.

8. Submarinos japoneses construidos después del inicio de la Guerra

Después del inicio de las hostilidades, Japón construyó 114 unidades submarinas en las siguientes versiones:

a) 23	SS	de transporte.
b) 12	SS	de gran velocidad
c) 36	SS	de tonelaje mediano.
d) 10	SS	de escuadra.
e) 22	SS	de crucero mediano.
f) 05	SS	de travesía.
g) 01	SS	petrolero.
h) 02	SS	portaaviones[11]
i) 03	SS	gigantes[12]

- La Marina del Japón, además de los submarinos arriba indicados, contaba con una serie de "submarinos enanos" (submarinos de bolsillo) de diferentes tipos, como también, los submarinos denominados "suicidas explosivos", cuyas cantidades nunca fueron confirmadas (6.000 aprox. incluyendo los torpedos humanos, "Kaiten")-.

a. Características del "submarino enano de (bolsillo) " :

Eslora : 25 metros
Diámetro : 2 metros
Desplazamiento : 50 ton. en inmersión
Armamento : 2 torpedos de 21 pulgadas en Proa (igual a los de los Submarinos grandes),
Velocidad : 24 nudos en superficie - 2 horas, en inmersión máximo 19 nudos
Autonomía : 9 horas a baja velocidad en inmersión.
Dotación : 2 tripulantes (1° oficial en la torre y un mecánico auxiliar)
Periscopio : 1 no rebatible de 1,5 m de altura, posteriormente se hizo rebatible .

- Estos submarinos podían portar una carga explosiva para auto-destruírse en caso necesario, y una carga explosiva para convertirse en una gigante mina - .

b. Los submarinos enanos en Pearl Harbor :

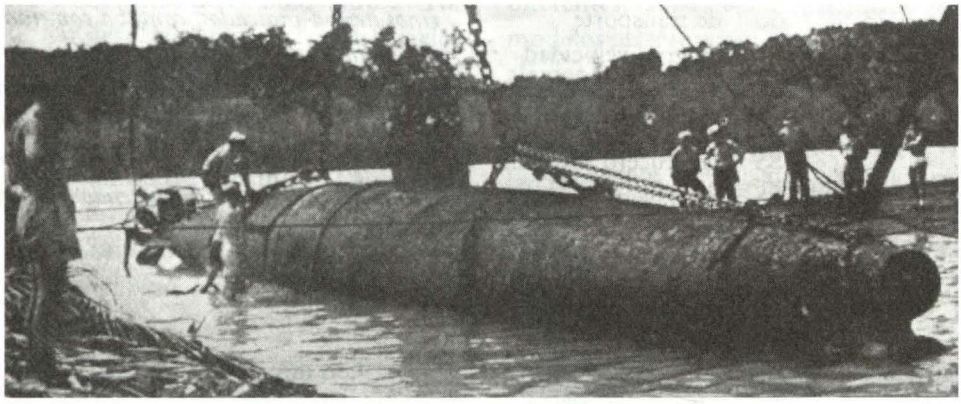
En Pearl Harbor, el almirante Nagumo, Jefe de la Escuadra Japonesa, utilizó más de 20 submarinos de 2.000 tn, y 5 de 2200 tn. los *I-16, I-18, I-20, I- 22,* y el *I-24*, portando cada uno sobre sus cubiertas un submarino enano de 50 toneladas.

Los submarinos enanos fueron transportados a 50 millas de sus objetivos, y de

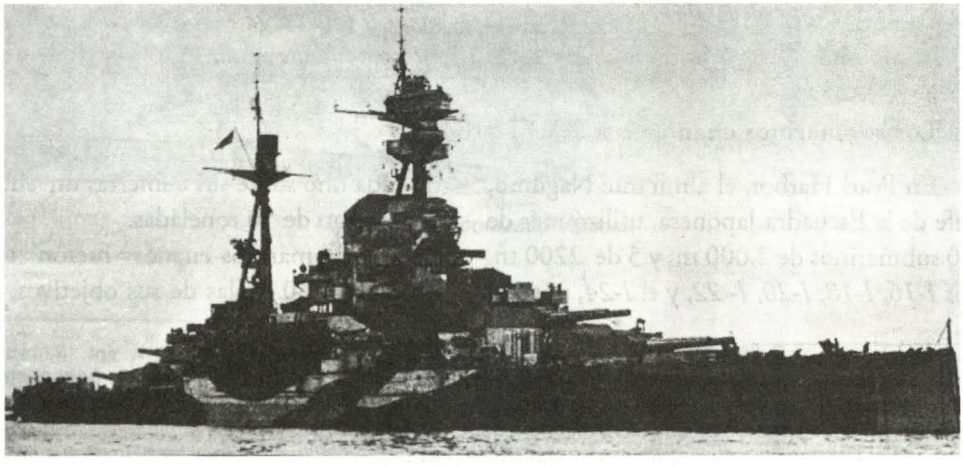
---

*(11) Los submarinos portaaviones (*I- 10 *y el* I- 30*) portaban sobre la cubierta un pequeño hangar que alojaba un avión monoplano de reconocimiento cuyas características principales eran: no tener armamento, 90 nudos de velocidad, autonomía de 3 horas y un radio transmisor; los submarinos iban provistos de catapultas para su lanzamiento, y una pluma para su izamiento a bordo al término de sus misiones.*

(12) Casi al final de la guerra, Japón construyó 3 submarinos grandes mayores a las 5.000 toneladas y con capacidad de navegar 37.000 millas a 14 nudos, cada uno, con hangares para 3 aviones bombarderos, según se dice, su verdadera intención fue bombardear la Ciudad de Washington.



Submarino de bolsillo japonés hundido por su dotación en Morovovo (Guadalcanal), después de ser utilizado contra el enemigo, puesto a flote por los norteamericanos tras la conquista de la isla



El acorazado británico Ramillies, *de 30.000 toneladas, gravemente averiado por un submarino japonés de bolsillo, en Diego Suárez, Madagascar.*

ahí, navegaron independientemente hasta la entrada a la Base ; en un descuido al levantarse la red anti - torpedos 3 de ellos se filtraron hacia las zonas de muelles, diques y buques, donde permanecieron ocultos en el fondo de la rada hasta el momento del ataque, obteniendo limitado éxito, aunque, se dice, que dentro de la confusión de los ataques algunos de los buques americanos fueron torpedeados por estos submarinos ; los otros 2 submarinos pequeños se perdieron en el trayecto.

La misión de los submarinos pequeños en Pearl Harbor y en otras misiones fue sorprender a los buques americanos preferentemente dentro de la Base, o en las cercanías, y la de los submarinos mayores, de hundir en mar abierto a los buques sobrevivientes al ataque, e impedir la llegada de refuerzos externos.

La sorpresa no fue sólo producto de la habilidad y reserva de los japoneses, sino también, del descuido americano - .

9. Acuerdos de los submarinistas japoneses con sus pares italianos y alemanes:

Además de los acuerdos militares firmados entre los países del Eje relacionados a operaciones mutuas ofensivas / defensivas, de protección, vigilancia, patrullaje, conquistas de zonas estratégicas, etc; se firmaron acuerdos de apoyo y de concesiones logísticas, como los que se indican a continuación :
A partir de diciembre del año 1942 Japón concedió en el Lejano Oriente a los submarinistas de Alemania e Italia diferentes Bases y Estaciones logísticas para el mantenimiento y aprovisionamiento de sus submarinos.

A fines de 1943, al no lograr los buques de superficie y los transportes del Eje romper los bloqueos impuestos por los Aliados, los submarinos japoneses e italianos participaron de común acuerdo en operaciones de transporte de personal, petróleo y de pertrechos en submarinos; para esto adaptaron submarinos de mayor tonelaje sacrificando parte de los tubos lanzatorpedos y otros espacios, a fin de lograr mayor capacidad para transportar personal, y poder almacenar suficiente combustibles y suministros.

10.Casos de hundimientos relacionados con submarinos japoneses

Tras el fracaso de los ataques submarinos en Pearl Harbour, donde aparentemente solamente uno de los submarinos japoneses pudo lanzar sus torpedos a los buques americanos, el Alto Mando japonés al no existir buques de guerra enemigos por esas aguas, dispuso el ataque de los submarinos contra barcos mercantes de oportunidad .

En ese periodo, se recibió informes de la marina japonesa sobre el hundimiento de 12 barcos mercantes por esa área, y de 80 entre el Océano Indico y el Pacífico, contra 2 de sus submarinos hundidos.

En mayo de 1942 un submarino ena-

no transportado por el *I- 20* hasta las inmediaciones de la Base Diego Suáres, en Madagascar, con un solo torpedo averió gravemente al acorazado británico Ramillies, de 30.000 toneladas, y con el otro torpedo hundió la motonave British Loyalty que se fue a pique rápidamente. Posteriormente, este submarino, como consecuencia de las explosiones de los buques que torpedeó, se hundió al chocar contra un arrecife.

En mayo de 1942, la Octava Flotilla de Submarinos del Japón, conformada por los submarinos *I-21, I-22, I-24, I-27 y el I- 29*, (dos con aviones de reconocimiento, y tres con submarinos de bolsillo), atacó puertos australianos en Sidney.

A pesar de los informes del avión de reconocimiento del submarino *I- 21* sobre la existencia de numerosos buques de guerra fondeados en el puerto, el capitán de navío Sasaki, Jefe de la operación, aplazó el ataque por dos días para efectuarlo en simultáneo con el ataque de Diego Suáres, sin saber que, por el "silencio de radio" establecido para las dos fuerzas, que el ataque de Diego Suáres se había adelantado, ocasionando, que los dos submarinos japoneses que habían logrado penetrar por el difícil canal de entrada al puerto de Wooloomooloo, que albergaba muchos buques de guerra, por esperar la señal de ataque, no sólo desperdicien la oportunidad de hundirlos, sino también, se pierdan por la larga espera; el otro submarino enano logró exitosamente hundir a! crucero pesado norteamericano *Chicago*.

En junio de 1942, el submarino *I –168*, a cargo del capitán Tanake, con gran éxito hundió al este de Midway, dos buques de la marina norteamericana, el portaaviones *Yorktown*, y el destructor *Hammonn* que auxiliaba al primero que venía averiado de la célebre Batalla de Midway, donde la marina del Japón sufrió una derrota casi total, sin capacidad de reponerse e iniciándose para el Imperio de aquel país el principio del fin. Ahí, los japoneses emplearon 16 submarinos diversos.

En noviembre de 1942, los submarinos *I- 16* y *I- 20*, portando cada uno un submarino enano, zarparon de la isla Truk (islas Carolinas), y a su momento los lanzaron al mar; uno se pierde, y el otro hunde al transporte de la marina americana *Majaha*, de 2.000 toneladas, que se encontraba descargando material cerca de la playa. El citado submarino pudo haber disparado contra cualquiera de los destructores americanos presentes, pero prefirió hundir el transporte por la importancia de la carga .

Entre noviembre y diciembre del año 1942, por la zona de Guadalcanal, submarinos enanos, burlando las escoltas compuesta por varios destructores, hundieron exitosamente 5 transportes norteamericanos, entre los que se hallaba el U.S.S. *Achiba* que transportaba gasolina de avión.

Entre agosto de 1942 e inicios del año 1945, con la instalación del radar en las unidades americanas se inicia un periodo de hundimientos de submarinos japoneses en Guadalcanal, Islas Salomón y Aleutianas. Aproximadamente 31 submarinos japoneses contra 14 buques norteamericanos fueron hundidos incluyendo al portaaviones *Wasp* y el torpedeo del acorazado *North Carolina* que quedó averiado.

Entre diciembre de 1944 y marzo de

1945, en la lucha por las Filipinas, que se inició con el desembarco de Leyte, en Octubre de 1944, los submarinos enanos japoneses alcanzaron a hundir 14 Unidades de guerra de los Estados Unidos que transitaban por esas zonas

En julio de 1945 se produce el hundimiento del crucero americano *Indianápolis* en el Pacífico Oriental por el submarino *I–58*, a cargo del comandante Hashimoto, tras un exitoso ataque con 6 torpedos; recién después de 4 días la Armada americana se enteró por casualidad del hundimiento por un avión de exploración.

Por primera vez en la historia de la Marina de EE.UU. un comandante de buque, el capitán de navío Mc Vay, sobreviviente al desastre, ante una corte marcial, fue enjuiciado, y declarado culpable de la pérdida de su buque al exponerlo al peligro de ataques de submarinos por no ordenar, según las normas establecidas, la navegación en zigzag durante las noches con buena visibilidad, y por no tomar el debido control del abandono de su buque. El juicio se llevó a cabo, con la presencia del comandante del submarino japonés, quién manifestó, que aun con plan zig-zag igual lo hubiera hundido.

Los últimos ataques realizados por los submarinos japoneses fueron del *I- 58* en agosto de 1945 mediante el empleo de Kaitens contra buques americanos, todos sin éxito, pero mostrando un valor admirable al aproximarse a los buques en forma desafiante, como tratando de espolonearlos con la proa; todos terminaron hundidos con fuego de artillería o mediante cargas de profundidad.

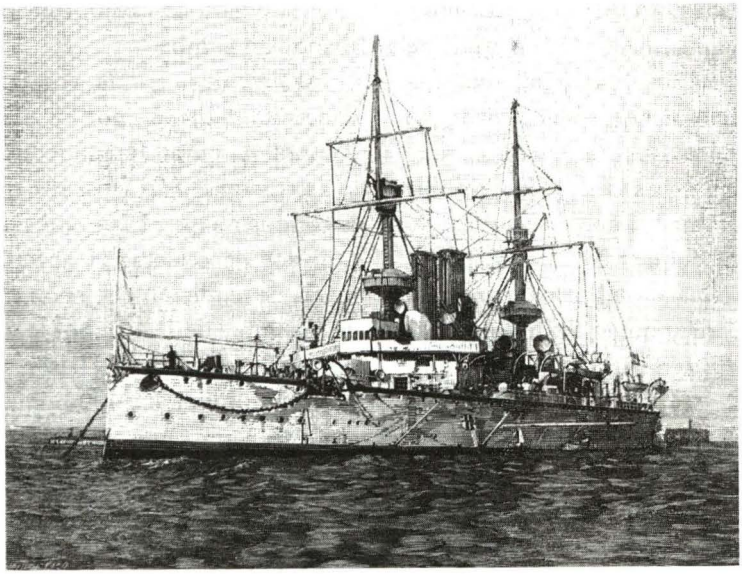
Al final de la guerra, según los comunicados oficiales de los países aliados, los submarinos japoneses hundieron un total de 19 buques de guerra y 167 barcos mercantes, además de 33 barcos torpedeados, pero no hundidos.

Cabe destacar que muchos de los submarinos enanos que Japón construyó durante la guerra fueron secretamente almacenados para ser utilizados en forma masiva para el caso de un posible desembarco de los aliados al Japón ; como el esperado desembarco no se llevó a cabo por la anticipada rendición japonesa por los bombardeos atómicos de EE.UU. a las ciudades de Hiroshima y Nagasaki, del 6 y 9 de agosto del año 1945, respectivamente, cientos de éstos submarinos cayeron en poder de los aliados sin combatir.

Al final de la guerra, con la contundente derrota del Japón por los Aliados, su poderosa flota naval quedó reducida a un sólo destructor el ***Hat Uzacura***, que sirvió para conducir a los 21 emisarios japoneses encargados de celebrar la humillante conferencia de rendición del Japón efectuada el 2 de setiembre de 1945 a bordo del buque insignia del Almirante Halsey, el acorazado *Missouri*, uno de los 400 buques de la flota americana presentes ese día a lo largo de 160 kilómetros de la bahía de Sagami.
La ceremonia de rendición estuvo encabezada por el General Mac Arthur, acompañado de los representantes de las naciones vencedoras, y del Príncipe Naruhito Higashi-Kuni, por parte del Japón. A partir de ese momento, la autoridad imperial y el gobierno japonés quedó sujeta al Jefe Superior de los países Aliados.

Nota del Autor:

- A pesar de haber transcurrido más de medio siglo del término de la II Guerra Mundial, la Armada del Japón continúa guardando celosamente información relacionada con la construcción, cantidad, operación y hundimientos de sus buques de guerra, y en particular sobre sus submarinos, ocasionando que la escasa y muchas veces distorsionada bibliografía existente muestren diferencias entre sí.



LIZARDO MONTERO FLORES, MARINO Y ESTADISTA (1832 – 1905)

Teniente Primero
Juan Carlos Llosa Pazos

"El nombre de usted se hace aquí cada día más aceptable, no sólo porque los actos de usted, que ha revelado la prensa, han sido de agrado universal, sino porque las facultades omnímodas y sus consecuencias lo señalan a usted como persona destinada a restablecer el imperio de la constitución y de las leyes... Desgraciado país en que hasta el honor nacional se sacrifica a los intereses y ambiciones personales. La conducta de usted es hoy reconocida y aplaudida por todos. A usted lo mandaron a Arica como a un destierro para no darle el mando de la Escuadra y usted aceptó sin trepidar ni murmurar. Las circunstancias lo han elevado a usted a una posición culminante."

Lima, 31 Diciembre 1879.

(De la carta dirigida al contralmirante Montero por el doctor Mariano Álvarez, ministro de Gobierno del régimen depuesto por Nicolás de Píerola, a fines del primer año de guerra).

RADIOGRAFÍA DEL MARINO Y DEL POLÍTICO

De los personajes que más han destacado a través de la historia naval de la República, Lizardo Montero Flores, creemos,es el más singular de todos.

Su personalidad y liderazgo, harían de él uno de los marinos más prestigiosos de su tiempo y a la vez una de las figuras más gravitantes de la vida pública del Perú de la segunda mitad del siglo XIX. Tuvo una vida intensa y agitada, donde hu-

bo de mar, de aventura, de luchas intensas, de las que surgieron memorables victorias y también dolorosas derrotas.

Comúnmente, en las instituciones de la sociedad, surgen hombres que, a lo largo de la existencia de las mismas, sobresalen sobre sus pares al paso que marcan, legando a la posteridad, valiosas enseñanzas, que con el devenir del tiempo, habrán de servir de fuente de inspiración para quienes se esfuercen en seguir sus huellas. Puede contarse a Lizardo Montero entre estos personajes privilegiados, escogidos por el destino para conducir, para patentar ideas, para domar voluntades, para crear nuevos mundos. Nuestra Marina de Guerra le debe mucho, qué duda cabe. El segundo despertar de la Armada Peruana luego de la era Castilla, no hubiese sido el mismo sin su presencia.

Por sus cualidades para ejercer el mando se confió a Montero, en más de una oportunidad, el comando de fuerzas militares tanto en mar como en tierra, siendo en mérito a ello, uno de los pocos jefes de la historia militar de la República, que han tenido la responsabilidad de ejercer el mando superior de marinos y soldados frente al enemigo.

De los aspectos más importantes de su vida figura, en primer lugar, su carrera naval, profesión que inició en la adolescencia y en la cual no tardaría en ganarse un importante prestigio. En segundo lugar destaca su participación en la política nacional, actividad a la que estaría vinculado durante muchísimos años, a través de la cual, con el tiempo, el destino le reservaría el puesto de Jefe de Estado en la hora más negra que le ha tocado vivir al Perú: derrotado, invadido y al borde de la completa anarquía.

Montero, quien encabezaría un gobierno que tuvo que conducir a una nación dividida por la orfandad de autoridad y por tantos odios intestinos, en el momento del mayor paroxismo de su historia -la guerra del Pacifico entre 1879 y 1883- emprendió la tarea de conducir las riendas de un país que cabalgaba sin rumbo en el desierto. Con patriotismo y desprendimiento, el contralmirante trató de expulsar al invasor de su suelo y de liberar a su patria del oprobio y la vergüenza. Desafortunadamente, el brillo de su figura se diluiría un tanto casi al final de la época mas difícil del tiempo republicano, debido a algunas versiones que no se ajustan a la verdad y existentes aun hoy ,después de tantísimos años. A pesar de las contradicciones históricas que se relacionan con los sucesos de Arequipa entre septiembre y octubre de 1883, creemos que si el candidato disidente del partido civil durante las elecciones presidenciales de 1876 hubiese vencido en las urnas a su contendor, el general de división Mariano Ignacio Prado, el gobierno del Perú se hubiera encontrado en muchos mejores manos el día de la prueba.

Probablemente tampoco se hubiese vencido, porque en el Perú del setenta y nueve decimonónico, no se llegó, o no se quizo comprender, de manera conjunta, que la victoria, en un conflicto armado, no basta esperar que suceda merced a la súbita aparición de algún ser mesiánico o a la de un héroe mitológico, sino que pa-

ra alcanzarla un pueblo debe ser capaz de luchar unido bajo un liderazgo inteligente y audaz, lo que desafortunadamente no ocurriría en ese conflicto.

Tengo la convicción de que de haber ganado el contralmirante la banda presidencial en las elecciones de 1876, no hubiese cometido los terribles errores que cometió el general Prado, quien al final del primer año de la guerra desertó vergonzosamente, abandonando el país en medio del desconcierto y al acecho de la escuadra enemiga dueña del mar. Mariano Ignacio Prado dejaría su puesto en un momento crítico, sin llevarse consigo dinero de colectas nacionales como se le a acusado injustamente, pero sí marcado con el estigma de la incapacidad que mostró para afrontar la terrible crisis que se vivía por esos días.

De personalidad alegre y seductora, Montero fue un hombre nacido para ejercer el mando. Un fuerte temperamento, lleno de audacia y de vehemencia, invadía frecuentemente su espíritu, para dotarlo de la energía que necesitaba para navegar en las aguas más tempestuosas. Su presencia, su palabra, se imponían de inmediato, convencía por su simpatía y por la afabilidad de su trato. Fue un líder resuelto, un conductor tenaz y un marino notable, que poseyó una de las áureas guerreras más fulgurantes de su tiempo.

A pesar de su patriotismo invulnerable, de su valentía, la cual sería puesta a prueba en combates navales y terrestres, Montero careció de la talla del héroe legendario, del ser superior que aparece por escasas intermitencias, del mortal que en vida se aproxima al Creador, y que por la grandeza de sus actos parece quedar liberado de su efímera e imperfecta condición humana. El contralmirante Montero fue víctima de un excesivo afán por notoriedad, lo que le procuraría no pocos enemigos. A pesar de exhibir una trayectoria que se caracterizó por el respeto a la ley, estuvo cerca de confundirse con la figura del tan perjudicial caudillo, personaje nefasto de tan antigua, como de tan reciente data. Aun cuando supo colocarse en el medio del militarismo y de la sedición pierolista, no fue ajeno a él la rebeldía contra el orden legalmente constituido. Existe aquí una clara contradicción en la conducta del personaje, marcada por el encuentro entre su infatigable defensa de la constitución y por el acrisolado ímpetu con el que participó en golpes de estado e intentos revolucionarios.

Pese a los antagonismos que desató desde los días de Castilla, el éxito le sonreiría en su primera juventud y continuaría mezclado con sus aguas durante el resto de su vida, existencia no siempre exenta de temporales.

A los treinta y cuatro años Montero ya era capitán de navío, lideraba la Marina de Guerra del Perú y había contribuido eficazmente a la expulsión de la armada española de costas americanas. Mas tarde desde el Senado de la Republica, tendría una participación notabilísima, siempre combativa y consecuente con sus actos y con su incuestionable patriotismo, el cual pondría de manifiesto en re-

petidas oportunidades. Todas estas ideas nos permiten atrevernos a realizar una modesta apreciación sobre Lizardo Montero y sus circunstancias, cuyo estudio de su personalidad como lo ha expresado acertadamente el historiador Raúl Palacios Rodríguez es una tarea verdaderamente apasionante.

EL CAPITÁN DE NAVÍO, COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA RESTAURADORA.

El primer vicepresidente de la Republica, encargado del mando supremo durante casi toda la ocupación chilena a nuestro país, nació en Ayabaca, Piura, el 27 de mayo de 1832. Fueron sus padres José Casimiro Montero del Águila y Gregoria Flores Izaga, de quienes no se tiene mayores noticias. Luego de estudiar en Quito, Ecuador, se incorpora al Colegio Naval Militar, del cual egresa como guardiamarina al año siguiente. En enero de 1853 es nombrado a la fragata *Mercedes*, y después es destacado a la fragata *Amazonas*. Al año siguiente es promovido al grado de alférez de fragata y se le traslada nuevamente a la *Mercedes*, a bordo de cuya cubierta participaría en uno de los hechos más notables de la historia naval de nuestro país.



Capitán de Navío Lizardo Montero Flores
Comandante General de la Marina Restauradora
(1865)

De acuerdo a lo que registra su foja de servicios, el entonces alférez de fragata Montero, formaba parte de la dotación de la vieja fragata de instrucción de guardiamarinas *Mercedes*, que tenía como comandante al distinguido capitán de navío Juan Noel. La tragedia sucedió la noche del 25 de marzo de 1854, a la salida del puerto de Casma, al encallar y luego hundirse la *Mercedes* con más de setecientas personas, gran parte de las cuales eran soldados, accidente que ocurrió por haberse roto el calabrote mediante el cual, la nave era remolcada por el vapor *Rímac* que iba al mando del prestigioso capitán de navío Ramón Valle Riestra. Este convoy había zarpado con mal tiempo, por orden del ministro de Guerra, general José Allende, pese que el comandante de la fragata le había informado que la maniobra era muy arriesgada y que se realizaba con premura innecesaria. Desafortuna-

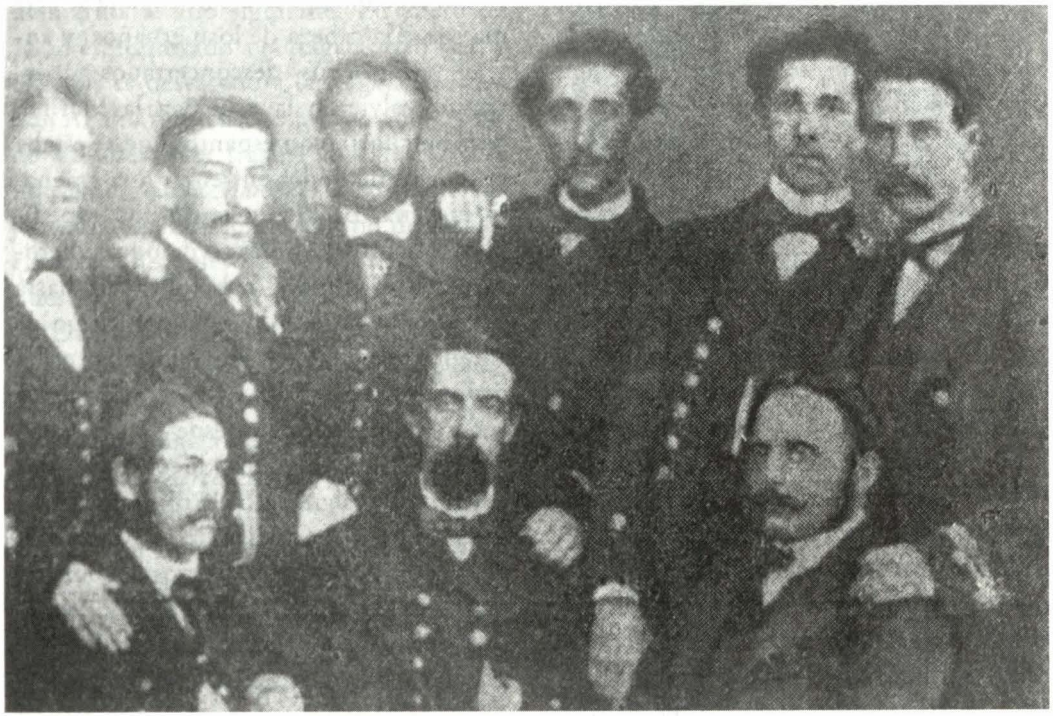
damente, una vez más, el calculo político, ocasionaba la pérdida de cientos de vidas. Poco después del puesto de maniobra del zarpe, el remolque se rompería, y entonces el buque, sin gobierno, chocaría con un bajo, a pesar de los denodados esfuerzos desplegados por los comandantes de los dos buques nacionales y sus respectivas tripulaciones para evitarlo.

Montero fue testigo excepcional, de cómo su comandante no escatimaría esfuerzos para tratar de salvar a su tripulación y a su nave en medio del pánico y del caos que debió de reinar a bordo. Al final el viejo buque de madera se fue al fondo con el capitán de navío Noel, quien en todo momento se había negado a abandonar su nave.

Hacia abril de 1864, Lizardo Montero asciende a capitán de corbeta y es nombrado comandante del vapor *General Lerzundi*, relevando en el comando a su antiguo camarada de armas, el capitán de corbeta Aurelio García y García. Esta pequeña unidad de combate formaba parte de nuestra reducida escuadra nacional de esos años. En efecto, por esa época la Marina de Guerra había perdido gran parte de su capacidad operativa. Atrás quedaban los prósperos años del primer gobierno del Mariscal Castilla en los que la Armada Peruana hubo de alcanzar su máximo esplendor. Los gobernantes que sucederían en los primeros años de la década del sesenta del siglo XIX, fueron descuidando progresivamente la defensa de su territorio marítimo, incluso Ramón Castilla, en su segundo mandato, en contradicción a la inteligente y fructífera política naval de su primer régimen, así como Miguel de San Román y sus dos vicepresidentes, que ascenderían al poder tras su repentino fallecimiento antes de finalizar su gobierno, Pedro Diez Canseco y Juan Antonio Pezet. Por desgracia, este hecho influiría sobremanera para que el orden constitucional, que parecía empezaba a consolidarse en el Perú, se quebrara. En efecto, pese a la crisis política, cosa tan habitual en nuestro país, provocada en esos días por las continuas amenazas sediciosas, la Constitución había estado en vigencia por más de diez años. La inseguridad que trajo consigo la presencia hostil de buques extranjeros en el ulterior Mar de Grau, ocasionaría inevitablemente la caída del régimen constitucional.

En efecto, la guerra con España se cernía sobre la cabeza de los peruanos, y ante el peligro, sus desconcertados gobernantes volvieron la cabeza a la Marina, para descubrir, con espanto, que se estaba muy lejos de poder enfrentar a la amenaza hispana. La presencia de una expedición "Científica" a bordo de una poderosa escuadra ibérica había llegado hasta nuestras costas en 1863, lo que luego de algunos incidentes menores derivó en la ocupación de las islas Chincha, accidente geográfico estratégico desde donde se exportaba el guano, "producto" que por aquellos días significaba la principal fuente de ingreso de divisas de la República. Previendo tardíamente un posible enfrentamiento entre Perú y España, y con la sola escasa ayuda militar que habría de brindar Chile, Pezet envió a principios de 1864, comisiones a Europa con la misión de adquirir unidades navales, que pudiesen inclinar la balanza a nuestro favor, en

caso de estallar el conflicto. Sin embargo, la invasión de las Islas de Chincha enardeció el animo de la población, que exigía su inmediata devolución y la declaratoria de la guerra. Ignorantes o indiferentes de la situación de la Marina, todos querían guerra menos el gobierno y los antiguos jefes de Marina que sabían cuán desventajosa era la situación para el país. Ante el riesgo inminente, el gobierno echaría mano a algunas medidas desesperadas para ganar tiempo durante los próximos meses. Primero, reunión en Lima del parlamento americano, en busca de apoyo regional; luego firmaría el tratado Vivanco-Pareja que, aunque lesionaba el honor nacional, serviría, en opinión del historiador Fernando Romero, para evitar que la escuadra española no atacase a la ya anticuada y materialmente muy inferior escuadra nacional, la cual sin duda hubiese sucumbido. Esta cuestionada gestión diplomática, permitiría, indirectamente, que el Perú estuviese mucho mejor equipado de material bélico, y por ende que obtuviese el triunfo del 2 de Mayo de 1866. Finalmente, el presidente Pezet, enviaría a España una misión ante el gobierno de su Majestad Católica, aquélla a cargo de uno de los tres contralmirantes con que contaba nuestra armada en aquella época: el distinguido oficial almirante Domingo Valle Riestra, cuñado del fundador de nuestra armada, el



Grupo de oficiales en los dias de la Marina Restauradora (1865)

vicealmirante Martín Jorge Guise.

Montero, atento a estos acontecimientos, y fiel a su carácter impulsivo y audaz, decidió jugar sus cartas en las difíciles circunstancias que se vivía.

El 26 de febrero de 1865, desde Arequipa, el coronel Mariano Ignacio Prado se subleva contra el gobierno del general de división Juan Antonio Pezet, encabezando un movimiento que buscaba restaurar el honor nacional mellado por el tratado firmado por el general de división Manuel Ignacio de Vivanco -antiguo dictador del Perú, militar aristócrata cuyo hijo moriría años después a manos de las tropas chilenas en la batalla de Miraflores- y por el almirante español Juan Manuel Pareja, comandante de la escuadra española que violentaba la paz sudamericana, y quien se suicidaría tras la captura de la goleta española *Covadonga* a manos de los marinos chilenos.

Pronto, desde el mar, el comandante del *General Lerzundi*, Montero, secundaría esta revolución encargándose de sublevar otras unidades de la escuadra peruana. Este hecho habría de originar una división al interior de Marina, lo que representaría el primer desacuerdo de trascendental importancia entre sectores del cuerpo de oficiales de la Armada. Es así como muchos oficiales antiguos, como el Comandante General de la Marina y Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Juan José Panizo, quien sería asesinado durante esta crisis, y también jóvenes oficiales como Juan Guillermo More y Manuel Melitón Carvajal permanecerían fieles al orden legalmente establecido. Los rebeldes justificarían su intervención por representar para ellos la situación una cuestión de honor, que sentían estaba aun por encima de la ley, hecho que sería respaldado por la gran mayoría del país. Por su eficaz apoyo al gobierno restaurador, Prado nombró al comandante Montero, Comandante General de la Marina Restauradora, quien en poco más de un año había ascendido de teniente primero a capitán de navío, dejando de lado a dos antiguos y prestigiosos contralmirantes, Ignacio Mariategui y Francisco Forcelledo y al recientemente ascendido, contralmirante Antonio de la Haza, a demás de varios capitanes de navío de vasta antigüedad y trayectoria. Secundaron a Montero, distinguidos oficiales como Juan Fanning, Juan José Raygada, Luis German Astete, Toribio Raygada, entre otros. Un tercer grupo no participaría de este enfrentamiento, que fue breve, y del que saldría airoso el nuevo Comandante General, por encontrarse de comisión en Europa. Entre estos oficiales, destacan Miguel Grau, Aurelio García y García y Juan Pardo de Zela.

Hacia el segundo semestre de 1865, Montero deja el cargo de Comandante General al ser enviado por el gobierno en comisión a Estados Unidos para adquirir armamento que se destinaría a la Escuadra. De regreso al Perú, se le nombra Comandante General de la Escuadra, asumiendo el mando de la misma en el Callao, ad portas del combate que se llevaría a cabo entre las fuerzas navales y terrestres peruanas contra la escuadra española que ahora comanda el brigadier Casto Mén-

dez Núñez. Desde su buque insignia, el vapor *Tumbes*, durante la gloriosa jornada del 2 de Mayo de 1866, el capitán de navío Lizardo Montero dirigía la exitosa acción naval que contribuyó a la derrota del almirante español y que forzaría el zarpe definitivo de la escuadra ibérica hacia su país.

EL SENADOR MONTERO Y EL PARTIDO CIVIL

En el período que abarca desde la victoria contra España hasta la declaratoria de la guerra entre Perú y Chile, la actividad pública del almirante Montero se consolidaría. En cuanto a la Marina de Guerra, esos años servirían para que varios de sus líderes, participasen en la vida pública del país en forma meritoria, como Miguel Grau, Camilo Carrillo, Manuel Ferreyros y el propio Montero.

En relación al contralmirante, esta época tendría como características principales su integración al naciente Partido Civil, su participación en el Senado de la Republica, y sus rivalidades políticas con Nicolás de Pierola y con Mariano Ignacio Prado, ambos personajes controvertidos, de quienes se ha dicho tanto y a quienes se les ha formulado muchísimos cargos por su actuación política al frente de sus gobiernos en el Perú decimonónico. El primer encuentro entre Montero y el entonces presidente provisorio Mariano I. Prado sucedería tras el caso conocido en la historia republicana como "la cuestión Tucker". En efecto, Prado, vanagloriado por la victoria del 2 de Mayo, poco tiempo después planeó continuar la guerra contra la Corona española, por lo que se dispuso a enviar una expedición a Filipinas, con la finalidad de liberar estas islas del dominio español, hecho que finalmente se produciría recién a fines del siglo antepasado, gracias a la intervención de una fuerza naval norteamericana. Sumado al absurdo, puesto que no estábamos en condiciones de embarcarnos en una empresa de tal envergadura, cosa que solo podía imaginarse en una mentalidad como la de Prado y sus aduladores, el presidente provisorio contrató al capitán de navío retirado John Tucker, de la Marina de Guerra Norteamericana para que comandase la escuadra peruana. Desubicado frente a la realidad, Prado pretendió hacer lo mismo que San Martín, al reclutar a un marino extranjero para comandar nuestra Marina, sin tomar en cuenta que la institución ya tenía casi medio siglo de fundada y que contaba con una segunda generación de marinos, a la que pertenecían Grau, Montero, García y García, Astete, Jurado de los Reyes, los Arrieta, Carreño, y tántos otros jefes capaces y de solvente prestigio, que no iban a estar de acuerdo con subordinarse a un extranjero por muy capaz que éste fuese. Montero, quien por ese entonces ejercía la máxima autoridad operativa de la Armada y a la vez se desempeñaba como comandante del monitor *Huáscar*, y los principales jefes de la escuadra, como Grau, García y García, y Ferreyros renunciaron a sus mandos en

protesta a la arbitraria decisión presidencial; por lo que luego serían enjuiciados, detenidos en la isla San Lorenzo y finalmente absueltos por la justicia militar que les siguió proceso.

Sin duda este caso, que fue muy sonado y en el cual la prensa tendría gran participación, en la mayoría de las oportunidades en favor de los marinos detenidos, significaría el primer paso importante de Montero hacia el protagonismo político. Otro factor que vendría a sumarse a la crecida influencia que iría ganando el ex comandante del glorioso monitor *Huáscar*, lo constituiría su matrimonio con Rosa Elías de la Quintana, joven aristócrata, hija de Dn. Domingo Elías. Elías fue un acaudalado terrateniente, fundador de Colegio Guadalupe, promotor de la importación de mano de obra extranjera procedente de China; fue también un influyente hombre de estado que ejerció brevemente la presidencia de la Republica durante los turbulentos años posteriores a la muerte del mariscal Gamarra en la batalla de Ingavi, el 18 de noviembre de 1841. Este matrimonio le abriría a Montero las puertas de los círculos sociales más elevados del país, logrando en poco tiempo afianzar su posición en el mundo social y político a nivel nacional, gracias a su carisma y a su don de palabra, que tuvo especial resonancia entre la juventud limeña. Sin embargo, el factor más importante fue sin duda su incorporación al Partido Civil, como miembro fundador del mismo. En efecto, Lizardo Montero sería uno de los firmantes del acta de fundación de la Sociedad Independencia Electoral, en abril de 1871, partida de nacimiento del Partido Civil, movimiento político novedoso que reunía a burgueses, artesanos, comerciantes, marinos e incluso militares como los generales Luis La Puerta y José Miguel Medina. Entre los marinos firmantes figuran además de Montero, quien aparece como dirigente parroquial, los oficiales de marina, Manuel Aparicio, Lino de la Barrera, Juan Bautista Cobián, y José Sánchez Lagomarsino. Sería el capitán de navío Lizardo Montero quien propondría la candidatura de Manuel Pardo y Lavalle a la Presidencia de la República por el Partido Civil para las elecciones presidenciales de 1872, las cuales serían frustradas brevemente por el golpe de estado que encabezarían los coroneles Gutiérrez. La Marina jugaría un papel protagónico contra este movimiento, al hacer público,



Montero y su esposa Rosa Elías de la Quintana

entre otras medidas, un documento dirigido a la Nación en el cual se rechazaba el golpe de los hermanos Gutiérrez, y en el que se exigía la vuelta al orden constitucional. Montero debió de ser una pieza clave en la firma de este "Manifiesto a la Nación", hecho por la mayoría de jefes y oficiales de la Armada en actividad. Finalmente Manuel Pardo y Lavalle se convertiría en el primer presidente civil de la República elegido por voto popular.

Como se ha señalado, esta década, se iniciaría con la aparición de una nueva agrupación política que con buena intención buscaría encontrar una salida a la crisis institucional que desde siempre venia sufriendo el Perú. Desafortunadamente el civilismo, pese a sus ideas y lemas progresistas para la época, como el de "los civiles a la obra, los militares al cuartel", también prestaría sus servicios a intereses subalternos, y bajo su batuta el Perú se desarmaría, empleando como uno de sus principales aliados el desprestigio del poder militar ante la opinión publica, hecho que influiría para que se perdiese de vista el peligro internacional, que advirtiera estérilmente a Manuel Pardo, entre otros personajes, el Gran Almirante Miguel Grau.

Ascendido a la alta clase de contralmirante de la Armada nacional por haber comandado una división de fuerzas terrestres que derrotó una de las tantas intentonas golpistas de Nicolás de Pierola hacia 1874, Montero continuaría con su actividad política desde el Senado durante esa década. Tras el fracaso de su candidatura en las elecciones presidenciales de 1876, el senador Montero se convertiría en uno de los más tenaces opositores al gobierno del general Prado (1876-1879) llegando en abril de 1878 a conspirar contra aquel gobierno con el apoyo de algunos elementos civilistas. La Marina no prestaría su apoyo al contralmirante, ya que la Institución, comandada en ese entonces por el contralmirante Antonio de la Haza, se mantendría fiel a la Constitución. Fracasado el intento, Montero tuvo que refugiarse en la embajada chilena, dirigida entonces por don Joaquín Godoy, notable diplomático chileno casado con Mariana Prevost y Moreyra, joven perteneciente a una de las familias más aristocráticas de Lima; Godoy en verdad, sería uno de los espías mas eficientes que tuvo el país sureño en el Perú, por esos años. Posteriormente el contralmirante Montero, por mediación de Godoy se embarcaría hacia Valparaíso. Vuelto al Perú en agosto del mismo año, el senador Montero continuó con su labor en el parlamento, siempre en oposición al gobierno de Prado. Meses más tarde ante la inminencia de la guerra con Chile, Prado se las descobraría con Montero al no darle el mando de la escuadra, tal como le correspondía por antigüedad, ya que después, De La Haza, quien era Comandante General de la Marina, era el oficial más antiguo en actividad. En efecto, el propio capitán de navío Miguel Grau, leal amigo y compañero de Montero, sería de la misma opinión y la cual manifestara en una carta dirigida a Carlos Elías, gran amigo de nuestro máximo héroe y cuñado de Montero, en los

siguientes términos: "cuánto mal hacen a nuestro país las pequeñeces de partido. Si Prado, como debía, y como yo se lo indiqué tantas veces, le daba el mando de la escuadra a Montero, todo hubiese marchado mejor, porque así éste, como Almirante, hubiese ido en la "*Independencia*", que era buque aparente para Estado Mayor, y el 21 de mayo la "*Independencia*" se hubiese quedado combatiendo con la "*Esmeralda*" y a mi no se me hubiese escapado la "*Covadonga*".

COMANDANTE DE LAS BATERIAS DE ARICA EN VEZ DE COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA

Al estallar la Guerra del Pacifico, Prado como hemos indicado no nombraría comandante general de la Escuadra al contralmirante Lizardo Montero, sino que dividiría la escuadra nacional en tres divisiones navales , reteniendo el mando operacional y táctico de las unidades de superficie nacionales a su directa autoridad como director de la guerra; Montero sería, en cambio, nombrado comandante general de las baterías de Arica, cargo de equivalencia inferior a la jerarquía que ostentaba el notable marino, como segundo oficial más antiguo de la Armada, nombramiento que acataría disciplinadamente, haciendo honor a su gran patriotismo. En el Callao permanecería el Comandante General de la Marina, a cargo de limitadas actividades administrativas, sin la más mínima participación en las decisiones sobre la guerra en el mar, las cuales sería adoptadas por Prado con cierta intervención del capitán de navío Grau cuando éste no se hallase navegando, lo cual no ocurría con regularidad.

Tras la pérdida del dominio del mar con la captura del glorioso monitor *Huáscar*, Montero tendría su primera oportunidad de tomar decisiones importantes en la guerra. En efecto, luego de la destitución del Comandante en Jefe del Ejercito del Sur , general de división Juan Buendía y Noriega -debido a su responsabilidad ante la pérdida del departamento de Tarapacá, y a quien se levantaron varios cargos-, el contralmirante Lizardo Montero Flores sería designado en su reemplazo.

Imaginamos que aquellos meses que compartió Montero con Prado en Arica servirían para atenuar sus diferencias, lo que sin duda debió influir en el ánimo presidencial para este nombramiento, que iba muy bien con el espíritu ambicioso del contralmirante, decisión que suponemos también debió de estar motivada por el recelo que sentía Prado por los generales más capaces del país -como Fermín Del Castillo- a quienes no llamó a filas, dejándolos de lado para reclutar a los pocos que le eran adictos y que a corto plazo no resultarían ser los más idóneos, como es el caso de Juan Buendía y de Pedro Bustamante. El comando de Prado se caracterizaría, por la falta de un Estado Mayor eficiente, la falta de información de inteligencia, el mal planeamiento, la dirección de las fuerzas pro-

pias a cientos de kilómetros de distancia de donde éstas operaban, sin poseer líneas de comunicaciones adecuadas y seguras, sumándose a estos hechos las constantes diferencias entre los comandos subordinados y el comandante táctico, general Buendía, quien no tomaba decisiones que no fuesen otras que las dictadas por el Supremo Director, aun cuanto hubo de aconsejarle a éste, en más de una ocasión, cursos de acción apropiados para la situación táctica que se le planteaba, recomendaciones que fueron rechazadas en casi todas las ocasiones por el director de la guerra.

La actividad desplegada por Montero los meses previos a la derrota final del Ejército peruano en el sur del Perú fue encomiable. Hizo cuanto estuvo a su alcance para mejorar las condiciones de la defensa del territorio nacional sobre el que tenía control. Tras el incomprensible e injustificable viaje de Prado a Europa para comprar armamento, sobrevino el tan familiar vacío de poder que llevó al sillón de Pizarro a Nicolás de Piérola, para empeorar más las cosas. Piérola, enemigo declarado de Montero, le comunicó desde Lima al Jefe del Ejército de Operaciones, el giro que habían dado las cosas emplazándolo a manifestarse, a lo que Montero, en otro gesto patriótico que lo enaltece, aceptó el hecho, principalmente porque, pese a las insalvables diferencias que tenía con Piérola, a quien pudo acusar de usurpador y desconocer su autoridad, se estaba en guerra y él, como patriota sincero que era, no podía contribuir a ahondar más las divisiones entre peruanos, menos aun frente al enemigo. Piérola le pagó recortando su autoridad al quitarle el control político de las provincias en guerra, esto es las del Sur, y luego, dividiendo el Ejército Peruano de Operaciones en el Primer Ejército del Sur al mando de Montero y en el Segundo Ejercito del Sur a órdenes de un cuestionado militar, el coronel Segundo Leyva, fiel correligionario del dictador y de tan triste actuación. Meses más tarde, durante la batalla de Tacna, el 26 de mayo de 1880, la alianza peruano-boliviana sufriría su ultima y más dura derrota militar en conjunto. La alianza no se quebraría, pero en adelante la carga de la guerra sería asumida sólo por él Perú, merced al tratado firmado por el gobierno de Manuel Pardo, quien al suscribirlo jamás tomaría en consideración aquella máxima de Federico el Grande de Prusia: "la diplomacia sin armas es como la música sin instrumentos", y así, irresponsablemente, confió la defensa nacional a un tratado diplomático desde un principio desventajoso, hecho del que debió arrepentirse ya que existe la versión que años después trató de convencer a Prado, sin éxito, de la amenaza del sur, empero, sus esfuerzos por activar la alarma se verían frustrados por su misterioso asesinato un año antes de la guerra.

El pensamiento del monarca prusiano, sigue hoy en vigencia tanto como ayer. Sería saludable que para la paz regional, tenerlo en consideración continuamente.

Tomada Lima, en cuya defensa participaría el contralmirante Montero como

ayudante de campo del "generalísimo" Piérola, quien, más vanidoso y omnímodo que Prado, contemplaría impotente, su ineficaz plan de defensa y a sus aniquiladas tropas convertidas en cientos de cadáveres insepultos que hubieron de disputar a muerte la posesión de nuestra capital.

El 29 de diciembre de 1881, con una Lima invadida por el enemigo y sometida al yugo del capitán de navío Patricio Lynch y luego del apresamiento del sucesor de Piérola en el poder, el doctor Francisco García Calderón, por negarse a firmar una paz con cesión territorial, el contralmirante Montero que se desempeñaba como primer vicepresidente del Gobierno de la Magdalena fue designado encargado de la presidencia de la República, por un grupo de ciudadanos influyentes que representaban al desfalleciente estado peruano.

El gobierno de Montero se caracterizaría por ser una administración que emprendió prioritariamente las negociaciones en búsqueda de una paz lo menos onerosa posible para el derrotado Perú. Una vez más, el país confiaba su suerte a este honesto y distinguido ciudadano, que, pese a lo que se le pudiese reclamar, fue un patriota a toda prueba.

Durante los meses que siguieron a su asunción al poder y hasta el temido mes de la guerra, la actividad de Montero fue intensa. Se ha acusado al presidente Montero, sin pruebas e injustamente, de abandonar a Cáceres e incluso de frustrar el envio de armas al Brujo de los Andes, versión que ha sido refrendada incluso por el propio Héroe de la Breña en sus memorias. A este respecto, el historiador Daniel Parodi en su interesante libro "La laguna de los villanos" estudio novedoso sobre aspectos inéditos de los últimos años del conflicto y que ha sido recientemente publicado, demuestra que esto no se ajusta a la verdad y que a la luz de los documentos que existen en el Archivo de la Nación, Sección Correspondencia privada Lizardo Montero, quedan claros los esfuerzos que desplegara el presidente marino por apoyar a las legiones de Cáceres. Las diferencias entre uno y otro jefe, al parecer surgirían tras los nombramientos, que cada uno por su lado, dispondría, para el cargo de coman-



Contralmirante Lizardo Montero Flores, Primer Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo (1881-1883)

dante en jefe de las fuerzas del centro.

Montero, consciente de lo inevitable de la derrota, buscó, en concurso con Bolivia, la firma de un tratado de paz lo menos lesivo para los intereses de ambos países, y para eso, con apoyo del aliado, intento fortalecer su Ejercito y el de Cáceres, a fin de que el enemigo no encontrase tan debilitado el país al momento de entrar en las negociaciones definitivas, que, sin más, debían darse. A criterio de Montero, con fuerzas capaces, ya no de vencer pero por lo menos de hacer dudar al enemigo, las exigencias de éste serían mucho más moderadas a la hora de imponer sus prebendas como indiscutible vencedor.

Posteriormente a ésto y luego de que los acuerdos de paz, en los que intervendría los Estados Unidos de Norteamérica, fracasaran una y otra vez, el presidente de la República, que en esos años se desplazaría desde Cajamarca hasta Arequipa y La Paz, decidiría resistir en la ciudad del Misti, situación que no prosperaría por diversos factores, en los que algo de responsabilidad le cupo. Ante la caída de Arequipa, el presidente Montero se dirigió a Puno. Años después, estando en Buenos Aires, intentaría injustamente hacer responsable de la toma pacifica de la ciudad sureña, por parte de las tropas enemigas, a un comandante de batallón, que con solo doscientos hombres y sin orden de atacar debía de impedir el paso de todo un Ejercito, y que pese a sus reiterados pedidos de refuerzos, éstos le fueron negados por el general César Canevaro jefe del Ejército del gobierno de Montero.

LOS DIA FINALES DEL ALMIRANTE.

Alejado de la vida pública, viudo y sin descendencia, fallecería, el 5 de febrero de 1905, el distinguido contralmirante don Lizardo Montero Flores, único oficial de Marina que hubiere alcanzado la más alta magistratura de la República. El deceso ocurriría en su casa ubicada en la primera cuadra del Paseo Colón, numero 318. Atrás quedaban los días memorables de una vida singular e intensa, que se apagaba a los setentatidos años y que ya no habría de volver a repetirse. En sus funerales, realizados en el cementerio Presbítero Maestro, el pesar de la institución se hizo escuchar a través de la voz del capitán de navío Toribio Raygada, quien puso de manifiesto frente a la tumba del contralmirante Montero la magnitud que representaba su pérdida para el país y en especial para la Marina de Guerra.

De Lizardo Montero está pendiente una exhaustiva biografía, tal como lo hiciese notar el historiador naval Julio Elías Murgia, en páginas de su libro "Marinos peruanos en Arica", obra en la que tendría que profundizarse el estudio de los principales hechos de su vida, y las circunstancias que lo llevaran a convertirse en el marino más influyente del periodo comprendido entre la guerra con España y los años pre-

vios a la guerra del Pacífico. Montero, no nos cabe duda, contribuyó enormemente a consolidar el prestigio de la Armada dentro de la sociedad peruana de las décadas de los sesenta y setenta del siglo XIX, periodo cuyas circunstancias políticas y militares lo hacen uno de los más trascendentales de la vida republicana. En este tiempo -en el que Montero estuvo tan activo- hizo sentir, junto con otros destacados líderes navales, la progresista y vigorosa presencia de la Marina de Guerra en el país, al participar en hechos tan notables como la aparición del Partido Civil, las reformas administrativas, el auge del salitre en desmedro del guano en las exportaciones, el fortalecimiento de la prensa, las luchas contra Piérola, o como la proliferación del mal entendido concepto de americanismo que nos llevó al desarme, en cuya complicidad se agruparían muchos ciudadanos, circunstancia que tendría como epílogo una historia triste, a veces confusa, en el que el Perú navegó al descalabro, periodo que ha contribuido a intensificar, no un mal, sino desafortunadamente, tántos, muchos de los cuales han resistido sobradamente, los cien años. El no olvidar esta dura lección y, más aun, al compararla con los sucesos que se han dado en los últimos tiempos en el país, encontraremos similitudes que nos permitirán hacer un análisis en el que podremos deducir algunas respuestas al por qué de las adversas circunstancias que caracterizan nuestra realidad nacional.

Lizardo Montero Flores pertenece a este periodo trágico de nuestro pasado; empero, a pesar de las dificultades de la época, él, junto con otros memorables lideres navales de su generación, proveyeron a la Marina de Guerra del Perú de una verdadera consolidación como institución fundamental del Estado, inspiradora de orgullo nacional, gestora de patriotismo, y completamente involucrada con su misión constitucional en consecuencia a su elevadísima responsabilidad ante el país y la sociedad.

En nuestros tiempos, a partir del 29 de julio de 1984, la Fuerza de Superficie de nuestra Marina de Guerra tiene entre sus filas, por primera vez, una unidad de combate con el nombre de este ilustre oficial almirante. La institución no escogió mejor denominación para la fragata misilera que iniciara la construcción de buques de combate de alta tecnología en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA –CALLAO), ya que Montero fue un formidable impulsor del progreso de la Armada y un incansable promotor de la modernización del Perú de su tiempo, tarea que emprendió con firmeza desde su puesto en el parlamento.

Actualmente el B.A.P. *Montero* es una de las unidades de combate más modernas, más entrenadas y más respetadas de la región, la cual está lista para actuar en defensa de los mismos elevados intereses que defendiera el ínclito guerrero de superficie de quien lleva el nombre.

Lizardo Montero Flores debe ser recordado como un notable marino de su patria, como un ciudadano honesto y un auténtico demócrata que vivió disímiles acontecimientos que lo conducirían al convencimiento de la necesidad del respeto al imperio de la ley, de quien se volvería un imbatible paladín, cuyo sereno liderazgo encie-

rra cuantiosa valía para cualquier época y circunstancia.

En recuerdo al vencedor del 2 de Mayo, a su nombre, a su trascendental y leal actuación en favor de su Marina de Guerra y de su país, dedicamos estas líneas que encierran, a su vez, febril admiración e inagotable respeto, por el pasado de nuestra Institución y por la memoria de sus mejores hombres.

BIBLIOGRAFÍA

- Ahumada, Pascual. *Guerra del Pacifico* Tomos I y II. Valparaíso, Imprenta de la La Librería El Mercurio, 1891.
- Durán, Rafael. *Contralmirante Lizardo Montero*. Dirección de Intereses Marítimos, Marina de Guerra del Perú.
- Elías, Julio J. *Marinos peruanos en Arica*. Instituto de Estudios Históricos-Marítimo del Perú, Lima 1980.
- Expedientes Personales. "Contralmirante Lizardo Montero Flores". Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.
- López Martínez, Héctor. *Historia Marítima del Perú*, Tomo X. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Lima 1993.
- Martín, José Carlos. "Lizardo Montero". En: *Enciclopedia Biográfica e Histórica del Perú*. Editorial Milla Batres.
- Mc Evoy, Carmen. *Un proyecto nacional en el siglo XIX. Manuel Pardo y su visión del Perú*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial 1994.
- Palacios, Raúl. *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, volumen 1, Primera Parte. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Lima 1993.
- Parodi, Daniel. *La laguna de los villanos. Bolivia, Arequipa y Lizardo Montero en la Guerra del Pacífico (1879-1883)*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial 2001.

EL MEJOR INSTRUMENTO PARA LA VOCACIÓN NAVAL

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutierrez

LA ERA DE ENTRENAMIENTO PARA CADETES

En los comienzos de los años veinte del siglo próximo pasado se confrontó la competencia de naves a vapor, a vela y a naves potenciadas por la combinación de vela y vapor, como si se tratase de analizar las utilidades en largas travesías.

Estos estudios se usaron para los casos de embarques en grandes distancias, tales como nitratos, desde Chile, y trigo, desde San Francisco y Australia.

Dos empresas navieras, una alemana y otra finlandesa, utilizaron fragatas a vela de cuatro mástiles hasta el año 1939 cuando ellas efectuaron los últimos embarques transportando trigo desde Australia a Europa.

El período en la historia de la navegación a vela, que concluyó para siempre, fue para los legendarios marinos que arriesgaron sus vidas en las peligrosas inmediaciones del Cabo de Hornos en travesías a través de los gigantescos mares, en cuya búsqueda se requirieron hasta semanas para que se hallasen con vida a los marinos naufragados en el Pacífico.

El último buque francés en este tráfico fue sacado del servicio entre 1927 y 1933, después de darse una ley restringiendo la labor diaria a ocho horas. Esta ley fue fatal para las grandes naves ya que tuvieron que incrementar el número de tripulación en 50%. A despecho de su defunción como eminentes naves de tipo comercial, desde el inicio del siglo XX, muchos navegantes han pensado que las grandes naves a vela constituyen la mejor escuela tanto para la preparación de oficiales mercantes como para los futuros oficiales de la Armada.

Francia, en el decenio de los años treinta (1930-1940) construyó dos goletas (de dos mástiles), Gran Bretaña equipó el *Worcester* (tres mástiles). Al inicio del siglo, Alemania puso en servicio uno de tres mástiles y, Japón habilitó el yate imperial para este efecto.

En el decenio de los años cincuenta del siglo próximo pasado, Alemania financió la adquisición de quince veleros y los equipó

para entrenamiento de cadetes mercantes, y las marinas de Italia, España, Polonia, Rumanía, Yugoslavia, Noruega, Dinamarca, Bélgica, etc, siguieron este ejemplo, construyendo o adquiriendo este tipo de naves.

Paradógicamente, la Segunda Guerra Mundial no había colocado punto final a la era de las naves a vela. Mientras que en otros dominios (guerra, comercio, pesca, etc.) este tipo de buques virtualmente habían desaparecido, el interés por ello emergió en el decenio 1950-1960 como la última esperanza para supervivencia de buques grandes a vela.

Después de la Segunda Guerra Mundial, Alemania había perdido mucho de su flota que cayó en manos de las naciones aliadas. Entonces Gran Bretaña y otras naciones vendieron las naves alemanas que se habían rendido y entre esos buques estaban uno negociado con la Unión Soviética y otro negociado con Francia. Brasil también adquirió uno, el *Guanabara*, el que fue el *Sagres II* para reemplazar al primero con ese nombre, y Portugal otro.

Estas negociaciones continuaron, se construyeron los buques escuela para Chile, Colombia y Ecuador, e inmediatamente después para México, Polonia, Japón y Rusia, así como Gran Bretaña y Holanda. La afición al mar y al entrenamiento marítimos tampoco desapareció, ya que después de un período de inactividad nuevas versiones de yates a vela aparecieron en escena, en la segunda parte del siglo XX.

Hoy día la presencia de naves a vela de altura es muy floreciente. La International Sail Training Association, la que fue la iniciadora de la primera regata de este tipo de buques en el año 1956, entre Torbay, Inglaterra, y Lisboa, desarrolla regatas de esta índole. La frecuencia de zarpes en competencias se ha incrementado desde una regata cada dos años a una o dos al año, en las que participan un ciento de naves simultáneamente.

Numerosos proyectos se han desarrollado en este campo en Holanda, India, Gran Bretaña, Suecia, Nueva Zelandia y Francia. El más espectacular proyecto es el de Francia para reconstruir la nave de cinco mástiles, idea inspirada por Eric Tabarly.

Después de cuatro años de estudios de factibilidad, culminaron estos estudios con el apoyo de Tabarly. Francia construyó una nave de altura a vela a la que se le dio cuatro misiones: embajador de la cultura francesa; como un importantísimo centro de aprendizaje de las artes nacionales de turismo marítimo; como una escuela de entrenamiento para cadetes navales y de la marina mercante, y como un instrumento para preservar las artes marítimas en general.

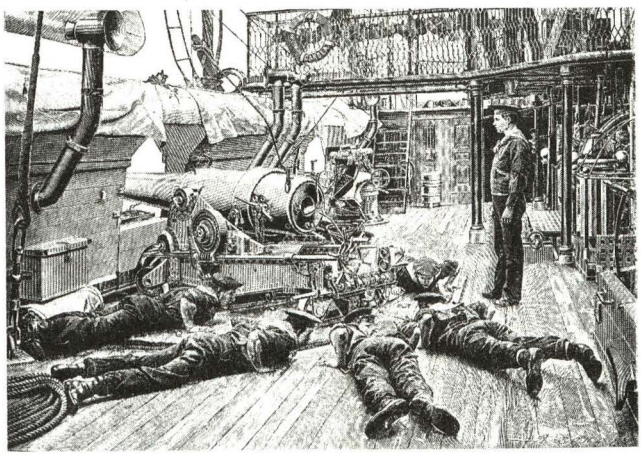
La actividad de esta nave asegurará su viabilidad económica. Lleva 200 pasajeros. El buque ha sido construido, por partes, en diferentes astilleros civiles y militares. Por ejemplo, el casco ha sido construido en Caen. Como colofón de toda esta información, y otras que se pueden mencionar posteriormente, uno tiene que meditar sobre la coherencia que debe existir entre las características del Perú como nación marítima y la flota de ésta en lo atingente de la carencia de un velero de altura para entrenamiento, como recios hombres de mar, muy particularmente, de los Cadetes Navales y

de los Mercantes. Y no porque casi todas las naciones marítimas posean ese tipo de naves sino porque constituyen un insuperable instrumento para preparar aún el inicio en esas profesiones, entre otras virtudes, la de la formación moral y espiritual del hombre en la lucha contra los elementos. Y porque nuestra profesión requiere hombres recios que desde temprana edad asuman el riesgo de enfrentar los elementos de la naturaleza y que los prepare mejor para confrontar después con la realidad los avatares que significa la gran responsabilidad que irroga el liderazgo en y para el comando.

Con el riesgo de que no sea muy acompañado en mi deseo, postulo el regreso de la Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales que con tanto acierto funcionó desde el año 1935 a 1942 (los conocidos "pinguinos"), en la que se formaron adolescentes desde los trece años de edad cursando dos años de aspirantazgo y cinco de Cadetes, para egresar como alféreces de fragata a los veinte o veintiún años de edad, menos de lo que lo hacen los alféreces hoy.

Esperamos, pues, la más pronta decisión política para adquirir un velero de altura, que puede ser, bautizado B.A.P. *Unión*, para cumplir así con la hermosa y urgente tarea de propender a la más perfecta formación integral de nuestros marinos, y no sólo en aspectos netamente navales sino también marítimos, de relaciones internacionales, de gestiones para futuros intercambios comerciales, etc.

Hagamos, pues, primero hombres de mar y después, en los años de cadete, establezcamos las bases para hombres técnicos sobre mejores bases de devoción al mar poseídos del espíritu de sacrificio e integridad moral temprana de la que tanto necesita hoy nuestras sociedades.



"PEARL HARBOR" SIN PELÍCULAS

(SEGUNDA PARTE)

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Al fin y al cabo, Pearl Harbor constituyó parte sin duda detonante de un proceso que tenía antigüedad; se inscribe dentro de lo que hasta hoy y aun después de Hiroshima y Nagasaki es la guerra con armas convencionales y también nucleares. En la alborada del siglo XXI las actitudes bélicas no varían; la novedad podría ser que hoy los convencionalismos de ayer, las declaraciones o no declaraciones de guerra, los uniformes y las insignias pueden no tener nada que ver en la nueva modalidad. Los civiles en sus ciudades, hombres, mujeres y niños, pueden ser víctimas sin la protección del soldado, y en ello, como ayer también, nuevamente, los líderes políticos tienen la palabra, aunque ya no la impunidad.

183 aviones, a 125 nudos de velocidad y 2,000 metros de altura, iniciaban el primer ataque aeronaval de la historia desde plataformas de mar.

El capitán de fragata Mitsuro Fuchida conduce las aeronaves hacia Pearl Harbor. Otro oficial naval, el capitán de fragata Minoru Genda, ha planeado la operación por orden del almirante Isoroku Yamamoto. Atrás han quedado sus seis plataformas con el único accidente de un avión caza caído del portaaviones *Hiryu*, pero el tiempo que han puesto los pilotos en remontarse ha sido menor que el mejor tiempo durante los entrenamientos. El líder –Fuchida– conecta el radiogoniómetro y escucha música hawaiana que debió saberle a gloria. En el mismo momento, 12 aviones cuatrimotores norteamericanos, "fortalezas volantes", se aproximaban a Oahu.

La velocidad de avance de los incursores aquel domingo 7 de diciembre de 1941 es 125 nudos y se hallan a 200 millas de Hawaii.

Una emisora de Honolulu informa del tiempo, y la música que trasmite ha sido captada también por las "fortalezas volan-

tes". Coincidirían, y no sólo en destino, las formaciones japonesa y norteamericana.

Los bombarderos japoneses (49) de alta cota portan proyectiles perforantes que son una suerte de improvisación utilizando la munición de los acorazados, ahora como bombas serán lanzados contra las cubiertas de las naves enemigas. 40 aviones torpederos, 51 bombarderos de picada y 43 cazas completan, con aquellos aviones de alta cota, las 183 aeronaves japonesas.

Aproximadamente a las 07:30 horas el extremo sur de la isla de Oahu se encontraba a la vista de los incursores. El factor sorpresa parecía dado, razón por la cual Fuchida corre la cubierta de su carlinga y percuta la pistola de señales: una bengala negra anuncia la sorpresa.

Es el caso, en vías de dar una mejor perspectiva de la situación, "congelar" aquí las acciones que inicia Fuchida para comentar ciertos hechos que han tenido lugar antes y que no abonan a favor de la alerta temprana que debió funcionar en Hawaii. A las 06:40 horas, es decir casi una hora antes que el capitán de fragata Mitsuro Fuchida corra la cubierta de su carlinga, un hidroavión de exploración del crucero *Chikuma* ha sido detectado por el radar de defensa aérea de Oahu –uno de los cinco puestos de radar de la isla–, pero la dotación no da importancia a un solo avión en el aire ¡y en domingo tan temprano! A continuación, hacia las siete de la mañana, la misma dotación descubre una gran cantidad de contactos con rumbo a las islas, más de 100, casi 200. A juicio de los hombres de guardia, deben ser aves. Tras algunos cabildeos deciden comunicarlo al centro de operaciones casi 20 minutos después, pero el teniente de ejército que recibe la información juzga que se trata de una patrulla propia que ha zarpado de la base de Hickam o 12 fortalezas volantes que vuelan hacia Hawaii. 35 minutos después que este oficial de Fort Shafter recibiera el dato y lo procesara a su manera, se iniciaría el ataque a Pearl Harbor.



Almirante Isoroku Yamamoto, ideó y realizó sin orden del gobierno japonés la operación del 7 de diciembre 1941. Su decisión y puesta en marcha del proyecto da fe de la calidad profesional de este jefe naval del Japón.

Pero estos evidentes rasgos de desorden no son los únicos.

Curiosamente, casi a la misma hora que Fort Shafter detectara el hidroavión del *Chikuma* el destroyer norteamericano *Ward* informa haber detectado un submarino de bolsillo en rumbo a las islas, al que atacó con aparente éxito con cargas de profundidad y tiro de cañón. Este mensaje llegó a Pearl Harbor entre las 06:50 horas y las 07:00 aproximadamente. Así las cosas, la dotación del hidroavión de exploración del *Chikuma* radía a la fuerza aeronaval la posición de los buques capitales en Oahu y también transmite el parte meteorológico. Otro hidroavión, que pertenece al *Tone*, informa a su vez que no hay portaaviones en el área.

Disparada la bengala negra, Fuchida inicia una órbita que mantendrá durante la operación, y a la señal "To, to, to" (que se traduce por "al ataque") continuará otra: "Tora, tora, tora" ("Tigre, tigre, tigre").

Los oficiales de comunicaciones van a entender esto mejor que quienes no somos calificados en los misterios del éter y sus ingenios, pero el hecho es que la señal que Fuchida lanzó en Pearl Harbor es captada por el acorazado *Nagato* en Hiroshima y también en Tokio.

Cronológicamente, el ataque se había iniciado antes que el embajador japonés Nomura entregara en Washington al Secretario de Estado norteamericano Cordell Hull la nota de ruptura de relaciones entre ambas naciones. No obstante ello, es un hecho -como se ha comentado en la primera entrega en curso de la presente– que la clave diplomática japonesa había sido descriptada por los norteamericanos. Consecuentemente, el hecho de la ruptura de relaciones diplomáticas se supo en Estados Unidos de América, antes que el embajador Nomura entregara –tardíamente, respecto al ataque a Pearl Harbor– el documento oficial al Secretario Cordel Hull.

Pero ¿no es la historia la maestra? ¿y Puerto Arturo? ¿y Tsuchima?. Si no queremos mencionar antecedentes extra–Japón, como aquél a cargo de Gran Bretaña el 3 de julio de 1940 contra la escuadra francesa.

El hecho abunda al ya mencionado del conocimiento de la clave diplomática japonesa por los norteamericanos; pero las lecciones de la historia deben ser tomadas en cuenta siempre, so pena de pagar las consecuencias, a un costo que siempre es alto para el amnésico.

¡Tora!, ¡Tora!, ¡Tora!

La operación aeronaval más brillante de la historia entraba en su fase decisiva: al momento, los aviones torpederos descendieron mientras los bombarderos de altura hicieron la maniobra contraria hasta 4,000 metros. Los bombarderos de media altura se posicionaron debajo de las nubes y los cazas se mantuvieron a la expectativa.

A las 07:55 horas se había iniciado un ataque, anunciado por el radar e informado a los operadores 35 minutos antes. Que respondan los profesionales: ¿cuántas acciones

preventivas de mar, aire y defensa de costa pueden tomarse en 35 minutos?. No menos de 150 aviones tipo caza habrían contado con el tiempo suficiente para enfrentar a la fuerza incursora. Baterías antiaéreas de costa y unidades a flote se habrían sumado a tal defensa. El resultado posiblemente no hubiera variado medularmente, pero la historia debió ser distinta si tantos errores no se hubieran sumado.

Diversas oleadas de aviones se lanzaron desde distintas direcciones en demanda de sus objetivos. Las aeronaves de Fuchida se aproximaron a Pearl Harbor desde el sur. Murata desde el oeste con sus torpederos. Takahashi con 53 bombarderos en picada, la mitad de los cuales atacó los aeródromos de Hickam, Ewa y la isla Ford. Los otros aparatos guiados por el teniente de navío Sakamoto tomaban otro destino hacia el centro de la isla y al este.

Ocho acorazados norteamericanos fueron atacados simultáneamente. Serían parte del gran blanco que significó Pearl Harbor aquel día. La palabra **Tora**, que significa tigre, repetida por dos veces más es como un símbolo de lo que constituyó aquella operación aeronaval perfectamente planeada y ejecutada. La historia y, dentro de todo ello el cinematógrafo han difundido, a menudo con más fantasía que realidad, lo que significó el 7 de diciembre de 1941 en la historia de las armadas del mundo y de la propia humanidad.

Hemos mencionado de la recepción de la señal de ataque en el Japón. Ello significó júbilo entre la oficialidad nipona; pero el almirante Yamamoto no compartió la alegría de los marinos a bordo del *Nagato*, pues pudo constatar que el embajador Nomura había entregado el documento de ruptura de relaciones diplomáticas en Washington media hora después de iniciado el ataque.

Prácticamente a minutos de las 08:00 horas el bombardeo japonés destruyó: 42 aviones del ejército, 70 bombarderos (incluyendo las 12 fortalezas volantes que tomaron tierra milagrosamente), 88 bombarderos–patrulleros Catalina anfibios y varios escuadrones de cazas. Dos cazas lograron despegar de Bellows Field, al sur de Kaneobe, pero la heroica acción de sus jóvenes pilotos resultó infructuosa.

Los acorazados *Oklahoma* y *West Virginia* recibieron los primeros torpedos japoneses. Prácticamente lograda lo que hoy conocemos como "la supremacía aérea" en el área, Fuchida lanzó 10 escuadrillas de bombarderos de alta cota contra las naves norteamericanas que con un intervalo de 600 pies entre escuadrillas, iniciaron su letal tarea. Cabe destacar que los bombarderos complementaban el trabajo de los aviones torpederos en tanto al estar abarloados los buques, quedaba protegido el que se ubicaba en el lado de tierra, pues la nave del lado de mar hacía de escudo. El planeamiento pues era evidentemente eficiente y la ejecución también lo fue.

¡Enemy air raid! ¡Not drill, not drill!

"¡Ataque aéreo enemigo!, ¡No es un ejercicio!", el contralmirante Patrick Bellinger tras recibir este informe telefónico radió: "Ataque aéreo sobre Pearl Harbor. ¡Esto no es un ejercicio!".

El acorazado *Oklahoma* recibiría cinco

torpedos, los dos últimos cuando el buque tenía ya evidente escora. Más de 400 muertos tuvo esta nave. La eficiencia de los hombres del arsenal que cortaron el casco con soplete permitió rescatar a 32 tripulantes. Amarrado a popa del *Oklahoma*, el acorazado *West Virginia* fue también blanco de cinco torpedos y dos bombas, muriendo 105 hombres de su dotación. El hecho de hallarse abarloado al acorazado *Tennessee* menguó las pérdidas humanas en este buque que se hundió sin escorarse. El *Maryland*, amarrado hacia tierra respecto al *Oklahoma*, fue atacado por dos bombas, quedando encabuzado aunque soportó los impactos sin hundirse.

Mucho se ha escrito y seguirá ocurriendo con respecto al acorazado *Arizona*. Un torpedo en la amura de babor dio inicio a la agonía y mortandad de este buque que fue blanco también de las bombas lanzadas por los aviones del capitán de corbeta Takahashi. Uno de estos artefactos ingresó por la chimenea de proa estallando en una de las salas de calderas lo que provocó una hecatombe en las entrañas de la nave. Cuatro más impactaron sobre la cubierta pero fue una bomba perforante que cayó al lado de la torre número 2 la que selló la suerte del *Arizona*; penetró hasta el pañol de amunicionamiento y la explosión fue percibida por aparatos japoneses que volaban a 3,000 metros de altura. El acorazado de 33,500 toneladas se partió por la mitad y las llamas se levantaban a cientos de metros. De una dotación de aproximadamente 1,375 hombres murieron 1,100.

El insignia de la división de acorazados: el *California*, fue atacado por dos torpedos, y, en la segunda ola japonesa, alcanzado por dos bombas, iniciaría su lenta agonía que tuvo final tres días después.

A cinco minutos de iniciado el ataque reaccionó la artillería antiaérea .

El *Tennesse* fue también alcanzado por dos artefactos explosivos. Las bombas lograron, sin embargo, menos efecto que los daños que colateralmente venía causando el *Arizona* que ardía furiosamente, incendiando el propio océano y lanzando sobre sus hermanos letales pavesas. El *Tennesse* sobrevivió a los múltiples ataques, mientras al otro lado de la isla Ford el acorazado *Utah* era alcanzado por dos torpedos y se hundía sin remedio; también de este buque fueron rescatados muchos hombres por el procedimiento de acceder a las entrañas de la nave cortando la obra viva con sopletes. Es interesante destacar que no merecía, el antiguo *Utah*, los torpedos que recibió pues fungía de buque blanco para ejercicios en Pearl Harbor y con este fin su batería principal se encontraba disfrazada y la cubierta enchapada en gruesa madera con el fin de recibir bombas de ejercicio. Este aspecto debe haber confundido a los aviadores japoneses que lo consideraron un portaaviones.

Los cruceros *Raleigh* y *Helena*, atacados con torpedos, constituyeron ambos valeroso ejemplo de lo que los hombres de control de averías son capaces de hacer en situaciones extremas. El primero se hundiría al ser torpedeado por segunda vez aunque antes su dotación lo desprendió de hidroaviones y tubos lanza torpedos para corregir la escora. El *Helena* sobrevivió, logrando sus artilleros realizar heroico trabajo en honor de las 100 víctimas que este crucero tuvo entre muertos y heridos.

Había concluido la primera fase del ataque aeronaval. En estas circunstancias, como ya lo hemos apreciado, el *Arizona* agonizaba. El *West Virginia* y el *Oklahoma* presentaban letal escora. El *Maryland* y el *Tennesse*, incendiados, señalaban su posición con altas columnas de humo negro. Únicamente el acorazado *Pennsylvania*, que se encontraba en etapa de reparaciones y trabajos de dique, permanecía intocado.

Tocaba el turno ahora a la segunda ola de ataque comandada por el capitán de corbeta Shigekazu Shimazaki. Su composición: 54 bombarderos de alta cota, 36 cazas y 81 bombarderos en picada. Total: 171 aeronaves que daban continuidad a la muy efectiva labor de los 184 aparatos de la primera ola.

Minutos antes de las 09:00 Shimazaki entró en acción. Recordemos que Fuchida continúa orbitando y observando así la marcha de los acontecimientos. En la primera fase, 9 aviones japoneses fueron abatidos (3 cazas, 5 torpederos y 1 bombardero). Era dable esperar que la segunda ola tuviera mayores bajas. Y así fue, pues la artillería antiaérea norteamericana dio cuenta de 14 bombarderos en picada y 6 cazas. Cabe una reflexión: mientras que los aviadores de la primera ola sorprendieron al enemigo, los de la segunda ola acudieron a un escenario absolutamente distinto, el espectáculo de naves ardiendo y volando por los aires. Sus humeantes restos significaron reto distinto a los incursores.

El acorazado *California* –como se ha mencionado anteriormente– sería alcanzado por dos bombas. Seis de estos artefactos hicieron blanco en el Nevada, el que fue varado para evitar convertirse en puerta del infierno del canal de salida de Pearl Harbor. El *Pennsylvania*, que, como sabemos, se hallaba en dique –acompañado por dos destructores (*Cassin* y *Downes*) sufrieron terrible bombardeo que los destruyó, inmovilizados como se encontraban, en la caja de fuego en que se convirtió aquel dique.

El *Raleigh*, atravesado de parte a parte por una bomba, se hundió en el lugar en que fue atacado y, como este destructor, muchos otros buques de mediano porte fueron atacados, hundidos o averiados por los aviones de Shimazaki.

Así las cosas, a las 10:00 horas el ataque había concluido. El capitán de fragata Mitsuro Fuchida fue el último en abandonar el espacio aéreo de Pearl Harbor. Antes se había deleitado imprimiendo fotografías que son hoy parte de la historia.

Un somero balance de los hechos da los siguientes guarismos: 3.581 bajas entre muertos (2.403) y heridos (1.178). De 400 aviones, más de 200 fueron destruidos y 160 averiados. 4 acorazados fueron echados a pique y otros 4 sufrieron grandes averías. 4 cruceros, minadores, 1 dique flotante, destructores, transportes y otros diversos tipos de buques constituyen junto con las pérdidas en tierra un balance estremecedor, pero un balance de guerra al fin y al cabo.

Fuchida perdió 30 aeronaves, y, con ellas, 55 aviadores.

5 submarinos de bolsillo, incluyendo aquel echado a pique por el destructor *Ward*, fueron parte del desastre japonés, el



Almirante Chuichi Nagumo izó su insignia en el portaviones Akaga, *condujo la Fuerza de Tarea japonesa en el ataque a Pearl Harbor. Iniciaría el viaje desde la bahía de Tankan el 26 de noviembre de 1941.*

rol desempeñado por estos buques en Pearl Harbor no fue el esperado.

Los portaaviones japoneses dieron por concluida la faena de recepción aproximadamente a las 13:00 horas de aquel ya histórico domingo 7 de diciembre de 1941. El almirante Nagumo recibió el parte de novedades de Fuchida, quien opinaba por lanzar un tercer ataque. La respuesta sólo puede ser dada por aquel almirante que siempre dudó del éxito de la operación. En todo caso, decidió en contrario a una nueva incursión aérea; los portaaviones de Kimmel quedaron indemnes al no encontrarse en sus amarraderos ni fondeados en la bahía. No es difícil deducir que dentro de las consideraciones tomadas por Nagumo estaría la de intuir –a la luz de los hechos, erradamente– que justamente los aparatos de aquellos ausentes portaaviones podrían aparecer en cualquier momento y atacar la fuerza japonesa en circunstancias de hallarse los pilotos fatigados por las recientes jornadas, los aviones en parte averiados, el inventario disminuido y, en fin, trastocarse así una victoria de relevancia en una acción de guerra de infructuoso dividendo.

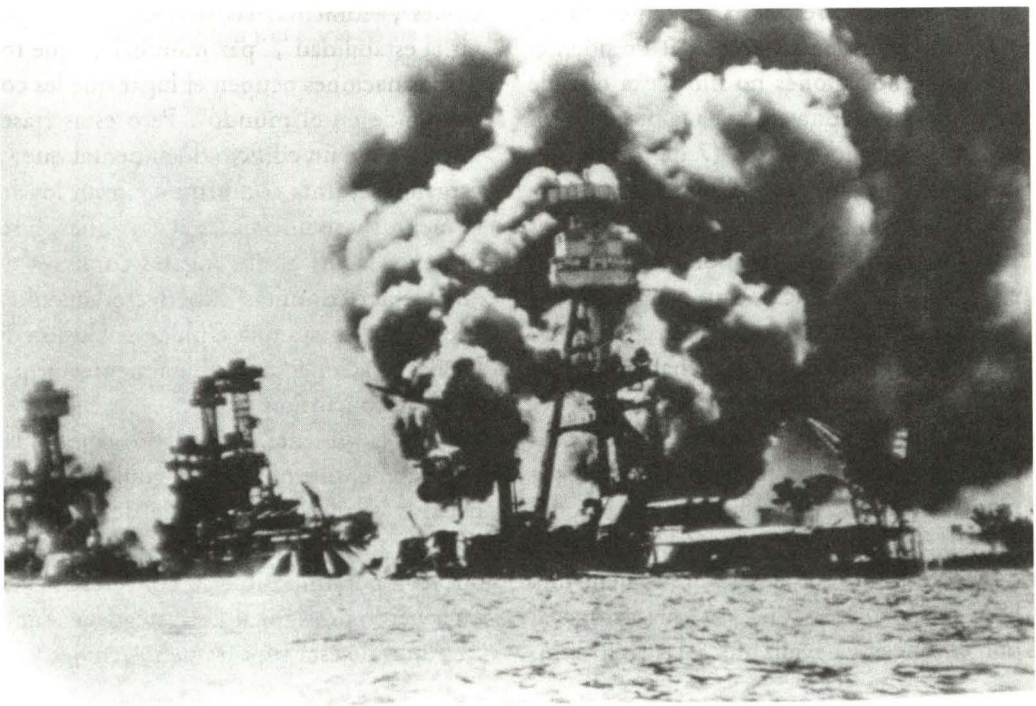
En rumbo nor–noroeste aproan las naves de Nagumo en un obedecer discretamente compartido, especialmente por los aviadores. La nave insignia *Akagi* dispone velocidad de 25 nudos y así inician el despeje del área sin ser detectados por los norteamericanos. Ingresó de tal manera esta fuerza japonesa en la historia naval del mundo. Cada cual hace su trabajo en esta tierra de Dios. Los diplomáticos el suyo y también los combatientes en la guerra el que les corresponde. No es de hombres nobles minimizar los méritos de otros hombres. Errar es humano. Muchos errores se cometieron en la ocasión. Muchas vidas se perdieron. Pero así es la guerra y conviene, a la luz de los acontecimientos aquí somera e imperfectamente tratados, "dar al César lo que es del César". El 7 de diciembre de 1941 tuvo lugar el ataque aeronaval más importante –hasta hoy– en la historia de la humanidad.

COLOFON

En el año 1942, el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América publicó un documento intitulado "Resumen histórico de la Política seguida por los Estados Unidos en la Región del Pacífico, y de los sucesos que culminaron en la agresión japonesa". En tal documento, fechado 15 de diciembre de 1941, el Presidente Franklin D. Roosevelt menciona que ha dirigido un mensaje al Congreso –el que está contenido justamente en el aludido resumen histórico–: "El día 8 de diciembre de 1941 me dirigí en persona al Congreso, pidiendo una declaración de guerra en respuesta al alevoso ataque perpetrado por el Japón contra los Estados Unidos el día anterior. Para información del Congreso, y como constancia pública de los hechos, os transmito este resumen histórico de la política seguida en el pasado por esta nación respecto a la región del Pacífico y de los sucesos más recientes que culminaron en la agresión japonesa contra nuestras fuerzas y nuestro territorio. Incluyo como anexos los varios documentos y la correspondencia que completan este resumen".

A continuación y explayado en cinco acápites figura el aludido mensaje del 8 de diciembre el que se complementa con 16 anexos.

El West Virginia, *el* Tennessee *y el* Arizona *en llamas.*



El espíritu del mensaje, el documento y sus anexos son una detallada y explícita historia de las relaciones entre Estados Unidos y el Japón desde el año 1833 hasta el ataque a Pearl Harbor.

Acudiendo a uno de los párrafos finales, el Presidente expresa "es de suma importancia para los efectos de la historia que al leer esta parte de mi mensaje se tenga siempre en mente que el ataque aéreo y submarino perpetrado en las Islas del Hawái (sic) comenzó el domingo 7 de diciembre a la 1:20 p.m., hora de Washington –7:50 a.m. del mismo día, hora de Honolulu–, lunes 8 de diciembre a las 3:20 a.m., hora de Tokío". Antes, el Presidente ha expresado que el 6 de diciembre de 1941 (es decir un día antes del ataque a Pearl Harbor), había dirigido un mensaje personal al Emperador de Japón en demanda de preservar la paz, misiva que halló respuesta real en el ataque a Hawai, pues, en palabras del Presidente, "El gobierno japonés no dio hasta el 7 de diciembre respuesta alguna a la proposición de este gobierno. Ese día (7 de diciembre) el Embajador japonés y el representante especial enviado por el gobierno japonés a los Estados Unidos para colaborar en las negociaciones diplomáticas, entregaron un extenso documento a nuestro Secretario de Estado, una hora después de haber lanzado los japoneses un alevoso ataque contra territorio americano y ciudadanos americanos en el Pacífico". Efectivamente el documento entregado por el Embajador japonés al Secretario de Estado a las 4:20 a.m. hora de Tokio del lunes 8 de diciembre tiene una hora de diferencia con el ataque aeronaval por entonces ya realizado a las 3:20 a.m. hora de Tokio del mismo lunes 8 de diciembre (7:50 a.m. hora de Honolulu domingo 7 de diciembre).

Una reflexión final, emergida de la lectura de las dos partes de que consta el presente trabajo, queda a cargo del lector. En todo caso, sin ánimo de influir en las diversas consideraciones que caben a este respecto, conviene recordar que nada en la guerra o en la paz es producto espontáneo, mágico o fantástico. Detrás de todo hecho humano pervive siempre una pequeña historia o una historia mayor. El documento que el Embajador japonés entregó al Secretario de Estado norteamericano con fecha 7 de diciembre de 1941 tiene un contenido en el más puro lenguaje diplomático, donde no faltan frases y palabras como: "acuerdo amigable", "esfuerzos aunados", "asegurar la paz en la región", "sinceridad", "negociaciones", "fomentar las relaciones", "asegurar la estabilidad", "paz mundial", "que todas las naciones ocupen el lugar que les corresponde en el mundo". Pero estas frases son parte de un edificio documental que va cargando la tinta conforme avanzan los argumentos y se inician las acusaciones, nuevamente se cae en los lugares comunes de "frecuentes consultas", "perfecto acuerdo", "deseo de llegar a una rápida conclusión de las negociaciones", etc. Finalmente un párrafo de conclusión:

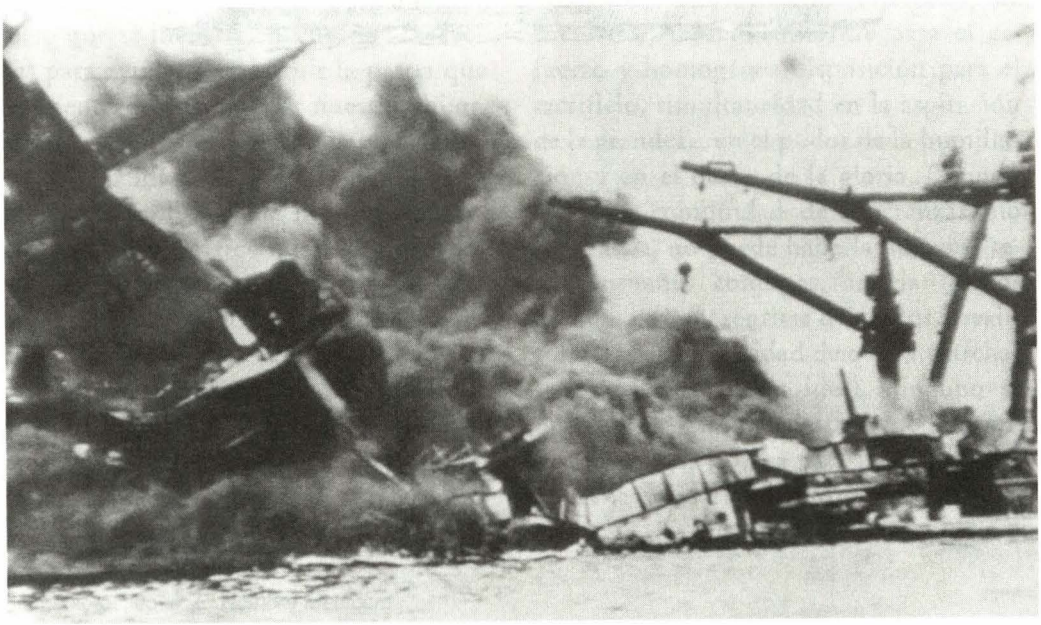
"Por la presente, el gobierno japonés lamenta tener que notificar al gobierno de los Estados Unidos que, en vista de la actitud por éste tomada, no le queda más remedio que dar por imposible la concertación de un acuerdo prosiguiendo las negociaciones"

Antes de esta ruptura de relaciones y en

preciso paralelismo con una historia que bien reflejan Puerto Arturo y Tsuchima, la Fuerza de Tarea al mando del vicealmirante Chuichi Nagumo, expresión estratégica del Almirante Isoroku Yamamoto, ha cumplido con eficiencia su misión, la más importante acción aeronaval de la historia, que hace honor a los marinos japoneses y también a quienes lucharon en la defensa de sus unidades y dependencias en Pearl Harbor. Lamentablemente, es un hecho que los errores cometidos por los norteamericanos exceden largamente la responsabilidad de los jefes en el área y de los hombres de guardia aquel 7 de diciembre de 1941. Nuevamente, y a riesgo de ser reiterativos en este punto, cabe expresar que la guerra está en la propia sustancia espiritual y física del ser humano; que todos estamos puestos por Dios sobre la tierra para cumplir diversos roles, y que ninguna actividad es ajena a otra. Todos los estratos constituyen un sistema con responsabilidades diversas, aunque. curiosamente –en el caso de la guerra–, los mayores errores no son cometidos por los soldados; son cometidos por los líderes y que –otra vez curiosamente– éstos no van a la guerra, la conducen, podríamos decirlo, en niveles políticos, pero los que combaten son los soldados.

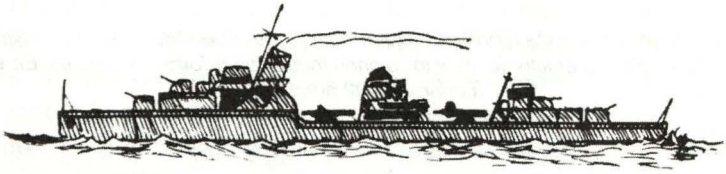
La historia es la maestra; las propias leyes físicas expresan desde antiguo que no hay efecto sin causa, que la presión ejercida sobre los gases o el empuje que experimenta un cuerpo sumergido en el seno de un líquido tiene respuesta.

El acorazado Arizona, *recibió el más mortífero ataque aquel 7 de diciembre de1941, las llamaradas alcanzaron 150 m de altura y el efecto de las explosiones tocó a los aviones incursores. En este buque murieron 1102 hombres.*



Bibliografía:

- Roosevelt, Franklin D.: *Mensaje dirigido al Congreso por el Excmo. Señor Franklin D. Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos de América, el 15 de diciembre de 1941.* Imprenta del Gobierno de los Estados Unidos. Washington, 1942.
- De la Sierra, Luis: *La Guerra Naval en el Pacífico.* Editorial Juventud S.A. Barcelona.
- Archivo personal del autor.



ARRIBA LAS CARAS, VISTA AL FRENTE

Capitán de Navío
Carlos Villar Molina

Ante la desmoralización del ciudadano común, que estoy seguro afecta a la población naval, debido a los acontecimientos tan crudamente mostrados por las pantallas de televisión y la cantaleta diaria de los medios de opinión pública, pensé escribir unas líneas que sustentaran el por qué los marinos no debemos perder la fe en el futuro y el por qué debemos de renovar nuestros esfuerzos para superar la vergüenza ajena y el desconsuelo que se incrusta en nuestros corazones para ayudar a construir la patria que realmente deseamos para nuestros hijos. Es por eso que, recordando lo que alguna vez leí, acudí a mi pequeña biblioteca personal para buscar un libro que me regaló mi padre y marcó mis años de juventud. A pesar de que algunos consideran a su autor demasiado retórico, entre sus frases rimbombantes se pueden apreciar conceptos filosóficos muy claros, aunque muchos de ellos se refieren a temas que van más allá de lo que a una persona no deliberante, como nosotros, se le permite expresar en público, he querido transcribir al pie de la letra lo que José Ingenieros dice sobre la Patria en *El Hombre Mediocre*(*), ya que creo que no necesita mayores comentarios y que embonan, como pescante a tintero, con la situación actual y la esperanza futura de nuestra sociedad:

"Los países son expresiones geográficas y los Estados son formas de equilibrio político. Una Patria es mucho más y es otra cosa: sincronismo de espíritus y de corazones, temple uniforme para el esfuerzo y homogénea disposición para el sacrificio, simultaneidad en la aspiración de la grandeza, en el pudor de la humillación y en el deseo de la gloria. Cuando falta esa comunidad de esperanzas, no hay Patria, no puede haberla: hay que tener ensueños comunes, anhelar juntos grandes cosas y sentirse decididos a realizarlas, con la seguridad de que al marchar todos en pos de un ideal, ninguno se quedará en la mitad del camino contando sus talegas (1). La patria está implícita en la solidaridad sentimental de una

(*)Ingenieros, José: *El Hombre Mediocre.*

raza y no en la confabulación de los politiquistas que medran (2) a su sombra.

No basta acumular riquezas para crear una Patria: Cartago no lo fue. Era una Empresa. Las áureas minas. Las industrias afiebradas y las lluvias generosas hacen de cualquier país un rico emporio: se necesitan ideales de cultura para que en él haya una Patria. Se rebaja el valor de este concepto cuando se le aplica a países que carecen de unidad moral, más parecidos a factorías de logreros (3) autóctonos o exóticos que a legiones de soñadores cuyo ideal parezca un arco tendido hacia un objetivo de dignificación común.

La Patria tiene intermitencias: su unidad moral desaparece en ciertas épocas de rebajamiento, cuando se eclipsa todo afán de cultura y se enseñorean viles apetitos de mando y de enriquecimiento. Y el remedio contra esa crisis de chatura (4) no está en el fetichismo (5) del pasado, sino en la siembra del porvenir, concurriendo a crear un nuevo ambiente moral propicio a toda culminación de la virtud, del ingenio y del carácter.

Cuando no hay patria no puede haber sentimiento colectivo de nacionalidad –inconfundible con la mentira patriotera explotada en todos los países por los mercaderes y los militaristas (6) -. Sólo es posible en la medida que marca el ritmo unísono de los corazones para un noble perfeccionamiento y nunca para una innoble agresividad que hiera el mismo sentimiento de otras nacionalidades.

No hay manera más baja de amar a la Patria que odiando a las patrias de los otros hombres, como si todas no fuesen igualmente dignas de engendrar en sus hijos iguales sentimientos. El patriotismo debe ser emulación colectiva para que la propia nación ascienda a las virtudes de que dan ejemplo otras mejores; nunca debe ser envidia colectiva que haga sufrir de la ajena superioridad y mueva a desear el alejamiento de los otros hasta el propio nivel. Cada Patria es un elemento de la Humanidad; el anhelo de la dignificación nacional debe ser un aspecto de nuestra fe en la dignificación humana. Asciende cada raza a su más alto nivel, como Patria, y por el esfuerzo de todos remontará el nivel de la especie, como Humanidad.

Mientras un país no es patria, sus habitantes no constituyen una nación. El celo de la nacionalidad sólo existe en los que se sienten acomunados (7) para perseguir el mismo ideal. Por eso es más hondo y pujante en las mentes conspicuas (8); las naciones más homogéneas son las que cuentan hombres capaces de sentirlo y servirlo. La exigua capacidad de ideales impide a los espíritus bastos (9) ver en el patrimonio un alto ideal; los tránsfugas de la moral, ajenos a la sociedad en que viven, no pueden concebirlo; los esclavos y los siervos tienen, apenas, un país natal. Sólo el hombre digno y libre puede tener una patria.

Puede tenerla; no la tiene siempre, pues tiempos hay en que sólo existe en la imaginación de pocos: uno, diez , acaso algún centenar de elegidos. Ella está entonces en ese punto ideal donde converge la aspiración de los mejores, de cuan-

tos la sienten sin medrar (2) de oficio a horcajadas de la política. En esos pocos está la nacionalidad y vibra en ellos; mantiénense ajenos a su afán los millones de habitantes que comen y lucran en el país.

El sentimiento enaltecedor nace en muchos soñadores jóvenes, pero permanece rudimentario o se distrae en la apetencia común; en pocos elegidos llega a ser dominante, anteponiéndose a pequeñas tentaciones de piara (10) o de cofradía (11). Cuando los intereses venales (12) se sobreponen al ideal de los espíritus cultos, que constituyen el alma de una nación, el sentimiento nacional degenera y se corrompe: La patria es explotada como una industria. Cuando se vive hartando groseros apetitos y nadie piensa que en el canto de un poeta o la reflexión de un filósofo puede estar una partícula de la gloria común, la nación se abisma. Los ciudadanos vuelven a la condición de habitantes. La Patria a la de país.

Eso ocurre periódicamente: como si la nación necesitara parpadear en su mirada hacia el porvenir. Todo se tuerce y abaja (13), desapareciendo la molicie (14) individual en la común: diríase que en la culpa colectiva se esfuma la responsabilidad de cada uno. Cuando el conjunto se dobla, como en el barquinazo (15) de un buque, parece, por relatividad, que ninguna cosa se doblará. Sólo el que se levanta y mira desde otro plano a los que navegan, advierte su descenso, como si frente a ellos fuese un punto inmóvil: un faro en la costa.

Cuando las miserias morales asolan a un país, culpa es de todos los que por falta de cultura y de ideal no han sabido amarlo como patria: todos los que vivieron de ella sin trabajar para ella."

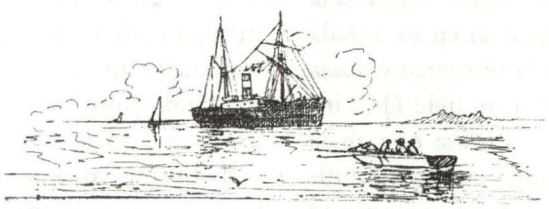
La Marina de Guerra del Perú no tiene de qué avergonzarse; siempre cumplió con su deber. Los marinos debemos de sentirnos orgullosos por ello, si a pesar de eso la ingratitud ciudadana campea y por ello la desilusión invade nuestro ánimo haciendo que el espíritu flaquee, nuestra formación naval, la disciplina, el espíritu de cuerpo y la conciencia limpia harán que mantengamos la frente en alto así como nuestros ideales y, que miremos hacia el futuro como dignos poseedores de espíritus cultos, trabajando para que el actual parpadeo de nuestra patria, que la tornara temporalmente sólo en país y a sus ciudadanos en sólo habitantes, pase pronto y podamos emprender con celeridad el rumbo que la llevará hacia el puerto que todos deseamos.

Bibliografía: *El Hombre Mediocre*, de José Ingenieros.

Ingenieros, José (1877-1925), filósofo y psicólogo argentino. Nacido en Buenos Aires, cursó estudios de Medicina en la universidad de su ciudad natal, centro en el cual comenzó su carrera docente en 1904 como profesor de sicología Experimental. Fue uno de los introductores de la sicología en su país, participando del positivismo imperante en la época y erigiéndose, quizá, en la última gran figura de esta corriente de pensamiento tan enraizada durante el siglo XIX. Escribió muchas obras, El hombre mediocre (1913), fue su obra más importante en el campo de la sicología social, en la que describía al hombre moldeado por el medio, sin ideales ni individualidad.

Glosario de Términos

(1) Talega.- cantidad de 1000 duros en plata
(2) Medran.- se enriquecen
(3) Logrero.- usurero
(4) Chatura.- condición de chato, figurativo de bajeza
(5) Fetichismo.- veneración exagerada
(6) Militarismo.- predominio del elemento militar en el gobierno del Estado.
(7) Acomunados.- coligados
(8) Conspicuas.- ilustres
(9) Bastos.- de baja calidad, grosero.
(10) Piara.- manada de cerdos
(11) Cofradía.- hermandad, unión de gente para un fin
(12) Venal.- que se deja sobornar
(13) Abaja.- bajar
(14) Molicie.- afición a vivir regaladamente
(15) Barquinazo.- tumbo recio, vaivén violento.



PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL

- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet

enapu S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"43 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM"

"Estamos en camino a la más alta Certificación ISO-9002"

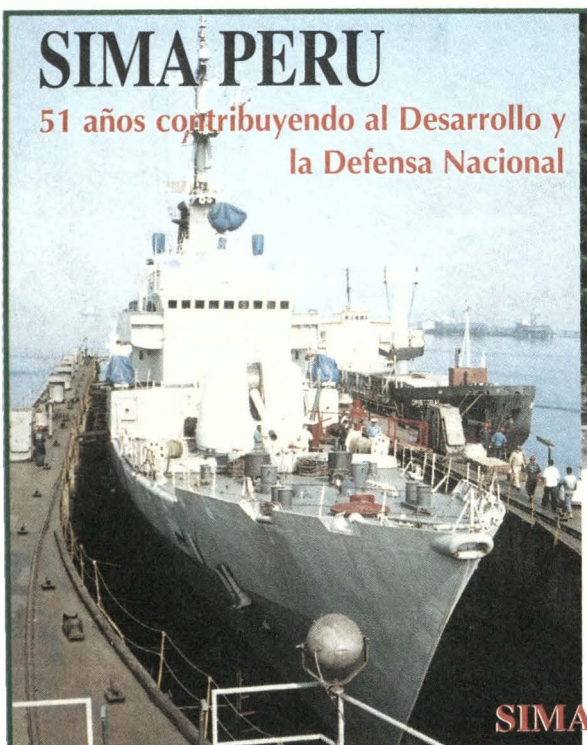
Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú

Teléfonos:	(00511)	4638000
		4638001
		4634739
Facsímil:	(00511)	4635279

E-Mail: navacom@telematic.com.pe

SIMA PERU

51 años contribuyendo al Desarrollo y la Defensa Nacional





SIMA... "Ingeniería para el Desarrollo"

Av. Contralmirante Mora Nº 1102 Telf.: 465-7357 • 429-1081 • 465-3420
Telefax: 465-0664 www.sima.com.pe e-mail: gc@sima.com.pe



Backus Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima Nacional que controla y vigila las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y exige el cumplimiento de las normas nacionales, convenios e instrumentos internacionales ratificados, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, por la protección del medio ambiente acuático y por las actividades que en él se realizan, así como reprimir el contrabando y cualquier otra actividad ilícita dentro de su competencia.

Jr. Constitución 150 Plaza Grau Callao.
Telf.: 429-7278 http://www.dicapi.mil.pe
dicapi@marina.mil.pe



Of. de RRPP. DICAPI

"50 AÑOS DE LA HISTORICA LLEGADA DE LAS CAÑONERAS B.A.P. *UCAYALI* Y B.A.P. *MARAÑON* A *IQUITOS*"

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca



Arqto. naval John Boylan Esquire el día de la condecoración al Mérito Naval, en compañia de su esposa Eileen W. de Boylan, el embajador de Gran Bretaña y del autor del presente artículo.

Han transcurrido 50 años desde que la Marina de Guerra del Perú adquirió las cañoneras *Ucayali* y *Marañón.*

Sin embargo, los personajes a quienes les dedico esta crónica recordatoria, el contralmirante Jorge Camino La Torre y el arquitecto naval John Boylan Esquire, siempre estarán en mi memoria, mereciendo gratitud y respeto por motivos profesionales y sentimentales que marcaron el inicio de mi carrera naval.

El episodio que a continuación relataré forma parte de la historia naval ligada a nuestra Amazonía y a la tecnología de la construccion naval inglesa, y que en buena cuenta es un hecho preponderante en mi formación naval.

A fines de noviembre de 1949 se tomó conocimiento de la firma de contrato de construcción de dos cañoneras fluviales entre Perú y la empresa de inglesa John I. Thornycroft Ltd, con sede en Southampton.

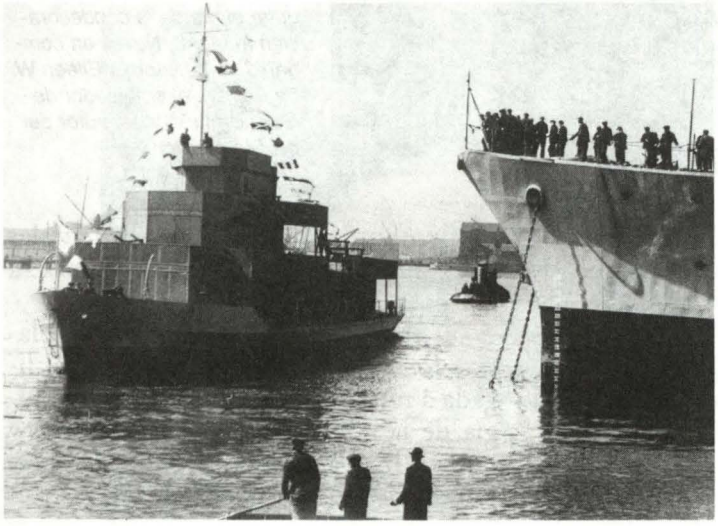
Este acuerdo fue autorizado con el Decreto Ley Nro. 11167 que firmó el entonces Presidente, general Manuel A. Odría y el Ministro de Marina, contralmirante Roque A. Saldías. Recuerdo que suscitó un entusiasmo patriótico por parte del público en general, así como del personal naval y el pueblo de la Amazonía.

El hoy vicealmirante (r) Jorge Barreto Alván fue nombrado inspector de la construcción de las dos cañoneras y posteriormente comandante del Grupo de Tarea, quien con sus dotes de conducción de hombres y liderazgo, supo cumplir con su misión asignada. Este gran profesionalismo demostrado fue motivo de reconocimiento de altos funcionarios de la empresa constructora y de las autoridades navales de entonces.

La Fuerza Fluvial de la Amazonía en 1949

A fines de 1948, de acuerdo al estudio efectuado por el Estado Mayor General de la Marina, se determinó:

- La adquisición de dos cañoneras fluviales de características apropiadas para cubrir las necesidades operativas de la Fuerza Fluvial, dado que las cañoneras B.A.P. *Loreto* y B.A.P. *Amazonas*, adquiridas en 1936, mostraban señales que indicaban una necesaria renovación o modernización.
- Adquisición de un dique flotante con capacidad para reparar buques de hasta 600 toneladas.
- Además, se solicitaba la construcción de la Base Fluvial de Nanay.
- También la reconstrucción de la Estación Fluvial Manuel A. Clavero, de Punchana, y la Estación de Reparaciones



Lanzamiento del B.A.P. Ucayali *en los astilleros de Thornycroft, Southampton, Inglaterra. 7 de marzo de 1951.*

Vicealmirante Melitón Carvajal, de Itaya.

Es así que, con el Gobierno del general de división Manuel A. Odría (1897-1974), y siendo Ministro de Marina el contralmirante Roque A. Saldías (1892-1974), se promulgó el D.L. 11167 que estableció la creación de fondos propios para las adquisiciones señaladas.

Con este sustento, dentro del Plan General de Desarrollo se procedió a tomar las acciones correspondientes, que conllevaban a la renovación de elementos deteriorados de la Fuerza Fluvial de la Amazonía.

Las unidades fluviales operativas en ese entonces estaban conformadas por el B.A.P. *Portillo*, B.A.P. *Iquitos*, B.A.P. *Loreto*, B.A.P. *Amazonas*, B.A.P. *América* y B.A.P. *Napo*.

Contrato de Construcciones

De acuerdo al Decreto Ley mencionado, se formularon los contratos respectivos con la firma inglesa John I. Thornycroft Ltd., cuyo facsímil de la Resolución Suprema Nro. 1093 del 25 de noviembre 1949, se anexa en la presente crónica.

Las dotaciones de la Comisión

El petrolero B.A.P. *Cabo Blanco* fue designado buque madrina para las cañoneras a ser construidas. Las dotaciones respectivas son las que se indican en el cuadro.

B.A.P. *Cabo Blanco*

Capitán de Fragata Fernando Rojas Guerrero, Comandante y Jefe del Grupo de Tarea;
Capitán de Corbeta Salvador Mariátegui C., 2do Comandante; Capitán de Corbeta César Barandiarán Novoa, Jefe de Ingeniería;
Teniente Primero Ismael Otárola Salcedo, Jefe de Navegación;
Alférez de Fragata Pedro Arana Cisneros, Oficial de Ingeniería;
Alférez de Fragata José Carcelén B., Oficial de Ingeniería;
Alférez de Fragata Jaime Blanco Ch., Oficial de Ingeniería;
Teniente Segundo Alejandro Pérez Ruíz, Oficial de Cubierta;
Teniente Segundo Aurelio Muñoz P., Oficial de Cubierta;
Alférez de Fragata Pablo Camogliano L., Oficial de Cubierta;
Teniente Segundo Uladislao Lozano C., Médico;
Total de dotación: 11 oficiales y 50 tripulantes.

Cañonera Fluvial *Ucayali*

Capitán de Corbeta Jorge Camino de la Torre, Comandante

Teniente Primero Manuel Piqueras S., 2do. Comandante y Jefe de Ingeniería;

Teniente Segundo Héctor Morey Arróspide, Jefe de Armamento y Cubierta;

Alférez de Fragata Enrique Anderson Rosas, Jefe de Navegación;

Alférez de Fragata Jorge Portella Roca, Jefe de Administración

Personal Subalterno:
M2 Néstor Rosas Del Castillo
Cb1 Juan Piepp Gordillo
OM1 David Alatrista Rodriguez
Cb1 Alfredo Salazar Sifuentes
OM1 Víctor Taboada Morales
Cb1 Roberto Cuaresmayo Rondón

OM1 Amaldo Reátegui Arias
Cb1 Antenor Gago Thomas
OM1 Gil Rodríguez Guevara
Cb1 Roberto Marcial Alferano
OM2 Manuel Ortiz Cabanilla
Cb1 Atilio Mattos Zúñiga
OM2 René Chávez Stumper
Cb1 Ricardo Rivadeneyra
OM2 Jorge Ponce Isla
Cb2 Darío Castro Navarro
OM3 Guillermo Franco Velasco
Mar 1 Dionicio Gonzales Periche
OM3 José Rosa Chiroque
Mar 1 Florencio Ramírez Guerrero
OM3 José Peralta Butler
Mar 1 José Pazos Loro
OM3 Alberto Meza Carranza
Mar 1 Basilio Berrocal Pariona
OM3 Samuel Caballero Vigo

Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

Cañonera Fluvial *Marañón*

Capitán de Corbeta Enrique Villa Salcedo, Comandante;
Teniente Primero Enrique Madico Escudero, 2do. Comandante y Jefe de Ingeniería;
Teniente Segundo Jorge Hidalgo Reátegui, Jefe de Armamento y Cubierta;
Alférez de Fragata Gerónimo Cafferata M., Jefe de Navegación;
Alférez de Fragata Augusto Pérez del Solar, Jefe de Administración.
Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

El viaje Callao-Southampton e incidentes

De acuerdo a la Orden de Operaciones respectiva, el B.A.P. *Cabo Blanco* zarpó del puerto del Callao el 11 de abril de 1951 rumbo a Southampton, Inglaterra, a donde arribó el 15 de mayo del mismo año. Se embarcó armamento y munición para las cañoneras fluviales a construirse, así como combustible, lubricantes, agua, víveres secos y frescos, excepto verduras, para todo el viaje.

El 14 de abril, el *Cabo Blanco* amarró en el muelle de Talara para efectuar la faena de agua y de combustible. El 19 de abril, en Balboa, Panamá, al cruzar el Canal, por acción del viento y también por una deficiente maniobra del remolcador, el buque sufrió un fuerte recostón por la amura de estribor contra el espigón de la esclusa de Miraflores. La avería fue una abolladura longitudinal de 3 mts., con deformación de seis cuadernas, flecha máxima de 2 _" y otras deformaciones. Sin embargo, no afectó la navegación ni la seguridad del buque, en tanto la reparación provisional se efectuó con personal de la dotación.

El 20 de abril se pasó por puerto Colón, Panamá. Se navegó el Mar Caribe hasta pasaje La Mona, y de allí rumbo a Bishop's Rock, Inglaterra, a donde se arribó el 12 de mayo a 08:00 horas. A las 12:00 horas fondeó en Speedheed, Portsmouth, con la finalidad de depositar munición en los pañoles del Almirantazgo, localizado en Priddy Hard Gospert, ya que por reglamentación inglesa ningún buque podía ingresar para reparación, teniendo munición a bordo.

Los días 19 y 14 de mayo el buque permanecía fondeado, por cuanto en estos días no hubo actividad portuaria por ser feriado. El 15 de mayo, a primera hora, se ini-

ció faena de munición. A las 12:00 horas zarpó el buque, arribando a Southampton a las 14:00 horas. Acoderó al Outer Dock Berth Nro. 4.

Al arribo esperaban el entonces capitán de fragata Jorge Barreto Alván, designado Inspector Naval de la construcción de las cañoneras, los miembros de la Embajada del Perú en Londres y los funcionarios principales del astillero John I. Thornycroft. Terminado el desembarco partió el pasaje hacia el astillero situado en Woolston, a 50 minutos de viaje por tierra desde Southampton. Las coordinaciones con el astillero fueron hechas previamente con el presidente del Directorio de la empresa, Sir John I. Thornycroft, con el gerente general, capitán de navío C. Vilar, y el gerente del astillero, Mr. M. Barnaby.

Entrega de las cañoneras

En Southampton, después de ser inspeccionadas las averías producidas en Panamá, y de la respectiva valorización que fue aprobada en Lima, el astillero Thornycroft procedió a efectuar la reparación del *Cabo Blanco*.

En relación a las cañoneras, el 27 de abril de 1950 se puso la quilla de las cañoneras fluviales *Ucayali* y *Marañón*. El 7 de marzo de 1951 fue lanzada al agua la cañonera fluvial *Ucayali*, siendo la madrina de bautizo la esposa del Presidente de la República, Sra. María Delgado de Odría, representada en la ceremonia por la esposa del embajador del Perú en Londres, Sra. Teresa Kroll de Rivera Schereiber. Asistieron al acto de lanzamiento aproximadamente 200 personas.

Del 21 al 24 de mayo se efectuaron las pruebas de mar, los motores principales, máquinas auxiliares y otros sistemas de la nave. No se presentó novedad alguna. Según el contrato, éstas debían ser entregadas al Gobierno peruano el 1ro. de abril de 1951, pero ello no fue posible por dificultades de orden interno del Gobierno socialista de entonces. Ante este impase, las cañoneras fluviales fueron concluidas oficialmente el 28 de junio de 1951. Desde esta fecha, los dos buques estuvieron listos para zarpar al Perú con sus respectivos certificados de construcción y demás documentos pertinentes.

El 28 de junio, día de la entrega oficial de ambas cañoneras, se realiza la ceremonia de transferencia y comisionamiento de los buques al Gobierno peruano. Aquel día el muelle lució engalanado, las notas marciales de la banda de músicos ingleses le daban el toque festivo. La presentación y recepción organizada por la Armada Peruana estuvo a cargo del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván.

En el transcurso de la ceremonia, el Comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali*, capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre, tomó el mando y la dotación peruana procedió a embarcarse, en tanto que la primera guardia cubría sus puestos e inmediatamente izó nuestro rojiblanco pabellón que ondeaba majestuoso. Todos los peruanos allí congregados entonaron con fervor el Himno Nacional. ¡Mi Primer Comandante!.

Desde aquel instante se le llamó oficialmente B.A.P. *Ucayali* y destinado a la Fuerza Fluvial de Amazonas. Para el autor de la

crónica pasó a ser: ¡Mi Primer Buque!

En una ceremonia similar fue lanzada al agua la cañonera fluvial Marañón. En esta ocasión la madrina de bautizo fue la esposa del Ministro de Marina, Sra. Teresa Bravo de Saldías, representada en el acto por la Sra. Olinda Tavera de Barreto, esposa del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván. Esta vez asistieron más de 200 personas procedentes de Londres y París, entre ellos el embajador del Perú en Francia, contralmirante Federico Díaz Dulanto.

Hicieron uso de la palabra el representante de la empresa constructora, Sir John I. Thornycroft y el Embajador del Perú en Londres, Dr. Ricardo Rivera Schereiber. Al término de ambas alocuciones, se lanzó al agua la cañonera e inmediatamente el Comandante, capitán de corbeta Enrique Villa Salcedo, tomó el mando.

Del 4 al 7 de junio se efectuaron pruebas en la mar, las cuales culminaron sin novedad.

Características de las cañoneras

Las características principales de las cañoneras son las siguientes:

- Fondo plano.
- Eslora 47,16 m.
- Manga 9,75 m.
- Calado máximo 1,21 m.
- Desplazamiento máximo 365 toneladas.
- Para reducir el peso, y con la finalidad de alcanzar el calado de 10,16 cm, las cañoneras fueron construidas casi enteramente de aluminio naval.
- Dos motores Diesel Polar británico, del tipo 441 de 400 rpm cada uno.
- Velocidad máxima 12 nudos.
- Se acondicionaron sollados para la tripulación y camarotes para los oficiales de acuerdo a las condiciones climáticas.

Años despúes, en el segundo semestre de 1971, el casco de ambas cañoneras fue mejorado cambiando las planchas originales, que ya estaban gastadas, por acero nuevo y remachadas por el SIDI. Además, los motores principales fueron repotenciados.

El armamento de ambas cañoneras estuvo inicialmemte conformado por dos cañones de 3" / 50 cal., 2 cañones Madsen de 20 mm. AA, de simple afuste. La instalación del armamento se hizo en el astillero de Southampton con la dotación peruana.

Despedida

El día 6 de julio de 1951 se realizó a bordo de las cañoneras una actividad de despedida retribuyendo las atenciones recibidas en un marco de alegría y tristeza. Estuvieron presentes autoridades militares y civiles, con quienes se logró una entablar una especial amistad que se vio graficada en los gratos momentos que compartieron.

Difícilmente se podrá olvidar las experiencias profesionales obtenidas, así como las relacionadas a otros aspectos.

En la navegación de retorno a la patria observé que en el mamparo de la cubierta a estribor estaba colocada una placa de bronce en el que se ha acuñado los nombres de la dotación e indicando la fecha oficial de construcción: 28 de junio de 1951, la cual ha quedado registrada en las páginas históricas de la Marina de Guerra del Perú.

El comportamiento impecable del personal naval peruano en sus relaciones con el personal inglés, el notorio espíritu de trabajo y sacrificio, la capacidad profesional, así como el ansia de cumplir con la misión en el menor tiempo posible y con la mayor eficiencia, fueron notados por el personal del astillero donde se construirían las dos cañoneras. Esta conducta dio motivo a que los familiares de los funcionarios y operarios no dudaron en brindarles su más cordial y amplia amistad, incorporándolos a todos sus actividades (sociales, religiosas, paseos, deportivas). Esta especial consideración se hizo extensiva a la familia del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván, cuya digna esposa, la señora Olinda Tavera de Barreto, e hijos. Compartir momentos inolvidables con los amigos ingleses compensó bastante la nostalgia que generaba en las dotaciones los cuatro meses de alejamiento del hogar y la patria.

Primer zarpe hacia el Perú

El 10 de julio de 1951, a las 10:00 horas, zarpó de Southampton, el Grupo de Tarea conformado por el *Cabo Blanco* y las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* con destino a Iquitos. Antes del zarpe hubo una descoordinación con respecto al pronóstico del tiempo. El diario *Times* y las estaciones de radio propalaron la noticia de que durante los días 10 y 11 de julio habrían en el canal vientos huracanados. El gerente general de Thonrycroft, capitán de navío Vilar, consultó con el Almirantazgo e informó a los comandantes de las cañoneras que el tiempo, en el Canal, no era recomendado para navegar con embarcaciones menores de 1.000 toneladas. El comandante de la cañonera B.A.P. *Ucayali* transmitió esta información al comandante del Grupo de Tarea. El Inspector Naval informado del tiempo difundido por el *Times*, estaciones de radio y la empresa Thonrycroft, le comunicó al Comandante del Grupo de Tarea, quien consultó con la estación meteorológica de la isla Nigth y, con ello, tomó la decisión de zarpar. El Grupo de Tarea navegó rumbo al puerto Portsmonth, con velocidad 9 nudos, estado del mar 3, viento 3 y mar de proa.

El 10 de julio a las 12:00 horas, el *Cabo Blanco* fondeó en Portsmouth para embarcar la munición dejada en depósito. Las cañoneras se mantuvieron sobre sus motores. A las 15:00 horas zarpó rumbo al Ferrol del Caudillo; velocidad 9 nudos; mar 3; viento 3; y mar de proa.

El 11 de julio, a las 09:00 horas, la cañonera *Ucayali* informó al Comandante del Grupo de Tarea la presencia de agua en el pañol general. Diez minutos después, la cañonera B.A.P. *Marañón* también daba parte de agua en el pañol de cadenas y en el pañol general de la nave.

Ante esto, y después de efectuar las coordinaciones del caso, el Comandante del Grupo de Tarea dispuso el regreso de los buques a Southampton. El 12 de julio a las 03:00 horas fondearon los buques en la isla Wight, donde se efectuó una inspección detenida de las averías. El *Cabo Blanco* zarpó hacia Portsmouth para desembarcar la munición, en tanto las cañoneras continuaron rumbo a Southompton, llegando al puerto a las 12:00 horas.

El Inspector Naval hizo las gestiones pa-

ra el ingreso a muelles con el fin de efectuar las reparaciones. La cañonera *Ucayali* entró a dique el 16 de julio y salió el 27, permaneciendo así 11 días. La *Marañón* lo hizo el 24 de julio y estuvo hasta el 3 de agosto, en total 10 días.

Las averías

Las averías de la *Marañón* fueron las siguientes:

- Pañol de cadenas, entre las cuadernas 6 y 8 se aflojaron los remaches, originándose así el ingreso del agua.
- Pañol general, entre las cuadernas 8 y 16 se deformó la quilla central y las laterales; se deformaron también las planchas del plan de casco y hubo ingreso de agua por los remaches aflojadas entre las cuadernas 8 al 11 se deformó el plan del casco en forma de quebranto entre las cuadernas 12 al 14.

Las reparaciones que se efectuaron fueron los siguientes:

- Cambio y calafateo de remaches. Cambio de todas las planchas del plan del casco deformadas. Cambio de vagres y angulares de quilla laterales deformadas. Reforzamiento de todo la zona afectada.
- La cañonera *Ucayali* sufrió daños muy parecidas a los de la cañora Marañón.

Informes al respecto

Los informes de los comandantes de las cañoneras sobre el accidente fueron dirigidas al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vía comandante del Grupo de Tarea, con conocimiento del Inspector General.

Ambos comandantes coincidieron en lo referente a la velocidad de 9 nudos, mar 3, viento 3, mar de proa, disminución de velocidad al regresar a puerto. Coinciden también en su apreciación respecto a que la construcción de las cañoneras era débil en todo lo que concernía a las partes afectadas.

Los informes del Comandante del Grupo de Tarea no coincidían con las del Inspector General, pues calificaba a las cañoneras como débiles en su estructura transversal y longitudinal; que la firma Thornycroft había fallado lamentablemente, en su diseño, cálculo y elección de los materiales para la construcción. Por su parte, el Inspector Naval manifestó que se efectuaron todos los trabajos e inspecciones de acuerdo al contrato de construcción, así como que la velocidad mantenida, 9 nudos por casi 18 horas de navegación con mar 3, viento 3 y mar de proa, fueron excesivas para las cañoneras destinadas a navegar en río.

Para mayor información del Estado Mayor General de la Marina, el Inspector Naval envió los informes técnicos del astillero Thonrycroft y el del Lloyd, que por contrato, también fue vigilar la construcción.

El Estado Mayor General de la Marina estudió los informes y, al comprobar las discrepancias, emitió la Resolución Suprema Nro. 760 del 26 de julio de 1951, con el cual dispuso organizar un Grupo de Tarea con el *Cabo Blanco* y las cañoneras *Marañón* y *Ucayali*, embarcándose como Comandante del Grupo de Tarea el Capitán de Fragata Jorge Barreto Alván, quien izó su distintivo a bordo de la *Marañón* e im-

partió instrucciones para el viaje. Su presencia era garantía para los oficiales, puesto que todos conocían su capacidad marinera y sus condiciones de don de mando y liderazgo.

El comandante Barreto, en la fecha vicealmirante (r), hacía de su comando en la fuerza de tarea reorganizada una suerte de mística con respecto a la conducción de hombres.

Oficiales y tripulantes apreciaban su trato, bromas y exigencias confiando plenamente en aquél Jefe nombrado. Estoy seguro que, iguales virtudes y características las desarrollaba en todos los buques y dependencias donde ejerció su jefatura. Por otro lado, cabe mencionar que era un excelente submarinista calificado. Es el primer buzo calificado que tenía la Armada.

Zarpe definitivo de salida hacia el Perú

El 15 de agosto de 1951, a 10:00 horas, zarpó de Southampton el Grupo de Tarea conformado por el *Cabo Blanco* y las dos cañoneras fluviales rumbo a Iquitos. En el muelle se encontraban funcionarios y trabajadores del astillero. A las 13:00 horas, en Porthmouth, la tripulación del *Cabo Blanco* procedió a embarcar la munición depositado en los pañoles del Almirantazgo. Las cañoneras disminuyeron su velocidad y continuaron el viaje.

El 18 de agosto, a las 11:00 hrs., en Ferrol del Caudillo, España, al ingresar a puerto hubo fuerte viento y densa neblina. El Cabo Blanco salió de la formación y llegó horas después. Las autoridades navales y civiles subieron a bordo para recibir a las cañoneras fluviales peruanas. Al día siguiente, se recibió la visita del embajador del Perú en España, Mcal. Eloy G. Ureta. En los días siguientes, los señores alcaldes de La Coruña y de Santiago de Compostela invitaron a los jefes y oficiales navales peruanos a una sesión solemne en ambas Municipalidades y, a su término, ofrecieron un almuerzo de camaradería.

El 28 de agosto, cuando eran las 08:00 horas., zarparon para Santa Cruz de Tenerife, en las Islas Canarias, a donde se arribó el 1ro. de setiembre, siendo recibidos por las autoridades civiles y militares. Hubo sesión solemne en la Municipalidad y se recibió un agasajo por la autoridad municipal. El 04 de setiembre, a las 10:00 horas, enrumbaron a Belen do Pará. El 08 de setiembre, a raíz del mal estado de salud del teniente segundo Héctor Morey y del alférez de fragata Enrique Anderson se recaló en Puerto Grande, Islas de San Vicente, donde ambos oficiales recibieron el tratamiento médico correspondiente. El 10 de setiembre, los buques retomaron el rumbo que los llevaría a Belen do Pará. Durante la navegación, el *Cabo Blanco* comunicó haber encontrado a bordo un pasajero clandestino (polizón) que se había embarcado en Santa Cruz de Tenerife, lo que dio motivo para que se realizara una minuciosa inspección, la cual se hizo tambien en las cañoneras, lográndose encontrar dos pasajeros más. Los tres polizontes continuaron viaje a Iquitos y Callao.

También en la cañonera *Ucayali* el estado de salud del OM3. San. Alberto Meza se deterioró a causa de una úlcera sangrante y deshidratación. Ante esta situación, se dispuso el trasbordo teniente primero SN.

Uladislado Lozano Z. del *Cabo Blanco*, excelente médico y amigo, para tratar al enfermo. Luego de ser examinado y suministrarle los medicamentos necesarios, el facultativo regresó a su buque. Igualmente, durante la navegación el *Cabo Blanco* recibió la orden de permanecer en Belen do Pará hasta la llegada del dique flotante, al que abastecería de combustible.

El 20 de setiembre, a las 12.00 horas, el Grupo de Tarea llegó a Belen do Pará. El OM3. San. Meza fue internado en el Hospital Aeronáutico de esta ciudad. Aquí se embarcaron a bordo de la *Marañón* los prácticos OM2. Miguel Arévalo y OM3. Ricardo Manzanares, y a bordo de la *Ucayali* los prácticos OM2. Gregorio Yépez y OM2. Antonio Soregui. Se recibió el Oficio de Instrucción para la llegada a Iquitos, emitido por el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

La navegación de Southampton a Ferrol del Caudillo, Lisboa, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, Puerto Grande, Brasil, se desarrolló sin novedad. De Puerto Grande a Belen do Pará hubo días de navegación con mar 3, vientos 4, neblinas cerradas y mar de proa, teniéndose que disminuir la velocidad para que no resultasen afectadas las estructuras de las cañoneras. Un día antes de llegar a Belén do Pará se tuvo que observar las estrellas para obtener la posición del Grupo de Tarea. Así enmendaron rumbo y recalamos a Belén do Pará.

En aguas amazónicas peruanas

El 23 de setiembre, a 08:00 horas, zarpó el Grupo de Tarea de Belen do Pará, navegando en el río Amazonas con destino a Iquitos.

El 1° de octubre de 1951, en aguas peruanas, el Comandante del Grupo de Tarea envió un mensaje al Ministro de Marina, con conocimiento del Presidente de la República, saludando a ambas personalidades en nombre de toda la dotación y comunicándoles que las cañoneras fluviales ya navegaban en aguas peruanas. Al día siguiente, se recibió del señor Ministro de Marina el siguiente mensaje –respuesta: "En nombre del Señor Presidente de la República y el mío, agradezco y retorno saludo a usted y personal a sus órdenes, hallándonos muy complacidos por el feliz término del viaje de las cañoneras".

El 2 de octubre se procedió a desmantelar los refuerzos de madera colocados en cubierta y a proa de las cañoneras.

El 3 de octubre, a las 08:00 horas, las cañoneras *Marañón* y *Ucayali*, a la cuadra del río Nanay, se suman a la formación en columna las cañoneras fluviales *Loreto*, *Amazonas*, *América*, *Napo*, *Portillo* e *Iquitos*, así como unidades mercantes, botes, canoas y pamacaris a motor. Las escoltó también una escuadrilla de aviones en sobre vuelo con pasadas constantes.

A las 11:00 horas, la formación pasa a la cuadra del palco principal, situado próximo a la prefectura, en el malecón del Jr. Tarapacá. Se rinde honores, las cañoneras siguen navegando aguas arriba hasta la cuadra del río Itaya, donde se produce el disloque de parte del Grupo de Tarea: La *Marañón* y la *Ucayali* viran aguas abajo para, posteriormente, maniobrar y amarrar al muelle fiscal, en el malecón próximo a la prefectura. Las demás cañoneras fluviales

procedieron a sus amarraderos en la base de Punchana.

A las 11:45 horas, amarradas la *Marañón* y la *Ucayali* al muelle fiscal, se recibe el saludo del señor Ministro de Marina, representado por su secretario capitán de corbeta Carlos Salmón Cavero, quien años después, llegó al alto grado de vicealmirante, Jefe del EMGM. Estuvieron presentes el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, capitán de navío Don Eloy Burga T., el Jefe de Estado Mayor, capitán de fragata Luis Ponce, el señor Prefecto del Departamento, el Comandante General del Ejército, el de la Fuerza Aérea, el Vicario Apostólico de Iquitos, el Presidente de la Corte Superior de Justicia, el Alcalde de la ciudad y otras personalidades de Iquitos.

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ofreció un almuerzo de bienvenida para los oficiales y dotaciones de las cañoneras recién llegadas.

El día del arribo de la Marañón y la Ucayali se declaró feriado. La ciudad lucía embanderada. Las campanas de las iglesias repicaban. Las escuelas y colegios, los gremios, las instituciones, los clubes y, de modo general, todo el pueblo iquiteño se dieron cita a orillas del río Amazonas. La gente, agitando banderitas de franjas rojas y blancas comentaban alegres el acontecimiento, lucían escarapelas en el pecho, vivaban al Perú y a las dotaciones de las cañoneras arribadas. Fue un día de regocijo general. Por la noche se realizaron fiestas populares.

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ordenó que las cañoneras permanecieran seis días más en el muelle fiscal a fin de que fueran visitadas por el público.

Este acontecimiento, del arribo de las cañoneras fluviales *Marañon* y *Ucayali* quedó grabado en el recuerdo de quien escribe esta crónica, quizá el mejor y más grato recibimiento del que fui parte durante los años de mi permanencia en nuestra Marina de Guerra.

El 4 de octubre, la Cámara de Diputados, a pedido del diputado por Iquitos, señor Walter Salazar Souza, agradeció al señor Presidente de la República y al Ministro de Marina por la compra de las cañoneras fluviales. Además, felicitó y dio la bienvenida a las dotaciones de oficiales y tripulantes por el feliz arribo de las naves al puerto de Iquitos. El mismo día, el prefecto, el obispo vicario y el alcalde remitieron sus felicitaciones y agradecimiento al Presidente de la República y al Ministro de Marina. La respuesta se produjo de inmediato, y en ella ambas personalidades agradecen y hacen extensivo su reconocimiento al pueblo loretano.

El día 5, Sir John I. Thornycroft se dirije al Presidente de la República y al Ministro de Marina felicitándolos por el feliz arribo de las cañoneras al puerto de Iquitos, y enviando al comandante Jorge Barreto el siguiente cable: "Felicitaciones por su maravilloso manejo marinero".

El 6 de octubre, las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial del Amazonas, integrándose así a la Primera División compuesta por las cañoneras *Amazonas* y *Loreto*. Y cuando el autor de la crónica pensaba que su permanencia a bordo de las cañoneras se

prolongaría por más tiempo, fue nombrado en comisión del servicio al B.A.P. *Aguirre* (D-2), que se encontraba en proceso de entrega por la Marina de los Estados Unidos de América, en la Base Naval de Jacksonville, debiendo retornar al Callao.

¡Se había cumplido con la misión encomendada!

Reconocimiento

Por tratarse de dos personalidades que figuran en el presente artículo, es necesario rendir homenaje de agradecimiento a quien fue Presidente de la República, general de División EP. Manuel A. Odría y a su Ministro de Marina, vicealmirante Roque A. Saldías M., por haber sido los gestores de la restructuración moderna de nuestras Fuerzas Navales, proporcionando los medios económicos. Gracias a sus esclarecidas visiones determinaron un Plan de Desarrollo de la Marina de Guerra del Perú.

De acuerdo a la Ley Nro. 11167, emitido en el gobierno de Odría, se crearon fondos especiales para adquisiciones navales, como las cañoneras fluviales *Ucayali* y *Marañón*, el buque de desembarco Chimbote, la draga *Gaviota* y las barcazas holandesas que, operadas por el SIMA, realizaron trabajos de dragado en la Base Naval del Callao, en la Escuela Naval de La Punta y en puertos de nuestro litoral. También se modernizaron y se dio mantenimiento a las fragatas *Ferré*, *Palacios* y *Gálvez*. De igual modo, se adquirieron los destructores-escolta *Castilla*, *Aguirre* y *Rodríguez*. Finalmente se modernizaron y reacondicionaron los submarinos tipo *R* en los astilleros de la Electric Boat de New London, así como los submarinos *Lobo* y *Tiburón*.

Estas unidades han servido por dilatado tiempo y hay algunas que siguen en servicio como pilares de la seguridad nacional.

Hay que recordar que con motivo de las Bodas de Plata, 25 años de la llegada de estas unidades a Iquitos, el 3 de obtubre de 1976 se desarrolló un programa especial en cuyo recuerdo se otorgaron plaquetas de plata donde aparecen las figuras de las dos cañoneras, otorgadas por el Comandante General de entonces.

Por otro lado, para conmemorar la adquisición de éstas, el Servicio de Correo Central, entre los años 1950, 1957 y 1962, emitió una numerosa cantidad de estampillas con la figura del submarino B.A.P. *R-1*, que junto con sus tres compañeros *R-2, R-3* y *R-4*, fue modernizado en New London, gracias a los fondos económicos de la Ley 1167.

El capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre. Reflexiones sobre un diario de bitácora fluvial

Por Resolución Suprema Nro. 1070 del 29 de diciembre de 1950, el capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre fue nombrado comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali*.

El comandante camino venía de prestar sus servicios en la Comandancia de la Fuerza Naval de la Amazonía, donde se le conocía por sus altas condiciones personales y profesionales, además era ampliamente conocedor de los problemas de la Amazonía.

El destacado comandante nació en la ciudad de Iquitos y estuvo casado con do-

ña Delicia Oyarce, con quien tuvo tres hijos.

Tuve la fortuna de tenerlo como instructor en la Escuela Naval del Perú, donde nos enseñaba ingeniería naval. De esa etapa se recuerda su hablar pausado ya sea dando órdenes o aconsejando a sus subordinados cuando éstos lo solicitaban. Tiempo después volví a estar bajo su mando, muy gratamente, en dos oportunidades. Estando en el B.A.P. *Ucayali*, me enseñó los secretos de la navegación fluvial, muy diferente a la navegación en la mar.

Como gran amante de la tierra que lo vio nacer, escribió un artículo en la Revista de Marina (1975) sobre la red fluvial de la Amazonía Peruana, donde establecía la relación existente entre los ríos Napo y Putumayo con el río Amazonas. En algunos de sus párrafos, comenta:

"Estamos en el puerto de Pucallpa, en la segunda quincena de noviembre de 1978, tuve la oportunidad de leer en la revista *Tunche* las conclusiones del Forum de la Amazonía, decía que el estudio y construcción de los canales interfluviales pueden ser utilizados de tal manera que acorten la distancia y economía de los costos, prioritariamente entre los ríos Napo y Putumayo.

En este río tuve la oportunidad de ver en el terreno un accidente fluvial que en Loreto es conocido como *tipishca*, accidente que acorta distancias y economisa algunas horas de navegación... Pero la conclusión del forum establecía en forma definida el estudio y construcción de un canal interfluvial entre los ríos Napo y Putumayo.

Trataré ahora brevemente sobre el turismo acuático. Sería conveniente un embarcadero apropiado a la altura de Hotel de Turistas en Iquitos para las embarcaciones que se dedican a tal industria y que ahora ha iniciado viajes.

En Estrecho, la Marina de Guerra del Perú, ampliando su campo operativo ha instalado la Estación Fluvial del Putumayo que, indudablemente va prestar un valioso servicio de reafirmación de nuestra nacionalidad en tan lejana región amazónica.

Ojalá que estas notas de bitácora tomadas de un largo viaje fluvial desde Pucallpa hasta San Ramón Castilla, en las montonaves *Adolfo* y la *Pedrera* sirvan de algo a los organismos que se crean afectados. Pienso que necesitamos apoyar con todo entusiasmo a los proyectos que tiendan a elevar los distintos niveles de nuestra Amazonía y aprovechar las experiencias y las observaciones de los conocedores de la gran región para su conquista en provecho de Loreto y del Perú".

He aquí, a grandes rasgos, la personalidad de mi Primer Comandante que tuve al iniciar mi carrera naval. Un jefe de exquisita fibra humana: esposo amantísimo y padre cariñoso, tanto como amigo cordial y profundamente católico. Poseedor de gran valor profesional, cualidades que lo llevaron a desempeñar altos cargos en la administración pública, en la que fue el primer ministro de Industria y Comercio.

El arquitecto John Boylan Esquire

El arquitecto naval John Boylan Esquire fue de origen irlandés, a quien conocí al ser asignado como enlace en la construc-



Capitán de Corbeta Jorge Camino de la Torre, comandante del B.A.P. Ucayali, *a bordo de la cañonera.*

Primera dotación de oficiales del B.A.P. Ucayali *en compañia del Inspector Naval capitán de fragata Jorge Barreto Alván y del capitán de corbeta Eduardo Villar Salcedo, comandante del* B.A.P. Marañon. *De izquierda a derecha (de pie). C. de C. Jorge Camino de la Torre, A. de F. Enrique Anderson R., (inclinados) Tte. 1° Manuel Piqueras Sánchez Concha, Tte 2° Hector Morey A., A. de F. Jorge Portella R.*



ción de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali* y el B.A.P. *Marañón*, en el astillero John Thornycroft.

Era un hombre que gozaba de gran estima dentro del astillero. Muy apreciado por sus excelentes dotes que tuvo dentro de sus funciones y con un gran sentido del humor, profundamente católico. Con su esposa Eileen White tuvo dos hijos. Su fe cristiana lo hizo notar cuando obsequió una estatua de la Virgen Stella Maris con motivo de la construcción del petrolero B.A.P. *Zorritos*.

Durante la Segunda Guerra Mundial había servido en la Reserva de la Marina de Gran Bretaña y él, como descendiente de marinos que lucharon con Horacio Nelson en la batalla de Trafalgar, admiraba a nuestro Gran Almirante Miguel Grau.

Su relación con el Perú se gesta a partir de la construcción del B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón*, así como el dique flotante. Pero su mayor logro fue la construcción del primer buque de alto bordo construido en América: el B.A.P. *Zorritos*.

Un hecho anecdótico de este singular arquitecto naval sucedió en el día del lanzamiento del Zorritos. Se refiere al resbalón que tuvo en las gradas, del cual salió airoso en razón de su temperamento irlandés, pues lograría tomar una comba pesada para golpear varias veces la quilla y así provocar el deslizamiento de la nave hacia el mar.

Por todo lo anterior, y por haber contribuido a desarrollar la industria naval, la Marina de Guerra le hizo un reconocimiento otorgándole la conderación Cruz al Mérito Naval con la Orden de Caballero, imposición que estuvo a cargo del que fue Canciller de la Orden, contralmirante Guillermo Tirado Lamb.

Al terminar su contrato con la Marina de Guerra del Perú, fue contratado por el Lloyd's de Londres, con sede en Bélgica, país donde lamentablemente falleció.

Recordado amigo John Boylan Esquire, gracias por tu amistad! Tengo la seguridad que al lado del Señor habrás cantado *Rule Británica, rule the waves.*

El Dique Flotante

El 27 de julio de 1950 se puso la quilla del dique flotante, siendo lanzado al agua un año después. De este modo, zarpó hacia Iquitos el 17 de agosto de de 1951, jalado por el remolcador inglés *Merchantman*.

Alcanzaron Belén el 26 de setiembre y tres días después zarparon rumbo a Iquitos navegando en las aguas del río Amazonas. En esa ciudad fondearon en el puerto de Iquitos, siendo recibidos por el comandante Jorge Camino de la Torre.

El dique flotante es del tipo de doble pared y de autocarenado. Sus características son: eslora 194; altura interior 19'7"; manga total 61'3"; manga interior 44'6". Está dotado de escoras mecánicas y de sentinas, provisto de cuatro cabrestantes a mano y sus respectivas grúas, con un par de pasarelas rodantes para dar acceso directo de pared a pared en la parte superior. Actualmente, bajo la administración del SIMAI, presta un importante servicio.

Palabras Finales

Como expresa el contralmirante (r) Jorge Hidalgo Reátegui en el colofón de su

bien documentado artículo antes citado: "Han pasado muchos años desde entonces (1951), desde la fecha del inolvidable arribo de las cañoneras *Ucayali* y *Marañón* a Iquitos y ahora pienso en la ocurrencia del accidente en el primer y fallido viaje, pienso en la ayuda del Todopoderoso para cruzar en el segundo intento el golfo de Vizcaya y después el tormentoso Océanico Atlántico en cañoneras construidas para prestar servicios en las vías de nuestra Amazonía".

Al respecto, el autor de ésta confiesa que, más de una vez, ante estas serias circunstancias, musitó una oración elevada al Señor del Mar, cuya figura conocemos a través de una estampa religiosa en la que vemos al marinero timonel en la caña del timón y la mano de Dios sobre sus hombros, como instrumento mucho más efectivo para el mantenimiento de un rumbo seguro y salvador que el mejor mecánico de la navegación, antes, ahora y siempre, que el hombre nunca pudo ni podrá inventar.

A la fecha, en su quinquagésimo aniversario, allí están las cañoneras como nuevas, navegando y sobreviviendo en nuestra región Amazónica, cumpliendo la misión encomendada con la mayor eficiencia, y dejando, como siempre, muy en alto el prestigio de la Marina de Guerra del Perú, gracias a su dotación que muesra una alta escala de valores enmarcadas por los conceptos de Dios, Patria y Humanidad.

Para cerrar esta crónica recordatoria, citaré unos sentidos versos del destacado ciudadano loretano, economista Rafael Pereira Ríos, pertenenciente a una distinguida familia de marinos y con grandes dotes de poeta, y muy conocido en los círculos navales, canta:

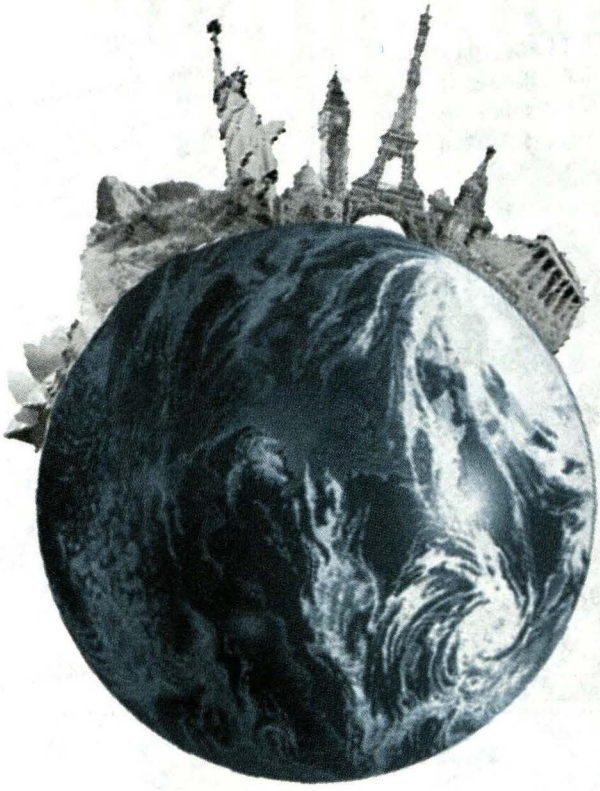
Iquitos ciudad cimera
cuna de bellas mujeres
cosmopolita y acogedora
tierra de mis quereres,
te saludo con las efluvias
de mi alma enamorada
con energía vital,
con idealismo.

Esta evocación y testimonio personal, está escrito pensando que la persona humana es la responsable de su destino y de su alma, de su propio mundo y de su verdad. Y todo con la finalidad de mantener el recuerdo de ilustres personajes con sus respectivos acontecimientos, y que son parte de nuestra tradición. Esta evocación y testimonio personal, está escrito pensando que la persona humana es la responsable de su destino y de su alma y de su verdad. Y todo con la finalidad de mantener el recuerdo de ilustres personajes con sus respectivos acontecimientos que son parte de nuestra tradición y que nuestra historia tiene entre sus justificaciones trascendentales, que cultivar y mantener el recuerdo de ellos con sus hechos notables.

También, el autor les dice a nuestros lectores lo que el filósofo griego expresara: Los hombres buenos no mueren con su muerte, siguen viviendo más allá de la nuestra.

Antes de concluir, deseo despedirme de cada uno de los oficiales y personal subalterno de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón*, con un profundo y sincero reconocimiento. ¡BRAVO ZULU!

La llave mágica de la mente, es la lectura.



Y una buena lectura es la llave de tu éxito.

ESEC PARA PERÚ S.A. está dando a conocer la Técnica de Lectura Inteligente más avanzada de EE.UU y Europa.

Por ello, le capacitamos para leer un libro de 200 páginas en 20 minutos, comprendiendo, reteniendo, asimilando al 100% a través del método LEH (oratoria, manejo ortográfico, vocabulario técnico, síntesis).



Av. Cadiz 233 - San Isidro

421 - 0341
441 - 8757
421 - 0456

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



Marchand 171 - San Borja

225 - 8793
225 - 8787
225 - 8868

Programa Registrado en INDECOPI N 0075 2000

E mail: esecperu@terra.com.pe

La gente lo dice

Este es el método que te lleva al éxito



DIRECCIÓN NACIONAL DE JUSTICIA
DIRECCIÓN DE DEFENSORÍA DE OFICIO

Señores de Editora Sudamericana de Extensión Cultural S. A.

Mi hija Sonia Guadalupe Cavalié Apac, cursando el cuarto año de estudios de Derecho y Ciencia Política en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, inició el Programa Integral para el Aprendizaje de la Lectura Inteligente con una velocidad de 173 palabras por minuto y 80% de comprensión, y terminó con una velocidad de 2230 palabras por minuto y 100% de comprensión.

Me siento muy complacida con los logros y beneficios del Programa, ya que ha permitido mejorar los rendimientos académicos de mi hija, puesto que con una lectura veloz y con una buena comprensión se puede acceder a más información y estar más capacitado para competir ahora en mundo globalizado.

Quiero felicitar a su Departamento de Psicopedagogía que brinda una excelente atención; puesto que cuenta con un personal muy capacitado, lo que permite el buen desarrollo del programa.

Atentamente

Neiva C. Apac Valdivieso
L. E. 07379498
Telf. 4235806

Sonia Cavalié Apac
D.N.I. 40484063

Lima, 10 de setiembre del 2001

Recorte este cupon

Nombre : _____

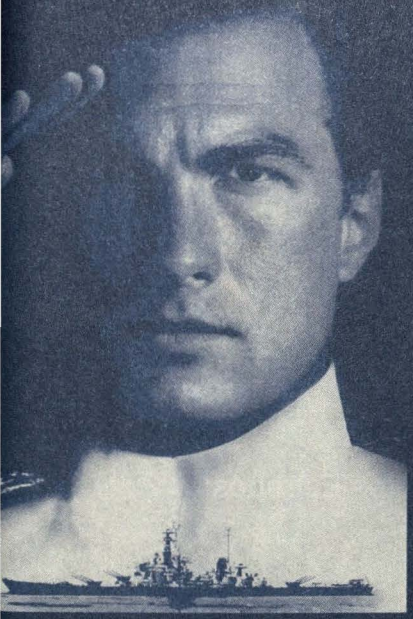
Apellidos : _____

C.I.P : _____ Teléfono: _____

Dependencia: _____ Teléfono y Anexo: _____

A las 100 primeras personas de Marina o familiares de Marina que presenten este cupon a la dirección Marchand 171 (espalda de 27 de Aviación) o llamen al teléfono 946-6988 , se le otorgará un *70 % de descuento y un programa para dos personas*, además de un diagnóstico de lectura totalmente gratis.

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC®
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



EN BLOCKBUSTER ESTAMOS SIEMPRE ALERTAS...

... para ofrecerle a la "Marina de Guerra del Perú" una gran Promoción!

Todo el Personal Superior, Subalterno (en actividad y/o retiro), Civil y sus Familiares tendrán el:

25%

de descuento especial en uno o más alquileres de Videos de Estreno de Cover Rojo y Azul, Videos de Estreno para Niños, Videos de Biblioteca Básica y Juegos de Nintendo de Estreno de Cover Rojo y Azul. Este descuento se aplica:

- De Lunes a Domingo (incluyendo feriados).
- Sobre el precio regular vigente a la fecha de la transacción del Alquiler hecho en la tienda **BLOCKBUSTER®** de su preferencia.

• Esta promoción se aplica cuando el beneficiado presenta su carnet de Familiar y/o Miembro de la Marina de Guerra del Perú.

PERU NAVAL

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

MARINA DE GUERRA DEL PERU
DIRECCION DE BIENESTAR

Pasaporte a la Diversión



Elige tu película entre los más recientes Estrenos:
¡¡Mucho antes que en el Cable!!



La mayor Videoteca del Perú con más de 9,000 películas.



Videos 100% originales.



Goza de una atención perzonalizada.



Disfruta de un sano entretenimiento para toda tu familia y amigos.

Te esperamos en:

- CHACARILLA: Av. Caminos del Inca 208
- SAN MIGUEL: Centro Comercial Plaza San Miguel
- CAVENECIA: Av. Emilio Cavenecia 175 Miraflores
- MIRAFLORES: Av. 28 de Julio 886
- SAN ISIDRO: Av. Las Flores 205 esq. con 2 de Mayo
- LA MOLINA: Av. Raúl Ferrero 1345
- SAN BORJA: Esq. Av. Parque Norte y Guardia Civil
- BENAVIDES: Av. Benavides Cdra. 23 Miraflores
- MONTERRICO: Av. Primavera 1746 Surco
- CAMACHO: Av. Javier Prado Este 5299 Camacho

Recorta y lleva este cupón a **BLOCKBUSTER**®

¡¡ AFILIATE GRATIS!!

Si no eres socio, gana un 10% adicional en tu primer alquiler.

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

Válido hasta el 31 de Dic. 2001

Convenio de la Construcción de las dos cañoneras

RESOLUCIÓN SUPREMA

Aprueba Convenio construcción dos cañoneras.

No. 1092.- 25 Noviembre 1949.- Siendo conveniente atender al mantenimiento de la Flotilla Fluvial del Amazonas, mediante la adquisición de unidades apropiadas para las necesidades de esa región; y –Visto el adjunto convenio celebrado por el Jefe del Estado Mayor General de Marina en representación del Gobierno del Perú y los representantes John I. Thornycroff and Company Limited, de Inglaterra, para la construcción de dos cañoneras de acuerdo con los planos y especificaciones presentadas por dicha Compañía y aprobados por el Ministerio de Marina;- SE RESUELVE:-

1° Aprobar el convenio en referencia que consta de 16 cláusulas –2°.- Los gastos que originen estas adquisiciones serán abonados con los fondos que para el objeto se hallan depositados en el Banco Central de Reserva del Perú de conformidad con lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 492 del 10 de noviembre de 1949, expedida por el Ministerio de Hacienda y Comercio.- Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (D.O.R)- Rúbrica del Señor de la Junta Militar de Gobierno.-SALDIAS.

Texto de la Resolución Suprema N° 1092 del Convenio de construcción de Cañoneras

Bibliografia

- Hidalgo Reátegui, Jorge: "A los 45 años de la llegada a Iquitos de las cañoneras *Marañon* y *Ucayali*", en *Revista de Marina*, Abril-Junio, 1997.
- Camino de la Torre, Jorge: "Reflexiones sobre un Diario de Bitácora Fluvial", en *Revista de Marina*, Marzo-Abril, 1975.
- Resolución Suprema N° 1092, de 25 de noviembre de 1949: Contrato de Construcción con John I. Thornycroft L.
- Mariátegui Angulo, Francisco: *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú.* Concejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Lima, 1990.

Los bergantines *Peruano* y *Limeño*

Jorge Ortiz Sotelo y
Lorena Toledo Valdez

Hace ya una década, mientras investigaba en el Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, en la pequeña localidad de El Viso del Marqués, encontré varios documentos referidos a las primeras unidades mandadas construir por el virreinato peruano con la finalidad expresa de ser destinadas a labores guardacostas. Traje entonces fotocopia de dichos papeles y pasaron a enriquecer la colección de nuestro Archivo Histórico de Marina. En forma conjunta con la historiadora Lorena Toledo, encargada de dicho archivo, hemos tratado de reconstruir la historia de esas naves y de una etapa de la historia marítima y naval peruana que requiere aún de mayor investigación.

A raíz de un incidente ocurrido en la ensenada de Nutka, en 1789, España y Gran Bretaña estuvieron a punto de ir a la guerra. Tras intensas negociaciones, ambos países suscribieron el llamado Tratado de San Lorenzo, en el Escorial, el 28 de octubre de 1790, que entre otras cosas permitía que los balleneros británicos pudiesen operar libremente frente a las costas americanas e ingresar a puerto en caso de emergencia.

Para el teniente general de la Real Armada y virrey del Perú Francisco Gil de Taboada, dicho acuerdo implicaría un inmediato aumento del contrabando, actividad que debía ser evitada a toda costa. Para ello gestionó la autorización de las autoridades metropolitanas para construir cuatro bergantines de guerra, logrando que el 7 de noviembre de 1791 se emitiera una real orden disponiendo la construcción de dos bergantines de 229 toneladas, del porte de 20 cañones de a 6, en el Real Arsenal de Cartagena.[1] El costo de ambas unidades fue asumido por el virreinato peruano, que en julio de 1794 pagó 1'912,413 reales 30 maravedíes de vellón a los astilleros reales de Cartagena.[2]

No conocemos la fecha de puesta de quilla de ambas naves, pero ya a principios de mayo de 1793 se les denominaba *Peruano* alias San Francisco y *Limeño* alias San Gil. A principios de junio fueron nombrados para comandarlos los tenientes de navío José Pascual de Vivero y Felipe Martínez.[3] El 23 de agosto ambos bergantines fueron lanzados al mar y al día siguiente se les colocó el palo mayor, figurando con las siguientes características: [4]

	pies	pulgadas	líneas
Eslora	102		
Quilla	91	2	6
Manga	28	6	
Plan	14		
Astilla muerta	1	11	6

El calado a plena carga fue registrado en 12 pies 6 pulgadas en popa y 11 pies 10 pulgadas en proa.

Si bien tenían orden de pasar de inmediato a América, la falta de artillería corta para el Peruano, así como la carencia de instrumentos náuticos y lingotes para el lastre, motivaron que se preparara para zarpar hacia Cádiz para culminar su preparación.[5] Sin embargo, los avatares de la guerra contra Francia, en especial la captura de Tolón, llevaron a que ambos bergantines fuesen empleados en diversas faenas vincu-

(1) Cesáreo Fernández Duro, Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón (Madrid, Museo Naval, 1973), VIII, p. 431. Archivo Alvaro de Bazán (en adelante AAB), Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n. 874, Gastón a Valdés.

(2) Francisco Gil de Taboada, "Relación de gobierno del excmo. Señor virrey del Perú, Frey Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a su sucesor el Excmo. Señor Barón de Vallenari. Año 1796" en Manuel Atanasio fuentes, ed., Memorias de los vireyes... (Lima, 1859) Tomo VI, pp. 318-319, 506-507. Colección Documental de la Independencia del Perú (C.D.I.P. en adelante), XXII, 1, p. 105. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda (A.H.R.M.H. en adelante), Reales Cédulas, Reales Órdenes, Decretos, Autos y Bandos que se guardan en el Archivo Histórico (Lima, 1947), doc. 1063, p. 284.

(3) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 1/6/1793, n° 602, Gastón a Valdés.

(4) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n. 874, Gastón a Valdés.

(5) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n. 874, Vivero a Valdés.

ladas a ese puerto. Finalmente, el 12 de octubre pudieron salir hacia Cádiz, donde debían completar sus preparación para pasar al Callao. Tres días después arribaron a ese puerto donde por las necesidades de la guerra quedaron incorporados a la escuadra del teniente general Francisco de Borja. Los dos bergantines fueron empleados en labores de defensa del puerto gaditano y el Peruano hizo un viaje a las Canarias y otro a Ceuta.[6] Sin embargo, la insistencia del virrey Gil de Taboada por contar con esas naves logró su cometido en julio de 1794, cuando se dispuso que ambos bergantines pasaran al Callao a la brevedad posible. Con cinco oficiales a bordo, y dotados con 16 cañones de a 6 y 6 obuses de 3, el *Limeño* y el *Peruano* zarparon de Cádiz en demanda del Callao el 13 de agosto de 1794.[7]

Luego de escoltar a dos naves mercantes hasta el sur de las Canarias, los dos bergantines pusieron proa a Maldonado y arribaron a la boca del río de La Plata el 11 de octubre de 1794, tras 59 días de cruce.[8] Los vientos de la zona les obligaron a fondear en Montevideo, donde llevaron a cabo diversos trabajos hasta el 10 de diciembre cuando volvieron a hacerse a la mar con destino al Callao. El *Peruano* logró salir primero y luego de esperar cuatro horas al *Limeño* puso proa hacia el sur. Este último arribó al Callao la noche del 4 de febrero de 1795, mientras que el Peruano lo hizo nueve días después, luego de haber tocado en isla Mocha y encontrado poco viento desde allí.[9]

En el Callao se encontraban las fragatas *Astrea* y *Santa Rosalía*, y tenía el mando del apostadero el comandante de esta última, capitán de navío Joaquín Molina. Este último dispuso algunos trabajos en los bergantines, entre ellos quitarles las falsas cubiertas que se le habían puesto para el cruce desde Cádiz, y el 30 de marzo dispuso que el *Peruano* pasara a cruzar hasta Arica mientras que el *Limeño* hacía lo propio 40 leguas frente al Callao. Ambos buques debían buscar a una supuesta escuadra británica, que resultaron ser cuatro fragatas balleneras de esa nacionalidad que habían recalado juntas en Arica. Una de estas fragatas fue encontrada por el *Peruano* a los 13° 30' de latitud sur, tomando entonces conocimiento de su recalada en Arica junto con sus otras tres compañeras. El *Peruano* retornó desde el sur de Ilo y arribó al Callao el 30 de abril, habiendo hecho lo propio el *Limeño* poco antes.[10]

El *Limeño* zarpó del Callao el 15 de setiembre de 1795 con orden del Virrey de recorrer los puertos del Sur en busca de naves inglesas y para informarse de las actividades de los norteamericanos en esa zona. Durante esa comisión llegó a la isla Juan

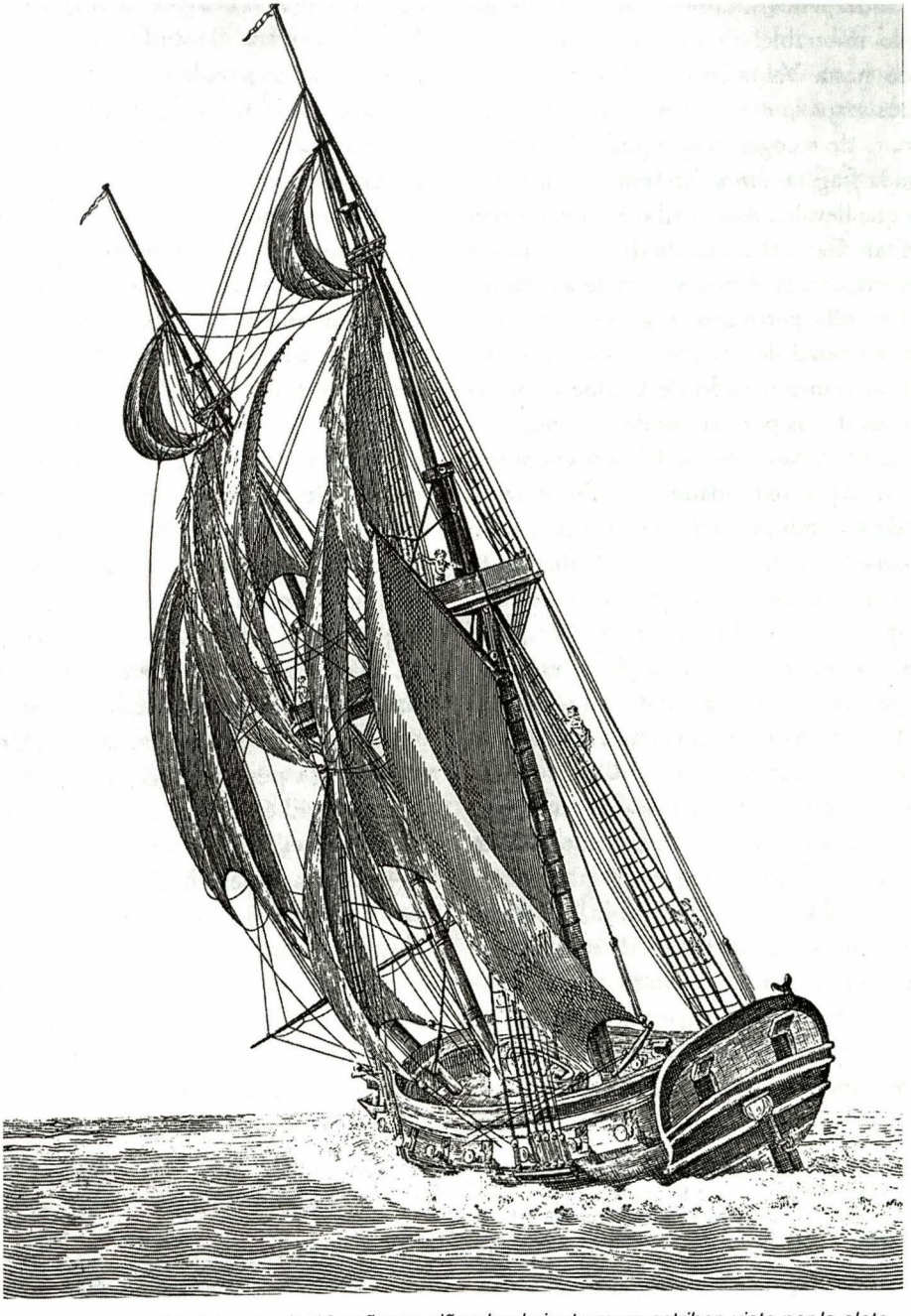
(6) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 17, Cádiz 27/6/1794, n° 90, Córdova a Valdés; Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(7) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 17, Cádiz 13/8/1794, estado de fuerza de los bergantines Limeño y Peruano.*

(8) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 19, Montevideo 31/10/1794, Vivero a Valdés.*

(9) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 19, Lima 23/2/1795, n° 80, Gil a Valdés; Callao, 8/2/1795, Molina a Valdés; Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(10) *AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*



Bergantin español del porte de 16 cañones ciñendo el viento mura estribor, visto por la aleta de sotavento con viento fresco y mar llena.

Fernández, encontrando a la guarnición en estado miserable. Prestó auxilio transportando hasta Valparaíso a 25 personas de ambos sexos que se encontraban enfermas, después de recoger lo que pudo de la naufragada fragata *Santa Bárbara*, según la orden que llevaba. A su arribo a Valparaíso el Capitán General de Chile dispuso que, en conserva con la *Astrea*, se dirigiera a Valdivia llevando pertrechos y gente para repoblar la ciudad de Osorno. Posteriormente, retornó transportando de Chiloé a los familiares de los pobladores de Osorno.[11]

Para el 4 de marzo de 1796 se encontraba en las proximidades de Talcahuano, donde se produjo el relevo con el bergantín *Peruano,*[12] que había salido del Callao el 25 de enero con pertrechos para Juan Fernández y Valparaíso. En este último lugar, el *Peruano* aguardó el arribo de la escuadra del general Ignacio de Alava y realizó una salida para reconocer una embarcación sospechosa, zarpando hacia el Callao 24 de mayo, en conserva con la fragata mercante *Pilar*, en la que estaba embarcado el Marqués de Osorno, nuevo virrey peruano. A su arribo al Callao, el 6 de junio, el bergantín se unió a la escuadra de Alava con la que zarpó el 6 de octubre cuando aquella se dirigió a Manila. El bergantín la acompañó algunos días, retornando al Callao con la correspondencia de la escuadra. El 29 de octubre, el *Peruano* volvió a zarpar hacia Juan Fernández, llevando pólvora, munición y cureñas para la guarnición de esa isla. Cumpliendo sus instrucciones, retornó de inmediato, ingresando al Callao el 9 de diciembre.[13]

A su retorno, el *Peruano* requería que se le efectuaran algunas reparaciones, especialmente en el velamen y en las embarcaciones menores; sin embargo, las urgencias derivadas de la guerra con Inglaterra, conocida en Lima el 21 de enero de 1797, lo obligaron a volver a salir cinco días más tarde llevando oficiales y tropa a Juan Fernández, "cruzar y reconocer toda la costa y mar desde la altura de San Antonio avisando de la guerra en los puertos de Chile, que no lo sabían, y apresar los balleneros ingleses que hallase, regresando sin pérdida de tiempo al apostadero".[14] El 26 de febrero inició su retorno desde Coquimbo, visitando Huasco, Arica e Ilo mientras reconocía los puertos y caletas en ruta hacia el Callao. El 6 de abril arribó a Pisco y dos días después, en la noche del 8, capturó a la ballenera inglesa *El Triunfo*, con el capitán Thomas Anderson, con unas 330 toneladas, una dotación 25 hombres y ocho cañones de 4 libras. Vivero la dotó y puso al mando del alférez de fragata Luis Munaryni y zarpó con ella hacia el Callao en la noche del 10, cuando el viento lo permitió.

---

(11) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 21, 19/7/1796, Limeño, Valdivia 16/12/1795, Martínez a Valdés

(12) Biblioteca Nacional del Perú (BNP en adelante), Papeles de la Armada Virreinal – C 398 (en adelante Actas del Apostadero), sesión, XXIX.

(13) AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.

(14) Ibídem.

(15) BNP, Actas del Apostadero, sesiones XXXIV, XXXVII, XXXIX-XLII. C.D.I.P., XXII, 1, p. 105. AAB, Expediciones a Indias, legajo 22, Callao, 14/4/1797, Vivero a Varela; legajo 27, Callao, 31/12/1800, Ugarte a Cornel. En este último documento figura el parte de la captura, así como las instrucciones del virrey para esa eventualidad.

Tres días después ingresó al Callao.[15]

El *Peruano* volvió a zarpar el 26 de mayo, patrullando hasta Nazca, desde donde retornó al Callao el 17 de junio trayendo dos balleneros norteamericanos. Tras una breve estadía en su puerto base, el 23 agosto volvió a salir en busca de una nave corsaria británica que había capturado al paquebote Africa en Pisco. El teniente Pascual de Vivero cruzó hasta Ilo sin encontrar al referido corsario, que fue capturado en las islas Lobos de Tierra por el navío Hércules, retornando al Callao el 4 de octubre.[16]

Ese mismo día zarpó el *Limeño* hacia el sur, donde había pasado varios meses desde finales de 1796 hasta el 4 de julio de 1797. Si bien no conocemos mucho de su misión anterior, esta nueva misión incluía llevar el situado. El *Limeño* retornó al Callao el 13 de marzo de 1798, siendo sometida a diversas reparaciones, principalmente en los palos, al punto de tener que hacerle un nuevo mayor.[17]

El 4 de junio de 1798 el bergantín *Peruano* volvió a zarpar, esta vez llevando el situado a Panamá y con órdenes precisas de retornar lo más pronto posible. En cumplimiento de sus instrucciones, el 26 de agosto Pascual de Vivero se encontraba ya a la altura del islote Pelado, cerca al Callao, cuando avistó al bergantín *Limeño* y a dos lanchas cañoneras que se dirigían al norte. En efecto, se había recibido noticias en el Callao de la presencia de dos fragatas británicas entre Cabo Blanco y el río Tumbes, ante lo cual el comandante del *Limeño* ofreció al virrey ir a batirlos en conserva con dos lanchas cañoneras que para defensa del puerto habían sido recientemente construidas, partiendo hacia el norte el 25 de agosto de 1798. Las instrucciones de Martínez consideraban que el *Peruano* también debía unirse a la expedición, con lo que ambos bergantines y sus dos consortes arribaron a Paita el 31 de ese mismo mes y pasaron a Tumbes el 7 de setiembre. Cinco días después llegaron noticias del gobernador de Guayaquil indicando que si bien sólo había una fragata inglesa hostilizando la costa, los balleneros angloamericanos se ejercitaban indistintamente en la pesca y la piratería, llevando armamento oculto entre sus provisiones. El pequeño escuadrón buscó naves enemigas hasta la isla Gorgona desde donde bajó a Guayaquil el 30 de octubre. En dicho puerto permanecieron hasta el 5 de enero de 1799, con una breve salida de los bergantines el 22 de noviembre en persecución de una fragata mercante británica.[18]

El arribo al Callao del escuadrón peruano, junto con varios mercantes a los que escoltaban, se produjo el 25 de marzo. Ambas naves fueron sometidas a una extensa inspección, que requirió diversas reparaciones en el *Peruano*, que ascendían a 22,249 pesos y que fueron efectuadas entre abril y julio. En el caso del *Limeño*, las reparaciones fueron valoradas en 113,000 pesos, ra-

(16) AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.
(17) Ibídem. Actas del Apostadero, sesiones. L y LI.
(18) AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.
(19) Ibídem. AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Callao 3/1/1801, Ugarte a Cornel. BNP, Actas del Apostadero, sesiones LIII-LVII. AAB, Expediciones a Indias, Legajo 24, Estados de los bergantines Peruano y Limeño, existentes en el Callao de Lima, Tumbes 14/9/1798, Martínez a Langará.

zón por la cual se decidió postergarlas.[19] El 1° de setiembre, ambos bergantines, junto con la fragata *Princesa* que retornaba al Apostadero Naval de San Blas, zarparon hacia Panamá llevando el situado a dicho puerto. El retorno, convoyando a tres buques mercantes, se dilató por haber perdido el *Limeño* sus masteleros y botavara. Ese incidente dejaba en claro la urgencia que dicho buque tenía de la extensa reparación a la que hemos hecho referencia. Lo cierto es que debieron permanecer cuatro días en la isla de Puná labrando los reemplazos. Luego de tocar brevemente en Paita, los bergantines y sus acompañantes arribaron al Callao el 13 de enero de 1800.[20]

Luego que el Arsenal Naval concluyera los trabajos de apresto de una escuadrilla formada por la fragata *Santa Leocadia*, corbeta *Cástor* y el corsario Orué, que zarpó el 25 de enero hacia Galápagos, pudo empezar la rehabilitación de los dos bergantines. Sin duda el *Peruano* estaba en mejores condiciones que su compañero, por lo que volvió a zarpar el 11 de febrero llevando el situado a Valdivia. Permaneció en dicha plaza del 20 al 27 de marzo, pasando a Valparaíso después de reconocer las islas Mocha y Santa María. En dicho crucero interceptó varios balleneros norteamericanos, retornando al Callao el 20 de agosto.[21]

La siguiente comisión del *Peruano* consistió en acompañar a dos mercantes y a la fragata *Santa Leocadia*, que transportaba los ciento treinta mil pesos del situado de Panamá, correspondientes a un año de sueldos para la guarnición. El zarpe se produjo el 7 de noviembre, pero a diferencia de las anteriores comisiones, este viaje no tendría un resultado feliz, ya que la referida fragata naufragó en la punta Santa Elena el 16 de noviembre, pereciendo ciento cuarenta de sus tripulantes y dejando heridos y maltrechos a los cuarenta y ocho restantes.[22] El *Peruano* llevó a cabo las inmediatas labores de rescate, ingresando luego a Guayaquil con los sobrevivientes. El 2 de enero de 1801, zarparon del Callao el bergantín *Limeño* y el mercante *Jesús María,* de Fernando del Mazo, llevando "varios artículos para la construcción en Guayaquil de la fragata de guerra con que se trata de reemplazar la pérdida Leocadia". También llevaban materiales varios para las operaciones de rescate, así como órdenes para que el *Peruano* procediera a Panamá con un nuevo situado, y para que la corbeta *Cástor*, de 20 cañones, con su presa *Enriqueta* y algunos otros buques mercantes que se encontraban en Paita, regresen al Callao.[23]

Los dos bergantines debieron encontrarse en Santa Elena a mediados de enero, y el *Peruano* continuó con su viaje a Panamá el 27 de enero de 1801, a donde arribó con el situado el 13 de febrero de 1801. Luego de permanecer un mes en dicho puerto, se dirigió a Paita a donde arribó el 23 de marzo. Luego de doce días en ese puerto norteño, se dirigió a reconocer las islas Lobos y posteriormente al Callao, a

(20) *AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*
(21) *Ibídem.*
(22) *Ibídem. Fernández Duro, Armada Española..., VIII, p. 468; C.D.I.P., XXII, 1, p. 128.*
(23) *C.D.I.P., VII, 1, pp. 383-387. AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Callao 3/1/1801, Ugarte a Cornel.*

donde arribó el 1° de mayo. El tiempo que el *Peruano* había permanecido en aguas de Santa Elena y los viajes a Panamá habían llevado a que su casco se llenara de incrustaciones, algunas de las cuales podían traer a la peligrosa broma (taredis navalis), molusco de aguas cálidas que destruía la madera del casco. Por ello, el comandante del apostadero naval del Callao, capitán de navío Tomás Ugarte, lo hizo dar quilla y carenar extensamente en la isla San Lorenzo, trabajo al que también planeaba someter al *Limeño* y a otros buques del apostadero.[24]

A principios de julio, luego de una breve salida en busca de una fragata enemiga, la resquebrajada salud de Pascual de Vivero llevó a que fuese reemplazado por el teniente de fragata Miguel de Iriarte.[25] El 8 de ese mes, el *Peruano* se volvió a hacer a la mar en compañía de la *Cástor*, al mando del teniente de navío José Llanos Garay, con la misión de buscar tres corsarios británicos frente a las costas de Pisco y Arequipa, lugar este último donde debían participar la presencia de los corsarios y esperar el arribo del Marqués de Avilés, quien había sido electo virrey y a quien se esperaba próximamente en esa provincia procedente de Buenos Aires, por si decidía concluir su viaje por mar. Ambas naves mantuvieron su crucero hasta mediados de octubre, retornando al Callao el 2 de noviembre procedentes de Arica.[26]

El 21 de ese mismo mes el *Peruano* dió a la vela con destino a Panamá llevando los 130,000 pesos del situado y escoltando a la fragata mercante *Peregrina*, que transportaba pólvora y aguardiente. A su regreso se mantuvo en convoy con la fragata, que había recogido en Panamá una carga de tabaco del rey, ingresando ambos buques a Paita para refrescar víveres y agua.[27] Durante la navegación de Paita al Callao sucedió un hecho curioso. El 31 de marzo, a la altura de Trujillo, el casco del bergantín fue atravesado por babor, a la altura de la segunda hilada de cobre, por un pez espada que perseguía una albacora, produciendo un "lagrimadero de dos pulgadas en 24 horas". El pez espada, que según informó el teniente Iriarte medía "14 pies, siendo tres de cabeza, con más los que tendrá de espada", se mandó disecar. Poco después, el 12 de abril, ante las dificultades de la *Peregrina* para avanzar contra la corriente, ambos buques se separaron y el *Peruano* arribó al Callao once días después.[28]

Mientras tanto, luego de apoyar en las labores de rescate de la artillería u objetos de la *Santa Leocadia*, el bergantín *Limeño* ingresó a Guayaquil para depositar parte de esa artillería y ser carenado, debiendo diri-

(24) *AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, n° 131, Callao, 13/4/1801; n° 138, Callao 2/5/1801, Ugarte a Cornel; n° 147, Callao 9/6/1801, Ugarte a Cornel; Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(25) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 29, n° 159, Callao 6/7/1801, Ugarte a Cornel; también inserta en Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(26) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 29, n° 260, Lima 9/7/1801, salida de la Castor y del Peruano; Lima 9/7/1801, Ugarte a Cornel; n° 199, Lima 4/11/1801, Ugarte a Caballero.*

(27) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 29, n° 203, Lima 21/11/1801, Ugarte a Caballero.*

(28) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 32, 225, Lima, 25 de abril de 1802, Tomás de Ugarte y Liaño a José Antonio Caballero.*

girse luego al Callao. Sin embargo, poco antes de partir el comandante Felipe Martínez recibió noticias de la presencia de las fragatas corsarias inglesas *Fortuna* y *Chance* que cruzaban de Paita a Manta. Sin ser apoyado por el gobernador de Guayaquil, que le negó el auxilio de la fragata *Bárbara*, presa hecha recientemente, Martínez zarpó el 19 de setiembre de 1801 y cuatro días después, cuando cruzaba entre Tumbes y la isla de Santa Clara, se encontró con la fragata *Chance*, al mando del capitán William White. El corsario enemigo tenía más de setenta tripulantes y entre 19 y 22 piezas de artillería,[29] a las que se sumaban dos pedreros de 2 libras, que la ponían en superioridad frente a las 20 piezas de a 6 libras del bergantín. Pese a ello el *Limeño* se empeñó en el combate y a las tres horas tenía ya 6 muertos y 8 heridos entre su tripulación, siendo uno de ellos el capitán de fragata Felipe Martínez, quien falleció dos días después. Con serios destrozos en la arboladura, braza y media de agua en la bodega y acribillada la obra muerta, no le quedó otra alternativa al teniente de fragata Pedro Cortázar y a sus otros oficiales que rendir la nave. Parte de la tripulación fue liberada en Tumbes y el resto en Guayaquil.[30]

El 1° de julio de 1802 asumió el mando del bergantín *Peruano* el teniente de navío José Ignacio Colmenares, quien junto con el teniente de fragata José de Moraleda, al mando de la *Cástor*, recibieron la comisión de levantar los planos de las costas de Veragua, Nicaragua y Guatemala y de los puertos desde Panamá a Sonsonate. Moraleda fue uno de los pilotos más notables del final del periodo colonial español, habiendo conducido algunas importantes expediciones al sur del continente. Para entonces se desempeñaba como Ayudante de Pilotos y Dirección de la Escuela Náutica, siendo reemplazado interinamente en dicho cargo por el alférez de navío Andrés Baleato, maestro de dicha escuela desde su establecimiento en 1793 y director de la misma hasta julio de 1821. Ambas naves, con el bergantín Extremeño, llevaron a cabo una expedición científica, explorando la costa occidental de Nueva Granada.[31]

Mientras estos sucesos tenían lugar en el Perú, la paz de Amiens (1802) puso fin a casi una década de permanente lucha entre las diversas potencias. Debió ser en ese contexto que se pudo destinar al *Peruano*, a la *Cástor* y al *Extremeño* a labores hidrográficas. Pero lo cierto es que la paz con Napoleón duró poco y a finales de 1804 España volvió a entrar en guerra con Gran Bretaña, entre otros motivos por la captura de un convoy de fragatas que llevaba tesoros de

(29) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, sumaria sobre la captura del Limeño el 23/9/1801. Incluye algunas descripciones de la acción. Las declaraciones sobre la artillería enemiga varían, pues según el alférez de navío Juan de Eraso y Ayeste tenía 8 de 12 libras, 8 de 8 libras y 6 de 6 libras; y según el teniente de fragata Cortázar, que estuvo a bordo de la fragata, ésta tenía 1 de 18 libras, 8 de 12 y 10 de 8.*

(30) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, sumaria sobre la captura del Limeño el 23/9/1801.*

(31) *Sobre Moraleda véase el libro de Hugo O'Donell y Duque de Estrada, El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790) (Madrid, Editorial Naval, 1990). Sobre Baleato, véase Jorge Ortiz Sotelo, "El piloto ferrolano Andrés Baleato y el nacimiento de nuestra cartografía marítima moderna. 1790-1821" (memoria de bachillerato, Pontificia Universidad Católica, Lima 1984).*

Lima a España. Por tal razón, el bergantín *Peruano*, al mando de José Ignacio Colmenares, que desde octubre de aquel año se encontraba en Chile, volvió a ser empleado en acciones contra los buques británicos.

El 6 de febrero de 1805, al parecer antes de que la declaratoria de guerra fuese conocida por las autoridades coloniales y por orden del presidente y capitán general de Chile, el *Peruano* y la recién arribada fragata *Astrea* zarparon para perseguir algunos buques contrabandistas británicos que habían sido avistados frente a Coquimbo. El bergantín arribó primero a Coquimbo, a las 8 de la noche del 10, colocándose a tiro de pistola del bergantín inglés *Dardo*, a cuyo capitán solicitó los documentos de la nave, informándole que al día siguiente procedería a la revisión de la carga. Poco después arribó la *Astrea* a la que se envió un bote para informar del suceso. Aprovechando la noche, la nave inglesa dio a la vela y pese a la persecución que por dos días sostuvo el *Peruano* y al fuego que le hicieron tanto el bergantín como la *Astrea*, logró escapar de ellos.[32]

La mala pasada que el *Dardo* le jugó al *Peruano* se vio resarcida el 27 de julio de ese mismo año, cuando junto con la corbeta *Cástor*, al mando del ya teniente de navío José de Moraleda, capturaron al buque británico *Sprightl*. Ambos buques habían zarpado del Callao con la misión de detener a un grupo de norteamericanos que se había establecido en la isla Más a Tierra, del grupo de las Juan Fernández. Luego de cumplir con éxito su comisión, los dos buques arribaron al Callao el 25 de agosto convoyando doce mercantes.[33]

A su arribo, el *Peruano* fue reconocido por los técnicos del arsenal para llevar a cabo su carena. Aprovechando dichos trabajos, y a propuesta del teniente Colmenares, se le puso arboladura de corbeta, pasando a tener dicha designación a partir de entonces. Asimismo, se le varió la artillería, dotándola de 18 cañones de 8 libras y 2 carronadas.[34] Al parecer los trabajos quedaron concluidos poco después, pues algunas fuentes señalan que en octubre de ese mismo año se encontraba en Coquimbo, desde donde Colmenares despachó un falucho para dar noticia de la captura de la *Extremeña*.[35]

En marzo de 1806 el *Peruano* retornó al Callao, volviendo a hacerse a la mar del 29 de mayo al 20 de junio para cruzar entre el Callao y Pisco en previsión de buques enemigos.[36] Poco después de concluida esa comisión, zarpó en compañía de la *Cástor*, en auxilio de las naves del comercio y llevando el situado a Panamá y Chiloé. A fines de ese

(32) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 37, doc. 52, Lima 23/3/1805, n. 36, Avilés al ministro de Marina.*

(33) *Manuel de Mendiburu, Diccionario Histórico Biográfico del Perú (Lima, 1874-1890) Tomo I, art. Gabriel de Avilés. Germán Leguía y Martínez, V, 447. José Agustín de la Puente y Candamo, "La Independencia...", v. 1, p. 626. Hugo O'Donell, El viaje a Chiloé..., p. 79. AAB, Expediciones a Indias, Legajo 37, doc. 45, n. 76, Callao, 25/8/1805, Vivero a Grandallana.*

(34) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 40, doc. 77, Callao, 25/8/1805, Vivero a Grandallana.*

(35) *Rubén Vargas Ugarte, Historia General del Perú (Madrid, Milla Batres, 1966) t. V, 170-171. Darío H. Arrús, El Callao en la época del Coloniaje, antes y después de la catástrofe de 1746 (Callao, Imprenta de El Callao, 1905), p. 92. C.D.I.P., XXII, 1, pp. 153-154.*

(36) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 40, doc. 114, Callao, 24/581806, Vivero a Gil.*

año realizó otro viaje al norte, escoltando de retorno de Panamá a comienzos de 1807 a las mercantes *Peregrina* y *Rosita* que llevaban al Callao tabaco del rey.[37]

En setiembre de ese mismo año, el *Peruano* y la *Cástor* repitieron el viaje a Chile, saliendo en busca de la fragata inglesa Cornwallis y transportando treinta mil pesos, veinte quintales de plomo en barras, treinta libras de acero y un cajón con mil piedras de chispa. Tras dejar su carga en Valparaíso retornaron al Callao, ingresando a este puerto el 2 de octubre luego de realizar labor de corso sin resultados positivos. El armamento que para entonces tenía el *Peruano* que era indistintamente llamado bergantín o corbeta, era el siguiente: veintidós cañones, veinte de a ocho, diez de los cuales eran de bronce, y dos obuses de treintidós.[38]

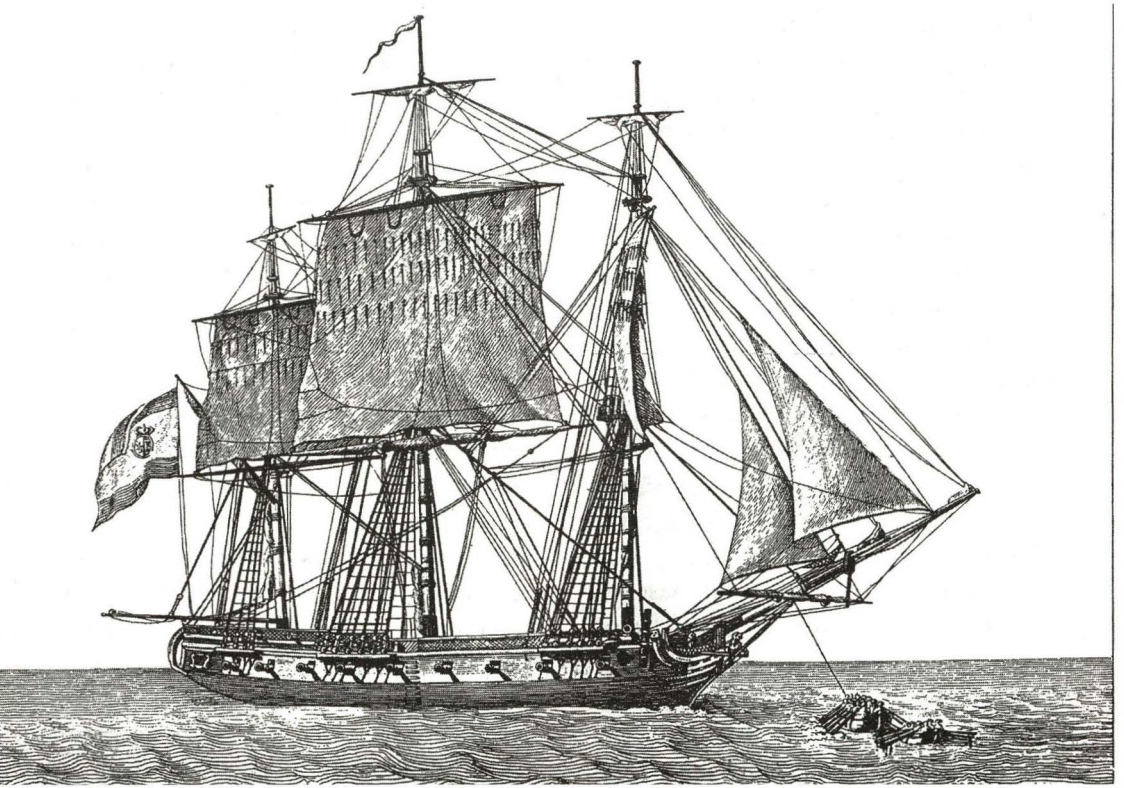
Luego de algunos trabajos de rehabilitación, el 2 de enero de 1808 la corbeta *Peruano* volvió a hacerse a la mar con rumbo a Panamá, llevando el situado y convoyando al mercante *Margarita*.[39] Su arribo a Panamá se produjo el 25 de febrero, luego de hacer agua en la isla Gorgona.[40] A su retorno al Callao, el 4 de junio, debían efectuársele trabajos de mediana importancia en su obra viva; sin embargo, razones presupuestales reforzadas por la paz recientemente suscrita con Inglaterra determinaron que los mismos quedaran en suspenso.[41]

La *Peruano* continúa apareciendo en los partes del Apostadero en los años siguientes, aún cuando aparece en el 1811 "en estado de descanso por necesitar de carena" y entre 1814 y 1818 en estado de desarme por la misma razón.[42]

Este lapso de forzada inactividad sólo fue rota en 1815, por una breve navegación, quedando los últimos cuatro años con una reducidísima dotación que comprendía un guardián y cuatro marineros. El último oficial en comandar en forma permanente la corbeta fue el teniente de navío graduado Joaquín Toledo, entre 1808 y 1810.[43] Sometido a un minucioso exámen, luego de esa última salida, la Junta del Apostadero determinó, en sesión del 14 de noviembre de 1816, "se procediera a su venta para con su producto atender a la compra de otro buque mejor". El remate fue llevado a cabo cinco días después, quedando adjudicado el *Peruano* a Antonio Calvo, por un valor de siete mil doscientos y ocho pesos.[44]

Este pequeño trabajo no estaría com-

(37) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 41, n. 144, Callao, 22/1/1807, Vivero a Francisco Gil.*
(38) *José Fernando de Abascal y Sousa, Memoria de Gobierno... (Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1944) t. I, pp. 382-383. Milla, 13.*
(39) *A.H.M.H., 1883.*
(40) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 44, n. 194, Callao, 25/4/1808, Vivero a Francisco Gil.*
(41) *Abascal, Memoria de Gobierno..., t. I, pp. 384-385.*
(42) *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1811 (Lima, Imprenta del Colegio de San Fernando, 1810). Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1814 (Lima, Imprenta del Colegio de San Fernando, 1813). Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1818 (Lima, Imprenta del Colegio de San Fernando, 1817).*
(43) *Puente, "La Independencia...", v. 1, pp. 615-616. Fernández Duro, Armada Española..., VIII, p. 376.*
(44) *Puente, "La Independencia...", v. 1, pp. 627-629.*



Corbeta española del porte de 24 cañones dando la vela ayudada por sus embarcaciones menores.

pleto sin una breve nota sobre José Pascual de Vivero, quien en 1793 asumió el mando del bergantín *Peruano* y que desde entonces sentó sus reales en el Perú, ejerciendo la gobernación de Guayaquil y la comandancia general de la Armada Peruana entre 1823 y su deceso en 1834. Los descendientes de Vivero ocuparon importantes posiciones en diversos aspectos de la vida nacional. Como hace algunos años señaláramos, una adecuada biografía de este personaje aún esta pendiente de ser escrita, mientras tanto, desde nuestro punto de vista, constituye un valedero representante de aquellos españoles de nacimiento que optaron por el Perú como patria durante las guerras por la independencia, cuando él como varios más –peninsulares y criollos– tuvieron que optar entre una de las partes en disputa.[45]

(45) *Ver Jorge Ortiz Sotelo, "Identidad Nacional: criollos al servicio de la Armada Española y españoles al servicio de la Armada Peruana durante la Emancipación", en Revista de Historia Naval (Madrid, Instituto de Historia y Cultura, 1996), año XIV, n° 53: 71-78. Ver también AAB, Expediente personal del brigadier José Pascual de Vivero; y A.H. de M., Expediente personal del vicealmirante José Pascual de Vivero.*

Los apuntes presentados constituyen sólo una aproximación parcial a un periodo que merece mayor atención, pero la breve historia de estas dos naves permite algunas reflexiones. Reitera la necesidad de pensar la historia naval del periodo colonial dentro de un marco bastante más amplio del que usualmente se le da. La dinámica del espacio americano no puede entenderse sólo dentro de los límites de lo regional. El caso de las naves de las cuales nos hemos ocupado, hace patente que esos límites imaginarios dentro de los cuales se intenta conocer y comprender nuestra situación colonial son rebasados por una realidad mucho más vasta y compleja.

Las guerras que consideramos europeas tienen una repercusión directa en el espacio americano, cuyos destinos están íntimamente ligados. El prolongado periodo de luchas en las que se vio envuelta la monarquía española, significó que la guerra se trasladara también al Pacífico sudamericano y aun cuando la intensidad con que se vivió no fuera la misma, significó un estado de inquietud y actividad constantes.

Estos episodios forman parte de los últimos esfuerzos de un imperio en decadencia por conservar la hegemonía sobre un espacio muy dilatado y codiciado por viejas y nuevas potencias, y precede a un nuevo orden mundial que transforma drásticamente el antiguo equilibrio. Esos cambios significaron para las colonias americanas transitar a una nueva era.

Para las naves de la Real Armada apostadas en nuestras costas, fueron años de intensa actividad. La situación exigió un estado de aprestamiento permanente para hacer frente a las contingencias de la situación bélica. Como consecuencia, los hombres de mar dispusieron de una escuela que permitió adquirir práctica y experiencia marinera, que apenas unos años después demostrarían ser muy valiosas y de gran utilidad para fines muy distintos. Quienes tripularon esas naves, ya sea que fueran nacidos en España o en América, eran entonces súbditos del monarca español. Pero al decidir poco después entre su lealtad al sistema monárquico, o a los hombres y a la tierra que los había visto nacer o los había acogido, jugarían un importante papel, pues serían muchos de ellos, quienes harían posible controlar el espacio marítimo, hecho fundamental que cerraría una vieja historia.

No pretendemos con esto afirmar que en nuestra historia naval se haya producido una ruptura; por el contrario, entre este periodo y el que le sucedería existe una solución de continuidad y un claro ejemplo de ello lo ofrecen hombres como José Pascual de Vivero, o el caso de la corbeta *Limeña* (ex-Thais), una de las primeras unidades de la Armada Peruana, que recibiría su nombre en recuerdo del antiguo bergantín.

"RESKATAMUY - 2000" Cuando la mar pide ayuda...

Capitán de Fragata
Jorge Guerrero Augustin

Del quechua "*apoyo, amigo*", "*ayuda*"; "Reskatamuy" fue el nombre con el cual se denominó al Primer Ejercicio Combinado de Búsqueda y Rescate Marítimo efectuado entre la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú.

Gestado durante las Rondas de Conversaciones de los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de Chile y Perú, el proyecto se concretó luego de las Reuniones entre la Comandancia en Jefe de la Cuarta Zona Naval Chilena y la Comandancia de la Tercera Zona Naval Peruana (Comandos de Zonas Navales Fronterizas), llevadas a cabo en las ciudades de Iquique en 1999 y Arequipa en agosto del año 2000, respectivamente.

MISIÓN

Ejecutar un ejercicio combinado de Búsqueda y Rescate Marítimo, en el área denominada "Norte Chile / Sur Perú"[1], con el propósito de incrementar las relaciones entre la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú y entrenar la conducción y empleo de los medios, para salvaguardar la vida humana en el mar.

El ejercicio fue ejecutado entre los días 27 y el 29 de setiembre del año 2000, y contó con la participación de las LSG *Tegualda* y *Quidora*, la LPC *Grumete Johnson*, una aeronave Sky Master de la Aviación Naval, la Gobernación Marítima de Arica y la Capitanía de dicho Puerto (MRSC ARICA) por el lado chileno, mientras, por el lado peruano participaron la Patrullera de Costa B.A.P. *Río Ocoña*, una Aeronave Guardacostas de Exploración Aeromarítima Fokker F-27 y la Capitanía de Puerto de Ilo (MRSC ILO)[2] representante de la Autoridad Marítima del Perú en la Zona.

El ejercicio se realizó en dos etapas:

Teórica: Efectuada el día 27 de setiembre 2000. En esta fase la Gobernación Marítima de Arica, OCE del Evento, efectuó las pruebas de comunicaciones necesarias y simuló las Fases de Alerta y Búsqueda con la Capitanía de Puerto de Ilo, de acuerdo a lo establecido en el *"Plan Combinado para Operaciones de Búsqueda y Rescate Maríti-*

(1) *El área de búsqueda y rescate Norte Chile / Sur Perú, estuvo definida por la latitud de la Quebrada de Camarones (Lat. 19° 12´ Sur), la latitud del Puerto de Ilo (Lat. 17° 38´ Sur) y desde la línea de costa hasta el límite Oeste definido por la Long. 120° 00´ Oeste.*

(2) *(Subcentro Coordinador de Salvamento Marítimo)*

mo", promulgado en 1999 por ambas Marinas, el cual es un complemento del *"Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo"* de 1979 y el *"Manual OMI de Búsqueda y Salvamento"* (IMOSAR) de 1987.

Práctica: Iniciada el día 28 a las 0800 horas, en que un Pesquero de Alta Mar basado en Arica, al que se denomino PAM *Pinturita*, y que fue simulado por la LPC *Grumete Johnson*, reportó inicialmente que, encontrándose en ruta a la zona de pesca, se produjo una falla eléctrica en su maquinaria principal que lo dejó al garete, aproximadamente a 37 MN al W de Arica y con 25 tripulantes a bordo.

Media hora después el PAM comunicó su situación a la Gobernación Marítima de Arica e informó que el personal de máquinas se encontraba intentando reparar la falla.

Con esta información la Gobernación Marítima de Arica inició a la **Fase de Alerta.**

A las 1200 horas el PAM *Pinturita* efectuó un llamado de auxilio, informando a la Autoridad Marítima en Arica que un incendio a bordo, que se tornó incontrolable, afectó a parte de su tripulación, causándoles quemaduras de diversa gravedad y que en ese momento se disponían a abandonar el pesquero.

Con esta información, la Gobernación Marítima de Arica dio inicio a la **Fase de Búsqueda**, disponiendo el zarpe de sus unidades adscritas y el decolaje de una aeronave de exploración aeromarítima; asimismo, efectuó una solicitud a la Autoridad Marítima Peruana en Ilo para que disponga la activación del Plan Combinado, y de acuerdo a lo establecido en los convenios internacionales vigentes obtener el apoyo de Unidades de Superficie y Aeronaves de la Marina de Guerra del Perú en la operación.

Consecuentemente, la Capitanía de Puerto de Ilo dispuso el zarpe de la Patrullera de Costa BAP *Río Ocoña*, la cual, al mando del Capitán de Corbeta SGC. César Paredes Blanco, puso rumbo a la zona de búsqueda, asimismo se dispuso también el decolaje de una aeronave *Fokker F-27*, que procedió sobre la ultima posición reportada del PAM *Pinturita*, siendo esta unidad de exploración aeromarítima la primera en detectar el siniestro y a los náufragos chilenos.

Con la detección se inició la **Fase de Rescate.**

Asumió el Fokker las funciones de Comandante de Escena, hasta que fue relevado por la LSG *Tegualda*, la que junto a las demás unidades de superficie chilenas y luego de efectuado el rendez vous con la unidad peruana en el punto acordado, guió la formación rumbo al dato. En el sitio del suceso las unidades chilenas y peruanas operaron coordinadamente. Se dispuso el envío de botes inflables con personal de buzos para el salvataje y de enfermeros para la atención de los náufragos.

Una vez completado el rescate, todas las unidades de superficie participantes se replegaron rumbo a Arica con los náufragos distribuidos a bordo; los cuales al arribo serían llevados a los servicios de emergencia de los diferentes hospitales del puerto.

Con el arribo de las unidades se dio fin a la Fase Práctica.

PUERTO DE ARICA

Las unidades navegaron en columna hasta su arribo al terminal portuario, atracando el BAP *Río Ocoña* en el amarradero N° 2, y por primera vez a los pies del Morro de Arica. La nave y delegación peruana fueron muy bien recibidas por las autoridades y prensa local que cubrió extensamente el evento, constituyéndose sin lugar a dudas en la noticia del día en la región de Tarapacá.

A los eventos en la mar, siguieron los eventos en puerto; por la noche una muy animada "*Hamburguesa*", reunión de confraternidad ofrecida en las instalaciones del Club "*Caleuche*" por el Gobernador Marítimo de Arica, Capitán de Navío Michael Manley Pavissich, contó con la asistencia del señor Comandante en Jefe de la Cuarta Zona Naval de Chile, contralmirante Rodolfo Codina Díaz, oficiales de su Estado Mayor con sede en Iquique, el Comando, oficiales y dotación de la Gobernación Marítima y de la Capitanía de Puerto de Arica y de los miembros de la delegación peruana, encabezada por el Capitán de Puerto de Ilo y conformada por el Comando, oficiales y dotación de la Patrullera de Costa BAP *Río Ocoña*.

Se brindó por el éxito alcanzado en esta primera operación combinada, por la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú, que, como bien se recordó, no operaban juntas desde el Combate Naval de Abtao en febrero de 1866, y finalmente se brindó por el capitán de fragata Don Arturo Prat y por el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau, héroes y símbolos de ambas naciones.

El día 29 por la mañana, se llevó a cabo una conferencia de prensa con los medios locales, luego de la cual las dotaciones de las unidades chilenas y peruanas participantes efectuaron una Acción Cívica en la Escuela de Educación Especial "Los Ibiscos" en la que se realizaron trabajos de pintado de exteriores e interiores y de mantenimiento de estructuras metálicas. Esta escuela es patrocinada por la Corporación de Asistencia al Niño Limitado (COANIL), Sede Arica, institución que es la equivalente a nuestra Asociación Stella Maris.

Por la tarde se ofreció un almuerzo a bordo del BAP Río Ocoña, oportunidad en la que se pudo retribuir con hospitalidad peruana las cordiales atenciones recibidas de los marinos de Chile. Fue un sentimiento general y sincero, producto de los diferentes eventos realizados, el comentario de que, "Desde la *corbeta Unión* en 1880, Arica no había recibido a ningún buque de guerra peruano tan fraternalmente como en esta ocasión se recibió al *Ocoña*".

Al ocaso se zarpó rumbo al norte escoltados por la *Tegualda*, dejándose en este especial puerto de Arica nuevos amigos y camaradas, recuerdos de una visita operacional en la que se dejó bien en alto el nombre de la Marina de Guerra del Perú, de su Autoridad Marítima y de su gente de mar y muy en especial, llevándonos la satisfacción de haber contribuido con estos primeros pasos en el estrechamiento de los vínculos entre ambas Marinas.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán.

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti.

Teniente Primero
Augusto Ganoza Heredia

ALEMANIA

Fragata *Sachsen* realiza sus primeras pruebas en la Mar

El martes 28 de agosto la primera fragata de la marina alemana de la clase *F 124*, la Sachsen, zarpó del astillero Blohm + Voss de Hamburgo para realizar sus primeros ensayos en la mar. Después de probar sus sistemas en las afueras de las costas de Heligoland, la fragata *Sachsen*, continuó sus pruebas en el Skagerrak, navegando con mar gruesa y vientos de fuerza 8. Esta fragata de 143 metros de eslora, demostró ampliamente las excelentes condiciones marineras de su diseño. Estas primeras pruebas, son parte de la capacitación que viene desarrollando el astillero constructor con personal de la marina, a fin que se vayan familiarizando con el nuevo buque. Además, se han llevado a cabo pruebas del sistema de comando y control, así como del sistema de control de tiro. Hasta el momento, todos los sistemas de a bordo, incluyendo la plan-



Fragata alemana Sachsen, *primera de una serie inicial de tres unidades que serán construidas para la Armada Alemana*

ta propulsora, han funcionado a plena conformidad de la marina alemana.

El radar de largo alcance *SMART-L*, fue uno de los equipos probados exitosamente, logrando detectar numerosos blancos aéreos dentro un radio de 400 kilómetros. Con un desplazamiento de 5.600 toneladas, está previsto que la *Sachsen* concluya sus pruebas iniciales a mediados de setiembre retornando al astillero de Blohm Voss en Hamburgo, para posteriormente, desde el puerto de Wilhemshaven efectuar pruebas adicionales.

Se tiene previsto que la Sachsen entre al servicio en diciembre del 2003. Otras dos fragatas del mismo tipo serán construidas por el consorcio ARGE F-124 que abarca las astilleros Blohm + Voss GmbH de Hamburgo, Thyssen Nordseewerke GmbH (TNSW) de Emden y Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) de Kiel. La fragata *Hamburg* actualmente en construcción en el HDW y la *Hessen* cuya construcción fue comenzada el 14 de setiembre del presente año serán comisionadas en el 2004 y 2005 respectivamente.

BANGLADESH

Marina de Bangladesh comisiona nueva fragata

La marina de Bangladesh comisionó la fragata *Bangbandhu* del tipo *DW-2000H* en la Base Naval de Chittagong.

Esta nave, ordenada en 1998 a los astilleros Daewoo Marine Engineering de Corea del Sur, a un costo de $100 millones de dólares, es la primera fragata en ser construida en astilleros de ese país asiático para exportación, constituyéndose en la más moderna unidad de la marina de Bangladesh.

Este buque desplaza 2.370 toneladas y se basa en un diseño modificado de la clase *DW-2000F Ulsan*, nueve de las cuales están en servicio en la marina de Corea del Sur. Su armamento consiste en un montaje simple *Oto Breda 76/62* de tiro rápido, dos montajes dobles *Oto Breda 40/L70;* cuatro lanzadores de misiles *Otomat MK-2* y dos lanzadores triples *B515* para torpedos antisubmarinos los que posiblemente serán el *A/244 Mod.1* o el *Sting Ray Mod.0.*

Posee un hangar y cubierta de vuelo para operar con helicópteros de características similares al *Lynx.*

Su sistema de combate está basado en el sistema de comando *Thales* de la marina holandesa y está conformado por el Sistema de Control de Combate *Tacticos*, el radar de vigilancia *DA-08*, el radar de superficie *Variant*, un sistema de traqueo y control de tiro electro-óptico *Mirador* y un radar de control de tiro *Lirod Mk-2.*



Fragata Bangbandnu, *del tipo DW-2000H coreano*

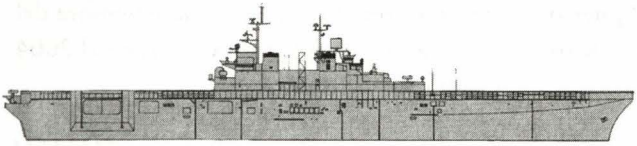
ESTADOS UNIDOS

La Marina Norteamericana comisiona nuevo Buque de Asalto Anfibio

El USS *Iwo Jima* (LHD-7), último de los buques de asalto anfibio con cubierta de vuelo, fue comisionado el pasado 30 de Junio durante una ceremonia celebrada en la Estación Aeronaval de Pensacola, Florida.

Construido por los astilleros Northrop Grumman Ingalls, este buque de asalto anfibio es el séptimo de la clase *Wasp* en entrar en servicio en la marina.

El buque desplaza 40.500 toneladas y ha sido comisionado para operar con la Flota del Atlántico, pudiendo transportar 3.200 miembros de tripulación y embarcar tropas y vehículos anfibios.



Buque de asalto anfibio clase Wasp

La Marina Norteamericana desarrolla un nuevo sistema de defensa contra torpedos

La marina norteamericana ha dado inicio al programa de desarrollo y pruebas en la mar del primer sistema de contramedidas para cazar torpedos.

El Sistema de Defensa de Torpedos *AN/WSQ-11* (TDS), comprende un sensor acústico y procesadores, los que trabajan como torpedo antitorpedo (*ATT*) y ha sido propuesto por altos oficiales navales como una respuesta viable, contra la amenaza del ingreso de torpedos lanzados por submarinos de ataque, en apoyo de portaviones y otras unidades navales de alto valor.

El sistema ha sido diseñado para instalarse abordo, como un sistema de autoprotección similar al sistema *Phalanx* de defensa puntual y para constituirse como la última línea de defensa.

Está diseñado para enganchar torpedos en aproximación a distancias no menores de 5.000 yardas, añadiendo que esta diferencia con otros sistemas podría ser de gran efectividad, cuando se está desarrollando altas velocidades en contra de torpedos acústicos en fase de búsqueda y fase de ataque.

Retirarán del servicio patrulleras de la clase *Cyclone*

Debido a la reducción del presupuesto del Comando de Operaciones Especiales (USSOCOM), la Armada de los EE.UU., retirarán del servicio a la mitad de las trece patrulleras de costa de la clase *Cyclone*.

Estas patrulleras, construidas entre los años 1993 y 2000, han sido diseñadas con la misión principal de efectuar patrullaje e interdicción y como misión secundaria el apoyo a las operaciones especiales. Su eslora es de 51.9 m y operan en aguas poco profundas, otorgándole a los Escuadrones de Botes de la Fuerza de Operaciones Especiales la interfase entre operaciones en aguas

oceánicas y costeras.

Este retiro prematuro del servicio de seis unidades de la clase, se debe a una reducción de costos de operación, a pesar de haber probado ser de mucha utilidad en los diferentes teatros de operaciones en que han sido asignadas. Estas patrulleras, en caso sean puestas en venta a un país aliado de los EE.UU., serán de valioso apoyo para cualquier armada que requiera realizar labores de policía marítima en tiempo de paz, y para operaciones de incursión en costas enemigas con fuerzas especiales, en tiempo de guerra.



Patrullera USS Cyclone

Nuevo helicóptero naval *NH-90*

Las Industrias NH (NHI), consorcio formado por las empresas Eurocopter, Augusta y Stork Aerospace/Fokker, están trabajando en una variante naval/utilitaria del helicóptero *NH-90* para adecuarlo a los requerimientos de clientes que necesiten el uso de los mismos para una gran variedad de misiones pero operando desde buques en alta mar.

Hasta ahora la compañía NHI se ha dedicado al desarrollo de una versión navalizada para fragatas (NFH) para realizar misiones marítimas y una versión para el ejército para misiones de transporte táctico de tropas (TTH). Basado en estos dos modelos, el consorcio ganó un contrato de $ 5.890 millones de dólares que fue firmado en junio del 2000. El contrato asegura la fabricación de 595 helicópteros, convirtiéndolo en el programa más amplio de su tipo desarrollado en Europa.

Además de Francia, Alemania, Italia, Holanda y Portugal, los países que están interesados en el programa son los países nórdicos, que requieren un total de 73 helicópteros para ser utilizados en misiones de rescate y transporte.

Otros potenciales compradores son: Bélgica, con 20 unidades, para la aviación del Ejercito, operaciones SAR y las fuerzas navales; Canadá con 28 para misiones marítimas; Omán con 20 para transporte táctico y SAR; Singapur para equipar a sus 6 fragatas de la clase *La Fayette* recientemente adquiridas y el Gran Bretaña con 100, para el proyecto del Programa de Soporte Aéreo de Ataque Anfibio.



El helicóptero NH-90, *ingresa al mercado con buenas perspectivas de venta en varias naciones europeas y asiáticas*

GRAN BRETAÑA

Portaaviones *Ark Royal* concluye recorrido e inicia pruebas

El portaaviones de la Real Marina Británica, HMS *Ark Royal,* de la clase *Invincible* luego de concluir un periodo de recorrido y modificaciones, zarpó del puerto de Rosyth a mediados del mes de Julio para dar inicio a sus pruebas en la mar, posteriores a su reparación, en el Mar del Norte.

Dicho portaviones fue sometido desde mayo de 1999a un proceso de reparaciones, por un monto de $206 millones de dólares, efectuadas por el astillero Babcock Engineering Services Limited.

Los trabajos incluyeron el reforzamiento de la cubierta de vuelo para el nuevo helicóptero antisubmarino *Merlín HM.1*, modificaciones en la misma para operar con el *Harrier GR-7* de la R.A.F., una nueva estructura del palo mayor, mejoras en el sistema de propulsión y en el sistema de combate.

Está previsto que el *Ark Royal* concluya sus pruebas en el segundo trimestre del 2002 y permanezca en el servicio activo hasta el 2015, fecha en la que la Real Marina deberá incorporar al segundo de los nuevos portaaviones que se proyecta construir.

Mientras tanto, el HMS *Invincible*, arribó al puerto de Rosyth a finales de julio para prepararse a ser sometido a un período corto de reparaciones programadas cuyo inicio está previsto en el mes de noviembre por un costo de $70 millones de dólares.

Esta situación haría que el tercero de la clase, el HMS *Illustrious* sea el único portaaviones operativo en la flota británica, permaneciendo en esta condición sólo hasta que el *Ark Royal* retorne al servicio.



Warship World

Portaaviones HMS Ark Royal *iniciando sus pruebas en la mar desde el puerto de Rosyth.*

La marina griega licita torpedos para sus submarinos Tipo 214

La marina griega ha convocado en licitación torpedos para equipar sus submarinos *Tipo 214*, actualmente en construcción en los astilleros HDW, uno de los cuales ya ha sido lanzado a comienzos del presente año. Se ha examinado una variedad de candidatos entre los que se incluye el torpedo *DM2A4* de Stn Atlas Electronik, el torpedo *Black Shark* de WASS, el torpedo *Tipo 2000* de SAAB Bofors Underwater Systems, el torpedo *F-17 Modelo 2* de DCN, el torpedo *Spearfish* de BAE Systems y el torpedo MK-48 mod.6-AT de Raytheon.

Como se conoce, la marina griega ha estandarizado el suministro de sus torpedos empleando los fabricados por la firma STN-ATLAS (torpedos *SUT y SST-4*) y mantiene en operación los antiguos torpedos *MK-37-2* construidos en Estados Unidos.

HOLANDA

Marina Holandesa comienza pruebas de nueva fragata

La fragata *De Zeven Provincien,* primera de cuatro nuevas fragatas con un nuevo sistema de comando y defensa aérea *LCF*, se hizo a la mar desde los astilleros Royal Schelde, para dar inicio a una serie de pruebas de sus equipos y sistemas.

Los astilleros en mención tienen previsto entregar esta fragata en marzo del 2002. Los restantes tres buques serán entregados con intervalos de un año.

El sistema *LCF* comparte esencialmente un sistema común de guerra antiaérea con las nuevas fragatas tipo *F-124* alemanas, empleando el *SM-2* modelo *III-A*, que integra el sistema de misiles Sea Sparrow, el sistema de lanzamiento vertical *MK-41*, el radar de arreglo en fase activo *APAR* y el radar de búsqueda de largo alcance *SMART-L*. El sistema *Sirius* de búsqueda infrarroja de largo alcance de banda dual y el sistema de traqueo por sensor, serán añadidos posteriormente al sistema de combate *LCF*.



JDF

La nueva De Zeven Provincien, *luergo de concluir su periodo de pruebas será incorporada en marzo del 2002.*

RUSIA

Se pone en marcha nuevo proyecto para la construcción de patrulleras misileras rápidas clase *Scorpion*

La Federación Rusa ha comenzado los trabajos en la nueva clase de patrulleras misileras rápidas denominado *Proyecto 12300 Scorpion*. Sin embargo, se halla pendiente definir la clase de misiles superficie-superficie que las equiparán.

Estas patrulleras misileras están destinadas a sustituir a las de la clase Tarantul (Proyecto 1242), y han sido diseñadas por el Bureau Almaz de San Petersburgo. Los trabajos de diseño comenzaron a mediados de la década pasada, pero la producción ha sufrido demoras debido a los cortes presupuestales en la Marina Rusa.

En una ceremonia llevada a cabo el 5 de junio pasado, se puso la quilla de la primera unidad de la nueva clase *Scorpion* en Rubynsk, teniendo programado concluirla en el 2003. Según los constructores, la Marina Rusa planea construir hasta doce de estos buques, sin embargo el número exacto continúa incierto.

La clase *Scorpion* lleva un montaje de 100 mm *A-190*, el mismo que emplea un radar de control de tiro *5P-10*, así como un sistema de defensa a corto alcance *Kashtan-1* y ocho misiles superficie-superficie en la superestructura. Poseerán una eslora de 57m, un desplazamiento de 470 toneladas y estarán propulsados por una planta combinada diesel y turbinas a gas (CODOG), las cuales impulsan un jet propulsor de agua para una velocidad de hasta 38 nudos. Tendrán un sistema automático de balance, el cual reducirá el efecto de rolido en un factor de reducción dos a tres.



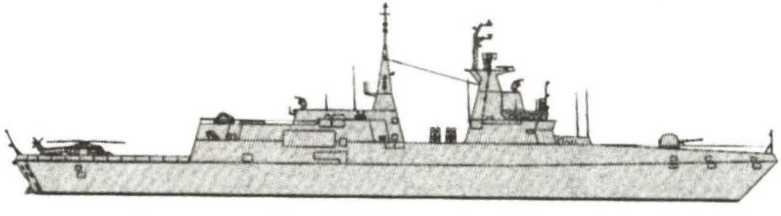
Perfil del diseño preliminar de la patrullera misilera Scorpion.

SUDÁFRICA

Se inició la construcción de la tercera corbeta para la marina sudafricana en Hamburgo

El 28 de agosto, en el astillero Blohm + Voss de Hamburgo, fue iniciada la construcción de la tercera corbeta *MEKO A-200 SAN* para la marina sudafricana, exactamente seis meses después del comienzo de la primera. La orden que abarcaba cuatro corbetas que se construirán por un consorcio internacional, el Consorcio Sudafricano-europeo de Corbetas (ESACC), fue dada el 3 de diciembre de 1999. El consor-

cio está conformado por las firmas Thyssen Rheinstahl Technik GMBH de Düsseldorf, Thales Naval, de Francia, Sistemas Africanos de Defensa, Blohm+Voss GmbH y Howaldtswerke-Deutsche Werft AG de Kiel como astillero para el ensamble y acabado de los buques. La construcción de la segunda corbeta ya ha sido iniciada en el astillero HDW, el mismo que también construirá la cuarta corbeta. La corbeta debe ser entregada a la marina surafricana en noviembre del 2003 en Hamburgo. A excepción de las armas y de los sistemas electrónicos relacionados, las corbetas serán construidas totalmente en Alemania. Después, las armas y los sistemas electrónicos serán integrados y probados en Sudáfrica. La primera corbeta completamente equipada debe ser entregada a la marina surafricana en agosto 2004. Como indicamos en el artículo sobre estas corbetas publicado en la edición N° 3-2000, las características principales de las MEKO A-200 SAN, son desplazamiento 3.500 toneladas, eslora total de 121,00 m, manga de 16,34 m, y calado de 4,4 m, pudiendo desarrollar una velocidad de hasta 27 nudos. Su dotación será de 100 hombres.



Perfil del diseño preliminar de la Corbeta MEKO A-200 SAN para laArmada Sudafricana.

VENEZUELA

Fragata venezolana en pruebas

La primera fragata venezolana tipo Lupo, modernizada por los astilleros Northrop Grumman Ingalls, comenzó su segundo día de pruebas en la mar el pasado 25 de Junio.

La fragata *ARV Mariscal Sucre* (*F-21*) ha efectuado reparaciones en el casco, ha sido provista de un nuevo sistema de Comando y Control y sistema de propulsión diesel, considerando el recorrido de las dos turbinas a gas, nuevos generadores eléctricos y modernización del sistema de armas.

Los astilleros Ingalls se encuentran efectuando trabajos similares en la segunda fragata de este tipo, la *ARV Almirante Brion* (*F-22*), la cual se encontrará lista para iniciar sus pruebas a finales del presente año.



Ingalls

Fragata Mariscal Sucre, *durante sus pruebas en la mar*

ACTUALIDAD NACIONAL

Gustavo Ramírez Samamé

MARINAS DE PERÚ Y ESTADOS UNIDOS REALIZARON OPERATIVO EN MAR PERUANO

El 19 de julio arribaron al Terminal Marítimo del Callao tres buques estadounidenses, el USS *Ticonderoga*, USS *Rodney M. Davis* y el USS *Halyburton*, los mismos que participaron en el Operativo Binacional denominado "SIFOREX - 2001".

Dicho operativo se llevó a cabo entre el 19 y 28 julio, participando la fragata misilera *Montero* y los submarinos *Antofagasta* y *Chipana*. La ocasión fue propicia para que cadetes de la Escuela Naval del Perú se embarcaran en las unidades visitantes, constituyendo un hecho singular, por ser la primera vez que participan en este tipo de operativo.

El ejercicio tuvo como objetivo principal, realizar eventos de entrenamiento en la mar entre las unidades navales de ambas armadas.



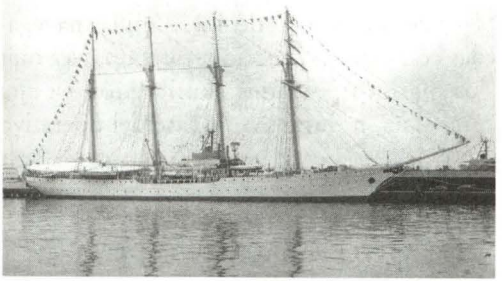
Marinos peruanos y norteamericanos realizan ejercicios conjuntos en Operativo Binacional "SIFOREX-2001."

DOTACIÓN DEL BUQUE A VELA ESMERALDA DE LA ARMADA DE CHILE REALIZÓ DIVERSAS ACTIVIDADES PROTOCOLARES DURANTE SU VISITA

Como parte de las actividades que realizó el buque escuela a vela *Esmeralda* de la Armada de Chile, que arribó al puerto del Callao el 25 de Julio, su dotación participó en un homenaje al Gran Almirante Miguel Grau en el monumento erigido al héroe máximo en el Callao.

Además de la participación en el referido homenaje, la tripulación del buque escuela *Esmeralda* se presentó en el desfile militar con ocasión del ciento ochenta aniversario de la Independencia del Perú, asimismo, realizó visitas a la Escuela Naval del Perú, al Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN), Museo Naval Capitán de Navío Julio Elías Murguía y el Museo de Oro y Armas del Perú.

La nave al mando del Capitán de Navío Gonzalo López Pérez, es uno de los buques que, al igual como el de las Armadas de este lado del continente, arribó al Perú con la finalidad de estrechar lazos de amistad y camaradería.



Buque Escuela Esmeralda *de la Armada Chilena durante su arribo al Puerto del Callao*

UNIDADES NAVALES PERUANAS EN OPERACIÓN MULTINACIONAL UNITAS XLII

Una notable participación tuvieron las unidades navales peruanas conformantes del Grupo de Tarea 138.6, durante la Fase Pacífico de la XLII versión de la Operación Unitas llevada a cabo en Colombia.

El Grupo de Tarea, al mando del Capitán de Navío José Cueto Aservi, integrado por las fragatas misilera *Villavisencio*, *Mariátegui* y un helicóptero *Augusta Bell 212*, zarpó del puerto del Callao el 28 de julio, arribando el 1° de agosto, al puerto de Málaga en donde se encuentra ubicada la más importante Base Naval colombiana en la costa del Pacífico.



B.A.P. Mariátegui *y B.A.P.* Villavisencio *en maniobras con la Fragata Chilena. Ministro Zenteno ,durante el operativo Multinacional Unitas XLII.*

Entre el 5 y 13 de agosto, nuestras unidades navales fueron protagonistas de intensas jornadas y operativos en altamar en las que se desarrollaron maniobras tácticas de transferencia de carga y reabastecimiento, ejercicios de guerra antisubmarina, guerra antiaérea, defensa antimisil, lanzamiento de misiles, control de área y tráfico marítimo, como parte de los juegos de guerra.

Asimismo, fue destacable y felicitado el desempeño del Grupo de Tarea peruano

durante un ejercicio de manejo de crísis, que es una etapa previa a un conflicto, poniendo de manifiesto la preparación del personal naval peruano. Culminó el operativo en el puerto de Manta, Ecuador.

A su retorno al Perú, nuestras aguas fueron el escenario propicio para que las fragatas misileras peruanas, realizaran una serie de ejercicios con la fragata misilera chilena *Ministro Zenteno*.

Fueron un total de 4.212 millas navegadas con gran satisfacción, pues una vez más los marinos peruanos confirmaron su alta preparación durante esta fase del operativo multinacional en el que tuvieron la oportunidad además de intercambiar experiencias profesionales y estrechar lazos de amistad con países hermanos. En el citado operativo participaron las unidades de los Estados Unidos de América: USS *Ticonderoga*, USS *Halyburton*, USS *Scranton*, USCG *Northland*, dos helicópetros *SH-60B*, un avión *P-3C*; las unidades de Chile: *Ministro Zenteno* y un helicóptero *BO-105*; las unidades colombianas: *Antioquia*, *Independiente*, *Castillo* y *Rada*, un helicóptero *AS-555*, así como las unidades ecuatorianas *Manabi* y *Esmeraldas*.

OPERATIVO PARACAS

Para mejorar el nivel de entrenamiento del personal, mediante el óptimo empleo de las unidades navales en el mar, la Marina de Guerra del Perú, a través de la Comandancia General de Operaciones Navales programó un importante operativo denominado "Paracas", el mismo que se desarrolló entre el Callao y Supe.

En el ejercicio participaron diferentes unidades de nuestras fuerza navales como es el caso de las fragatas *Montero* y *Villavicencio*, las corbetas *Sánchez Carrión*, *Santillana* y *Herrera*, así como unidades de la Fuerza de Submarinos, Aviación Naval, Infantería de Marina y Operaciones Especiales.

Los eventos realizados durante el operativo consistieron en ejercicios de guerra electrónica, lanzamiento simulados de misil y transferencia de carga ligera. Asimismo, se llevó a cabo un desembarco anfibio desde el B.A.P. *Pisco*, en donde 120 infantes de marina tomaron el puerto de Supe, realizando ejercicios de ataque en la playa.

Culminado este evento, los Infantes posteriormente llevaron ayuda humanitaria en el colegio "Virgen de Fátima" del Puerto de Supe, en donde se pintó dicho centro educativo y se instalaron puestos de atención médica y para entrega de medicinas entre otras labores.



Durante el Operativo Paracas ,120 infantes de marina realizan ejercicios de ataque defensivo y limpieza de playa en una isla de Supe

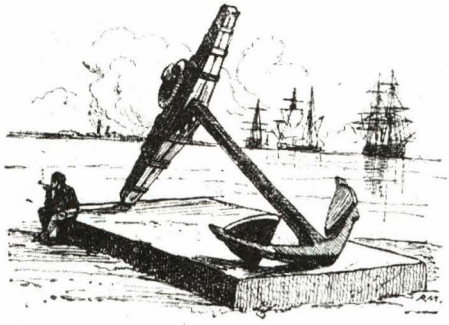
90 AÑOS DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

El 19 de agosto se conmemoró la creación de la Fuerza de Submarinos. Hace 90 años con la adquisición de los primeros sumergibles tipo *Labeuf, Palacios* y *Ferré*, construidos en Francia, se fundó la flotilla de submarinos y así el Perú se convertiría en el segundo país de América en contar con este tipo de naves; 73 años después, con su nueva denominación, Fuerza de Submarinos y con la vasta experiencia de sus hombres, así como por la calidad y cantidad de sus unidades, constituye, como en los años aureolares, una fuerza naval de primer orden.

La actual fuerza de submarinos cuenta con las unidades *Chipana, Islay, Arica, Pisagua, Angamos y Antofagasta*, las mismas que se hallan comandadas y tripuladas por hombres de gran experiencia y de alta capacidad profesional, decididos a enfrentarse en acciones bélicas, a todas las exigencias que demanda la guerra moderna. Nuestros submarinistas desde hace 90 años, son ejemplar tradición, soporte vital de la primera línea de ataque en el mar y, a todo honor, parte esencial de nuestro silente poder naval.



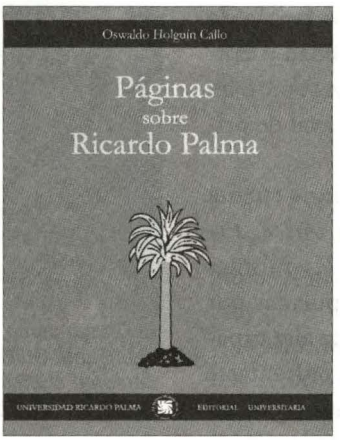
El Comandante de la Fuerza de Submarinos contralmirante Guillermo Soriano Lindo dirigiéndose al personal submarinista con ocasión de celebrarse los 90 años de esta Fuerza silente.



Libros y Revistas

Por: Esperanza Navarro Pantac

HOLGUIN CALLO, Oswaldo. Páginas sobre Ricardo Palma (vida y obra). Lima, Universidad Ricardo Palma, Editorial Universitaria, 2001. 259 p.



Oswaldo Holguín publicó en 1994 un enjundioso estudio biográfico sobre Palma, *Tiempos de infancia y bohemia. Ricardo Palma (1833 – 1860)*, en el cual incluía un interesante y poco conocido aspecto de la vida del tradicionista, su relación con la marina de guerra peruana. En 1852 Palma ingresó a la marina como oficial de 3º del Cuerpo Político de la Armada. Sólo el 20 de setiembre de 1853 se produjo el destaque de aquél a bordo del bergantín-goleta de guerra *Libertad* . El 5 de enero de 1855 figuraba como contador del vapor de guerra *Rímac*, el mejor de la Armada por su modernidad y rapidez. Se encontraba a bordo el 1º de marzo del mismo año, cuando en la peñasquería de la punta de barlovento de San Juan -hoy San Juan de Marcona- encalló y se produjo el trágico naufragio. El tradicionista sobrevivió y Holguín nos cuenta detalles del suceso obtenidos del relato que le hiciera a su hija Angélica. En este nuevo libro que publica la editorial de la Universidad Ricardo Palma, tercero de la producción palmista del autor, recoge un conjunto de artículos publicados en revistas peruanas, españolas y en el diario ***El Comercio***. Comprende el período comprendido que va del año 1852 hasta los postreros de su vida. Así, pues, podemos seguir el hilo del relato biográfico de nuestro insigne intelectual, como periodista, muchas veces inmerso en el periodismo político, en la tribuna de la oposición; su hispanismo y la defensa del idioma castellano y su aporte a éste con los americanismos sustentados ante la Academia de la Lengua; su experiencia frente a la cultura estadounidense; sus relaciones con el Ecuador y su posición respecto de la independencia de Cuba; las raíces negras de Palma y su presencia en su literatura; asimismo, su relación con sus contemporáneos, críticos y admiradores.

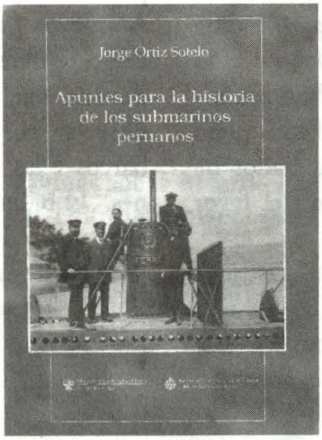
Reviste un singular interés el artículo 'Palma, Cónsul en el Pará'. En él podemos entrever el origen del retrato del tradicionista vestido de uniforme, a menudo atribuido al de la Marina de Guerra. Sin embargo, la fecha de dicha foto es de 1863, se-

gún figura en la original con sello del estudio fotográfico Thiebault, perteneciente al Archivo de Eduardo Dargent Chamot. El biógrafo señala que, fue el propio Palma quien citaba que fue San Román quien lo nombró Cónsul en el Pará; Holguín se inclina por creer que habría sido Pezet quien le diera el nombramiento a mediados de 1864, cuando Palma gozaba con el favor del régimen de aquél.

Sin embargo, ahí tenemos el testimonio del retrato de un Palma treintañero uniformado, no precisamente con "casaca azul turquí cerrada sin solapa con barras, cuello y botamanga de lo mismo...", como mandaba el reglamento en lo tocante a los uniformes del Ejército y la Marina, según cita el mismo autor. Y en este caso vale la cita de 'una imagen vale más que mil palabras'.

Volviendo al artículo que nos interesa, pone en relieve que la labor de un Cónsul en el Pará era muy importante, pues el gobierno estaba empeñado en consolidar la presencia peruana en el Amazonas, y ya los marinos habían iniciado en el año 1843 una valiosa tarea de pioneros en la exploración de los ríos; y en 1861, el presidente Castilla había decretado la fundación de un departamento marítimo militar, bajo el mando de un oficial de marina, con el objeto de facilitar los medios de comunicación con el Atlántico. A fines de 1862 arribaron las naves peruanas *Morona* y *Pastaza* a las costas del Brasil; con motivo de la llegada del primero, se había suscitado un incidente con las autoridades del puerto, lo cual creó al Perú un conflicto con el Imperio del Brasil. Posteriormente, en octubre de 1863, se solucionó con la firma de un protocolo que declaraba libre el tráfico del Amazonas para ambos países. Así, pues, el cargo representaba una delicada función a desempeñar, además de las tareas rutinarias de velar por el aprovisionamiento de los barcos y las necesidades de sus tripulaciones. El biógrafo nos revela que, pese a que el mismo Palma mencionaba que había desempeñado el Consulado General en el Brasil, en realidad nunca llegó asumir el cargo. El viaje a Pará con mayor frecuencia se realizaba arribando previamente a Europa para tomar allí, en Inglaterra o Francia, un vapor con rumbo al Brasil. Palma se quedaría en París, gastando los sueldos que se le habían adelantado y llevando, al parecer una vida bastante disipada. Refiere que don Buenaventura Seoane, Ministro Residente del Perú en el Brasil, jefe inmediato de Palma, se encontraba por entonces en Francia y tomó contacto con el recién nombrado cónsul y con el capitán de navío Francisco Carrasco, Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto y Comisario para la demarcación de límites con el Imperio del Brasil, quienes habían llegado a Londres y, posteriormente, a París. Ambos tenían como destino el Pará y estaban llamados a trabajar estrechamente por los intereses del Perú. Carrasco informaría más adelante sobre la inconveniencia de dar el Consulado a Palma, entre otras cosas, por su despreocupada conducta en Europa y, sobre todo, por su absoluta carencia de fondos para subsistir decentemente, como correspondía a su honorable cargo.

ORTIZ SOTELO, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos.* Lima, Biblioteca Nacional del Perú y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001. 259 p.



Aunque el autor resalta que su obra constituye sólo una aproximación a la historia de los submarinos en el Perú, nos encontramos ante un minucioso trabajo de investigación que abarca desde los primeros ensayos de Blume, en plena campaña naval durante la guerra con Chile; los tempranos sumergibles franceses *Ferré* y *Palacios* con los que el Perú se ponía a la vanguardia con los adelantos de la ciencia naval al comenzar la segunda década del nuevo siglo, gracias el espíritu modernista del presidente Leguía, quien decidió su adquisición; la construcción de los submarinos tipo "R", también, durante el gobierno de Leguía , después de unas rápidas negociaciones con la firma norteamericana Electric Boat Company. Prosigue el recuento de la modernización de la Armada; cómo las innovaciones provocadas por la Segunda Guerra Mundial en el rubro de los submarinos, liderados por una Alemania dispuesta a atacar el tráfico enemigo, puso al Perú ante la necesidad de renovar sus unidades y armas submarinas y antisubmarinas, lo cual dio lugar a la adquisición de los submarinos tipo *Salsa* en la década de los años 50, durante el gobierno de Odría. Luego vinieron los submarinos alemanes, después que en diciembre de 1965, el Estado Mayor General de Marina decidiera la repotenciación de la Armada para atender los compromisos asumidos para la seguridad continental y nacional, y en 1970 se suscribía el contrato con el astillero Howaldtswerke Deustche Werfft AG para la construcción de los submarinos *Islay* y *Arica*, y más adelante, los submarinos *Casma*, *Antofagasta*, *Pisagua* y *Chipana*. Al finalizar cada capítulo, el autor incluye el historial de cada uno de los submarinos, de gran utilidad para los estudiosos del tema. La riqueza de las fuentes consultadas robustecen la autoridad de esta obra que es la primera que se escribe sobre esta fuerza naval peruana. Ha consultado la documentación del Archivo Histórico de Marina, las publicaciones de la Armada Peruana, entre ellas la colección completa de la *Revista de Marina;* el libro copiador de correspondencia de la comisión naval que tuvo a su cargo la construcción de los sumergibles en Francia, conservado en la Biblioteca Nacional; dos documentos sobre el submarino Blume –que se incluyen en apéndice-, ambos del Archivo del Instituto de Estudios Históricos del Pacífico. Asimismo, los álbumes fotográficos, sobre marinos y submarinistas, pertenecientes al capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, que comprenden el período1908-1916, lapso en el que sirvió en el transporte *Iquitos*, en las comisiones de construcción de submarinos en Francia y en Estados Unidos, y en la Prefectura de Iquitos. Señala el autor que muchas de las fotografías estaban anotadas por el propio Caballero y Lastres y le proporcionaron valiosa información sobre la actuación de ambas comisiones.

Cartas al Director

Lima, 13 Noviembre 2001

Sr.
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén
Director de la Revista de Marina
Ciudad

Me es grato dirigirme a Ud., señor Contralmirante, a fin de solicitarle tenga a bien disponer la publicación en la Revista de Marina, de la carta cuya copia se adjunta, la que está dirigida al Contralmirante Jorge Brousset Barrios, en relación al artículo de su autoria titulado "Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar", que fuera publicado en la edición de Abril-Mayo-Junio, 2001.

Hago propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente

Vicealmirante
Victor Ricardo Ramos Ormeño

Lima ,13 Noviembre 2001

Sr.
Contralmirante
Jorge Brousset Barrios
Ciudad

De mi consideración,

Me es grato dirigirme a Ud, en relacion al artículo de su autoria titulado "**Límite terrestre Perú-Chile , sector donde la frontera llega al mar** ", publicado en la Revista de la Marina (Abril-Mayo-Junio, 2001), en el que, si bien en condicional, usted establece la posibilidad que el propio Comandante General de la Marina habria admitido una situación absolutamente incoveniente para los intereses nacionales, a raíz del incidente generado por la instalación de una caseta de vigilancia militar chilena en la frontera común en el mes de abril del año en curso

Como quiera que el suscrito era quien ejercía el aludido cargo en la fecha indicada, debo expresarle que, dejando de lado aspectos anecdoticos y superficiales derivados de informaciones emitidas por los medios de prensa a los que se hace referencia en vuestro artículo, en la debida oportunidad emití un documento oficial al señor Ministro de Defensa con conocimiento al Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, en el que se recuerda la organización del Sistema de Vigilancia de Fronteras vigente, resaltando el hecho que quien tiene bajo su responsabilidad el Hito Nro.1 es la Tercera Región Militar, y no la Marina de Guerra del Perú, por lo que mal pudiera proporcionar cualquier información al respeto .

Asimismo, entendiendo que el tema de fondo respecto a la ubicacion de la caseta de vigilancia se encontraba vinculado a la aspiración chilena de considerar la frontera marítima como el paralelo geográfico del Hito Nro.1, y por lo tanto la modificacion de la linea de frontera terrestre al oeste del mencionado hito, según el paralelo geográfico que pasa por él, se dispuso y coordinó para que un oficial de la Dirección de Hidrografía y Navegación, como apoyo técnico, integrara la Comitiva del Ministerio de Relaciones Exteriores, la cual verificó en el sitio que la caseta se encontraba en territorio peruano, hecho que motivara luego las acciones pertinentes por parte de nuestra Cancilleria

En la seguridad que lo aqui expresado contribuya a aclarar debidamente las circunstancias por usted aludidas, hago propicia la oportunidad para renovarle los sentimeintos de especial consideración y deferente estima.

Atentamente

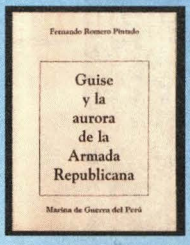
Vicealmirante
Victor Ricardo Ramos Ormeño

Dirección de Intereses marítimos

Fondo de Publicaciones pone a la venta:

Fernando Romero Pintado
GUISE Y LA AURORA DE LA ARMADA REPUBLICANA

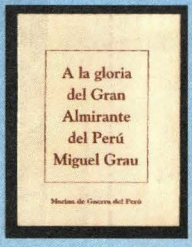
Nacido en Gloucester, Inglaterra, Martín Jorge Guise, el primer comandante general de nuestra Marina de Guerra, goza de un justo renombre como creador ejecutivo y propulsor de los rumbos de la entidad tutelar del país en el ámbito naval. Le dio él sus fundamentos esenciales, así como su orientación histórica; del mismo modo, la estima de la dignidad y el profesionalismo como resgas distintivos en el personal de nuestra marina militar. Por todo ello, este ensayo biográfico resulta de efectivo interés en cuanto al conocimiento integral y personal del Almirante Guise.



Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 378 págs.
Precio: S/. 35.00
Precio Suscrptores: S/. 30.00

Fernando Casaretto Alvarado *(Editor)*
A LA GLORIA DEL GRAN ALMIRANTE DEL PERU, MIGUEL GRAU

Obra esencial sobre el héroe máximo de la Marina de Guerra del Perú. Concurren a ello, en el rubro Homenaje, *los conceptos de connotados intelectuales del Perú de ayer y de hoy, historiadores, ensayistas y poetas; también el aprecio y valoración de personalidades de América y España. La obra también contiene documentos y escritor del propio héroe, y, de igual modo, informes y textos oficiales de los partícipes y de sus subordinados en la ejemplar campaña naval cuando la Guerra de 1879.*



Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Gráficos y fotografías.

Precio: S/. 35.00
Precio Suscriptores: S/. 30.00

Varios Autores
NUEVA VISION GEOESTRATEGICA DEL PERU COMO ALTERNATIVA A LOS DESAFIOS DEL SIGLO XXI

Una novedosa visión de nuestro territorio país que surge de las propias características del territorio peruano y de las posibilidades que generan los recursos y riquezas de nuestro suelo continental y de nuestro mar. El debido uso y el útil aprovechamiento de nuestro patrimonio económico (materias primas, recursos energéticos) es necesario para la proyección del país hacia su mejoramiento y desarrollo. Tal es la opinión de los profesionales y científicos cuyos conceptos constituyen el mensaje medular de la obra.

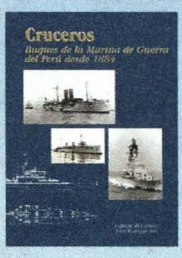


Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 164 págs.
Contiene: Gráficos diagramas, ilustraciones.

Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

John Rodríguez Asti
BUQUES DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DESDE 1884: CRUCEROS

Publicación reciente, su autor toma como punto de partida para elaborar su trabajo el año 1884, cuando, con la adquisición del crucero Lima, *la Armada Peruana habría de iniciar su definida proyección hacia su resurgimiento tras el término de la Guerra de 1879. Esta tratativa le da también tema al autor para referirse a la evolución y trayectoria de este tipo de buques en las Marinas de mayor prestancia en el mundo.*



Formato: 30 x 21 cms.
Extensión: 226 págs.
Contiene: 174 fotos, 22 planos a escala.

Precio Normal: S/. 42.00
Precio Suscriptores: S/. 36.00

Eusebio Quiroz Paz Soldán
LA IMAGEN HISTÓRICA DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

Orientada a cimentar valores cívicos y morales en la población peruana, y muy especialmente en la juventud, La imagen histórica del Almirante Miguel Grau *refiere la difícil niñez del futuro héroe, su dura juventud, el transcurso de su madurez en el servicio de nuestra Armada y la ofrenda de su vida el 8 de octubre de 1879 en Angamos. Paradigma en la Marina y ejemplo para la peruanidad, la referencia de su transcurso vital habrá de ser siempre aleccionante en la comunidad a la que nos debemos.*



Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Fotografías y documentos.

Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

Estación Naval Salaverry Dirección de Intereses Marítimos
Av. Salaverry, cdra. 24 Jesús María, Lima. Teléfono:463-5151 anexo:1176

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Dirección de Intereses Marítimos
Fondo de Publicaciones

Instrucciones:

Llene debidamente la ficha con sus datos, y luego de escoger la forma de pago, sírvase apersonarse a la Dirección de Intereses Marítimos, para entregar la orden de compra, en la Oficina de Logística, sito en Av. Salaverry, Cdra. 24, Jesús María.

Para mayor información; llamar a los siguientes teléfonos:
463 3030 ó 463 5151-1177
o al e-mail:

dirintem@marina.mil.pe

DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS
Fondo de Publicaciones
Orden de Compra

Grado o Nivel _____

Nombre: _____

_____

Dependencia: _____

_____

Teléfono: _____

Fax: _____

e-mail: _____

FIRMA

Deseo adquirir las siguientes publicaciones:

CANT.	TITULO	PRECIO
	TOTAL S/.	

Forma de pago:

❑ Al contado, en la Oficina de logistica de la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

❑ A través de bancos:
Deposite el monto total correspondiente al precio en la cuenta de el Banco de la Nación a nombre de la Dirección de Intereses Marítimos, N° 0000-272892, y luego entregue esta orden con la Boleta de Depósito en la oficina de Logistica de DIRINTEMAR

❑ Descuento por planilla:
Coloque su número de CIP: | | | | | | | | |
y entréguelo en la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

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



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA

RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 270.00
Descuento por planilla cancelable en 27 meses US$ 10.00

GRADO ..... NOMBRE .....
CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....
DOMICILIO .....
CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

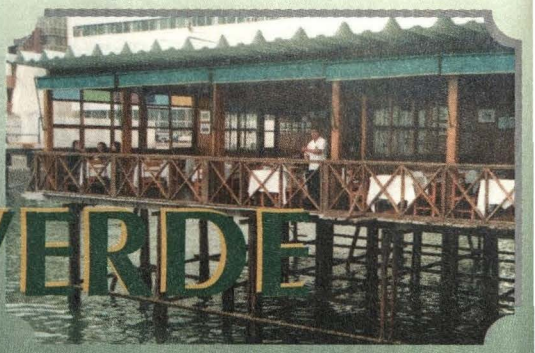
FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

Restaurant
LA RANA VERDE



Ubicado en el muelle dentro del Club Universitario de Regatas
Parque Galvez - La Punta - Callao Telf: 429 5279 - 429 8453



Disfrute de un ambiente exclusivo con vista al mar y de la especialidad en pescados, mariscos y comida internacional, disfrutando de la Bahía del Litoral Chalaco.

Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Suscribase ahora

Grado (si corresponde) .....

Nombre: .....

.....

Empresa u Organización: .....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....

.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

❑ Personal naval en actividad o en retiro	U$ 12,00
❑ Otros suscriptores	U$ 15,00

Opciones de Pago

- **Descuento por planilla (sólo personal naval):** Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- Pago directo en las oficinas de la Dirección de Información de la Marina (otros suscriptores).

Número de CIP: | | | | | | | | |

FIRMA

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:

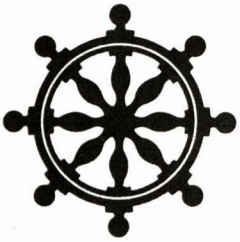
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente 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.




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

Amenazas externas a la Seguridad Democrática del Perú



La Fuerza de Submarinos japonesa en la Segunda Guerra Mundial



Batallones Navales






MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

Octubre - Noviembre - Diciembre, 2001

SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Víctor Lescano Zevallos

EDITOR
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

ASESOR DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN
Contralmirante (r)
José García Valdivieso

JEFE DE PRODUCCIÓN
Teniente Segundo
Ingrid Fernández Sauri

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre
Heliana A. Chávez Gamarra

COORDINADOR FOTOGRÁFICO
Jesús Torres Chavera

INFOGRAFIAS
FELLAT

FOTOGRAFIAS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

Publicada por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones e Informes:
Revista de Marina
Dirección de Información de Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Telefax 261 1594
e-mail: revismar@marina.mil.pe

* 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, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

CARÁTULA:



Corbeta Misilera B.A.P. De los Heros

Editorial

Necesidad de cambios y preservación de los valores institucionales

En los inicios del nuevo siglo y un nuevo milenio, cuando la ciencia y las tecnología nos deparan reiterados y, a veces, deslumbrantes descubrimientos; cuando el mundo se hace cada vez más pequeño a causa de la globalización, fundamentalmente económica, que golpea duramente a diversos países; cuando surgen fenómenos político-sociales perversos, como el terrorismo internacional en gran escala que perturba a la comunidad mundial con su carga de zozobra, destrucción y muerte, resulta indispensable asumir una nueva aptitud en muchos ámbitos y cosas, y en lo que a nosotros nos compete, como integrantes de las Fuerzas Armadas del Perú, mantener el espíritu y la inteligencia en constante estado de alerta para asumir, del modo mejor posible y al más corto plazo, imprescindibles y no pocos cambios al interior de nuestra gloriosa institución.

El 11 de setiembre del 2001 marcó una frontera en la cual el terrorismo –que nosotros hemos combatido exitosamente– se convirtió en el gran desafío, en el peligro larvado que puede atacar a todas las naciones democráticas del mundo. El terrorismo tiene bases y cédulas en los más diversos países. Allí adiestran a sus elementos camuflándose dentro de la población civil. Esto ha originado que al destruir objetivos terroristas se han producido lamentables daños colaterales. Como vemos, este nuevo ti-

po de guerra tiene y tendrá características muy diferentes a todos los grandes conflictos bélicos anteriores. Estamos, pues, inmersos en una centuria que, sin duda, tiene como elementos fundamentales progresos constantes; pero junto a ellos existen valores inmutables y añejos que constituyen la viga maestra que sustenta nuestra vocación de servicio a la patria como miembros de la Marina de Guerra del Perú, que se fundó el mismo año en que nos convertimos en una nación independiente.

Todo pueblo rico en historia, como el Perú, se sustenta en cuatro elementos: tierra, hombres, pasado y futuro. Al hablar de tierra, nosotros incorporamos ese espacio entrañable que es el Mar de Grau, nuestro mar milenario. Si el futuro es apasionante aunque incierto, nuestro pasado es la savia que nos nutre y nos enriquece, que nos brinda los valores morales que son el patriotismo, la mística institucional, nuestras tradiciones navales, nuestros héroes y mártires de los cuales es paradigma el Gran Almirante Grau. El elemento humano está compuesto por hombres y mujeres que tenemos el honor, el orgullo y la responsabilidad de vestir el uniforme que dignificó hasta el sacrificio el Peruano del Milenio, el héroe de Angamos.

Sobre el magisterio de Grau como hombre, marino, político, padre, esposo, amigo, se han escrito páginas justicieras y antológicas. Para Grau, el gran filósofo Séneca pareciera haber escrito, hace centenares de años, estas sabias palabras que nuestro Almirante observó al pie de la letra: "No te dejes vencer nunca por nada extraño a tu espíritu; piensa, en

medio de los accidentes de la vida, que tienes dentro de ti una fuerza madre, algo fuerte e indestructible, como un eje diamantino, alrededor del cual giran los hechos mezquinos que forman la trama del verdadero vivir, y sean cuales fueren los sucesos que sobre ti pudieran caer, así fuesen los que llamamos prósperos o los que llamamos adversos, o los que parecen envilecernos con su contacto, mantente de tal modo firme y erguido, de modo que, al menos, se pueda decir siempre de ti que eres un hombre". Esta posición digna y ejemplar ante la vida –como la postulaba Séneca– la tuvo el Almirante Grau en todo momento, y por eso, insistimos, se nos ofrece como modelo ejemplar de un hombre que jamás pensó en acumular riquezas materiales sino valores espirituales.

Esta es también la gran tarea de nuestro tiempo, recuperar nuestros valores, cultivarlos con fervor, transmitirlos a las nuevas generaciones, recordar que, al igual que en la mar, después de la tormenta sobreviene la calma, pero para nosotros no debe ser una calma inactiva sino ocasión propicia para recuperar a plenitud el legado espiritual de nuestro Almirante sin par. Solo así seremos dignos seguidores de su estela de honor, limpia y refulgente, de la cual los marinos de hoy y de siempre, hombres y mujeres, jamás debemos apartarnos.

El Director

OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE, 2001

DEFENSA Y SEGURIDAD



Actualización de los conceptos de Bienestar, Seguridad y Defensa Nacional

21

TECNOLOGÍA

Los buques de guerra del futuro

45



HISTORIA



La Misión Naval Francesa en el Perú

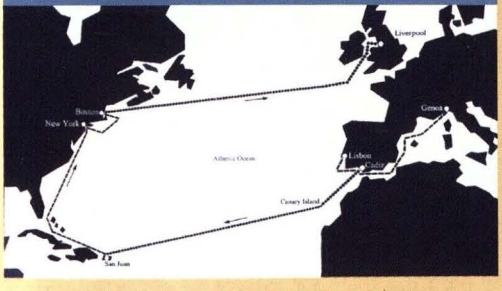
55

OPINIÓN



107 **Reflexiones en un 8 de Octubre**

TESTIMONIO



116 **Gran Regata "Colón '92"**

EDITORIAL

3 Editorial

DEFENSA Y SEGURIDAD

8 Amenazas externas a la Seguridad Democrática del Perú.
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios

21 Actualización de los conceptos de Bienestar, Seguridad y Defensa Nacional.
Calm. Raúl Parra Maza

PODER NAVAL

41 Armamento en Sudamérica.
Calm. (r) Federico Salmón de la Jara

TECNOLOGÍA

45 Los buques de guerra del futuro
C. de F. (r) Fernando Byrne Vidal

50 Celdas de Combustible, un proyecto o una realidad.
C. de N. Carlos Villar Molina

HISTORIA

55 La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): Apuntes para su historia.
C. de C. John Rodríguez Asti

SUBMARINOS

78 La Fuerza de Submarinos japonesa en la Segunda Guerra Mundial.
C. de F. Jorge Saz Fernández

INFANTERÍA DE MARINA

90 Batallones Navales
C. de F. Aníbal Cueva López

OPINIÓN

97 Nuevos tiempos para nuestra Armada
Tte. 1° Juan Carlos Llosa Pazos

107 Reflexiones en un 8 de Octubre.
C. de N. (r) José Aníbal Zorrilla Torres

TESTIMONIO PERSONAL

111 A bordo de la Fragata Museo *Presidente Sarmiento.*
C. de N. (r) Armando Pereira Ríos

116 Gran Regata "Colón '92" Quinto Centenario.
Tte. 1° José Fernández Gamarra

INSTITUCIONALES

121 Los 35 años de la Promoción ENP - 1965.
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

ACTUALIDAD NAVAL

125 Actualidad Mundial.
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti

129 Actualidad Nacional.
Gustavo Ramírez Samamé

COMENTARIOS

132 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac

135 Cartas al Director



AMENAZAS EXTERNAS A LA SEGURIDAD DEMOCRÁTICA DEL PERÚ*

Contralmirante
Jorge Brousset Barrios

INTRODUCCIÓN

El aspecto de la Seguridad Democrática de un país desde la perspectiva externa, debe observarse a través del análisis de factores que generalmente son exógenos, los cuales pueden identificarse casi siempre, desde el punto de vista de la historia como quien verifica estadística de hechos, principalmente relacionados a la interacción con los países vecinos y los conflictos externos que se presentaron a lo largo del tiempo, los mismos que dejaron servidumbres de contradictoria aplicación, a las cuales identificaremos como amenazas tradicionales. Pueden existir otros factores que igualmente generen conflictos y serán de diferentes aspectos y magnitudes, tales como los ideológicos que devienen en actitudes violentas como el terrorismo, o de carácter social como el narcotráfico y la drogadicción, que se traducen en complicaciones en la marcha del orden social, económico, etc.; actualmente, vivimos la psicosis del terrorismo internacional que ha generado una guerra en Afganistán y

---

* *El presente artículo ha contado con el valioso apoyo del* ***Coronel FAP Victor Jaime Manrique Alcázar***

podría involucrar al mundo entero por la connotación de enfrentamiento religioso que desean darle los fundamentalistas del Islam.

La Seguridad Democrática del Perú, desde el punto de vista del Conflicto Externo, tiene que ver también, con la política de Seguridad del Gobierno, basada en el análisis de una realidad dinámica que cambia permanentemente, y en donde se pueden identificar ciertos FACTORES, VARIABLES, O INDICADORES los cuales algunos pueden ser latentes y más continuos que otros, pero en principio hay que tener siempre presente una tarea fundamental: la capacidad del Estado de identificar, oportuna y permanentemente, las amenazas para tomar las medidas preventivas correspondientes, a fin de eliminar, neutralizar, o minimizar sus efectos, dependiendo de la naturaleza y magnitud de tales amenazas; a eso se le denomina "DISUASIÓN" O PODER DE DISUASIÓN que siempre debe ser un asunto autónomo y soberano de cada estado. El éxito que se logre al respecto, determinará la Seguridad Democrática desde el punto de vista externo.

Existen conflictos externos potenciales, y estos se irán concretizando dependiendo de los objetivos externos de quienes los promuevan. La paz en muchos aspectos es un "EQUILIBRIO DE AMENAZAS" y este equilibrio puede generar una condición de Seguridad en una Democracia que entiende bien el aspecto de la seguridad en la magnitud que corresponde; digamos en el aspecto convencional de amenazas potenciales identificadas, los acuerdos y convenios establecidos en tratados internacionales, son una excelente condición, en tanto existiera una SUPRA-ENTIDAD que de forma imperativa los haga cumplir, eso, sería lo ideal, mientras tanto los países deben existir de su propia y autónoma capacidad para mantener un mínimo equilibrio de fuerzas teniendo en cuenta las amenazas convencionales, pues ellas generalmente tienen que ver con la integridad territorial y la independencia del Estado.

Los gobiernos democráticos llevan a cabo su propio esquema de desarrollo nacional, pero al mismo tiempo, deberían también estructurar un esquema de seguridad y defensa para resguardar la integridad y soberanía nacional en el campo externo, en cuyo rol se debe incluir el accionar de las Fuerzas Armadas, las cuales vienen cumpliendo en el Perú, además, otras tareas complementarias de variada complejidad en el campo interno, social y cultural que deben ser adecuadamente reguladas.

CONFLICTO EXTERNO

En términos de enfrentamiento armado, es una situación remota en la coyuntura actual, en la que existen varios mecanismos internacionales que condicionan el uso de la fuerza a la legítima defensa; sin embargo, no debemos dejar de lado los diferentes conflictos de intereses que se mantienen latentes y que pueden gene-

rar una situación desgraciada y de difícil salida, principalmente cuando se trata de problemas que afectan la integridad territorial del Estado.

Desde un punto de vista académico, debemos rescatar los planteamientos del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), respecto al CONFLICTO EXTERNO, lo cual deviene de una consideración de largo plazo (25 años) en el marco del Proyecto Nacional a nivel Estado, donde se deben tener en cuenta las AMENAZAS; esta situación da lugar al desarrollo de un Proyecto de Gobierno que se lleva a cabo en un período constitucional de cinco años, el mismo que debe definir las probabilidades de los Conflictos en el marco de las amenazas, situaciones no previstas y legítima defensa.

Una lectura de los trece artículos que integran el Capítulo XII, denominado DE LA SEGURIDAD Y LA DEFENSA NACIONAL de la Constitución de 1993 vigente, revela dos grandes preocupaciones:

- En primer lugar, la de garantizar la seguridad de la nación, a través de un Sistema de Defensa Nacional.
- En segundo término, corresponde a las Fuerzas Armadas la finalidad de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial.

Es más, en este Capítulo XII de la Constitución en vigor, la responsabilidad de garantizar la independencia y la soberanía es asignada en exclusividad a las Fuerzas Armadas, cuando la independencia y la soberanía tienen un contenido ampliamente político. La Seguridad y la Defensa Nacional tienen componentes: social, económico, político, geopolítico y militar. La Defensa Nacional no es militar solamente, lo militar ocupa una fracción de esta responsabilidad y es deber del Estado y de todo ciudadano.

Las amenazas más tradicionales a la paz, lo constituyen los conflictos que surgen como consecuencia de las diversas percepciones que cada país tiene sobre la determinación de sus fronteras; incluso aún cuando están refrendadas por instrumentos legales internacionales. Estas amenazas están vinculadas a la política exterior de cada país o a sus propias proyecciones geopolíticas, las amenazas son:

- Las generadas básicamente por las ambiciones geopolíticas expansionistas de países vecinos.
- Las que tienen su origen en los intereses económicos y de poder de algunos países.
- Las producidas por la imposición hegemónica de potencias internacionales.
- Las asociadas al Tráfico Ilícito de Drogas internacional.

Debemos recordar además, que en materia de seguridad y defensa y desde una perspectiva geopolítica, somos un país que posee 7 mil kilómetros de frontera terrestre que no están plenamente ocupadas, y la existencia de un dominio marítimo aún NO delimitado, pero con normas internas y multilaterales que se refieren a este espacio, fijando un Statu Quo altamente adverso para nuestros legítimos intereses. Un país donde la selva tampoco

está plenamente integrada ni desarrollada, un país que no da uso a los ríos navegables de la amazonía, un país que a través del río Amazonas llega al otro océano y tiene la posibilidad de comunicarse con Europa, América del Norte y África. Y por último, un país que está presente en la Antártida y que dentro de pocos años deberá opinar sobre el destino y sus intereses en dicho continente.

HIPÓTESIS DE CONFLICTO

Las hipótesis de conflicto las vamos a desarrollar con base en las Amenazas que se observan en función a los diversos problemas en el nivel regional y Continental:

- Conflicto de intereses de carácter económico.
- Problemas fronterizos pendientes.
- Guerra interna en Colombia.
- Contexto internacional de seguridad.

Conflicto de intereses de carácter económico

El proceso de integración de América del Sur tiene dos corrientes, la andina y el MERCOSUR, cuyos resultados nos podrían conducir a una unión aduanera regional y probablemente, siguiendo el ejemplo europeo a la moneda única con los correspondientes mecanismos de control macroeconómico. Esto a su vez implicaría una integración de nivel político que generaría su propio sistema de solución de controversias, cuyos primeros pasos han sido dados dentro del Grupo de Río. Las tendencias políticas y económicas de nivel mundial se orientan hacia la constitución de grandes mercados, con una población heterogénea compuesta por varios estado-nación, los cuales se sustentan sobre la base de un sistema de defensa colectivo. Las fuerzas en juego en este proceso de integración sudamericano nos llevan a una redistribución de poder regional para lo cual Brasil y Chile vienen estableciendo un eje con base en el cual se debería desarrollar este gran espacio, mediante el desarrollo de políticas y estrategias en función de las grandes tendencias mundiales de largo plazo, teniendo en cuenta además que el centro geoestratégico del mundo de hoy es el Pacífico, no el Atlántico, y Brasil tiene su esfera natural de influencia no en África sino en Sudamérica, esta orientación geopolítica ha sido desarrollada por Teresinha de Castro. De otro lado se tiene que Chile viene llevando a cabo políticas de desarrollo nacional, con algún éxito, orientadas a cumplir su gran aspiración geopolítica desarrollada por Portales de "hegemonía en el Pacífico Sur Oriental", para lo cual se tiene proyectado la construcción de un mega puerto en las costas del Pacífico Sur y de esta manera establecer el eje del centro hegemónico de Sudamérica, comercial y financiero, mediante la alianza cultural y racial de Argentina y Uruguay, países que inicialmente formaron el MERCOSUR.

Nos dice el vicealmirante Luis Vargas Cooban, que "estamos, pues ante uno de los más decisivos retos que se hayan planteado a nuestra Nación, puesto que de realizarse el proyecto chileno quedaríamos

convertidos en un país meramente dependiente de este centro brasileño-chileno. Tenemos, pues, que trazar en el más breve plazo una gran estrategia nacional que nos permita posicionarnos ventajosamente en el nuevo espacio regional en surgimiento. La inactividad o, peor aun, el intento de aferrarnos al pasado manteniéndonos al margen del proceso de integración sólo puede conducirnos a una situación de periferia que desdeciría totalmente de nuestro legado histórico".

Desde el punto de vista de Seguridad este proceso de desarrollo político, económico y social de Sudamérica, nos lleva a considerar Amenazas de largo plazo de nivel sub regional y continental, las cuales deberían ser contempladas desde los ámbitos político-diplomático y político-militar y de acuerdo a las circunstancias y decisión política de los gobiernos afectados, podrían generar conflictos externos de expansión y competencia con los países vecinos, principalmente Chile, el cual viene desarrollando una política de defensa orientada a la reestructuración y modernización de sus Fuerzas Armadas, a las cuales se tendría circunstancialmente que tener en cuenta, para mantener la independencia de acción del Estado Peruano en el accionar internacional.

Problemas fronterizos pendientes

Consideramos que las diferencias sobre la delimitación y demarcación de los espacios de soberanía y jurisdicción de los estados en nuestra región, todavía constituyen Amenazas a partir de las cuales se pueden generar conflictos externos. El problema de mayor relevancia en la actualidad, debido a que son espacios que recientemente han sido reconocidos en la esfera internacional, como espacios que se integran a la influencia directa de los estados-nación, es el que se refiere a los espacios marítimos, como la "zona económica exclusiva" y la "plataforma continental". Si bien es cierto que desde 1947 el Perú, Ecuador y Chile, ampliaron sus espacios marítimos hasta las doscientas millas, esta situación sólo ha sido reconocida luego de largas negociaciones de carácter universal y en una dimensión diferente a las que inicialmente se planteó; es decir, a partir de la entrada en vigor del nuevo Derecho del Mar, en noviembre de 1994, todos los estados ribereños pueden establecer determinadas competencias sobre diferentes espacios marítimos que van hasta las 200 millas frente a sus costas y en algunos casos hasta las 350 millas cuando se trata de la Plataforma Continental.

Los antecedentes técnicos y jurídicos desarrollados y aceptados durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), desde 1972 hasta 1994, no son los mismos que inicialmente plantearon los países del Pacífico Sur Oriental, desde 1947, para extender su soberanía y jurisdicción hasta las doscientas millas, lo cual para muchos en el Perú y legalmente establecido en el Ecuador, esta extensión se conceptúa como mar territorial, espacio a que el derecho internacional vigente sólo le reconoce una extensión de doce millas.

Paralelamente, se han desarrollado principios y establecido doctrina y juris-

prudencia internacional para la delimitación de los espacios marítimos entre países con costas adyacentes o frente a frente, las cuales comprenden normas diferentes a las que han establecido el statu quo de la delimitación aplicada en nuestra región, con base en el concepto de tomar como referencia de delimitación, el "paralelo geográfico" del punto donde la frontera terrestre llega al mar de los países con costas vecinas; esta situación sería válida sólo cuando las costas de ambos países tienen una orientación Norte –Sur.

El Perú no ha firmado ningún tratado de límites marítimos con los países vecinos; sin embargo, existen una serie de normas legales internas e internacionales que hacen referencia a un límite marítimo sobre la base del paralelo geográfico del punto donde la frontera terrestre llega al mar; este tecnicismo, al margen del derecho internacional, genera una situación sumamente desventajosa e injusta para el Perú, principalmente en la zona Sur limítrofe con Chile, donde se tendría una pérdida de 35,000 km2, área que quedaría en jurisdicción chilena y más grave aún, se dejaría en alta mar un área de 26,000 km2 que legítimamente le corresponde al Perú; es decir, estamos hablando de una pérdida que comprende un área similar al de los departamentos de Piura y Lima juntos, donde existen comprobadas riquezas ictiológicas del orden de los 12 millones de toneladas de biomasa pesquera y otras riquezas minerales en el suelo y subsuelo marino. Otro punto de vista que muestra con objetividad lo injusto de la situación actual en el Sur, es que frente a Arica, Chile tiene una proyección de su espacio marítimo de 200 millas, teniendo en cuenta la delimitación sobre la base del paralelo geográfico, cuya dirección se orienta hacia los 270°; sin embargo, el Perú frente a las costas de Tacna, en el punto de la frontera denominado "La Concordia", prácticamente no tiene mar, y hacia el Norte sólo logra alcanzar: frente a Sama 20 millas, frente a Ilo 40 millas, frente a Mollendo 80 millas, frente a Camaná 100 millas y recién frente a San Juan las 200 millas, casi 700 kilómetros de la frontera peruano-chilena. Esta situación aun pendiente, sobre la cual Chile no quiere reconocer que existe un diferendo, ya que considera que el asunto está concluido, genera una amenaza que podría crear conflictos externos para los cuales el Perú debe estar debidamente preparado a fin de enfrentar sus consecuencias en el campo diplomático y militar.

Otra situación importante es la relacionada con las servidumbres que se derivan de los tratados de límites de 1929 y 1942, con Chile y Ecuador respectivamente. En el primero, entre otras servidumbres a favor del Perú, se establece que Chile no deberá ceder los territorios que pertenecieron al Perú, a terceros países, sin consulta previa; esto se relaciona con la situación mediterránea en la que quedó Bolivia después de la guerra del Pacífico; en los años 70, hubo una propuesta sobre la posible salida al mar de Bolivia a través de un corredor hacia Arica, a lo cual la Cancillería peruana se opuso y presentó una alternativa que no fue aceptada por Chile; Bolivia y Chile no tienen relaciones diplomáticas y el problema de la mediterraneidad es una ame-

naza que genera una tensión latente. En el caso de las servidumbres otorgadas a favor del Ecuador se tiene, las facilidades de libre navegación por el Amazonas y sus afluentes septentrionales, situación que recientemente ha sido regulada y sobre lo que todavía existen cuestionamientos en el pueblo loretano; además, la solución final al tratado de 1942 es de reciente conclusión, no debemos dejar en el olvido el comportamiento ecuatoriano en el pasado sobre el particular, más aun cuando recientemente, ante la propuesta del gobierno peruano para la limitación en gastos de armamentos las autoridades militares ecuatorianas no han sido totalmente receptivas.

Guerra interna Colombiana

La guerra interna en Colombia, tiene una influencia delicada hacia el territorio peruano debido a que las áreas liberadas por los insurgentes colombianos, se encuentran colindantes con las fronteras políticas de ambos países, además las motivaciones del conflicto interno colombiano no están solamente en el campo de la lucha por el poder político, sino que tienen implicaciones con acciones delictivas de carácter internacional como es el terrorismo y el narcotráfico. Esta situación viene generando una seria amenaza al desarrollo socio-económico de nuestra frontera nor-oriental en la amazonía peruana, con la agravante que el área se encuentra aislada, despoblada y con poca presencia del Estado.

A esto hay que agregar que la demarcación fronteriza entre Colombia y Perú tiene una serie de imprecisiones, debido a que se trata de fronteras naturales sobre cursos de ríos caudalosos con una gran dinámica hidráulica, lo cual trae como consecuencia el desplazamiento y la generación de islas en el cauce de los ríos, así como la constante variación del thalweg, referencia que se tomó en los años veinte para la demarcación de nuestras fronteras en los ríos Putumayo y el sector que corresponde sobre el río Amazonas.

Contexto internacional de seguridad

Nos dice el sociólogo Jaime Castro Contreras que existe una pérdida de la vigencia de la soberanía absoluta y territorial; es decir, en el campo de la seguridad internacional, tras la caída del muro de Berlín en 1989 y la fragmentación de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en 1991, el mundo dejó de estar organizado por el conflicto este-oeste, pasando a organizarse en círculos concéntricos en cuyo núcleo integrado por los países desarrollados se disfruta de una mayor estabilidad y seguridad, mientras que en los países periféricos la estabilidad y la seguridad disminuyen y son más precarios cuanto más lejos están del núcleo. En consecuencia, en el mundo globalizado de hoy, los estados ordenadores o países desarrollados, poseen intereses de seguridad y desarrollo que tienen una alta connotación geopolítica; por lo tanto, sus intereses van más allá de la defensa de sus territorios y más bien procuran ampliar y controlar sus áreas de influencia. En este sentido, el mundo desarrollado hoy no conoce fronteras ni límites en el tiempo para sus actividades financieras y comerciales, no conoce fronteras en el campo moral y político, referidas a los derechos humanos,

tampoco conoce fronteras respecto a sus intereses de seguridad y defensa nacional. Esto quiere decir, que la soberanía en el mundo globalizado ya no es más territorial, se ha flexibilizado, al extremo que con la presencia de nuevos actores en la escena internacional, como son los organismos internacionales de todo tipo y de modo específico las Organizaciones No Gubernamentales (ONG), las soberanías están cuestionadas. Incluso las grandes potencias, hoy hacen prevalecer el llamado derecho de injerencia por razones humanitarias, como son los casos de Yugoslavia y Kosovo, y actualmente por el terrorismo internacional, la guerra de Afganistán.

En el caso del Perú, donde existen áreas propicias para el desarrollo de los insumos básicos para el tráfico ilícito de drogas que afectan a gran parte de la humanidad, se puede convertir nuestro territorio en campo de operaciones internacionales para combatir la siembra y elaboración de las drogas.

Otro tema a tener en cuenta, es el relacionado a las reservas estratégicas del elemento vital para la vida: "el agua" de los ríos y las grandes extensiones de bosques naturales que regeneran el oxígeno del aire contaminado a una escala mundial, como el caso de nuestros territorios amazónicos.

POSIBILIDADES Y CARACTERÍSTICAS

De las Hipótesis de Conflicto, desarrolladas en función a las Amenazas identificadas anteriormente, habría que desarrollar más profundamente cada una de ellas para determinar el grado de veracidad de las variables que intervengan, y cuales de ellas estarán orientadas a generar posiciones de controversias o conflictos en el Perú, que identifiquen los mismos como serios, delicados o graves. Este es un análisis continuo, que no debe interferirse con el inicio de un nuevo periodo presidencial, de tal forma de proyectar la gestión de la Seguridad y Defensa Nacional.

Las acciones en el campo militar, solo ocurren cuando se han rebasado todas las instancias diplomáticas y a través de las cuales, no se llegaron a condiciones de solución, porque la voluntad de negociación de alguna de las partes se radicaliza; estas acciones militares, se precipitan más rápido aun, si alguno de los bandos estima, o está seguro que tiene mayor poder combatiente relativo que el oponente, porque de otra manera, no se atrevería, o por lo menos no decidiría tomar acciones violentas unilaterales, en este punto, es necesario resaltar el concepto emitido anteriormente, que "la paz es un equilibrio de amenazas", y la paz permanente es un permanente equilibrio de amenazas, pues de otra manera es posible que se desencadenen fácilmente acciones militares por decisión unilateral del oponente, porque no lo limita el temor de la reacción del agredido, y ese es el juego de la disuasión en la que el mundo entero se maneja excepto, Costa Rica que tiene la protección de EE UU. Tratar de mantener

un equilibrio de fuerzas, nos conduce a veces que por conseguirlo, como ha ocurrido, se desencadene una carrera armamentista, mantenida por los países proveedores de armas que contribuyen a generar más desconfianza y de esa forma lograr se compren más armas. Ante estas acciones se tienen las medidas de fomento a la confianza en el campo militar que vienen dando excelentes resultados de transparencia.

En el caso del Perú en razón de las hipótesis planteadas que identifican diversas amenazas, tenemos que bajo este alcance vamos a desarrollar las diferentes posibilidades y características de hipotéticos conflictos con los países vecinos, teniendo en cuenta los distintos tipos de amenazas que hemos expuesto, las cuales nos presentan un escenario que debe priorizar nuestra atención hacia el Sur de nuestro territorio, zona donde confluyen una serie de intereses contradictorios en el ámbito del desarrollo económico y político.

- La gran desventaja en la que se encuentran nuestros legítimos derechos e intereses en la zona marítima que afecta a los departamentos de Tacna, Arequipa e Ica, se traduce en un rechazo por parte del Perú; hecho que se ha materializado a partir de 1986 mediante acercamientos amistosos, a raíz de una clara definición y aceptación universal de diferentes espacios que establece la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982. Bajo el marco de un acuerdo multilateral los países del Pacífico Sur Oriental hicieron causa común en su política exterior sobre la extensión de soberanía y jurisdicción hasta las doscientas millas, zona marítima considerada como un solo espacio, cuando sólo existía el concepto de doce millas de mar territorial; desde 1994 que entró en vigor la CONVEMAR, es universalmente aceptado que los estados ribereños establezcan un mar territorial de doce millas, una zona económica exclusiva y plataforma continental hasta las doscientas millas. Por estas razones, en el 2001, nuestra Cancillería, presentó un pronunciamiento oficial ante la Secretaría General de Naciones Unidas con el fin de establecer que el Perú no ha concluido ningún tratado de límites sobre fronteras marítimas, buscando una solución amistosa y pacífica a la inequitativa situación del Statu Quo actual, en donde se ve seriamente disminuida la extensión del dominio marítimo peruano.
- La situación de Bolivia, que mantiene un persistente reclamo por su mediterraneidad, es una amenaza potencial identificada, no se ha diluido desde la guerra del Pacífico en el siglo XIX, y es una condición exógena de conflicto externo, en la medida que Chile ofrezca una salida al mar por los territorios de Arica y de otro lado, los bolivianos pretendan desconocer el condominio del Lago Titicaca y se ofrezca un desvío de sus aguas para satisfacer la demanda de este elemento hacia los territorios áridos del norte de Chile.
- La geopolítica de Portales y Pinochet, muestran el deseo chileno de alcanzar la "hegemonía en el Pacífico Sur Oriental" para lo cual vienen desarrollando con relativo éxito una serie de gestiones po-

líticas, económicas y comerciales a fin de apoyar las diversas actividades privadas de capitales chilenos en el mundo globalizado y de mercados regionales abiertos; sin embargo, habría que preguntarse cuál será el comportamiento de Chile ante un eventual surgimiento de capitales peruanos que compitan en los mismos mercados considerados estratégicos para el desarrollo chileno en el camino hacia la hegemonía en el Pacífico Sur; como ejemplo, debemos recordar el reciente y triste caso de la línea Aero Continente de capitales peruanos, los cuales encontraron una solución pero fueron significativamente afectados económicamente y en sus proyectos de expansión. Además, Chile viene desarrollando esfuerzos para construir un mega puerto sin tener en cuenta que las ventajas comparativas de las costas del Perú, debido a la posición geográfica y morfología submarina, las cuales en razón de su ubicación central en el continente sudamericano y las grandes profundidades de sus aguas, son las más propicias para el desarrollo de una infraestructura portuaria que permita las facilidades adecuadas al transporte naviero que atienda los requerimientos de flujos de carga en grandes dimensiones, hacia los países del Pacífico occidental.

Estas amenazas hacen vislumbrar una característica peculiar de conflicto focalizado en un teatro de operaciones singular entre la zona sur del Perú y norte de Chile. Es importante anotar el pronunciamiento del Comandante en Jefe de la Armada Chilena en 1999, el mismo que destacó la persistencia de los conflictos internacionales y el frecuente uso de la fuerza en la solución de las controversias en los escenarios del futuro. Recuerda que la realidad cotidiana de las relaciones internacionales nos demuestra que el poder importa, que el poder es un recurso de negociación, que el poder es un recurso de gestión política, y que el poder es un instrumento para la seguridad de los estados; por lo tanto, en el mundo global la función primaria de preservación se materializa mediante la capacidad de defensa, la cual es la base para la construcción de las demás capacidades estratégicas; y concluye que lo grave es que cuando se la necesita y no se tiene, es cuando los pueblos llegan a dimensionar su verdadero valor y significado, pero ya es tarde y las consecuencias, desastrosas. Chile viene llevando a cabo un proceso de reestructuración y modernización de sus Fuerzas Armadas, mediante una transparente política de defensa nacional difundida a través de su Libro Blanco.

Con Ecuador hemos llegado a una Paz que nos da un marco de tranquilidad y de integración, y nuestra esperanza es, que no se establezcan políticas unilaterales de desconocer lo acordado a futuro, lo cual sería lamentable.

La Guerra interna Colombiana, nos afecta desde el punto de vista de la posible incursión de los integrantes de una facción colombiana que está en lucha contra su país y que por táctica o por necesidad de espacio ingresa a nuestro territorio por la frontera, lo cual debemos impedir. El Perú, no tiene problemas con el estado colombiano, pero

tiene una amenaza en esa frontera por razones exógenas, un grupo armado que nos obliga a reforzar militarmente la frontera, para preservar nuestro territorio de acciones, o de actividades de extraños que puedan intentar ingresar; además, las acciones que realizan, estos grupos armados, tienen relación, con aspectos ilícitos y vedados, como son el tráfico de drogas y de armas, lo cual nos afecta. Si no tomáramos acción en el problema, se puede complicar la situación, en la medida que los grupos armados aprecien que no tenemos la capacidad de expulsarlos, o de neutralizar la amenaza.

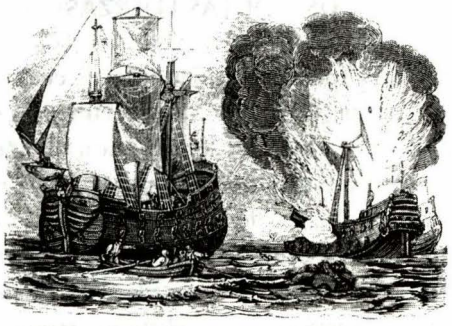
Las Fuerzas Armadas son el medio que usan los gobiernos para respaldar su posición, y éstas sólo analizan la progresión de los hechos, que orientan las posibles direcciones del accionar militar de los otros países y como consecuencia de eso: se preparan, no opinan, no especulan, solo ven fríamente los acontecimientos; a veces lo que se dice en la arena diplomática es totalmente diferente a lo que se evalúa en la proyección del poder militar adversario, lo cual constituye una adecuada señal para la preparación de nuestras fuerzas.

USO DE LAS FUERZAS

En el análisis para uso de las fuerzas, en un escenario que si bien es cierto, por el momento no tiene conflictos a la vista con los vecinos, no se puede concluir que no existen amenazas potenciales, las cuales puedan convertirse en conflictos, ya que, si no tenemos una capacidad efectiva de Disuasión, puede ocurrir que se inicie el uso de la fuerza extraña, desde el exterior, sin que nosotros podamos hacer nada al respecto; recibir el golpe y pagar las consecuencias por un análisis de confianza en terceras instancias, es una falta de previsión que podría ser fatal. La capacidad de defensa básica es fundamental para permitir consolidar la Seguridad Democrática y eliminar cualquier posibilidad de conflicto externo. Siendo equilibradamente disuasivos, tendremos seguridad y tranquilidad con los vecinos, y los conflictos de intereses en los ámbitos, socio-económicos, políticos y de cualquier otro alcance, se podrán negociar en un marco de armonía y de Paz; situación que debemos entender como una condicionante para mantener nuestra propia capacidad de defensa y no depender de las decisiones de terceros. Esto es lo que establece la Constitución del Perú cuando dispone garantizar la soberanía e independencia del Estado y su territorio.

En el caso extremo involuntario, que hubiera la necesidad del uso de las armas, será claro que para ese momento, emplearemos sólo lo que tendremos listo para ser usado (de acuerdo a nuestras previsiones), en defensa de nuestro territorio y sus intereses en todos los ámbitos; para lo cual, en el marco del comportamiento histórico que refleja la filosofía de la política de defensa de nuestra nación, no tendremos una actitud ofensiva. Sin embargo, si es necesario tener que usar nuestra capaci-

dad de Defensa, al igual que lo hacen todos los países del mundo, ésta deberá ser siempre contundente y decisiva, de acuerdo al escenario en que le toque actuar; para lo cual, se debe emplear las estrategias modernas en el uso de las fuerzas y debemos tener siempre presente que la disuasión real se alcanza, a través de un equilibrado poder combatiente relativo en la región.



ACTUALIZACIÓN DE LOS CONCEPTOS DE BIENESTAR, SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL

Contralmirante
Raul Parra Maza

INTRODUCCIÓN

En las últimas cinco décadas del siglo XX hemos visto los cambios que se produjeron como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, la Guerra de Corea, la Guerra de Vietnam, las guerrillas procomunistas y terrorismo por el mundo, así como de la Guerra Fría que finalizó sin pena ni gloria, pero con elevadas pérdidas de vidas humanas y el sacrificio de grandes potenciales intangibles que resultaron desperdiciados por la destrucción material de la infraestructura, de organizaciones e instituciones para el desarrollo de las naciones y de los servicios esenciales para la vida.

También, hemos sido testigos del tránsito de gobiernos de diversas tendencias con supuestos que todos ellos pudiesen lograr para el pueblo mayor bienestar y felicidad; sin embargo, hasta hoy este objetivo aún no ha podido obtenerse.

Sobre ello existen variadas hipótesis y realidades que son analizadas alrededor de la teoría del conflicto con causales y razonamientos a partir de los intereses económicos que derivan hacia intereses políticos, sociales y militares.

Nadie puede dudar que el ejercicio de la política es importante, pues ello hace personas capaces de ejercer el arte de gobernar. Se organizan en partidos políticos o grupos de presión independientes con distintos fundamentos filosóficos e ideológicos, pero todos con un objetivo común: «Lograr el bienestar de sus pueblos», fundamentos que han consolidado las ideas sobre el sistema democrático como el menos imperfecto para el logro de los objetivos nacionales.

Asimismo, resulta importante tener en cuenta que, por formación, los miembros de las fuerzas armadas son profesionales de la guerra, sea en tierra, mar o aire; por tanto, es su obligación dominar este arte con el objeto de obtener la victoria, coadyuvar a mantener la paz y el bienestar de la Nación, etc.

Son, pues, el ejercicio de la política y el dominio del arte militar dos honorables profesiones, distintas por naturaleza, pero

en esencia interrelacionadas, no obstante que sus campos de acción están delimitados y son no competitivos.

Por ello, mientras no exista la auténtica capacidad de dialogar para entendernos, comprendernos e identificar nuestros intereses comunes, seguiremos postergando el sueño de los próceres para lograr una gran Nación Peruana.

Nuestro país posee potencial humano, recursos naturales, energéticos y alimenticios, en calidad y cantidad suficientes para poner en funcionamiento la poderosa maquinaria del desarrollo sostenible con la necesaria garantía de una seguridad actualizada, moderna y efectiva.

Sin embargo, ésta no es tarea sólo para iluminados, pues son todos los sectores de nuestra Sociedad los actores responsables para ello, siempre considerando que la democracia, como forma de gobierno, es la mejor opción para conducir la Sociedad al logro del bienestar que específicamente deseamos. En este sentido, el concepto de Seguridad en cualquier época presupone la existencia de amenazas; esto es aplicable tanto a países, fronteras, etc., lo mismo que a las personas, dentro de los retos y desafíos que implica la obtención de sus intereses y aspiraciones.

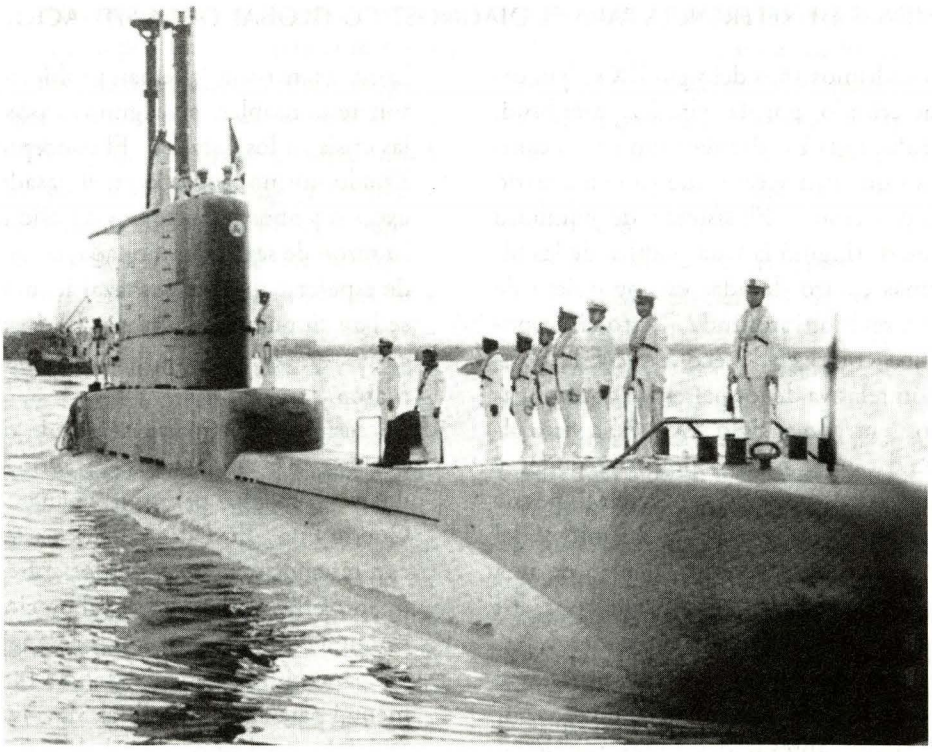
En todos los casos encontramos que la pobreza, la ignorancia y la desesperanza son las causas más profundas de la inestabilidad, inseguridad, falta de libertad y de los más graves riesgos que enfrenta nuestra democracia. Estos defectos son capaces de generar todo tipo de convulsiones sociales y constituyen actualmente las verdaderas amenazas a la seguridad interna y externa del país.

Entendemos, entonces, que el propósito de la seguridad integral es alcanzar el bienestar del país y mirar también la región circundante, a través del desarrollo sostenible; por tanto, debemos propender a conseguir las condiciones de cooperación mutua, de tal manera que el Perú disfrute de paz, armonía, respeto y confianza, promoviendo simultáneamente la eliminación del *apartheid* económico y tecnológico.

También, consideramos que el estamento militar, por sí solo, tiene la obligación de producir seguridad, a través del sistema de defensa, no obstante que el problema integral involucra a todos y cada uno de los integrantes de la Nación Peruana y pasa por la organización del Estado, la culturización del pueblo, el respeto a la soberanía, la observancia fiel de los tratados, convenios internacionales y de los derechos humanos; todo esto como presupuesto para alcanzar la democracia más efectiva y eficaz.

Entonces, no se conseguirá seguridad integral eliminando o reduciendo unilateral e indiscriminadamente a las fuerzas armadas sino que se les deberá organizar, equipar y entrenar, mejor dicho, prepararlas para la obtención de los objetivos estratégicos del país en tierra, mar y aire, así como actuar en la Defensa Nacional ante cualquier agresión externa y proteger los intereses nacionales en el exterior.

Se debe asumir también el momento de insertar definitivamente a las fuerzas armadas dentro del sistema de gobierno democrático, para los consecuentes entendimientos mutuos y fortalecimiento conceptual de la seguridad integral y defensa nacional.



Las fuerzas militares –Ejército, Aviación, Marina– proveen el soporte necesario e indispensable en el normal desenvolvimiento democrático de la nación.



TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA EL DIAGNÓSTICO GLOBAL DE LA SITUACIÓN

1. Los últimos años del siglo XX se han caracterizado por la rapidez, amplitud, profundidad y dramatismo de los cambios que han acontecido en el escenario internacional. El sistema de equilibro que distinguió la vida política de las últimas cuatro décadas es hoy objeto de una revisión profunda. Tanto en lo político como en lo económico, la posición relativa de los países latinoamericanos, entrado al siglo XXI, se ha visto alterada, pues nuevos polos de poder y nuevas posibilidades en las relaciones de naciones son un signo distintivo del momento que vivimos, dentro de una intervinculación movilizada por los avances de la ciencia y la tecnología.
2. Las grandes expectativas que produjo el fin de la Guerra Fría han resultado, por lo menos, apresuradas. El resurgimiento de formas democráticas y de la economía de mercado no ha constituido la panacea global que, en forma prematura, se anticipó. Durante las últimas décadas del siglo pasado, una gran cantidad de resentimientos y rivalidades, ambiciones y odios se mantuvieron encubiertos bajo la cortina del llamado «equilibrio del terror». Al desaparecer este equilibrio, antiguos reclamos han dado pie a resurgimiento de conflictos para adquirir territorio, modificar fronteras, romper dominaciones históricas, ideológicas, religiosas y de otro tipo, corregir agravios de conflictos del pasado y alcanzar sueños de control regional. Ahora, el siglo XXI ha heredado nacionalismos exagerados con fundamentalismo y fanatismo que han proliferado y son responsables, en algunos casos, de las crisis en los Estados. El concepto de Estado mismo, acusado en el pasado de excesos y abusos, sufre hoy agresiones y su razón de ser es cuestionada, como era de esperarse, pues al rechazar ideologías se han impugnado también las Instituciones que le dieron origen o lo perpetuaron.
3. En términos castrenses se puede decir que por más de 40 años, Estados Unidos y sus aliados pelearon y ganaron la Guerra Fría. En Latinoamérica se pagó con muchos miles de vidas los enfrentamientos fratricidas que fue el precio para que el comunismo internacional no ocupara un espacio geográfico fundamental para su triunfo final. Los muertos en los territorios y ciudades latinoamericanas fueron varias veces más numerosos que los que se produjeron entre Europa y la ex U.R.S.S.

   Sin embargo, a la hora de usufructuar los beneficios del triunfo, estos países aliados, y entre ellos el Perú, no parecen encontrar situaciones favorables, pues están endeudados, con enfrentamientos no resueltos entre sus clases sociales y las democracias se encuentran de cara al desafío que significa satisfacer las necesidades que sus sociedades reclaman.
4. De otro lado, sabemos que, en la antigüedad, las desigualdades eran toleradas porque los continentes estaban separados y caracterizados por un distanciamiento cultural. En la actualidad el mundo se ha vuelto más próximo y más

interrelacionado, lo cual también es caracterizado por un debilitamiento político masivo que hacen que las desigualdades se vuelvan menos tolerables. En efecto, el nuevo sentido de proximidad hace que se intensifique la advertencia de la desigualdad global en las condiciones de vida y que sea decisivamente un importante nuevo aspecto de nuestra realidad contemporánea. Entonces, divulgar este concepto estimula un rechazo en la clase política y en un futuro próximo este rechazo puede ser incentivado, expresándose más como un resentimiento a través de una acción organizada.

5. La desigualdad económica y social en América Latina se profundizó en el último decenio. Las diferencias en los ingresos por habitante van desde más de 23 mil dólares en el país más rico de la región hasta menos de 300 en el más pobre. Grandes núcleos perciben menos de un dólar por día, nivel considerado pobreza crítica por el Banco Mundial. Alrededor de 200 millones de latinoamericanos, cerca de la mitad de la población total, no tienen acceso a los servicios fundamentales de salud, educación, vivienda, etc. En el Perú, cuyo ingreso per cápita se calcula en 1,300 dólares, no obstante su población está signada por un 45% de pobreza generalizada.
6. La democracia no puede fortalecerse sobre un horizonte de ignorancia e indigencia. La paz, seguridad y estabilidad son y seguirán siendo inciertas hasta que esas disparidades sean reducidas, pues en la pobreza y la desesperanza están las causas profundas de los crecientes e incontrolables flujos migratorios, de los fracasos para derrotar al narcotráfico, el aumento en la propagación de las epidemias, la explotación irracional del medio ambiente, etc. En suma, son la inestabilidad, la inseguridad, la falta de libertad las causales de los riesgos que enfrenta la democracia en el Perú y en los demás países, además de sus diferencias relativas.

   La democracia basada en el sistema de libre mercado se presenta hoy triunfante dentro de la globalización. Pero este triunfo se deriva fundamentalmente de la caída del comunismo más que por el éxito de la viabilidad de los ideales democráticos, pues para gran parte del mundo empobrecido el asunto se basa en un práctico nivel de vida.

   Proclamar la libertad sin satisfacer las necesidades básicas no es suficiente. La victoria de la democracia en el conflicto ideológico aparece sólo como la victoria de una coalición hegemónica más que por un triunfo universal de las ideas democráticas. Podemos decir entonces que el contenido ideológico de la victoria es innegable, pero el alcance global de esta victoria es filosóficamente superficial. Estas formas, una objetiva y otra subjetiva, son las que ponen en primer lugar el asunto de la desigualdad en la agenda de este nuevo siglo y milenio. Los factores objetivos se derivan de la dinámica de la demografía y de la economía.
7. El crecimiento demográfico global es

más alto que nunca, afectando mucho más a la porción más pobre de la humanidad y por supuesto que sus efectos negativos son más evidentes en los países subdesarrollados.

El crecimiento económico también es desigual, pues favorece a los hegemónicos, cohesionados, organizados y capacitados. Por lo tanto, mientras la población mundial crece, la desproporción en la distribución de la riqueza mundial se vuelve más marcada. A principios de siglo, en 1900, la población mundial era de 1500 millones y ha llegado a los 7000 millones a fines del siglo XX.

Se deduce entonces que para el año 2025, la población mundial alcanzará los 8500 millones. Para entonces, de este total casi 6500 millones vivirán en los Estados más pobres de la humanidad. Tales serán los casos de Bangladesh, que crecerá de sus actuales 115 a 235 millones; Egipto, de 59 a 125 millones; Kenia, de 24 a 80 millones y para peor, aproximadamente las 2/3 partes de estos pobres estarán concentrados en los suburbios urbanos del mundo menos desarrollado, haciendo que ellos sean altamente susceptibles a una movilización política más radical. El Perú no escapa de este designio pues dentro de 25 años la población será aproximadamente de 44 millones.

De acuerdo al PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), en su informe de 1999, en 1960 los países ricos eran 30 veces más ricos que los pobres. Pero en el 2000 esta diferencia ha aumentado a 250 veces. Este proceso va en aumento y lo mismo ocurre dentro de los distintos países como el Perú. Profundizando sus propias diferencias sociales.

8. En los países hegemónicos la porción de la población con edades superiores a los 65 años se incrementa mucho más rápidamente que en los países subdesarrollados, mientras que el número de aquellos con edades de 15 años o menos se restringen más rápidamente en los ricos y aumentan en los pobres. La existencia de una enorme masa de jóvenes, a menudo desempleados o subempleados, se transformará en una masa de jóvenes rebeldes y fundamentalmente, a través de los medios de comunicación modernos, podrán ser fácilmente activados políticamente.

   Para el año 2002 la población de Sudamérica y el Caribe alcanzará los 465 millones de habitantes y se espera que el 75% viva en las zonas urbanas. La deuda externa se sitúa en 520 mil millones de US dólares y para el año 2005 se estima que las transferencias de recursos para el pago de la deuda alcancen un 50% del PBI de la Región Sudamericana. El nivel de pobreza alcanzará a 246 millones de personas considerando los datos estadísticos arriba enunciados.

   Por lo tanto, Latinoamérica, y dentro de ella el Perú, no escapará a todas las desfavorables condiciones a menos que se le permita encontrar su propia identidad, desarrollar sus sociedades y proteger sus recursos humanos y naturales. Actualmente ya existen claras pruebas de lo dicho hasta aquí, pues en el Perú

y muchos países latinoamericanos hay inelasticidad económica, recesión, corrupción, etc., con énfasis en la paradoja de atender necesidades de desarrollo socioeconómico y a la vez preservar el medio ambiente que de por sí incrementa los grados de dificultad para las medidas correctivas, disuasivas y consensivas hacia el bienestar y la seguridad esperados.

No cabe duda que un mundo funcionando bajo el nuevo orden y desarrollándose simultáneamente, donde jugarán infinitas variables que atentarán contra el equilibrio y la paz, es difícil imaginarlo sin conflictos.

9. La globalización impone la existencia de órganos supranacionales para controlar anarquías y nuestra nación peruana, al igual que sus semejantes, no desea subordinarse a un órgano supranacional. Sin embargo se está desarrollando un creciente sentido de la cooperación regional. Esta cooperación se asume y se concreta en un aumento del número de organizaciones internacionales, unas como las organizaciones multilaterales para la cooperación mutua y común y otras que toman decisiones propias como el Consejo de Seguridad de la ONU. Con respecto a este último, es imperiosa su reestructuración a los efectos que pueda reflejar en su composición la realidad del mundo actual, por lo que se deberá entonces reconocer a Latinoamérica como el lugar que merece y se ha ganado en el concierto internacional. Resumiendo, deberá el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ser más democrático y representativo.

   Entonces, podemos asumir que hay interacción entre las dinámicas de un debilitamiento del poder político y la profundización de la crisis socioeconómica que, en la actualidad, aflige a toda Latinoamérica. El Perú, además, esta agobiado por la confusión filosófica de su realidad histórica, lo que no augura un período de placidez global. Los principales desafíos del orden global tienen simultáneamente dimensiones geopolíticas, socioeconómicas e ideológicas. El primero pertenece al reacomodo geopolítico luego del colapso ideológico de regímenes totalitarios como resultado de la potencialidad de los conflictos regionales. El segundo involucra fundamentalmente a las crisis producidas por las respuestas que viene mostrando la democracia liberal y representativa. El tercero atiende a la posibilidad de nuevos conflictos ideológicos, económicos, religiosos etc., que pondrán a prueba la eficacia y estabilidad de los propósitos y objetivos logrados y por alcanzar. Todo esto quiere decir que con el aumento de la crisis de intereses político-económico, especialmente cuando las desigualdades se vuelvan más intolerables, se tiene que revaluar obligadamente los conceptos estratégicos de defensa de los intereses nacionales proyectados al exterior.

10. El ideal de una América Latina próspera y poderosa, desde México a Tierra del Fuego, no se vislumbra por el momento, no obstante que aparecen algunas señales que podrían revertir este concepto.

Fundamentalmente si se concretara la iniciativa de libre mercado de América (ALCA), el N.A.F.T.A. y aumentara la eficacia de otros organismos multilaterales regionales, pero dentro de principios más éticos y morales.

Mientras las desigualdades sigan acrecentándose se dificultará el encuentro de intereses comunes a defender; por tanto, se continuará manteniendo y conservando sistemas de seguridad y defensa dentro de concepciones unilaterales y multilaterales para la protección de bienestares nacionales, de bienestar que alcance a las grandes mayorías.

EL DESAFÍO PARA LA DEMOCRACIA EN EL PERÚ

Cualquiera que sea el tipo de Gobierno que se trate de imponer por la fuerza a los pueblos, tarde o temprano caerá.

La Democracia no escapa a esta regla; por lo que deberá germinar y crecer en un marco de paz, de desarrollo económico sostenido, de una justa redistribución de la riqueza, de un creciente nivel de educación y capacitación técnica y tecnológica que permita a este tipo de Gobierno enfrentar y contender con los desafíos del nuevo orden y de una economía global.

Aceptemos, entonces, que la Democracia es el arma que los pobres y las mayorías tienen para defenderse de las minorías hegemónicas, a la vez que los protege contra las arbitrariedades, corrupción, nepotismos y demagogia.

Los gobiernos que se han sucedido en el Perú, por lo menos en la segunda mitad del siglo XX, se han caracterizado por crear una imagen nada positiva ante el mundo. La falta de seriedad en el cumplimiento de los compromisos acordados, la falta de transparencia, el funcionamiento no independiente de los poderes del Estado y el mantenimiento de estructuras jurídicas anquilosadas han contribuido a crear desconfianza más que la pública aceptación que las declaraciones reflejan.

La corrupción no es un elemento reciente y exclusivo del Perú, pues se genera donde existen intereses económicos en juego y en general está compuesta por dos facetas. Los que ofrecen y los que aceptan. La más generalizada ha sido utilizada por empresas formales e informales internacionales y nacionales para obtener beneficios, de la misma manera que las personas que ostentan parte del poder lo han usado y aceptado para enriquecerse. La corrupción hoy en día se ve agravada por la enorme transferencia de recursos que aporta el narcotráfico, el tráfico de productos tóxicos y el contrabando de armas. Esto se verifica desde la compra de voluntades hasta el lavado de dólares. Al igual que en las facetas anteriores, este dinero excedente se genera con la complicidad de dos factores, quienes lo producen y quien lo consume, e, igualmente al caso anterior, ninguna de las dos partes queda eximida de la responsabilidad ni justifica su acción. Además al interior del poder político y de las fuerzas armadas



Las facilidades para el intercambio productivo interno y las facilidades en la comunicación vial propenden al mejoramiento y la prosperidad social.

juegan los intereses de los vendedores de armas que envuelven a los países en la telaraña de generar demandas y contrabandos.

El desafío, entonces, para la Democracia será el fortalecer la independencia y el autocontrol de los poderes del Estado, o sea, asegurar la transparencia en el libre juego de las Instituciones Democráticas.

Por otro lado, los partidos y grupos políticos deben ser en esencia democráticos y no meros trampolines para acceder al poder.

Asegurar la rotación en el Poder, cuando la población así lo decida en elecciones, parece ser una de las reglas de oro de la supervivencia de la Democracia, de la misma manera que todos deberán diferenciar y no confundir los problemas políticos del Estado con los problemas políticos del gobierno.

La crítica y fiscalización idónea como factor de transformación política es otro de los desafíos que tendrá que afrontar la Democracia.

Como siempre se ha dicho, la Democracia necesita tiempo para resolver los problemas mediatos e inmediatos de desarrollo y crecimiento; mientras tanto, se verá amenazada por autoritarismos y por algunos sectores de la Sociedad, más voluntaristas que racionales, que pretenderán acceder al poder por cualquier medio. Las FF.AA., además de la misión fundamental de defender la soberanía nacional, deberán asumir la de dar respaldo para que la democracia pueda superar con éxito las amenazas a las que se verá enfrentada.

Esto no significa que la defensa de la democracia será exclusiva de las Fuerzas Armadas, pues la responsabilidad de su vigencia empieza por los poderes del Estado democrático, por todos los sectores de la Sociedad, como el político, el empresarial, los sindicatos, la clase intelectual, etc.

Al igual que en las guerras, los países necesitan de una clase política dirigente capaz de motivar y hacer entender a las respectivas sociedades que es necesario reacomodarse y evolucionar para conseguir los objetivos que nos beneficiarán a todos.

LAS DEMOCRACIAS Y LAS FUERZAS ARMADAS

A. Estrategía Militar Moderna

Los principales intereses estratégicos de una Nación son la defensa territorial, sus espacios económicos internos y proyectados, la preservación de los valores nacionales, la protección del medio ambiente y el orden regional, departamental, provincial, local, etc.

El Poder de una nación democrática se medirá por la capacidad que tenga para proteger estos intereses, por los medios que seleccione el poder político de acuerdo con los misionamientos de la defensa, con el fin de asegurar el bienestar de sus ciudadanos. No cabe duda que la conjunción de capacidades intelectuales, sociales, económicas, políticas, tecnológicas y militares son, sin excepción alguna, los pilares del Poder Nacional.

El poder militar, entonces, es un componente del Poder Nacional, cuyo valor es dinámico, situacional y relativo a circuns-

tancias físicas, geopolíticas y a las capacidades e interacciones de los oponentes.

Por otro lado, «La responsabilidad del militar profesional, es estar preparado para aplicar la fuerza en forma directa y/o mesurada, ética y legal para alcanzar objetivos de la política nacional». Este concepto no significa abogar por la guerra ni propender al belicismo, sino reconocer la existencia de los conflictos y la defensa de intereses estratégicos de hecho, pues, si realizamos un repaso de los conflictos existentes, en la actualidad salta a la vista que los esfuerzos realizados por la Comunidad Internacional, incluso con la globalización, con el fin de mantener la paz, han sido estériles. A su vez la existencia de un recrudecimiento de los ultranacionalismos y fundamentalismos alrededor de los intereses y la competencia que se desarrolla en todos los campos del poder para ocupar los espacios económicos, no hacen suponer que estos conflictos desaparezcan. En este sentido continuará vigente la premisa «Cualquier país que abandone sus armas vivirá expuesto al desastre». Gral. Marshall, 2da. Guerra Mundial.

B. Las Misiones

Las Misiones que provienen de la defensa de objetivos nacionales son la razón de ser de las instituciones militares. Claro está que los términos de referencia para el establecimiento de misiones y su puesta en ejecución son sumamente importantes y prioritarios.

Todo esto, en un sistema democrático, deberá ser creíble tanto para los militares profesionales como para la sociedad a la cual sirven. Pues en su concepción clásica, éstas deberán ser únicas, para lo cual los militares se organizan, se equipan, se entrenan y desarrollan un alto espíritu de cuerpo y una alta moral. Además, no se deberá competir deslealmente con otros sectores de la sociedad por recursos, empleos o poder político.

El sistema político de liderazgo deberá ser responsable de utilizar el instrumento militar para determinados objetivos. El sistema militar deberá ser focalizado como una legítima herramienta asentada en un control civil prudente y efectivo.

Finalmente, estas misiones deberán responder a requerimientos de la Nación contra amenazas identificadas internas y externas.

Para los militares, la amenaza externa es la primera responsabilidad, e intervendrán convocados por el Gobierno. En conflictos internos, cuando las fuerzas policiales sean insuficientes por la situación, las fuerzas armadas intervendrán también convocadas por el Gobierno. Dentro de este accionar juega un papel primordial la calidad disuasiva de las fuerzas armadas.

En casi todas las sociedades, los militares proveen un soporte a las garantías constitucionales como último resorte del sistema democrático. Para ello, las fuerzas armadas están conformadas en estructuras de defensa por naturaleza de acción y el medio en que se desarrollan: fuerza aérea, ejércitos terrestres y fuerzas navales. Cada una con sus concepciones estratégicas viables y actualizadas para la acción individual y conjunta dentro del equilibrio funcional y eficaz de cualquier amenaza.

Otra de las tareas, que derivan de la formación de los militares, es la de actuar como integrador social. Los oficiales y el personal subalterno, por la adquisición de autoestima, patriotismo, disciplina y cualidades técnicas y administrativas, se transforman en miembros útiles a la sociedad al desarrollar capacidades de liderazgo y mando sobre subordinados. Los militares con el cumplimiento ético, moral y afectivo de sus misiones transmitirán a la Sociedad, respeto a las leyes, respeto a los derechos y al uso moderado de los medios de fuerza. Caso contrario, perderán rápidamente imagen y credibilidad, generándose inestabilidad.

Sin embargo, es bueno acotar que los límites de relaciones entre civiles y militares parecen ir modificándose por determinados fenómenos del mundo actual, tales como: el terrorismo o su modificación el narcoterrorismo, el movimiento clandestino de personas, la proliferación de armamento tecnológicamente sofisticado, la amenaza de desastre ecológico, la persistencia de conflictos subnacionales y la sucesión de desastres naturales que han cambiado la antigua línea de separación entre jurisdicción militar y civil.

Es decir, atender estas nuevas amenazas lleva a las sociedades a realizar esfuerzos comunes en esas áreas.

NUEVO CONCEPTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Se hace muy difícil hablar de Seguridad y Defensa hasta que verdaderamente se consolide un diálogo de responsabilidad, pues todavía existen desconfianzas mutuas de variadas polarizaciones que atentan contra la integración del país. No deberían ser los militares quienes pongan trabas a este proceso de entendimiento, pues son los preservadores de los ideales de nuestros próceres, quienes desde hace casi dos siglos fueron los que plantearon estas mismas inquietudes y marcaron el rumbo cierto de paz y prosperidad frente a los retos y desafíos de los tiempos.

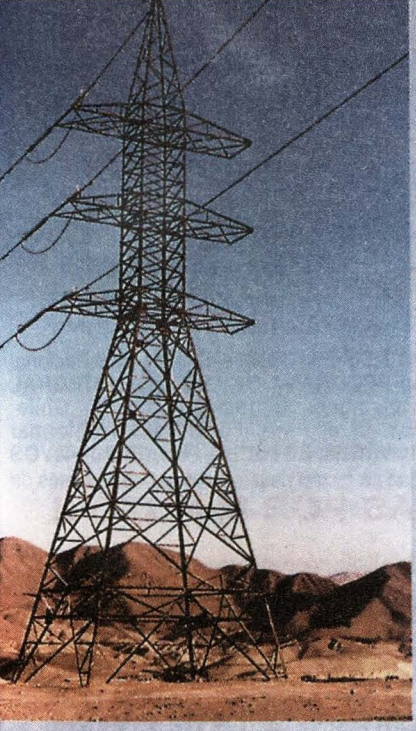
Somos conscientes del esfuerzo que los pueblos y gobiernos efectúan en esta dirección, pero parecería que todavía falta transitar mucho más por el camino del diálogo, que permite ceder un poco de todo, para alcanzar el bienestar común con la seguridad debida. Apuntando a estos conceptos y con el espíritu de cooperación se presenta la siguiente definición y las posteriores recomendaciones:

ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y DEFENSA

A. Definición

EL CONCEPTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA PUEDE DEFINIRSE COMO:

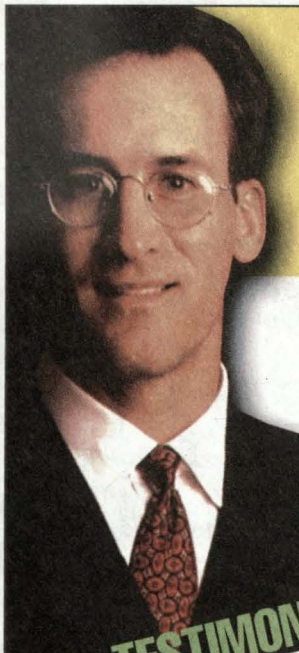
La Seguridad es un bien fundamental de la Sociedad y se la entiende como la condición permanente de paz, libertad y justicia social que, dentro del marco del derecho intervinculatorio, se procura con los Organismos Nacionales, Regionales, Departamentales, etc., para el logro de los Objetivos Nacionales, equilibrando dinámica-



Energía para el progreso
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo



en el tiempo que a Ud. le toma leer este aviso,

nuestros egresados han leído toda una página

...concentrándose, comprendiendo y reteniendo al 100%

Somos **TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO**, una gran transnacional con 17 años desarrollando el único **PROGRAMA DE LECTURA INTEGRAL** en más de 40 ciudades de Colombia, Guatemala, México, Chile, Venezuela, Brasil y hace 10 años en el Perú. Lo invitamos a formar parte de los miles de **NIÑOS, JOVENES ESTUDIANTES, EJECUTIVOS Y PROFESIONALES PERUANOS** que ya gozan de la capacidad de leer más de

2,000 PALABRAS POR MINUTO !!

TESTIMONIOS

EMBOTELLADORA LATINOAMERICANA S.A.

Sres. **TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO PARA PERU S.A.**

De.

Estimados Sres.:

Sirva la presente para manifestar mi felicitación a su institución por el dictado del curso de LECTURA MEJOR a mi persona, en vista a los buenos resultados que he obtenido en cuanto al mejoramiento de mi nivel de comprensión y rapidez de lectura.

Empecé el curso con una velocidad de lectura de 171 ppm y un nivel de comprensión del 40%, y luego de culminar las veinte sesiones he aumentado mi velocidad a 2393 ppm con un 100% de comprensión. Estos resultados me han servido sobremanera en el desarrollo de mis labores, tanto profesionales como académicas, al darme mayor tiempo para el desarrollo estas y otras actividades.

Gustoso de haber llevado el curso y deseando éxitos futuros a su institución me despido.

Atentamente,

Ing. Iván Camargo Luyo
Jefe de Planta

MINISTERIO DE DEFENSA

CHORRILLOS, 07 noviembre 2000

Señores
Técnicas Americanas de Estudio
Central de Asesoría Académica

No sin antes expresarles mi cordial saludo, me dirijo a Ustedes en referencia a su solicitud de carta de opinión, para expresarles mi agradecimiento y mi total complacencia por los logros obtenidos para con mis menores hijos Piero André y Juan Diego, respecto a los niveles alcanzados en la actualidad tanto en velocidad, comprensión y rendimiento, los mismos que se traducen en los siguientes valores:

	Piero André	Juan Diego
Velocidad	2323 ppm	2160 ppm
Comprensión	100 %	100%
Rendimiento	2323	2160

Estos niveles alcanzados gracias a las bondades del método de Lectura Mejor han permitido que mis menores hijos desarrollen sus capacidades haciéndolos mejores lectores, de gran velocidad y magnífica comprensión, aspectos que en concreto, con la razón de mi satisfacción respecto de los valores mostrados en sus evaluaciones iniciales, preuvo al inicio del programa, los mismos que llevan adelante, más aún si tomamos como referencia los valores respecto a alcanzaban una velocidad de 55 palabras por minuto y un nivel de comprensión del 60 por ciento.

Sin otro particular, me despido de Ustedes no sin antes reiterarles nuestro agradecimiento tanto en nombre mío como el de mi señora esposa, por los logros alcanzados.

Atentamente,

Juan GARCIA Luis

Por eso si al leer Ud. :

- ✓ Tarda mucho.
- ✓ No se concentra.
- ✓ No comprende.
- ✓ Se cansa.
- ✓ Le da sueño.
- ✓ Relee textos.
- ✓ No retiene.

Haremos de Usted un lector profesional

Y podrá leer un libro de 200 págs. en sólo 20 minutos

- Aumentando su Capacidad de Concentración.
- Comprensión.
- Retención.
- Velocidad.
- Análisis.
- Síntesis.
- Vocabulario Técnico.
- Manejo Ortográfico.
- Y mucho más.



- Diagnóstico de Lectura sin Costo.
- Beneficios Especiales para personal de la Marina.

Técnicas Americanas de Estudio para el Perú

CASA CENTRAL - PERU



SEDES LIMA
476-5285 / 264-3211 / 224-6751 / 452-2829 / 264-0301

SEDE AREQUIPA
223914

SEDE TACNA
715137

e-mail:
taelima@terra.com.pe

¡La mejor opción para ser un hombre de éxito!

El objetivo de Técnicas Americanas de Estudio es aumentar las capacidades del ser humano en los procesos intelectuales tales como la comprensión y retención al 100 %, estimulando el proceso de la memoria, llegando al análisis y síntesis, disminuyendo el desgaste visual (fatiga ocular), aumentando el nivel de concentración en cualquier ambiente e incrementando el vocabulario técnico y manejo de reglas ortográficas y gramaticales.



Sr. Fernando Tisoc Saldarriaga, Director nacional de TAE Perú.

Este sistema permite una velocidad de lectura mínima de 2000 palabras por minuto, es decir, leer un libro de 200 páginas en 20 minutos comprendiendo todo.

El proceso de aprendizaje de este sistema no radica en enseñar a leer sino en corregir los malos hábitos de lectura. La idea central es que las personas aprendan a leer correctamente, por ejemplo normalmente leemos en forma horizontal de izquierda a derecha; además permite leer verticalmente todo un renglón en un solo golpe de vista. Es decir, el alumno de Técnicas Americanas está capacitado para recepcionar mayor información en tiempo mínimo, comprendiendo y reteniendo por completo todo lo leído.

Para alcanzar estos increíbles pero maravillosos resultados la compañía ha creado el taquitoscopio, un elemento que permite agilizar los músculos oculares hasta el punto que puedan leer más de 45 minutos sin provocar cansancio visual, como normalmente sucede. Esta técnica es impartida por profesionales altamente capacitados, especialistas en áreas de psicopedagogía, psicología y fonoaudiología, entre otros.

Cabe resaltar que esta metodología puede ser aprendida desde que el ser empieza a deletrear (ocho años) hasta los 80 años. El tiempo de aprendizaje es muy corto. Los resultados del programa se pueden ver prácticamente desde la primera etapa: en los primeros 5 módulos el alumno adquiere una velocidad de lectura mucho mayor a la que tenía cuando ingresó.

La tecnología y la lectura han invadido el mundo entero por tanto, los hombres de éxito deben estar a la vanguardia del nuevo siglo.

Por tal razón TAE va de la mano con la lectura, la educación y la tecnología diseñada para usted.

Un programa de lectura integral que hará de usted un hombre de éxito. El señor Fernando Tisoc Saldarriaga, Director nacional de TAE Perú describe los beneficios: "este programa está diseñado para gente totalmente ocupada como: estudiantes, ejecutivos o profesionales. Usted puede seleccionar la hora que más le convenga durante la semana en los horarios de lunes a viernes de 1pm. a 9pm. y los días sábados 8 am. a 2 pm., sólo tiene que llamar con 48 horas de anticipación. Recuerde sólo invierte una hora por semana".

En caso de que el alumno lo requiera y la psicopedagoga lo indique debe asistir más veces por semana. La enseñanza es prácticamente personalizada, lo máximo que se admite en un aula por semana son siete alumnos.

Desde que Técnicas Americanas inauguró su primera sede hace 17 años en Colombia obtuvo un destacable éxito que le ha permitido cubrir casi la mayoría de las ciudades colombianas (15 sedes). Actualmente tiene presencia en Venezuela, Chile, México, Brasil, Guatemala y República Dominicana y proximamente en Argentina, Ecuador y Costa Rica.

Perú fue el tercer país en el que abrió mercado hace 10 años. Hasta el momento tiene tres sedes en Lima, en los distritos de San Borja, San Isidro, y San Miguel, y filiales en los departamentos de Tacna y Arequipa. Para este año se está proyectando abrir dos sedes más en provincias y dos más en Lima.

En el 2001 la corporación Técnicas Americanas de Estudio ha entregado constancias a más de 30,000 alumnos, de los cuales aproximadamente 4,800 son alumnos del Perú. Para el 2002 tiene como meta entregar 12,000 constancias. De estos 12,000 lectores integrales un 30% terminarán con más de 3,000 palabras por minuto.



CALIDAD Y EXPERIENCIA EN SERVICIOS HIDROGRAFICOS,

CARTOGRAFICOS Y OCEANOGRAFICOS



En la ***Dirección de Hidrografía y Navegación*** contamos con personal calificado y una tecnología de punta que le brindarán a Ud. el mejor servicio en las áreas de hidrografía, cartografía, oceanografía y meteorología tanto marítima como fluvial y lacustre.

SERVICIOS:
- Levantamientos hidrográficos.
- Cartografía.
- Estudios oceanográficos y meteorológicos.
- Rastreo y/o búsqueda de objetos en el fondo marino.
- Levantamientos fluviales y lacustres.

PRODUCTOS:
Ventas de cartas y publicaciones náuticas para el público en general.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

Sede Principal: **Gamarra 500 - Callao** ***Teléfonos:*** **429-9578 429-6019**
Fax: **465-2995** ***Escríbanos:*** **dihidronav@dhn.mil.pe** ***Visítenos:*** **www.dhn.mil.pe**

MACROMAR S.A.

AGENTES AFIANZADOS DE ADUANA

R.U.C. 20257094465

Av. E. Faucett Cdra. 30 s/n Centro Aéreo Naval Comercial - Callao
Telf./Fax: 575-1554 575-5369
Zonal Paita - Piura: Av. Jorge Chávez 420
Telf./Fax: 074-612445 074-612446
e-mail: macromar@terra.com.pe

Asesoría Integral en Comercio Internacional
Y Legislación Aduanera, Interconexión Electrónica
Digital con Aduanas y Supervisoras, Despacho anticipado
Disposición de su carga en el tiempo más corto
Línea de Crédito inmediata

mente los intereses del país en el ámbito global, salvaguardando la integridad territorial y garantizando el ejercicio pleno de la soberanía e independencia.

La Defensa es el medio por el que la sociedad establece y mantiene sus valores y proyecciones de Paz, Libertad y Justicia, con el propósito de alcanzar y proteger los intereses del país dentro del ejercicio pleno de la integridad, soberanía e independencia de la Nación. Su ámbito global abarca actitudes y actividades propias de la civilidad y de las fuerzas armadas.

B. Recomendaciones

1. El nuevo concepto de Seguridad y Defensa debe sustentarse en el derecho del pueblo a construir su sistema político; en la confirmación de los principios de soberanía y no-intervención, en la democracia y en el respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales del hombre; en el respeto de las normas del Derecho Internacional, como garantía para asegurar la paz y la seguridad para toda la Nación, y en el derecho a la obtención de niveles más elevados de bienestar y desarrollo mediante el establecimiento de relaciones económicas internacionales más justas y equitativas.
2. Para identificar las amenazas, deberán considerarse, además de los factores de índole militar, en prioridad, los de origen económico, político, social, científico, tecnológico y cultural. En este nuevo orden, las raíces culturales, costumbres y tradiciones, como esencia de la identidad nacional, deben prevalecer como patrimonio histórico de los pueblos.
3. Debe considerarse que la condición de Seguridad es interdependiente, que la seguridad del Estado no debe sustentarse ni a expensas ni a exigencia de otros, sino que la seguridad de cada uno es la seguridad del conjunto y en lo individual cada Estado será más seguro en tanto sea capaz de proporcionar a su población la satisfacción de sus necesidades primordiales de salud, educación, alimentación, empleo, vivienda, democracia adecuada, acción de la justicia y de todos aquellos asuntos que tiendan al desarrollo integral del individuo y su competitividad.
4. En el concepto moderno de Seguridad debe prevalecer el criterio de dirimir todas las diferencias mediante negociación y solución pacífica, marginando el empleo de la fuerza en las controversias que surjan, salvaguardando las emergencias y sus proyecciones.
5. Pugnar por la pacificación plena colaborando decididamente al establecimiento de una paz justa, firme y duradera en la región sudamericana.
6. En la atención de estos asuntos es importante comprometer a las fuerzas armadas en acciones congruentes con las responsabilidades que jurídicamente les corresponden.
7. Una amenaza de carácter militar puede tener origen en la conformación internacional de bloques eco-

nómicos, con posibilidades de conflictos financieros y comerciales, que, en un momento dado, pudieran recurrir al poderío militar.

8. Por otra parte, se deberá considerar la particular concepción de Seguridad que tiene cada uno de los países, así como los factores de contrastación progresiva de los aspectos de poderío y vulnerabilidad.
9. La OEA, que ha sido rebasada funcionalmente, ha propiciado el surgimiento, en forma paralela, de otras instancias mediadoras para la solución de conflictos regionales, por lo que se pugnará por la actualización y fortalecimiento de los instrumentos jurídicos del Sistema Interamericano, enfatizando la solución pacífica de las controversias.
10. Deberá obtenerse la voluntad de contribuir unidos para un futuro común en paz, mayor bienestar e igualdad social, dentro de compromisos con los Estados para el desarrollo económico y social de los pueblos, la vigencia de los derechos humanos, la ampliación de los cauces democráticos y el respeto a las normas de derecho internacional.
11. La experiencia demuestra la necesidad de terminar con los procedimientos autoritarios concebidos en la O.N.U. Basándose en esto, se deberá participar activamente en su reestructuración, con el fin de alcanzar un orden internacional más justo, haciendo efectivo el tratamiento regional de los conflictos por los organismos correspondientes y propiciando la instrumentación de mecanismos de unidad y desarrollo, resultado del diálogo, la cooperación y la solidaridad de los pueblos.
12. Se estima conveniente que las representaciones diplomáticas continúen pugnando por la solución pacífica de los conflictos, para contribuir al establecimiento de un marco de auténtica seguridad mutua, invocando la razón y el diálogo frente al abuso del poder.

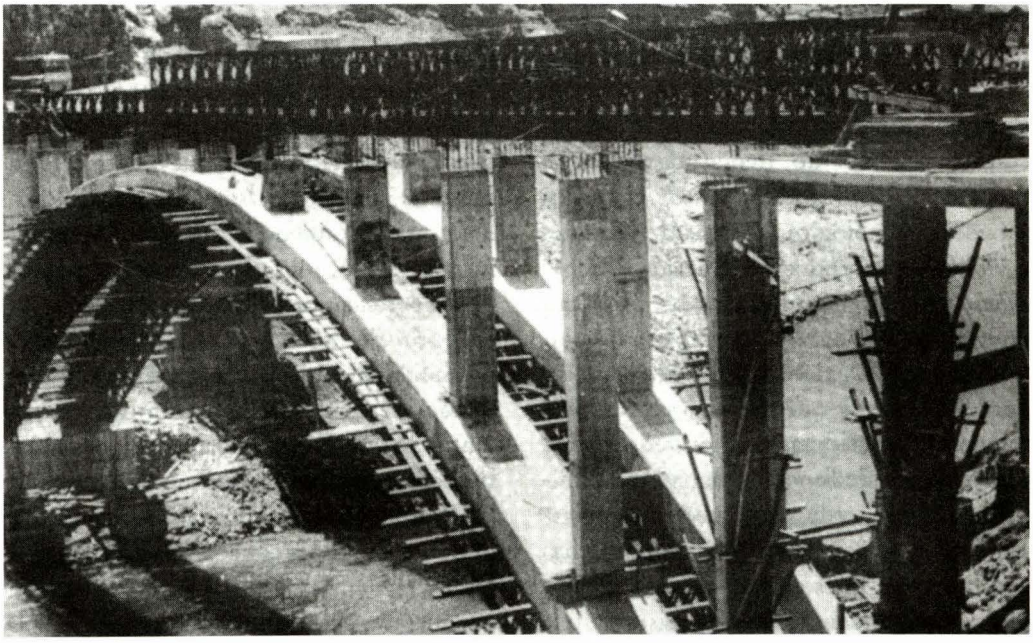
CONTROL DEMOCRÁTICO DE LA DEFENSA NACIONAL

A. Control en el Poder Ejecutivo

En realidad, el concepto básico es llegar a promover y garantizar el control democrático de las fuerzas armadas a partir de la primacía de la autoridad elegida democráticamente y lograr el entendimiento de que todas las decisiones de alto nivel pertinente a la defensa de un país deberán ser tomadas por los que han sido elegidos para hacerse cargo de los asuntos del país.

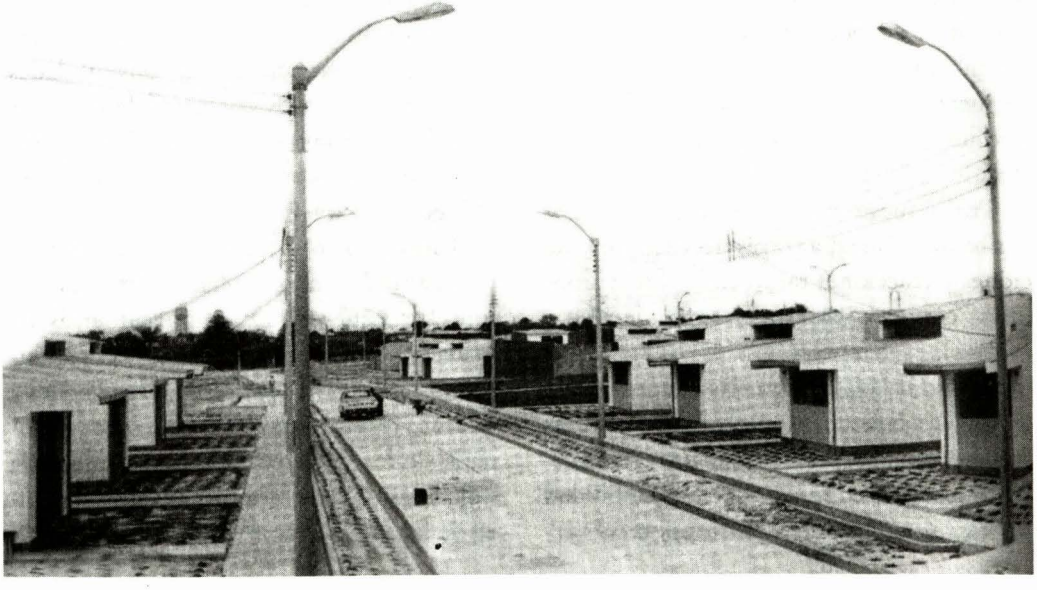
Es así como la discusión se orienta hacia el control por parte de las fuerzas políticas, dentro del consabido que las fuerzas armadas son poseedoras de las armas y que sus miembros entregan hasta la vida misma en el cumplimiento de las misiones de defensa nacional.

Entonces, el análisis se moviliza a explicar cómo y por qué las fuerzas armadas son grupos organizados, disciplinados y de só-



Una tangible muestra de la capacidad operativa e industrial alcanzada por el SIMA. En el presente caso –uno de los múltiples en el país– la estructura metálica con la que, al instalársela, se supera el reto de la depresión y las aguas de un río.

La seguridad nacional, igualmente, implica la presencia del Estado en cuanto a satisfacer las necesidades básicas –Educación, Salud, Vivienda– de su población, así como propiciar el desarrollo integral.



lida unión por tradiciones, costumbres, hábitos de trabajo y, sobre todo, por depender de sistemas de compromiso de unos con otros en momentos de crisis y conflictos. Por tanto, tienen regímenes de preparación táctica, estratégica y científica así como tecnológica, además de lealtades y vínculos profundos de cohesión y coherencia que otras profesiones no priorizan de igual manera.

Asimismo, se tiene que discutir este argumento a pesar que tiende a reforzar diferencias y considerar que, en teoría, existe separación de funciones entre la organización política y la castrense; sin embargo, en la práctica, estas distinciones se hacen borrosas, pues ambas se invaden mutuamente, generándose áreas grises de responsabilidad que pueden ser fuentes de tensión.

Es así como alrededor de estas diferencias, que muy bien pueden definirse como subjetivas, es que se han venido sustentando disposiciones constitucionales de negación de la deliberancia de carácter político y también del voto electoral por parte de las fuerzas armadas y que aún subsisten en algunos países latinoamericanos como el Perú.

Por supuesto que este tipo de definiciones ha dado lugar, a través del tiempo, a acciones y reacciones tanto en las fuerzas políticas como en las armadas que tienden a exaltar las diferencias.

Así también, las notorias circunstancias en que las características particulares de las fuerzas armadas pueden dar un cariz diferente sobre las condiciones de inestabilidad política interna y de disensiones o subversiones civiles, casos en que el sistema de defensa puede ser una fuente de ordenabilidad dentro de su lealtad por la patria.

Pero, no obstante ello, se debe aclarar que todavía subsisten ideas dentro de la presunción básica de ser ellos leales al gobierno elegido democráticamente, que por interpretaciones constitucionales y actitudes imperfectas es que se genere un peligroso grado de ambigüedad, alrededor de la posibilidad de que algunos líderes militares se consideren a sí mismos como representantes de una autoridad superior a la Constitución o la Nación y no de la autoridad política elegida y que se vean tentados a imponer su propia concepción sobre los intereses nacionales.

Aquí resulta importante considerar las implicancias políticas por otorgar supremacía a un instituto tutelar sólo por aspectos de naturaleza de acción y de capacidades bélicas para designar al máximo representante político de las fuerzas armadas dentro del gabinete del poder ejecutivo.

En este sentido, cabe reflexionar sobre esta representación de las posibilidades iguales y semejantes por parte de los otros institutos tutelares menos considerados, incluso de miembros de la civilidad también idóneos.

Estos y otros argumentos sirven para demostrar la importancia del control democrático que se busca para las fuerzas armadas y que sus requerimientos ocupen lugar apropiado en las prioridades generales y que no absorban una parte desproporcionada de los recursos ni ejerzan influencia indebida sobre la formulación de la política de Estado.

También se hace necesario analizar el control del poder político para cuando éste se ejerza dentro de un monopolio de poder indebido que tienda a suprimir el debate público, como eventual y aleatoriamente ha venido sucediendo, apoyado por una función dominante de grupos de presión o de un partido político, como lo fuera en los regímenes comunistas, socialistas o caudillistas, lo que dará lugar a una ausencia de civiles experimentados para trabajar con los militares y unos militares poco habituados y sensibles a la idea del control civil.

Es así como la orientación alrededor de este tema de discusión deberá perseguir los objetivos siguientes:

1. Asegurar que los miembros de las fuerzas armadas se integren al tejido social, como parte y no aparte de la sociedad en general.
2. Que, asimismo, sirvan a la nación y no asuman posiciones de dominancia.
3. Que, por medios constitucionales, las fuerzas armadas integralmente puedan ser desplegadas y utilizadas bajo la autoridad expresa y directa de líderes elegidos democráticamente, con salvaguarda de las emergencias.

B. Control en el Poder Legislativo

Con relación a la función parlamentaria para la defensa, se tiene que madurar sobre cómo ella se puede ejercer pidiendo rendición de cuentas al Ejecutivo sobre los desembolsos específicos.

Esto se basa en el entendimiento de que el presupuesto para la defensa siempre representa la culminación de los requerimientos que las instituciones tutelares establecen en función de la paz y protección de los intereses nacionales en el exterior y, a la vez, representa la aportación que será requerida a los contribuyentes.

Sobre el asunto, una afirmación concluyente e importante debe estar referida a que la eficacia parlamentaria dependerá de que sus miembros, dentro de una necesaria abstracción política, tengan los conocimientos necesarios sobre la defensa de su país, pues esta tiene un accionar unitario y diferente de cualquier otra forma de administración, de manera que se hace problemática la adquisición de la idónea competencia requerida.

Y ello, porque la defensa se presta tanto al secreto como a la exclusividad y la divulgación de la información inherente, a menudo, está sujeta a restricciones por causas de seguridad nacional, donde la confidencialidad obrará para dirigir el flujo de la información esencial, hacia sólo unas cuantas personas competentes.

Por todo ello, se resalta la exigente comprensión de los asuntos militares para que se entienda la primacía de lo político, pero también las fuerzas armadas tienen el derecho de asumir que la parte política tome en serio sus responsabilidades y misionamientos.

Además, resulta necesario considerar que desarrollar esta competencia y comprensión toma tiempo y diligencia, pues el parlamentario tiene que tratar estos asuntos en medio de muchas presiones en pugna sobre otros rubros; lo que quiere decir que no es una casualidad que los cursos de

preparación para oficiales militares y funcionarios civiles se prolonguen por seis meses o más, tal como es, en el Perú el Centro de Altos Estudios Nacionales, en tanto que, para los parlamentarios tenga que durar sólo diez días.

Finalmente, se puede concluir que la eficacia del examen y supervisión parlamentaria de los asuntos de la defensa y de las fuerzas armadas tiene que ver con la relación de cooperación que se tenga con la rama ejecutiva del gobierno, y en este sentido, para evitar el grado de tensión que se pueda generar entre las dos ramas del Estado, es necesario un trabajo de mutuo entendimiento y una creatividad de consenso entre civiles, militares y parlamentarios, de manera tal que haga que las partes respeten la competencia y profesionalismo de las otras.

C. Algunas consideraciones finales

Antes de finalizar he creído conveniente introducir algunas consideraciones en apoyo a la discusión más conveniente al interior del Perú, cuando y donde corresponda.

En primer lugar, se puede afirmar que el Perú es un país que no ha tenido extracción comunista, pero que, sin embargo, su evolución ha tenido apariencias semejantes por las grandes y conflictivas contrastaciones políticas, económicas, sociales y militares, a través del tiempo.

En segundo lugar, se puede afirmar que el Perú es un país de paradoja *sui géneris*, pues posee una gama polivalente de inmensas disponibilidades de recursos naturales y, a la vez, casi el 50% de su población se encuentra afectada por la pobreza.

En tercer lugar, es evidente que el Perú está luchando para revertir una estructura cultural desbalanceada y de nivel promedio precario, caracterizada por un espigado y destacado pico de profesionalismo, tecnicismo y artisticidad, que se desprende de una gran base poblacional ávida de cultura y que es donde se define y maduran los retos y riesgos hacia el futuro del país.

En cuarto lugar, se puede afirmar que, consecuente con su historia, el Perú actualmente sobrelleva una efervescente discusión sobre la consolidación del rostro de la nación peruana como crisol de etnias y evolución de su mestizaje.

En quinto lugar, la historia también nos habla de un pasado de grandes sacrificios y heroicas hazañas con notorias imprevisiones e improvisaciones para el desarrollo y la defensa nacional y dentro de frecuentes polarizaciones de comportamientos políticos, económicos, sociales y militares con los que se ha venido consolidando la democracia en el Perú.

Pero en contrapartida, las fuerzas armadas están perfeccionando y modernizando su doctrina de defensa, pues ahora están conceptuando que la seguridad y defensa nacional tiene, además de la tarea primordial y proyectada a los intereses nacionales externos, propósitos de estar preparadas y actuar contra todo obstáculo y oposición interna y/o externa que impida el cumplimiento de las metas del desarrollo nacional y pretenda vulnerar los logros del bienestar de la nación peruana. Incluso por encima de sus propios problemas que deben resolverse con prontitud y justicia.

Asimismo, tienen el convencimiento del respeto a la Ley Fundamental de la Nación, la primacía del Poder Político, el reconocimiento total del gobernante elegido libremente para que represente la autoridad y el mando como Jefe Supremo; también de la obligación de garantizar la evolución del sistema democrático dentro del respeto por sus normas y valores y con el reconocimiento de que el poder emana del pueblo.

De otro lado, nadie duda que el accionar de los poderes del Estado se ubica en la controversia política entre lo absoluto y lo relativo, de tal manera que sus ámbitos de función y actividad se convierten en artículo de fe, pues entre sus ramas diferentes y autónomas que debieran ejercer funciones distintas y separadas, la propia Constitución Peruana, al igual que en otras naciones, es la que proporciona el perfil de dar poderes separados en teoría pero que resultan considerablemente mezclados en la práctica.

Es en este contexto que los argumentos de defensa en apoyo de cada rama del Estado se confrontan dentro de delicados e importantes consensos y disentimientos que se van ajustando para el engrandecimiento de la Nación.

Pero lo que no debe prosperar es la intolerancia y vulnerabilidad en las prerrogativas de cada una de ellas, pues sería altamente peligroso para la misma democracia como sistema.

Además, y específicamente en el campo de la Seguridad y Defensa Nacional, creo importante mencionar un hecho que resulta de gran utilidad para la evolución y discusiones de maduración del sistema democrático en el Perú. Se trata de la existencia y funcionamiento por más de medio siglo del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), el laboratorio científico de investigación donde civiles y militares se preparan para la seguridad integral de la nación dentro del contexto de la realidad del bienestar y las políticas, programas y planes de desarrollo nacional.

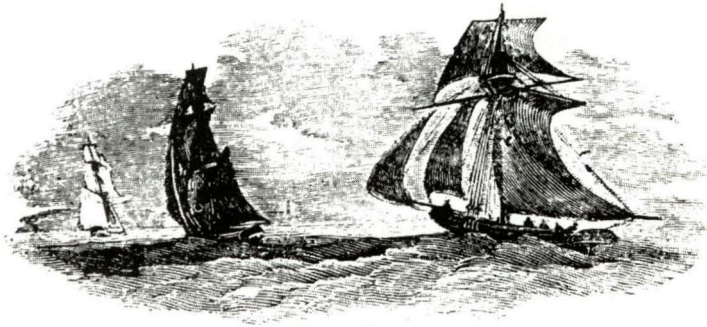
Estas y otras consideraciones son las que servirán de contexto para discutir "LA ACTUALIZACION DEL CONCEPTO PERUANO DE BIENESTAR, SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL" en el Perú.

BIBLIOGRAFÍA

- Ferrero Rebagliati, Raúl: *Teoría del Estado. Derecho Constitucional.* Librería Studium. Lima, Perú, 1971.
- Rouquie, Alain: *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina.* Emecé Editores S.A. Buenos Aires, Argentina, 1981.
- Greene, James R. y Scowcroz, Brent: *Intereses Occidentales y Política de Estados Unidos en el Caribe.* Grupo Editor Latinoamericano SRL. Buenos Aires, Argentina, 1985.
- Junta Interamericana de Defensa, Comisión Transitoria de Seguridad Hemisférica: Documento: *Aportes por Definir: El concepto de Seguridad Hemisférica.* Washington, USA, 1993.
- Charlie, Rose: *Control Democrático de las Fuerzas Armadas*, en *Nato Review,* No. 5, octubre, 1994.
- Centro de Altos Estudios Militares (CAEM): *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional.* Lima, Perú, 1994.
- Yepes, Ernesto: *Tres días de guerra, ciento ochenta de negociaciones.* Servicios Editoriales Didi de Arteta, S.A. Lima, Perú, 1998.

---

* El autor, contralmirante (r) Raúl Parra Maza, es Vice Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima (N. del E.).



ARMAMENTO EN SUDAMÉRICA

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara

José Pareja Paz Soldán en su excelente libro *Derecho Constitucional Peruano*, dice:

"La República del Perú ha vivido haciendo y deshaciendo constituciones. Hemos tenido una Constitución por cada quince años de vida independiente ...". En efecto, son once las Constituciones que han regido nuestro acontecer republicano; hoy, el tema recobra gravitación y se discute la posibilidad de otra Constitución más o el acondicionamiento de la penúltima.

Paralelamente, aunque no siempre, como consecuencia de cada Constitución, el Perú ha sufrido los efectos de graves convulsiones que lo han removido con los consiguientes funestos resultados para su desarrollo, orden y bienestar del pueblo. Un sismo azota actualmente a la Nación, sismo que no parece terminar pues "sus réplicas" continúan sacudiendo instituciones, poderes y personas. Esta catástrofe ha conmocionado a nuestras FF.AA. dejando al descubierto males que deben ser corregidos.

La corrupción ha sido, definitivamente, el origen y fin de tan censurable situación accionada por un equivocado uso del "poder de la jerarquía", del término "Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas" y un Sistema de Inteligencia Nacional que sedujo la conciencia de quienes detentaban los altos sitiales de los Poderes del Estado. Muy personalmente, juzgo que, en el caso especial de nuestro país, la creación del Ministerio de Defensa, en reemplazo de los tres Ministerios anteriores, ha sido definitivamente un factor negativo. Este es asunto que requiere particular y profundo análisis que no pretendo tocar dentro de las limitaciones del espacio.

Las consecuencias de esta crisis afectan grandemente el prestigio y la dignidad de los hombres que comandaron los institutos castrenses. Se discute los presupuestos asignados a nuestras FF.AA. como consecuencia de los apremios económicos y el déficit fiscal, el crecimiento desmedido de los efectivos, particularmente de mayor jerarquía, delitos en la adquisición de armamentos e idoneidad de equipos, comisiones, presiones de orden político y de interés económico de personalidades de alto rango. Juzgo que, desgraciadamente, todo es cierto.

Opino que debe hacerse una profunda apreciación de la situación y revisarse el Sistema de Seguridad y Defensa Nacional con el fin de garantizar su verdadera eficiencia.

"El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre. El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como el lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas medidas desde las líneas de base que establece la ley...El Estado ejerce soberanía hasta el límite de las doscientas millas".

"El Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional".

"Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tiene como finalidad primordial, garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República...".

(Arts. 54, 163 y 165 de la Constitución vigente)

He de referirme sólo al campo de nuestra Marina. La Guerra, cualquiera que sea su magnitud, es la más grande catástrofe que amenaza a todo Estado, grande o pequeño, sus consecuencias son inconmensurables. Las páginas de nuestra historia atestiguan el capítulo más duro en sus ciento veintidós años últimos de la República. Perdimos la guerra en el mar. La historia ha dado ya su veredicto y señalado a los culpables. *Las Fronteras del Perú,* enjundioso trabajo de Gustavo Pons Muzzo, historia la realidad de sus cinco fronteras. El mar es la sexta, la más extensa, la de mayor importancia geopolítica, la más avanzada, la de mayor dinámica. El siglo XXI se ha iniciado, con nuestras fronteras terrestres ya definidas. No deben haber razones para modificarlas. Pero deben ser "vivas", activas en su desarrollo, no aisladas, sin solución de continuidad con respecto a sus regiones. Nuestro mar es el más rico de la tierra, en sus profundidades encierra riquezas minerales que la ciencia comienza a explotar, y debe estar protegido. Lo demostró en 1954 cuando unidades de la escuadra, desalojaron de aguas peruanas a una gran flota pesquera de Onassis. Años después, se tomó igual acción sobre flotas pesqueras venidas desde la lejana Rusia.

En 1933, a raíz del conflicto de Leticia, las unidades de nuestra escuadra, tanto de superficie como submarinos, se movilizaron intensamente cumpliendo largas operaciones en un extenso teatro marítimo que abarcó aguas del Pacífico, del Caribe, del Atlántico y aún del mar Báltico. Por falta de un poder naval adecuado, hubimos de adquirir dos viejos destructores que habían enarbolado hasta tres pabellones con una historia cercana al nivel patético, recibirlos en condiciones de extrema dificultad y conducirlos hasta el Puerto de Iquitos. El buque insignia de la escuadra del Pacífico y dos submarinos se desplazaron hasta Belem do Pará en la desembocadura del río Amazonas y dos viejas unidades, el crucero *Lima* y el cazatorpedero *Rodríguez* también navegaron miles de millas de mar y río desde el Callao hasta el mismo puerto de Iquitos. En 1941 nuevamente nuestras fuerzas navales del Pacífico y del nororiente cum-

plieron exitosas misiones en los teatros de guerra involucrados. Durante la Segunda Guerra Mundial los buques de superficie y submarinos de la escuadra operaron permanentemente durante año y medio, en patrullaje de guerra en aguas del litoral norte dando protección a las fuentes de abastecimiento de combustible para las fuerzas aliadas cumpliendo el pacto de defensa hemisférica. Fue una dura y sacrificada tarea, con serio desgaste del material. La Marina cumplió su misión.

Se discute hoy la reducción del presupuesto de Defensa y la "homologación" de fuerzas con los países limítrofes hasta el punto de iniciarse reuniones internacionales a un alto nivel. Procedamos con cautela. El diario *El Comercio* publicó un cuadro con los presupuestos comparados de Defensa 2001, señalando la inversión realizada por el Perú y sus países limítrofes. Bolivia, Ecuador y Chile sobrepasan largamente nuestro porcentaje con respecto a cada presupuesto nacional. Las FF.AA. de Chile y Ecuador disponen, además, de sendos cánones de cobre y petróleo ascendentes a 225 y 156 millones de dólares, respectivamente.

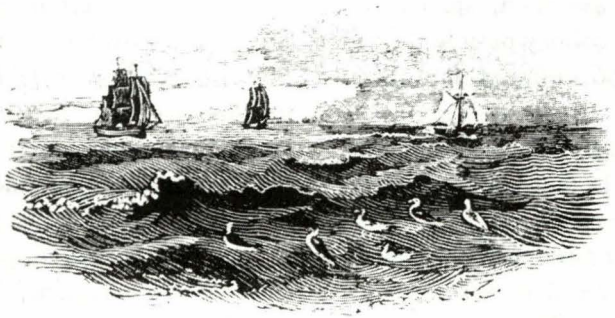
Hombres, buques, calidad profesional, entrenamiento en la mar, mantenimiento de las unidades, representan el verdadero concepto del poder naval. Hoy no hay secreto en lo referente al poderío de cada país. El *Jane's Fighting Ships,* legendaria publicación británica, publica cada dos años, desde hace un siglo, la relación completa de las flotas de todos los países del mundo, señalando características, poder ofensivo, año de construcción, equipamiento, radio de acción, velocidad, etc., de cada buque de superficie, submarinos, aviones a bordo y demás elementos para la acción en la mar. En el anuario del *Jane's* correspondiente al año 1900, Argentina, Brasil y Chile figuraban entre las diez más importantes flotas del mundo, con acorazados, cruceros y destructores. En el mismo anuario, el Perú aparece entre las "Unimportant navies" al lado de Haití, Santo Domingo, Uruguay, Ecuador, Paraguay, Venezuela, El Salvador... con sólo la cañonera "Lima". El último *Jane's* correspondiente a los años 2000 a 2001 presenta a aquellos países (año 1900), más Colombia, Ecuador y Venezuela con unidades de superficie y submarinos más modernos que las nuestras. Hace cinco años, la Marina de Guerra del Perú dio de baja espontáneamente al crucero *Aguirre*, poderosa unidad habilitada para operar con helicópteros. Así el B.A.P. *Almirante Grau*, insignia de la escuadra, es su único buque mayor.

El almirante Frank Boyle Alvarado, en su trabajo de incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, de fecha 26 de junio del 2001, hizo una excelente apreciación del poder naval de los países de nuestro subcontinente, demostrando, muy profesionalmente, la real situación comparada de las fuerzas navales de los Estados que integran la región. El Dr. José Agustín de la Puente Candamo al pronunciar el discurso de recepción al nuevo Miembro de Número añadió que "Analiza, además, con suma propiedad, el panorama estratégico y mundial que prevalece hoy día, y señala los riesgos que comporta la existencia de una

potencia dominante, que ha llegado a esa solitaria presencia, no bajo el signo de una victoria militar sino a consecuencia del fracaso de una doctrina que estaba destinada a desgastarse gradualmente".

En 1980, nuestra flota incluía cuatro cruceros plenamente operativos, reduciendo su número para contribuir a la economía del presupuesto nacional. La reducción de los gastos de defensa debe ser equitativa. Todo país puede llevar adelante un adecuado plan de renovación periódica de su flota, de acuerdo a sus posibilidades. Se ha informado ampliamente sobre el caso chileno que comprende el llamado "Plan Tridente" para la construcción de cuatro fragatas en astilleros alemanes y de Talcahuano a un costo de varios millones de dólares. Debemos asumir que su gobierno, al cerrar los contratos ha adelantado parte del costo y estará en su razón al no dar marcha atrás en su decisión.

Igual razonamiento puede aplicarse a otras marinas del subcontinente. El Ecuador, por intermedio de su Ministro de Defensa, ha declarado que es apresurada la propuesta del gobierno peruano sobre la reducción del gasto militar. Es innegable que el excesivo armamentismo en Latinoamérica debe ser borrado de nuestras mentes, pero pongamos los pies sobre la tierra y los buques en el mar.



LOS BUQUES DE GUERRA DEL FUTURO

Capitán de Fragata (r)
Fernando Byrne Vidal

Los países considerados (o que se consideran) potencias mundiales, desde el punto de vista militar, considerando la nueva situación mundial, las nuevas amenazas, las realidades económicas y la nueva tecnología disponible, están planificando lo que serán los buques de guerra del futuro. Estados Unidos, por ejemplo (y es un buen ejemplo de un país que tiene a su disposición los medios para replantear muy profesionalmente lo que será la flota naval del futuro), de acuerdo a informaciones aparecidas en los diarios más importantes, está planeando reformas "considerables" de su flota con "reducciones dramáticas" en dimensiones y requerimientos de elemento humano (entiéndase cantidad de tripulantes de los buques), por supuesto sin disminuir, o mejor, incrementando la eficiencia de combate, la capacidad de defensa y ataque, de acuerdo al rol del buque propuesto.

Se informa en estos diarios que la consigna es "que la Marina *(US Navy)* deje de construir los inmensamente grandes portaaviones y comience a pensar y diseñar portaaviones más pequeños y por lo tanto menos vulnerables a los misiles". Si bien aún no está decidido el reemplazo de los grandes portaaviones de propulsión nuclear por los "pequeños y eficientes" portaaviones, es interesante especular lo que podría utilizarse de la tecnología disponible, para su diseño y posible construcción.



Una figura artística de lo que podría ser un portaaviones del futuro cercano.

El concepto de "todo eléctrico"

El nuevo concepto de "todo eléctrico"ya ha sido enfatizado desde hace algún tiempo en los buques del futuro, especialmente en los destructores de la próxima generación. Pero ¿qué significa el término "todo eléctrico" en el caso de un buque? En pocas palabras, significa eliminar todas las otras formas de energía utilizadas en un buque y limitarse a la generación de energía eléctrica y su utilización como única forma de realizar todas las tareas que las diversas máquinas de un buque de guerra realizan. No habrá sistemas de aire comprimido, sistemas hidráulicos, no habrá calderas, reactores (nucleares) ni turbinas de vapor ni de gas, no habrá largos ejes, lo que redundará en mucho menos espacio, menos peso, menor tripulación, con la consiguiente reducción de espacio para alojamiento y hotelería (en un destructor de varios cientos de tripulantes, se reducirá a menos de 100).



Buque naval típico.

El gobierno de los Estados Unidos, a través de su Oficina de Investigación Naval, ONR (siglas de *Office of Naval Research*), ha asignado una gran suma de dinero a una Universidad, para que efectúe trabajos de investigación y desarrollo, en un período de 3 años, de lo que sería la nueva planta propulsora y sistema de potencia de los buques de guerra de la nueva generación en este siglo. Se espera una considerable reducción de los costos de operación con una mejora considerable de la eficiencia combativa, utilizando el concepto de "todo eléctrico" que incluiría nuevas fuentes de conversión de energía, armas más "eléctricas" y sistemas de defensa y sensores muy avanzados.

Los superconductores

El reto tecnológico a vencer en los próximos años, en lo que a motores eléctricos se refiere, parece residir en completar el desarrollo de los superconductores. Como es sabido, los conductores eléctricos de la tecnología actual tienen un coeficiente de resistividad que limita la cantidad de corriente a transmitir, debido a la subida de la temperatura, lo que a su vez aumenta la resistencia y por lo tanto provoca una caída de voltaje. Los "superconductores perfectos" son aquellos cuyo coeficiente de resistividad es "cero" y por lo tanto no ofrecen ninguna resistencia a la transmisión de corriente y no hay caída de voltaje. Hasta la fecha se ha logrado "casi superconductores" combinando la utilización de ciertos materiales conductores con temperaturas muy bajas (LTS, de las siglas en inglés *Low Temperature Superconductors*). Esto se ha logrado en laboratorios solamente y a costos muy altos. Es el reto actual lograr esto a costos que hagan factible su uso. La única aplicación práctica de los LTS hasta la fecha es en medicina en los llamados Equipos de Resonancia Magnética (MRI, de las siglas en inglés *Magnetic Resonance Imaging*) justificándose los costos por la posibilidad de contribuir a la salud del ser humano.

En 1996, la IBM descubrió una nueva familia de materiales, cuyas características de conducción pueden considerarse semejantes a los superconductores LTS, pero a temperaturas mucho mayores que los LTS, y se les comenzó a llamar Superconductores de Alta Temperatura (HTS, de las siglas en inglés *High Temperature Superconductors*); por lo que los mucho menores costos de refrigeración requeridos para estos materiales abrió la posibilidad de su aplicación en Ingeniería Eléctrica de Potencia.

Dos grandes compañías norteamericanas han anunciado un acuerdo de colaboración para desarrollar la utilización de cables superconductores HTS en la industria y principalmente su aplicación en buques de guerra. Una de ellas dice haber completado la primera fase de un programa naval para el diseño inicial de un motor eléctrico de propulsión de 33,500HP con uso de superconductores HTS. También dicen haber recibido ya de la Marina Americana la propuesta para un segundo contrato de terminación del diseño de este motor, la fabricación del prototipo y sus pruebas correspondientes. Una vez completado este contrato, durante los próximos años, esperan recibir otros para la fabricación en serie de estos motores a ser instalados en los buques

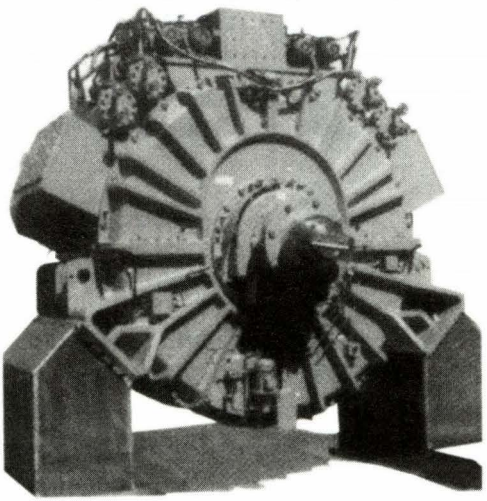
futuros de la Marina Americana.

Los cables superconductores HTS actualmente producidos, pueden transmitir 100 veces más potencia que los cables de cobre convencionales, para las mismas dimensiones (mucho mayor factor HP/peso), lo que abre posibilidades radicalmente nuevas en el diseño de buques.

La Celda de Combustible (*Fuel-Cell*). Otro de los retos tecnológicos de este nuevo siglo es la generación de energía eléctrica en forma mucho mas eficiente que lo logrado hasta fines del siglo XX. Se requiere energía eléctrica "limpia", es decir que no produzca los gases contaminantes característicos de la combustión de hidrocarburos en forma convencional y en mucho menor espacio y con menos peso de los equipos. A este reto, debe agregársele los requerimientos especiales de los submarinos, que requieren menor dependencia del aire para lograr mayor autonomía estando sumergidos.

La Celda de Combustible (*Fuel Cell*) es una "máquina electro-química" que requiere básicamente oxígeno e hidrógeno para generar energía eléctrica. Estos dos elementos se almacenan en tanques exteriores a la celda y se combinan dentro de ella para producir la energía eléctrica químicamente (sin combustión). Este método, a pesar de tener alrededor de 40 años de conocido, recién está siendo considerado como de uso práctico, especialmente en Alemania, para la Industria Naval de Desarrollo y Construcción de Submarinos. Los alemanes, pioneros en el desarrollo de tecnología para uso en submarinos, se han decidido a sobrepasar las barreras tecnológicas que mantengan la Celda de Combustible fuera de uso práctico. Incluso se dice que la industria mundial del Petróleo y la de Máquinas de Combustión (interna y externa) han estado presionando durante todos estos años para evitar el desarrollo de usos prácticos de la Celda de Combustible, por ir contra sus intereses. En la Exhibición Naval de Hamburgo SMM del año 2000, una firma alemana anunció que ha iniciado el desarrollo de una planta naval de propulsión con este tipo de Celdas de Combustible. La del tipo de Membrana de Intercambio de Protones diseñada por Siemens parece ser la escogida para este trabajo. Germanischer Lloyd, clasificadora alemana, tiene trabajos avanzados en la aprobación del desarrollo de estas plantas. En la actualidad existe un barco de turismo en aguas interiores en Alemania, con propulsión de tipo Celda de Combustible, como la primera utilización comercial. Actualmente la Siemens ha sido contratada para suministrar el más moderno sistema de propulsión y automatización (bautizado como Nautos) para 3 submarinos a ser construidos para Grecia, cuyas entregas están programadas entre los años 2005 y 2008. Los 3 submarinos del tipo *U214* han sido contratados a la HDW para ser construidos uno en Alemania y los otros 2 en Grecia. Los submarinos usarán el motor eléctrico de propulsión Siemens *Permasyn*, de sincronización permanente muy aparentes para DC, compactos y poco ruidosos. Las Celdas de Combustible PEM (de las siglas *Polymer Electrolite Membrane*) constituirán el sistema de propulsión independiente del aire AIP (siglas del inglés

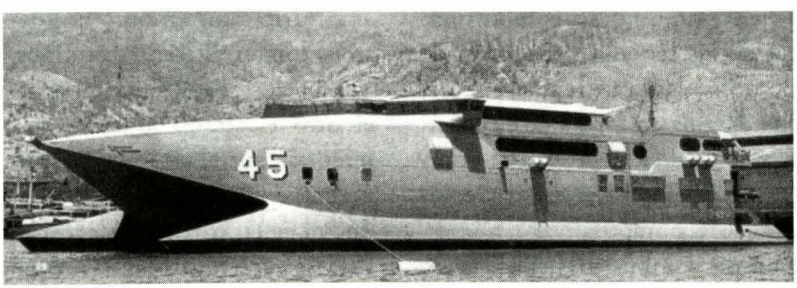
Air Independent Propulsion) cuando estén sumergidos.



Motor eléctrico Siemens Permasyn.

La Semi-Celda de Combustible (*Semi-Fuel-Cell*). La Marina Americana del futuro está considerando también un mayor uso de vehículos submarinos no tripulados para la realización de diversas tareas. Este tipo de vehículos requiere de una fuente de energía de alto voltaje, alta capacidad de almacenamiento de esta energía y una forma confiable y segura de transmitir esta energía a los lugares del vehículo donde sea requerida.

La Oficina de Investigación Naval, ONR, está desarrollando a través del Centro de Guerra Submarina de Newport RI, lo que se ha dado en llamar la Semi-Celda de Combustible (*Semi-Fuel Cell*). Por un lado, la Celda de Combustible mantiene los reactivos, oxígeno e hidrógeno fuera de la celda en sí. Por otro lado, las baterías mantienen dentro del contenedor todos los agentes que producen la electricidad (ánodo, cátodo y electrólito). Pues bien, la Semi-Celda es un híbrido entre los dos sistemas. El agente reductor, o ánodo, es metal de aluminio o magnesio, que es mantenido dentro de la celda donde es sometido a oxidación electro-química con peróxido de hidrógeno. El peróxido de hidrógeno es almacenado exteriormente a la celda y es alimentado a la misma de acuerdo a la demanda de potencia. Como electrólito se usa el agua de mar que obviamente es abundante y no tiene costo pero sus iones permiten la conductividad requerida para suministrar la energía eléctrica. Este tipo de fuente de energía sería el que utilicen los vehículos submarinos no tripulados del futuro cercano.



Buque anfibio.

CELDAS DE COMBUSTIBLE, UN PROYECTO O UNA REALIDAD

Capitán de Navío
Carlos Villar Molina

¿De dónde vinieron las Celdas de Combustible?

La primera celda de combustible fue construida en 1839 por Sir William Grove, un juez galés y honorable científico. El verdadero interés en celdas de combustible, como un generador práctico, no vino sino hasta comienzos de los años 1960, cuando el programa espacial de los Estados Unidos seleccionó las celdas de combustible en lugar del riesgoso generador nuclear y de la costosa energía solar. Fueron celdas de combustible las que proporcionaron electricidad y agua a las naves espaciales *Gémini* y *Apollo*.

¿Qué es una Celda de Combustible?

En principio, una celda de combustible opera como una batería. Genera electricidad combinando hidrógeno y oxígeno electroquímicamente sin ninguna combustión. A diferencia de las baterías, una celda de combustible no se agota ni requiere recarga. Producirá energía en forma de electricidad y calor mientras se le provea de combustible. El único subproducto que se genera es agua 100% pura.

Una celda de combustible consiste en dos electrodos separados por un electrólito. Sobre uno de los electrodos pasa oxígeno y sobre el otro, hidrógeno. Cuando el hidrógeno es ionizado pierde un electrón, y al ocurrir esto, ambos (hidrógeno y electrón) toman diferentes caminos hacia el segundo electrodo. El hidrógeno migra hacia el otro electrodo a través del electrólito mientras que el electrón lo hace a través de un material conductor. Este proceso producirá agua, corriente eléctrica y calor útil. Para generar cantidades utilizables de corriente las celdas de combustibles son

"amontonadas" en un emparedado de varias capas.

Las celdas de combustible son una familia de tecnologías que usan diferentes electrólitos y que operan a diferentes temperaturas. Cada miembro de esa familia tiende a ser más apropiado para ciertas aplicaciones. Por ejemplo, las celdas de combustible de membrana eléctrica polimérica han demostrado ser apropiadas para su aplicación en autos, mientras que las celdas de combustible de carbonatos fundidos parecen ser más apropiadas para su uso con turbinas a gas.

Tipos de Celdas de Combustible

Ácido Fosfórico (PAFCs)

Este es el tipo de celda de combustible más desarrollado a nivel comercial y ya se encuentra en uso en aplicaciones tan diversas como clínicas y hospitales, hoteles, edificios de oficinas, escuelas, plantas eléctricas y una terminal aeroportuaria. Las celdas de combustible de ácido fosfórico generan electricidad a más del 40% de eficiencia –y llegan casi al 85% si el vapor que ésta produce es empleado en cogeneración–. Si esto se compara con el 30% de la más eficiente máquina de combustión interna, podemos verificar su potencial.

Las temperaturas de operación se encuentran en el rango de los 244,6°C. Este tipo de celda puede ser usado en vehículos grandes, tales como autobuses y locomotoras.

Polímero Sólido o Membrana de Intercambio Protónico (PEM)

Estas celdas operan a relativamente bajas temperaturas (unos 93,3°C), tienen una densidad de potencia alta, pueden variar su salida rápidamente para satisfacer cambios en la demanda de potencia y son adecuadas para aplicaciones donde se requiere una demanda inicial rápida, tal como en el caso de automóviles. De acuerdo con el Departamento de Energía de los Estados Unidos, "son los principales candidatos para vehículos ligeros, edificios, y potencialmente para otras aplicaciones mucho más pequeñas como el reemplazo de baterías recargables en videocámaras".

Carbonato Fundido (MCFCs)

Las Celdas de Combustible de Carbonato Fundido prometen altas eficiencias combustible-electricidad y la facilidad para consumir combustibles en base a carbón. Esta celda opera a temperaturas del orden de los 648,8°C. La primera pila de carbonato fundido a gran escala ha sido ya probada y algunas unidades para demostración fueron terminadas y probadas en California en 1996.

Óxido Sólido (SOFCs)

Otra celda de combustible altamente prometedora, la Celda de Combustible de Óxido Sólido, podría ser usada en aplicaciones grandes de alta potencia, incluyendo estaciones de generación de energía eléctrica a gran escala e industrial. Algunas organizaciones que desarrollan este tipo de celdas de combustible también prevén el uso de estas en vehículos motores. Una prueba de 100kW fue terminada en Europa mientras que dos pequeñas unidades de 25kW se encuentran ya en línea en Japón. Un sistema de Óxido Sólido normalmente utiliza un material duro cerámico, en lugar de un electrólito líquido, permitiendo que la temperatura de operación alcance los 982,2 grados centígrados. Las eficiencias de generación de potencia pueden alcanzar un 60%. Un tipo de Celda de Combustible de Óxido Sólido utiliza un arreglo de tubos de un metro de longitud, mientras que otras variaciones incluyen un disco comprimido semejando la parte superior de una lata de conserva.

Alcalinas

Utilizadas desde hace mucho tiempo por la NASA en misiones espaciales, este tipo de celdas pueden alcanzar eficiencias de generación eléctrica de hasta 70%. Estas celdas utilizan hidróxido de potasio como electrólito. Hasta hace poco tiempo eran demasiado costosas para aplicaciones comerciales, pero varias compañías están examinando formas de reducir estos costos y mejorar la flexibilidad en su operación.

Otras Celdas de Combustible

Nuevos miembros de la familia de celdas de combustible, tales como las de Metanol Directo, pueden surgir como resultado del presente trabajo llevado a cabo en laboratorios privados y gubernamentales.

¿Cuál es la mejor Celda de Combustible?

De acuerdo a un reciente estudio realizado por Arthur D. Little Inc., no hay un sólo "ganador" que eclipse a otras celdas de combustible. Este resultado se debe principalmente a que el mercado para celdas de combustible es muy variado, yendo de estaciones generadoras de gran tamaño hasta automóviles. Cada segmento de este mercado puede ser satisfecho con una variada mezcla de tecnologías.

¿Qué tipo de combustibles pueden usarse en Celdas de Combustible?

Las celdas de combustible permiten promover una diversidad de energía y una transición hacia fuentes de energía renovables. Así, una variedad de distintos combustibles pueden ser usados en estas, combustibles tales como hidrógeno, metanol, etanol, gas natural, así como gas licuado (LPG). La energía también podría ser provista a partir de biomasa, sistemas eólicos o bien con energía solar.

Beneficios ofrecidos por el uso de Celdas de Combustible

Limpias y Eficientes:

Las celdas de combustible podrían reducir de manera dramática la contaminación del aire urbano, reducir importaciones de energía en los países que no cuentan con formas tradicionales de producirla, reducir el déficit comercial y generar empleo.

El Departamento de Energía de los EE.UU. proyecta que si tan sólo un 10% de los autos de ese país fueran movidos por celdas de combustible, los contaminantes (bajo regulación) del aire serían reducidos un millón de toneladas al año y que 60 millones de toneladas de dióxido de carbono (uno de los gases causantes del efecto invernadero) serían completamente eliminados. Proyecta que el mismo número de autos a celda de combustible reducirían unos 800 000 barriles diarios de las importaciones de petróleo, que significa alrededor de 13% del total de sus importaciones.

Nuevos Mercados:

Los mercados para celdas de combustible aplicadas a la generación de potencia podrían exceder prontamente a $3 billones de USD alrededor del mundo de acuerdo a un estudio reciente de Arthur D. Little Inc.

· Tan sólo una unidad porcentual del mercado total de vehículos (450 000 vehículos) en el mundo significaría otros $2 billones USD ó más.

· Otro estudio reciente proyectó una demanda global de celdas de combustible para el año 2007 de $9 billones USD.

Seguridad Energética:

La dependencia energética de algunos países como los EE.UU. es más alta ahora que durante el "shock del petróleo" de los años 70; además, sus importaciones de crudo están proyectadas en crecimiento. Solamente los vehículos de pasajeros consumen 6 millones de barriles diarios de petróleo, equivalente al 85% de las importaciones del mismo de ese país.

· Si tan sólo 20% de autos usaran celdas de combustible, los EE.UU. reducirían sus importaciones de petróleo en 1.5 millones de barriles diariamente.

Aplicaciones en marcha de esta forma de producir energía

Las celdas de combustible podrían reemplazar a los motores de combustión interna en automóviles, autobuses, camiones y aun embarcaciones y locomotoras. Autobuses y autos funcionando con celdas de combustible se encuentran ya trabajando y más vehículos están en camino de hacer lo mismo.

Las celdas de combustible podrían dar la potencia del superauto del mañana, más

limpios, silenciosos y más eficientes que los autos a gasolina y con un mayor rango y menores tiempos de recarga de combustible que los autos eléctricos movidos por baterías. Los beneficios serían extraordinarios en términos de seguridad de energía y aire limpio.

Cientos de compañías en todo el mundo están trabajando en celdas de combustible. Las razones son fuertes. El país que desarrolle tecnología para Celdas de Combustible tendrá la llave para la siguiente generación de producción de energía.

El Departamento de la Defensa de los EE.UU. está gastando alrededor de $24 millones de dólares para comprar una planta generadora a base de celdas de combustible para demostración, la cual proveerá calor y energía a algunas bases militares seleccionadas a lo largo de ese país. La primera de estas plantas fue instalada recientemente en la base de la Fuerza Aérea Vandenberg, en California.

Las celdas de combustible podrían propulsar vehículos que transporten soldados y pertrechos en los campos de batalla en un futuro y podrían servir como fuente vital de energía auxiliar en combate. Esto se debe a que las celdas de combustible son silenciosas, flexibles y operan a bajas temperaturas haciéndolas ideales para su uso en vehículos no-detectables. Las celdas de combustible están siendo desarrolladas para submarinos con el fin de proporcionarles ventajas en disminución de fuentes de generación de ruido e independencia del aire, también para barcos y una gran variedad de otros usos militares.

¿Cómo se compara un auto movido por Celdas de Combustible con uno movido por baterías?

Los autos movidos a partir de celdas de combustible se encuentran en una etapa temprana de desarrollo comparados con autos eléctricos movidos con baterías pero son considerados como una alternativa muy atractiva. Los primeros ofrecen las ventajas de un auto eléctrico provisto de baterías, pero pueden ser reabastecidos de combustible muy rápidamente y su rango de alcance es mayor que aquéllos con baterías. Adicionalmente, autos con celdas de combustible producirían menos emisiones de gases que producen efecto invernadero (considerando las emisiones asociadas con la recuperación de la fuente primaria). Daimler-Benz ha concluido que los problemas técnicos fundamentales asociados al uso de celdas de combustible en autos pueden ser resueltos. Un estudio reciente de General Motors hizo notar que motores de autos con celdas de combustible podrían ser construidos casi por el mismo precio que los de combustión interna.

La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): Apuntes para su historia

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

I. INTRODUCCIÓN

Como es conocido, la autodestrucción de las naves de la Escuadra peruana el 15 de enero de 1881 en el Callao en los momentos previos a la invasión chilena a la capital del Perú, significó el ocaso del poder naval peruano en el Pacífico sudamericano.

Dada la gran crisis a la que estuvo sometido el país durante las décadas posteriores a la guerra, la reconstrucción de la Armada fue un gran anhelo, postergado por las carencias fiscales. No obstante, los pocos oficiales que permanecieron sirviendo en sus filas, a pesar de las limitaciones, fueron quienes mantuvieron la continuidad institucional, cuyo glorioso pasado no quedaría en el olvido.

Por otro lado, la situación internacional del Perú a principios del siglo XX era muy complicada, puesto que aún estaba pendiente la solución del problema de Tacna y Arica, así como la definición de las fronteras con Ecuador y Colombia.

En lo que a la Armada respecta, el estado de la institución continuaba sin responder a lo que el país requería de ella. Un documento que ha dejado patente la difícil situación en la que se hallaba la Armada, es el mensaje del capitán de navío Manuel Villavisencio, que en su condición de Ministro de Guerra y Marina dio al Congreso en el año 1903. En él expresaba lo siguiente: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra. Después de los desastres de la guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra gloriosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y sensible es decirlo, por dolorosa que sea, debo aclarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva..."[1].

(1) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903. *Lima, Imp. Liberal. 1903. p. XXII.*

Sin embargo, con la asunción a la presidencia de la República de José Pardo, esta situación vería un cambio importante, puesto que el nuevo presidente, haciendo eco de lo solicitado por la Armada, inició el desarrollo de una política tendiente al resurgimiento institucional. Consecuente con esta nueva política, se mandó construir en la Gran Bretaña dos cruceros de tipo explorador, el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi.*

Otra de las medidas adoptadas por el gobierno en pro de la institución fue la contratación de un oficial de la marina francesa con la finalidad que se hiciera cargo de la Dirección de la Escuela Naval para iniciar reformas en dicho centro académico.

El apoyo hacia la institución, halló continuidad con el Presidente Leguía, quien impulsó más aún las mejoras propuestas por la Misión, y durante su primer mandato la presencia de marinos franceses no se circunscribió únicamente al oficial en mención, puesto que se contratarían los servicios de otros, cuyo accionar y reformas se extendieron hacia otros componentes de la organización naval, hasta el año 1914.

El objetivo del presente artículo será precisamente apreciar cuáles fueron los aportes y logros obtenidos con la presencia de la Misión Naval Francesa, y de qué manera coadyuvó al resurgimiento de la Armada Peruana a principios del siglo XX.

II. LA ARMADA PERUANA EN 1905

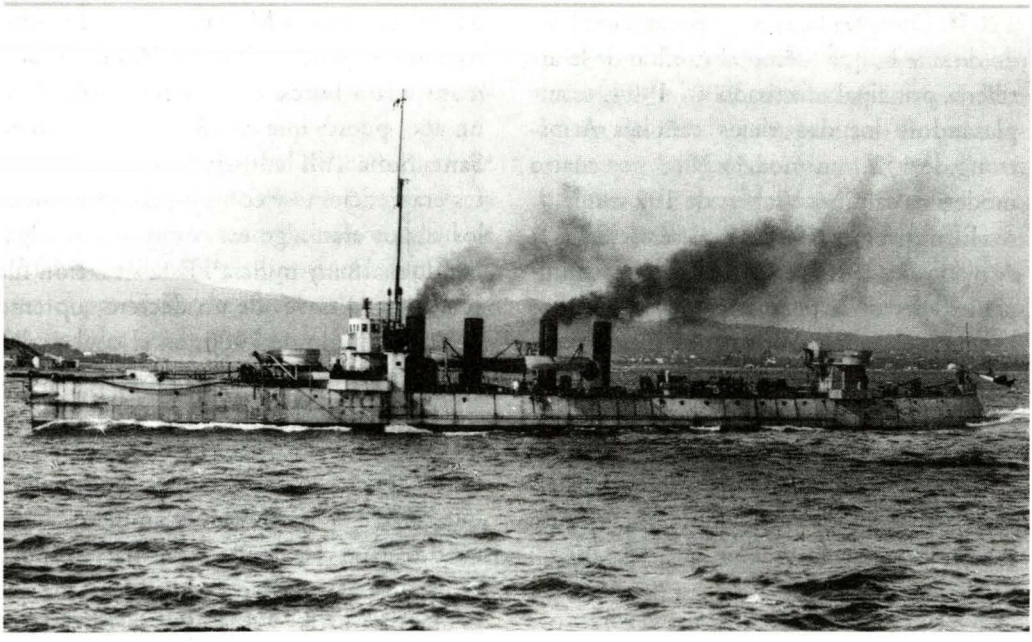
A fin de tener un panorama de la situación de la Armada al tiempo de la llegada de la Misión Naval Francesa, revisaremos brevemente lo que la institución era en aquel momento.

Organización administrativa de la Armada. El Ministerio de Guerra y Marina. La organización naval a flote y en tierra

En 1905, la organización administrativa del Ejército y la Armada continuaba siendo básicamente la misma del siglo XIX. Ambas instituciones se hallaban subordinadas al Ministerio de Guerra y Marina, estando cada una de ellas al mando de un Director. De esta manera, el Director de Marina era el funcionario administrativo de mayor jerarquía en el ámbito institucional.

A su vez, la Armada poseía una organización reducida, no existiendo una comandancia general de la marina, ni una comandancia general de la escuadra u organización que agrupara los pocos elementos navales existentes. Dependían directamente del Director de Marina los cuatro buques que poseía la Armada, que eran el crucero *Lima*, el transporte *Iquitos*, el transporte *Chalaco* y el transporte *Constitución*, a bordo del cual funcionaba la Escuela de Grumetes. La Escuela Naval funcionaba a bordo del pontón *Perú.*

En el Oriente peruano se hallaba esta-



Archivo de IEHMP

La adquisición del cazatorpedero Teniente Rodríguez *en 1911 estuvo enmarcada dentro del planeamiento de una estrategia defensiva propugnado por la Misión Naval, que contemplaba el empleo de sumergibles y cazatorpederos.*

blecida la Flotilla Fluvial de Loreto, constituida por las lanchas *Amazonas, Cahuapanas, Iquitos, Francisco Pizarro* y *Veloz,* así como la cañonera *América*, construida en Gran Bretaña en 1904.

Como se verá más adelante, existían dos centros de instrucción, que eran la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes, cuyo principal problema era el carecer de un local adecuado en tierra.

Adicionalmente existían a lo largo del litoral las capitanías de puerto, representantes de la autoridad marítima local, que dependían del Director de Marina.

El material a flote. Composición y estado

A diferencia de lo que ocurriría al arribo de la Misión Naval Americana, a la llegada de la Misión Naval Francesa, el estado de las pocas naves con las que contaba la Armada era hasta cierto punto satisfactorio, y ello gracias al renovado interés por parte del gobierno del Presidente Pardo en dotar a la institución de los medios y elementos adecuados. La adquisición ya mencionada en Gran Bretaña de los dos cruceros auguraba el inicio de una época de resurgimiento institucional. Paralelamente a esta importante compra, en el crucero *Lima* se iniciaron obras de refacción en la planta propulsora, dotándolo de nuevas calderas construidas en Inglaterra, que fueron instaladas en el Callao a mediados del año

1905[2]. Otros trabajos de importancia a bordo de este buque fueron el cambio de la artillería principal efectuado en 1904, reemplazándose los dos viejos cañones Armstrong de 152 mm modelo 1883 por cuatro modernos cañones Vickers de 102 mm[3].

El transporte *Chalaco*, al servicio de la Armada desde 1894, se hallaba en condiciones adecuadas para las comisiones que se le encomendaban. Por su lado, el transporte *Constitución* se hallaba en condiciones suficientes para las navegaciones en la costa que desarrollaba; sin embargo, en agosto de 1905 a este buque se le cambiaron totalmente las cubiertas de madera, incluyendo la toldilla y castillo, trabajo que culminó en diciembre de ese año.

La instrucción del personal

Con respecto a la instrucción en la Armada, hacia 1905 funcionaban dos planteles de enseñanza, la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes.

En el primero de los casos, concluida la Guerra del Pacífico, la Escuela Naval reinició sus actividades en 1888 a bordo del pontón *Perú*, adquirido específicamente para tal propósito. Sin embargo, al año siguiente fue trasladada al local de Santa Sofía en donde funcionó hasta 1896, para retornar al pontón *Perú* pero esta vez fusionada con la Escuela Militar, bajo la denominación de Escuela Militar y Naval. Su permanencia a bordo de esta nave sólo duró un año, puesto que en 1897 se reinstaló en Santa Sofía. Allí la instrucción de los cadetes era deficiente y complicada, pues todos los cursos eran algo así como una amalgama de marina y milicia[4]. Esta situación fue corregida a través de un decreto supremo del 12 de junio de 1900, en el cual se dispuso reorganizar la Escuela Naval a bordo del pontón *Perú*, con un plan de estudios dividido en cuatro años. Sin embargo, las limitaciones propias de una nave pequeña que carecía de propulsión y ambientes adecuados para la instrucción hacían poco aparente a esta nave para los fines a los que estaba destinada. Así lo apreciaba en 1901 el entonces director de la Escuela Naval capitán de navío Juan M. Ontaneda, cuando manifestaba que "No basta sin embargo, para el completo lleno de su objetivo, el que sólo se halle a flote, pues, como US. sabe, para que la teoría reporte ventajas, especialmente en nuestra profesión, debe unirse a la práctica, y ésta no podrá obtenerse satisfactoriamente mientras el plantel carezca del indispensable buque escuela, armado y equipado para el servicio de mar"[5].

En 1905, año del arribo del capitán de Fragata Paul de Marguerye, primer oficial

(2) *Estas calderas fueron construidas en Gran Bretaña por la firma Clyde Shipbuilding Engineering Co. de Glasgow. Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905. *Lima, Imprenta del Estado. 1905.*

(3) *Estos cañones fueron instalados en posición de caza y retirada así como en los reductos ubicados hacia ambas bandas en el lugar de los originales Armstrong. Todas estas reformas estuvieron complementadas por un cambio de cubiertas y otras mejoras que permitieron que continuara sus importantes servicios como unidad auxiliar para la Armada.*

(4) *Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval". En:* Revista de Marina, *ed. diciembre 1908, N° 21. pp. 441-442.*

(5) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1901. *Lima, Imp. Liberal. pp. 87-88.*

de la Misión Naval Francesa, la Escuela Naval continuaba funcionando a bordo del pontón *Perú*, con las limitaciones mencionadas.

Como se indicó, otro de los centros de enseñanza era la Escuela de Grumetes, la cual fue acertadamente creada en abril de 1901 a bordo del transporte *Constitución*, con el propósito de "dotar a los buques de la escuadra con personal propio, que tenga la instrucción marina y militar adecuada, para que pueda prestar con provecho servicios a la Nación"[6].

En 1905, esta importante escuela, cuyo programa de estudios había sido reformado en mayo de 1902[7], continuaba su marcha a bordo del citado transporte en forma normal, aprovechándose las navegaciones en beneficio de sus alumnos.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos que se realizaban en aquellos tiempos, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales, la Armada carecía de un centro de instrucción destinado al personal de oficiales de mar y técnicos para dotar a las pocas unidades existentes.

III. LA MISIÓN NAVAL FRANCESA EN EL PERÚ Y SU ACCIONAR PARA REFORMAR A LA ARMADA

El establecimiento de la Misión. La gestión del Capitán de Fragata Paul de Marguerye

Con la finalidad de impulsar de manera decisiva el resurgimiento institucional, pocos meses después de establecerse en el gobierno el nuevo Presidente José Pardo, en marzo de 1905, por intermedio del ministro de Relaciones Exteriores, el Gobierno peruano solicitó que un teniente de navío de la Marina francesa tomase la dirección de la Escuela Naval[8]. Una vez aceptada la solicitud por parte de las autoridades francesas, el 25 de mayo de 1905 se firmó el contrato entre el Gobierno peruano y el teniente de navío Paul de Marguerye, quien llegó al Perú a mediados de ese año, siendo nombrado Director de la Escuela Naval el 30 de enero de 1906. El motivo por el cual se eligió una misión naval de origen francés aparentemente se podría atribuir al hecho que desde 1896 se hallaba establecida en el Perú una misión militar con oficiales de esa nacionalidad, que se hallaba realizando una importante labor reorganizativa en el Ejército, especialmente en lo que a instrucción refiere[9]. Como menciona el historiador Raúl Palacios Rodríguez[10], este

(6) *Ïdem, pp. 90-91.*
(7) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905.... *p. CXIII.*
(8) *Guilleux, Louis. "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)".* En Revista de Marina *ed. Nov. Dic 1957. p. 885.*
(9) *Respecto a que la elección recayera en la Armada francesa, Robert Scheina, en su libro* Iberoamérica, una historia Naval, *afirma que "desde el 16 de setiembre de 1896, Perú tuvo una misión militar francesa, cuyos miembros influyeron, casi seguro, en la decisión. Dados los estrechos lazos de la marina chilena con la británica, es probable que para los británicos parecería una elección extraña, y además dicha facultad todavía no la había desempeñado personal de la marina estadounidense". Véase: Scheina, Robert.* Iberoamérica una historia Naval. *Ed. San Martin, Madrid, 1985.*
(10) *Palacios Rodríguez, Raúl.* Historia Marítima del Perú. *Tomo XII, volumen 2.*

nombramiento fue comentado favorablemente por el capitán de navío Toribio Raygada, quien se desempeñaba como Director de Marina, en los términos siguientes: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene más anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la dirección de este plantel a un distinguido e inteligente oficial de la ilustrada marina francesa, mis más ardientes y sinceros votos son porque bajo la nueva dirección se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución. Los que llegamos al ocaso de la existencia... no tenemos más aspiración que verla resurgir poderosa y fuerte, y por eso todo esfuerzo encaminado a ello, es nuestra mayor satisfacción; porque vemos que la magna obra de la reconstrucción nacional por nosotros ambicionada va trocándose en halagüeña realidad".

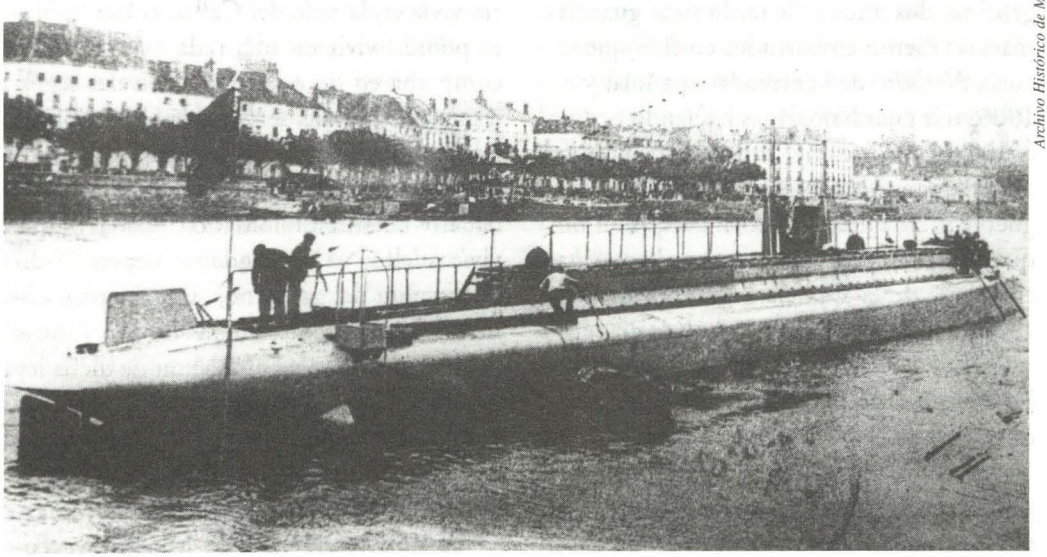
Las expectativas puestas en el marino francés al frente de la misión naval fueron grandes, y su gestión, creemos que en la medida de lo posible, permitió la mejora institucional en varios aspectos.

Las reformas y mejoras iniciales en la Escuela Naval del Perú

Luego de haber llegado al país, Marguerye ocupó el resto del año en estudiar la situación de la Escuela Naval, para lo que contó con la ayuda del director en funciones capitán de navío Toribio Raygada, preparando algunos estudios y recomendaciones. Al frente de la Escuela Naval, Marguerye permanecería solamente hasta 1908, pero a pesar de tan corto lapso, su labor fue fructífera. Durante ese tiempo, imprimió una tónica renovadora en la instrucción dándole mayor énfasis a la parte científica de la profesión. Implantó como libros de texto, muchos de los usados en la Escuela Naval francesa, para cuya impresión gestionó y obtuvo una máquina litográfica.

Una de las primeras medidas que adoptó fue la elaboración de un proyecto de reforma del reglamento orgánico de la Escuela Naval, que, entre otras cosas, fijaba el inicio y término del año académico, entre el 1° de marzo y el 31 de diciembre de cada año; dividía el año académico en tres trimestres más un mes adicional dedicado a preparar el examen de fin de año; establecía un concurso de admisión para el ingreso a la escuela, fijándose, entre otros como requisitos, ser peruano de nacimiento y tener una edad mayor a los 14 años y menor a los 17 años al 1° de abril del año del concurso. También se normaba que los postulantes debían pasar un examen médico, tener buena vista, así como rendir pruebas escritas para acreditar conocimientos.

Otro de los aspectos incluidos en las reformas propuestas era la reglamentación y organización de las currículas y cursos a ser dictados a los alumnos de la Escuela. El programa de enseñanza fue reorientado principalmente a consagrar el tiempo necesario al estudio profundo de las matemáticas, que se consideraban base de toda instrucción, así como comenzar lo más pronto posible la enseñanza de los cursos profesionales para que los alumnos los asimilaran gradualmente, y que su educación aumentara mediante ejercicios numerosos. La metodología de enseñanza también se vio modificada, el trato a los alumnos varió considerablemente de la antigua rigidez



Archivo Histórico de Marina

La incorporación de los sumergibles Ferré *y* Palacios *entre los años 1912 y 1913 marcó el inicio de la actual Fuerza de Submarinos peruana.*

disciplinaria aplicada a los estudios a un trato más afable.

Con referencia al tiempo de permanencia en la Escuela Naval, se establecía un año preparatorio destinado a las matemáticas y tres años técnicos consagrados al estudio de cursos profesionales.

Todas estas propuestas fueron aceptadas por la superioridad, y con resolución del 5 de febrero de 1906, fue aprobado el mencionado proyecto de reforma al reglamento de la Escuela Naval[11].

Las mejoras en este centro académico durante su gestión no solamente se limitaron a la parte organizativa, sino también a la funcional. El pontón *Perú*, no resultaba por su antigüedad y limitaciones la nave más adecuada para el funcionamiento de una escuela naval, y por ello, a recomendación de Marguerye, la Escuela se trasladó a bordo del transporte *Iquitos*, buque que sin mayores inconvenientes fue acondicionado para su nuevo propósito.

Las prácticas de guardiamarinas peruanos en buques extranjeros

La carencia de unidades navales adecuadas para que los oficiales que egresaban de la Escuela Naval efectuaran prácticas profesionales, fue parcialmente resuelta cuando a partir de 1902, varios guardiamarinas peruanos se embarcaron en buques extranjeros. En efecto, en 1902 seis guardiamarinas realizaron sus prácticas durante un período

(11) *Garaycochea, L.* Legislación Militar del Perú. *Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907. T. IV, p. 221.*

de tres años en buques de la escuadra argentina; dos años más tarde siete guardiamarinas fueron embarcados en el buque escuela *Nautilus* de la armada española; y en 1905, seis guardiamarinas hacían lo propio en buques norteamericanos. Esta política fue continuada a recomendación de Marguerye, quien gestionó el embarque en buques franceses de varios guardiamarinas egresados de la Escuela Naval en los años 1906 y 1907.

La elaboración de una Ley Orgánica para la Armada

Mientras se desempeñó como director de la Escuela Naval, Marguerye no sólo limitó su accionar a ese centro de estudios, sino también propuso una serie de reformas en el ámbito institucional mediante la elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la Marina.

Ello lo consideró indispensable debido a que la organización institucional no era la más adecuada, y al respecto, uno de los oficiales que vendría posteriormente al Perú para integrarse a la misión ha escrito que "prácticamente, la Marina no poseía ningún texto legislativo o reglamentario; ella vivía sobre una especie de derecho consuetudinario".

"A bordo de cualquier nave, el comandante organizaba lo mejor que podía la instrucción de los reclutas, la formación y la instrucción de sus subalternos... La pequeña fuerza naval sin bases, ni servicios en tierra vivía en la rada del Callao como hubiera podido vivir en una rada extranjera, se compraba en tierra artículos navales según las necesidades del servicio; la obtención de fondos o créditos necesarios era para los comandantes ocasión para desarrollar un verdadero talento diplomático. Cada buque vivía suelto; su comandante dependía directamente del gobierno, sin existir un comando que lo representara"[12].

Sin embargo, la aprobación de dicha ley orgánica sería siempre postergada en el Congreso, y en la práctica la mayor parte de sus prescripciones entraron en vigor y tomaron de hecho fuerza de ley[13].

El nombramiento de Marguerye como Director de Marina y el traslado de la Escuela Naval a Bellavista

Como se indicó, Marguerye estuvo a cargo de la dirección de la Escuela Naval hasta inicios de 1908, dado que el 28 de enero de aquel año fue puesto a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. En dicho ministerio desempeñó funciones de asesor durante un breve período, habiéndose ausentado del Perú a fines de 1908 en uso de una licencia para viajar a Francia por motivos particulares. Desde su nuevo puesto continuó obrando a favor de la Escuela Naval, y una de sus recomendaciones fue el traslado de dicho centro de estudios a tierra[14]. Por otro lado, en un informe fechado el 20 de octubre de ese año, re-

(12) Guilleux, op. cit. p. 891.

(13) Ídem.

(14) Debido a que durante su permanencia a bordo del Iquitos *se efectuaron viajes continuos a lo largo de 1908, el nivel de las clases dictadas a bordo no fue del todo satisfactorio, puesto que el reemplazo de profesores de la talla de Víctor Andrés Belaúnde y Federico Villarreal por entusiastas oficiales, que debían compartir las labores propias de la navegación con la docencia, fueron en detrimento de la instrucción. Ortiz, Jorge.* La Escuela Naval del Perú... *p. 73.*

comendaba entre otras cosas la creación de un Estado Mayor General de Marina compuesto por tres secciones, destinado a reemplazar a la Dirección de Marina existente, como órgano de asesoría del Ministerio de Guerra y Marina[15]. Luego que retornara Marguerye de Francia, el gobierno renovó su contrato, ascendiéndolo a capitán de navío. En mayo de 1909, habiendo sido considerada su recomendación en torno a la creación de un Estado Mayor para la Marina, Marguerye fue nombrado Director de Marina[16], mencionándose en la resolución correspondiente que dicho cargo lo desempeñaría mientras se organizara el Estado Mayor.

En lo que respecta a la Escuela Naval, un cambio importante se dio en marzo de 1909, cuando se decidió trasladarla a un local en tierra. El lugar elegido fue el que ocupaba la Escuela Superior de Guerra, ubicado en Bellavista. Este cambio, aunque no resolvía la necesidad de poseer un verdadero buque escuela para que los alumnos realizaran sus prácticas en la mar, fue acogido favorablemente por la oficialidad. Al parecer esta decisión venía siendo evaluada desde meses atrás y al respecto, en la edición de la Revista de Marina, correspondiente a diciembre de 1908, un articulo escrito por un autor bajo el seudónimo de *Armand Lufeau* comentaba favorablemente su traslado a tierra, aunque indicaba que su funcionamiento en el local mencionado debía de ser transitorio[17].

Sin embargo, es interesante notar que en la armada francesa de aquellos años, se prefería que la instrucción de los guardiamarinas se hiciera en buques de la armada, a diferencia de lo que ocurría en las marinas británica y norteamericana, en las que primero se realizaba una fase teórica en tierra para luego efectuar las prácticas profesionales a bordo. Esta última modalidad es la que finalmente fue adoptada por la armada francesa pocos años después y hasta la actualidad es la que impera en la mayoría de armadas del mundo.

El relevo de Marguerye y la llegada de otros oficiales para la Misión Naval

El contrato de Paul de Marguerye llegó a su término a finales de 1910 y para reemplazarlo se contrató a otro oficial de la misma nacionalidad, el teniente de navío Pierre N. Guette, nombrado con fecha 1° de diciembre del año indicado, para ocupar el puesto de Director de Marina, otorgándo-

(15) *Archivo Histórico de Marina. Serie Misión Naval Francesa.* Rapport sur l' organization militaire et administrative des services de la Marine. *Callao, 20 octubre 1908. Folios 24-33.*

(16) *Archivo Histórico de Marina, Expediente Personal del capitán de navío Paul de Marguerye. R.M. N° 199 del Ministerio de Guerra y Marina del 8 de mayo de 1909. Folio N°6.*

(17) *En este artículo, el autor indicaba que "Siempre hemos sido partidarios de que la Escuela Naval funcionase en tierra, como sucede en todos los países del mundo... Según entendemos, la Escuela Naval será establecida en Bellavista, en el local que hoy ocupa la Escuela de Guerra, local que estudiado con seriedad y conciencia, resulta muy inaparente para el fin a que se pretende destinar" y agregaba que "Nosotros creemos que la Escuela Naval podría establecerse, con positiva ventaja bajo todo punto de vista en el barrio de Chucuito (en el Callao) donde, por las diversas razones que nadie desconoce, podríamos paulatinamente llegar a tener una Escuela Naval que supiera responder a las necesidades y aspiraciones de una Marina de Guerra moderna." Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval"... pp. 441-442.*

sele el grado de Capitán de Fragata. En adición a Guette, se sumó otro oficial a la misión, el teniente de navío Joseph A. Theron, a quien también se le dio el grado de Capitán de Fragata. La elección de Theron se hizo tomando en cuenta que había servido a bordo de sumergibles franceses[18], por lo que fue destinado en un principio para hacerse cargo de la inspección de los dos sumergibles que estaban siendo construidos para el Perú en Francia. Sin embargo este último oficial viajó a nuestro país a principios de noviembre de 1911, y mediante resolución del 8 del mismo mes se le nombraba Comandante de la Estación de Sumergibles, Director de la Junta de Explosivos y a cargo del Servicio de Torpedos. En dicha colocación permanecería hasta mayo de 1912, siendo nombrado Director de la Escuela Naval ese mismo mes.

A poco de llegar Theron, el 14 de agosto de 1912, se contrató a dos oficiales más, que fueron el alférez de navío Louis C. Guilleux y el ingeniero de 1° clase Enrique Mareschal, otorgándoseles el grado de capitán de fragata e ingeniero en jefe de 2° clase, respectivamente. Se les asignó inicialmente a la dotación del recientemente adquirido crucero acorazado *Comandante Aguirre*, cuyo zarpe al Perú se esperaba pronto; mas como ello demorara, ambos recibieron órdenes de viajar a nuestro país a bordo del transporte *Iquitos*. Una vez en Lima, a Guilleux se le nombró adscrito al jefe de la misión, comandante Guette, y en marzo de 1914 recibiría un nombramiento como instructor en la Escuela Naval para dictar los cursos de Estrategia, Táctica e Historia de las guerras navales.

En lo que respecta a Mareschal, su presencia en el Perú fue muy complicada debido a problemas de índole familiar. Habiendo llegado con Guilleux en abril de 1913, fue nombrado Inspector Técnico del Material de la Armada y sus dependencias, y poco tiempo después, se le comisionó para viajar al Pará, Brasil[19].

A consecuencia de haber tenido la desgracia de perder en el transcurso de once meses a su esposa, hijo y madre, el ingeniero Mareschal se vio en la necesidad de solicitar el 29 de mayo de 1914 su retorno a Francia antes que terminase su contrato, retirándose del país al mes siguiente.

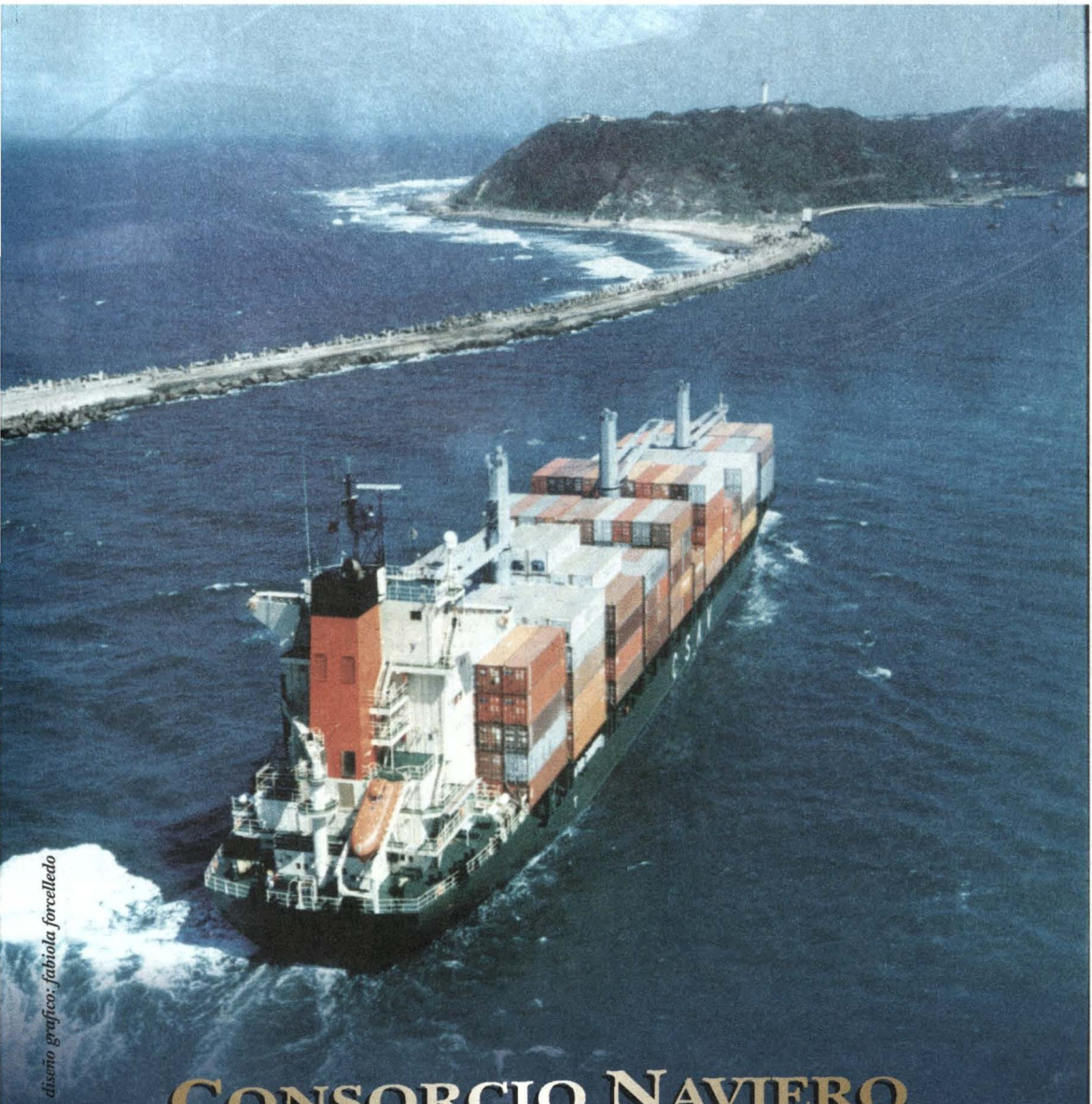
Los logros en lo que podríamos denominar la segunda etapa de la Misión Naval Francesa, fueron una continuación de lo iniciado por Marguerye. Seguidamente señalaremos cómo fueron llevadas a cabo estas nuevas reformas.

Las nuevas reformas en la Escuela Naval y su traslado al distrito de La Punta

Aunque era necesario el funcionamiento de la Escuela Naval en tierra, el local de Santa Sofía no resultaba ser el adecuado a los reales requerimientos de la Institución. Luego que asumieran sus cargos, los co-

(18) *Ortiz, Jorge:* Lazos marítimos entre el Perú y Francia, siglos XVIII al XX. *En* Derroteros del Mar del Sur, *N° 5, 1997.*

(19) *Respecto a este viaje no se tienen mayores referencias, pero probablemente haya sido con la finalidad de inspeccionar las obras de reparación a las que estaba siendo sometido el cazatorpedero* Teniente Rodríguez *en un astillero de aquel lugar.*



diseño grafico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Libro Marina de Guerra del Perú

Si desea mayor información acerca de la publicación dirigirse a:

Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
Anexos: 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Adquiéralo ahora

Grado.....

Nombre:.....

.....

Dependencia.....

Teléfono:.....

Fax:.....

e-mail:.....

Costo del libro
Marina de Guerra del Perú

30.00 dólares americanos

- **Descuento por planilla en tres armadas (sólo personal naval):**
  Coloque su número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y enviela a:
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Número de CIP:

FIRMA

Restaurant
LA RANA VERDE



Ubicado en el muelle dentro del Club Universitario de Regatas
Parque Galvez - La Punta - Callao Telf: 429 5279 - 429 8453



Disfrute de un ambiente exclusivo con vista al mar y de la especialidad en pescados, mariscos y comida internacional, disfrutando de la Bahía del Litoral Chalaco.

Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Suscribase ahora

Grado (si corresponde) .....

Nombre: .....

.....

Empresa u Organización:

.....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....

.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

- ❑ **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
- ❑ **Otros suscriptores** **U$ 15,00**

Opciones de Pago

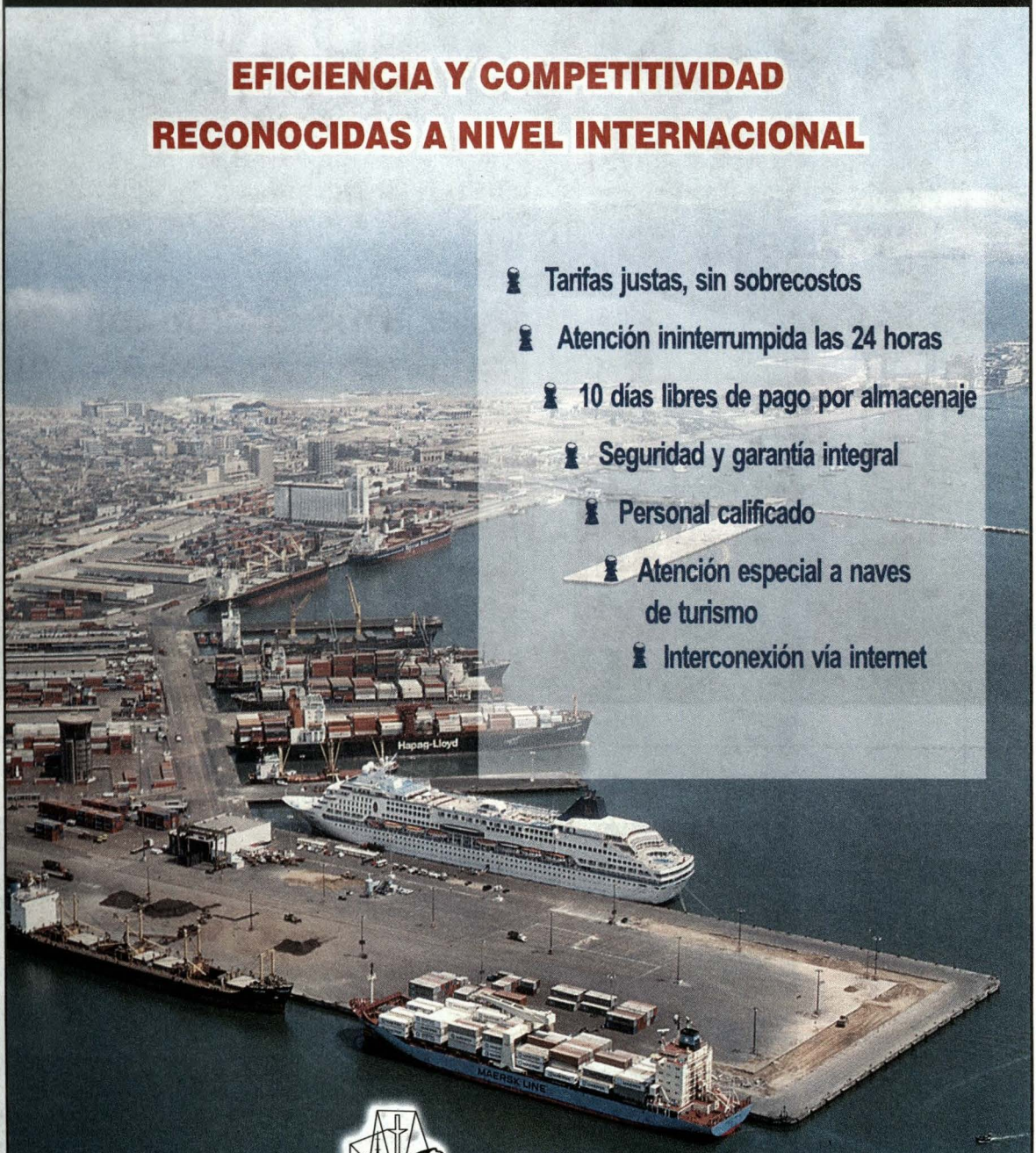
- **Descuento por planilla (sólo personal naval):** Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- Pago directo en las oficinas de la Dirección de Información de la Marina (otros suscriptores).

Número de CIP:

FIRMA

PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD
RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL



- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción



Archivo Histórico de Marina

Antiguo local de la Escuela Naval en Bellavista. El traslado de este centro académico a tierra, efectuado en 1909, y su posterior ubicación definitiva en el distrito de La Punta fue uno de los logros de la Misión Naval Francesa.

mandantes Guette y Theron lograron impulsar la idea de trasladar la Escuela a una ubicación más aparente. En efecto, en el año 1912 se empezó la construcción del nuevo local de la Escuela Naval en el distrito de La Punta, en un predio estatal de 14 000 metros cuadrados que el gobierno del Presidente Leguía había destinado para tal propósito. Sin embargo, a pesar de haber sido inaugurado el flamante local el 15 de setiembre de 1912, recién el 4 de febrero de 1915 se iniciarían las labores allí, debido a algunos inconvenientes por su ubicación cercana al mar, y demoras relacionadas a su implementación.

En lo que respecta a la parte funcional, bajo la dirección del comandante Theron la Escuela Naval entró a un período de verdadera reorganización[20]. En consideración al aumento progresivo de unidades en la escuadra se incrementó la cantidad de alumnos en la Escuela. Por otro lado, se creó una sección de maquinistas para formar y poder contar con oficialidad nacional, para ir

(20) *Ministerio de Guerra y Marina:* Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, 1912. *Lima, Oficina tipográfica de "La Opinión Nacional", p. 21.*

prescindiendo de la contratación de personal extranjero de dicha especialidad[21]. Asimismo, a partir de 1914, en el plan de estudios se consideraron los cursos de Derecho Marítimo, Estrategia, Táctica y Literatura Castellana. En general, durante este período, como Guilleux lo ha señalado, bajo la dirección de Theron se reformó la enseñanza de la Escuela Naval, dándole una orientación más especializada a través de la revisión de los programas de enseñanza, y la puesta al día de los cursos con la ayuda de la reglamentación francesa, siendo algunos de ellos dictados por los propios miembros de la misión[22]. En lo que respecta a las prácticas en la mar, se estableció un enlace con la Escuadra, la cual suministraba varias veces por semana los instructores y material para los ejercicios, ya fueren embarcaciones, artillería, señales, personal y otros materiales[23]. Al igual que en años anteriores, hasta 1914 se continuó con el envío de los guardiamarinas al extranjero para efectuar su fase de prácticas profesionales a bordo.

La creación de la Comandancia General de la Escuadra

Con la desaparición de las últimas unidades de la Escuadra el 16 de enero de 1881, dejó de existir también la Comandancia General de la misma. Con el lento resurgir de la Marina durante la posguerra, con el propósito de regular el servicio de los buques y normar la relación entre sus comandantes y el ministerio del ramo, se creó en diciembre de 1885 la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao, organismo que tuvo breve existencia, puesto que el 12 de julio de 1896 se organizó por decreto supremo la Comandancia General de la Escuadra. Sin embargo, a pesar de ser un ente administrativo y operativo para un adecuado funcionamiento de los buques de la Armada, fue nuevamente suprimida en enero de 1901, por razones de índole económica.

La inexistencia de una comandancia a cargo de los buques era una deficiencia que requería pronta solución. De acuerdo a lo que menciona Guilleux en el relato citado, gracias a las gestiones de la misión naval, en diciembre de 1910 se creó una vez más la Comandancia General de la Escuadra, quedando bajo el mando unitario de un jefe la pequeña fuerza naval secundado por un Estado Mayor suficiente[24]; al parecer, debido a que esta medida restaba mucho de la autonomía de la que hasta entonces habían gozado los comandantes de unidad, la Comandancia fue suprimida al poco tiempo.

(21) La creación de esta sección para formar oficialidad para operar las plantas propulsoras en los buques, se puede considerar como uno de los logros más importantes de la Misión Naval Francesa, salvándose para el futuro una gran deficiencia de la que había adolecido la Armada hasta ese entonces. Sin embargo, no se debe dejar de mencionar que un primer esfuerzo al respecto se había realizado años antes, para ser más precisos, en 1907, cuando fueron enviados a Inglaterra un grupo de jóvenes de las Escuela de Artes y Oficios para formarse como ingenieros mecánicos para las unidades de la Escuadra.

(22) Guilleux, Louis. Op. cit. p.893.

(23) Ídem.

(24) Ibídem, p. 892.

Por decreto supremo del 1° de marzo de 1913, la Comandancia General de la Escuadra quedó restablecida con arreglo al Código de la Marina Militar. Esta medida fue apreciada favorablemente por el ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela, quien en su memoria al Congreso de aquel año, indicó que con su funcionamiento se obtuvo una notable mejora en diversos servicios a bordo, como por ejemplo el servicio sanitario de las naves, así como un incremento en los ejercicios de artillería y torpedos con resultados halagadores. Dentro de la organización de esta comandancia se incluía una Mayoría de Órdenes que cumplía las funciones de un Estado Mayor[25].

La creación del Estado Mayor de Marina y la Intendencia General

Otra de las necesidades institucionales planteadas por la misión naval y desde la propia Armada, fue el que contase con un Estado Mayor. La oficialidad hizo sentir su opinión al respecto a través de las páginas de la *Revista de Marina*. En un artículo publicado en la edición N° 13 correspondiente al mes de abril de 1908 bajo el título de "Necesidad de crear un Estado Mayor en nuestra Armada", el autor planteaba tal necesidad argumentando entre otras cosas que "La utilidad que reporta a un país (que cuente con escuadra por insignificante que ella sea) la existencia y funcionamiento de un Estado Mayor es innegable; pues esta institución, viene a ser, como en el ejército, la llave principal de todo el movimiento tanto del personal como del material que actúa en una escuadra: de él nacen las reformas o creación de proyectos que se sujetan al juicio del ministerio respectivo..." y agregaba que "hoy al carecer de un Estado Mayor de Marina, carecemos por así decirlo, de todo, bajo el punto de vista de la organización..."[26]. Este sentir pronto fue acogido, y el ministro de Guerra y Marina, en su memoria correspondiente al año 1909, hizo mención de tal necesidad. A pesar de lo anterior, su creación no se concretaría sino en el año 1915, luego que la misión naval se hubiese retirado del Perú. En efecto, el 24 de febrero de 1915, en decreto firmado por el coronel Oscar R. Benavides, Presidente provisorio de la República, se creaba el Estado Mayor General de Marina, bajo el mando de un capitán de navío y organizado en tres secciones: la primera para el personal, la segunda para el material y la tercera para encargarse de la Organización y Estudios Técnicos. Asimismo, se establecía que estarían bajo la dependencia del Estado Mayor los buques de la Escuadra, establecimientos de enseñanza y demás servicios de la Marina[27].

En lo que respecta a la Intendencia General, cuya creación fue llevada a cabo por la misión naval a principios de 1911, se logró el objetivo de organizar y mejorar la

(25) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela presenta al Congreso Ordinario de 1913. *Lima, imp. Americana. pp XLII-XLIII.*

(26) *Arufa:* Necesidad de creación de un Estado Mayor en nuestra Armada. *En* Revista de Marina, *ed abril, 1908, N° 13, pp. 11-12.*

(27) *Garaycochea, L.:* Legislación Militar del Perú. *T. VIII, pp.297-298.*

provisión de servicios y materiales a los buques de la Escuadra.

El establecimiento del depósito de municiones y explosivos en San Lorenzo

Otro de los aportes de la misión estuvo relacionado a la conservación y almacenamiento de la munición de los buques de la escuadra. Desde el año 1908 se había establecido en la isla San Lorenzo un depósito provisional para los explosivos de la Armada, que empleaba las instalaciones de la Casa Harris. Sin embargo, lo provisional de tal dependencia no llenaba los requerimientos que tal lugar requería, por lo que la superioridad nombró el 8 de noviembre de 1911 al comandante Theron para que se hiciera cargo de la dirección de la Junta de Explosivos. El comandante Guilleux, quien integró también dicha junta, ha descrito la inadecuada forma en que se conservaban los explosivos y municiones de la Escuadra, así como que debido a una falta de decisión por parte de las autoridades políticas, a pesar de encontrarse los estudios respectivos listos, la solución al problema fue inexplicablemente postergada y no se llegó a ejecutar por el estallido de la guerra en Europa[28].

Con relación a este tema y basándose en la documentación de la época, se aprecia que a pesar de la desidia al respecto, persistía el interés de la Armada por mejorar esas deficiencias, y en razón de ello, en febrero de 1913 se había nombrado una comisión especial que tuvo además el encargo de preparar un reglamento para el cuidado de explosivos[29].

Las adquisiciones navales: los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y la frustrada adquisición del *Dupuy de Lome*

La época durante la cual estuvo presente en el Perú la Misión Naval Francesa, fue de gran tensión diplomática para el país. Hemos mencionado que las fronteras aún se hallaban sin definición, y ante la agresiva política de Chile alentando conflictos por las diferencias que el Perú tenía con Ecuador y Colombia, urgía buscar arreglos limítrofes con los vecinos. Así fue percibido por el Presidente Leguía, quien durante su primer gobierno (1908-1912) trató de liquidar las cuestiones de límites por las vías más expeditivas, logrando algunos avances con Brasil. Con el Ecuador, en cambio, las cosas fueron empeorando a

(28) *Al respecto, en su artículo sobre la Misión Naval Francesa, dice que "las municiones de la escuadra fueron depositadas en una isla de la Bahía del Callao (San Lorenzo), en un lugar en donde por felicidad a nadie se le ocurría ir. Estaban arrumadas mal que bien en un viejo cobertizo sin cerraduras y prácticamente sin guardianía. Hubo un antiguo proyecto para la construcción de un depósito, pero que no estaba con el día. Esta cuestión fue una de las primeras abordadas por la misión. La casa Schneider había ofrecido al Gobierno peruano suministrar los planos del inmueble; en 1913 terminé con los textos necesarios: reclutamiento y organización del personal, reglamentos y consigna concernientes a la conservación, inspecciones periódicas, etc... No faltaba más que las firmas que diesen la orden de ejecución y que se votaran los créditos; la lucha paciente para adquirirlos duraba todavía en 1914. Se podía mencionar también los trabajos, pero fueron efímeros". Guilleux, op. cit. p.892.*

(29) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria.... *1913. p.LVI.*

medida que se conocían los resultados del laudo arbitral español sobre el asunto de Jaén y Maynas, llevando a ambos países a una situación prebélica entre marzo y abril de 1910. Para terminar de complicar las cosas en el campo internacional, nuestras relaciones con Bolivia se vieron enturbiadas con un serio incidente fronterizo; y en forma similar, la situación con Colombia se deterioró al punto que se tuvo que ir a una situación de guerra en 1911.

Por otro lado, hacia el año 1907, a pesar de haberse incorporado los dos cruceros exploradores, la Armada Peruana estaba muy lejos de hallarse en las condiciones adecuadas para la defensa del extenso litoral y por ello era necesario elaborar un plan naval para dotar al Perú de los elementos que se requerían. De los adversarios más probables en caso de producirse un conflicto armado, únicamente Chile representaba en el mar un peligro muy serio, por la aplastante superioridad material de su escuadra[30].

Uno de los objetivos que se trazó la Misión Naval Francesa fue precisamente la de establecer una política adecuada para adquisiciones navales. Al respecto, el comandante Guette era de la idea de que, existiendo problemas fronterizos con los países vecinos, la única opción viable para el Perú era la de una estrategia fundamentalmente defensiva que considerara el empleo de sumergibles y cazatorpederos. Al respecto, Guilleux nos ha dado a conocer de qué manera apreciaban la situación los oficiales integrantes de la misión. Se debía poner al territorio nacional fuera del alcance de los posibles enemigos y éste debía ser el primer objetivo de la marina; ello significaba que se tenía que impedir un desembarco y por ese tiempo la doctrina naval francesa vigente derivada de las ideas de la denominada "Jeune ècole" (escuela joven), daba una gran importancia al empleo de buques pequeños y rápidos como los torpederos, así como a los sumergibles. Sobre este último tipo de buques, Guilleux afirmaba que "por la condición sobria del periscopio, era, por decirlo así, imposible señalar un submarino en inmersión y éste era generalmente invulnerable"[31]. En lo que a Guette respecta, estaba al tanto de las bondades de los sumergibles franceses y vio de inmediato el provecho que se podía sacar de su empleo para la defensa del Perú[32].

Es oportuno precisar que la idea de elaborar un programa naval era compartida por la oficialidad peruana. Un colaborador de la *Revista de Marina*, había escrito al respecto que el Perú debía desarrollar "un programa naval que comprendiera no sólo la adquisición de barcos, sino también, la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras de-

(30) *En 1906, la escuadra chilena contaba con un acorazado, el* Capitán Prat *de 6.901 toneladas ,construido en 1891; dos cruceros acorazados: el* Esmeralda, *de 7.000 toneladas, construido en 1896; el* O'Higgins *de 8.500 toneladas, construido en 1898; cuatro cruceros protegidos, que eran el* Presidente Errázuriz *y el* Presidente Pinto *construidos en 1892, con 2.047 toneladas, el* Blanco Encalada *de 3.437 toneladas, construido en 1897 y el* Chacabuco, *de 1.101 toneladas, construido en 1898. Adicionalmente, contaba con dos cañoneras torpederas, y diecinueve torpederas.*

(31) *Guilleux. Op. cit. p.897.*

(32) *Ídem, p. 898.*

pendencias indispensables para una marina de guerra", y más adelante agregaba que "la adquisición de elementos navales sin obedecer a un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias; en cambio, la formación de una escuadra en conformidad con un programa juicioso y razonado, nos proporcionaría una vida tranquila, resguardaría nuestro comercio, incrementaría nuestras rentas fiscales y nos daría el poder militar y naval del Pacífico del Sur"[33].

Como se ha podido apreciar, las condiciones para la adquisición de unidades que permitieran conformar una escuadra adecuada a los requerimientos defensivos del país estaban dadas y únicamente faltaba llevar a cabo tal idea.

La Asociación Nacional Pro-Marina, que había contribuido decisivamente en la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, desde 1908 había estado abocada en la posibilidad de adquirir un buque escuela a vela para nuestra marina; en vista de la situación internacional del momento, a pedido de la referida asociación una comisión, conformada por los comandantes J. Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, analizó si era conveniente invertir los fondos recaudados en colecta pública para el buque escuela o destinarlos a otros fines. De esta manera, el 3 de marzo de 1910, la citada comisión recomendó emplear los fondos recaudados para la construcción de sumergibles, a los que se consideraba capaces de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo, o al menos disuadiendo, su aproximación a nuestros puertos[34]. Estas apreciaciones, que coincidían con el pensamiento de los oficiales de la Misión Naval Francesa, fueron las que impulsaron a que el Perú adquiriese sus primeros sumergibles.

Luego de haberse decidido dotar a la escuadra con sumergibles, el 27 de mayo de 1910, mediante una resolución suprema, se creó una comisión especial para la vigilancia y recepción de las construcciones navales que se harían en Europa. Esta comisión a cargo del capitán de corbeta Ernesto Caballero y secundada por el teniente primero Juan de Althaus, fue la que viajó al astillero Messieurs Schneider & Cie, en Chalons Sur Saone, Francia, con la finalidad de supervisar la construcción de dos sumergibles del tipo *Laubeuf*, modelo escogido para nuestra marina.

Luego de firmarse el contrato entre abril y mayo de 1910, fueron empezados a construir luego, habiéndoseles asignado en un principio las siglas *S.C. 1* y *S.C.2*; mediante una resolución de fecha 7 de setiembre de 1910 se les dio los nombres de *Aguirre* y *Palacios* respectivamente. Al primero de los mencionados le fue cambiado nuevamente el nombre por el de *Ferré*, debido a que el nombre *Comandante Aguirre* había sido asignado al recién adquirido crucero acorazado *Dupuy de Lome*.

El *Ferré* fue el primero en ser completado y su traslado al Perú se efectuó a bordo

(33) *Lufeau, Armand:* Programa Naval. *En* Revista de Marina, *ed. julio, 1908, pp. 190-192.*

(34) *Ortiz, Jorge:* Historia de los submarinos Peruanos. Apuntes para su historia II entrega: Los submarinos Ferré y Palacios. *En* Revista de Marina, *ed. nov.-dic, 1988, pp. 206.*

del buque dique *Kangorou*, arribando al Callao el 19 de octubre de 1912, mientras que el *Palacios*, luego de ser completado a mediados de 1913, se embarcó también a bordo del *Kangorou*, llegando al Callao a mediados de octubre de ese año, siendo lanzado en aguas chalacas el 5 de noviembre[35]. De esta forma, los sumergibles *Ferré* y *Palacios* se convirtieron en las primeras unidades submarinas en Sudamérica.

Otra de las unidades adquiridas en Francia durante el tiempo de la Misión Naval Francesa fue el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. La construcción de este buque fue ofrecida al Gobierno peruano en 1910 por la firma Schneider-Creusot, al tenerse conocimiento que se deseaba adquirir una unidad de ese tipo. La propuesta hecha por el constructor consistió en la entrega de un cazatorpedero propulsado por turbinas similar a los de último tipo de la marina francesa, aunque con algunas mejoras en su diseño. Para evaluar la referida propuesta se entregó al ministerio de Guerra y Marina un legajo completo sobre sus características y los materiales empleados en la construcción.

Una vez aprobada la propuesta por el Gobierno, se firmó el contrato con Schneider et Cie. de Tolón, estableciendo el precio de la compra del buque en Lp. 80 000. En Lima actuó como representante del astillero el ingeniero Michel Fort, y en Francia, la Comisión Naval peruana a cargo del contralmirante Manuel Villavisencio, conjuntamente con la legación peruana en ese país. La supervisión de los trabajos de construcción la realizó el teniente primero José R. Gálvez, quien en cumplimiento de sus órdenes, ejerció un eficaz control.

En enero de 1912 el buque fue lanzado al agua, y una vez concluidas las obras en el astillero, el 10 de octubre de ese año, zarpó de Tolón con destino al Callao tripulado por una dotación francesa, siendo el único oficial peruano embarcado el teniente primero Tomás Pizarro. Cabe mencionar que conforme a lo contratado, la artillería sería instalada al arribar al Perú. Durante el viaje, efectuó una recalada en Santa Cruz de Tenerife el 7 de noviembre para reaprovisionarse, y allí recibió órdenes de dirigirse a Belem do Pará (Brasil) para ser entregado a una dotación peruana que luego lo llevaría a Iquitos. Debido a una colisión con un mercante ocurrida al arribar al puerto brasileño el 28 de noviembre, perdió parte de la proa, por lo que tuvo que ser reparado allí. Debido a ciertas complicaciones diplomáticas con Brasil, su estadía en Pará se prolongó hasta julio de 1914, luego de lo cual zarpó hacia el Perú empleando como ruta el Canal de Panamá un día antes de su inauguración (16 de agosto de 1914), convirtiéndose de esta forma en el primer buque de guerra del mundo en cruzar por esta vía interoceánica.

Para los miembros de la Misión estaba claro de qué manera debían llevarse a cabo las adquisiciones navales; sin embargo, algo que no estaba dentro de lo planificado surgió en 1910, a raíz de noticias que se tuvieron respecto a que el gobierno de Ecuador se hallaba negociando con Italia la compra

(35) Revista Variedades. *Lima, 1913. pp. 4004, 4016,4066.*

del crucero protegido *Umbria*[36]. Estas noticias produjeron cierta agitación en Lima, donde el representante de Francia fue convocado por el ministro de Guerra y Marina para indagar sobre la posibilidad de adquirir un crucero acorazado en su país[37]. En una nota fechada el 20 de abril de 1911, el ministro francés de Asuntos Extranjeros informó al ministro de Marina de la solicitud peruana para comprar un crucero del tipo *Montcalm*[38]. Al parecer, tal interés había surgido del propio presidente Leguía, cuando el crucero francés mencionado estuvo de visita en el puerto del Callao[39]. Entonces, el ministro francés pensó en una restauración del *Dupuy de Lome*, el cual aún se hallaba en condiciones aparentes. En un informe fechado el 22 de junio, la Dirección de Construcciones Navales de la Marina francesa comunicó al ministro que los trabajos de reparación y reactivación del *Dupuy de Lome*, para que se encontrara expedito para iniciar sus pruebas en la mar, se estimaban en cuatro meses y medio[40]. El 29 de junio, el ministro de Asuntos Extranjeros comunicó al ministro de Marina que el Gobierno peruano había aceptado la propuesta francesa.

Es necesario anotar que en opinión del comandante Guette, de la Misión Naval Francesa, la compra de un crucero acorazado no tenía cabida en el programa de rearme propuesto para el Perú[41]. Sin embargo, el empecinamiento presidencial, el precio de venta por dicho buque que ascendía a 3 000 000 de francos, que era el 15% de su valor original, así como las facilidades para pagarlo durante un periodo bastante prolongado[42], determinaron se concrete su compra. Una vez efectuadas las coordinaciones necesarias se procedió a la elaboración del contrato, fijándose ini-

(36) *Este buque era un crucero protegido de 2.300t de desplazamiento, y formaba parte de una clase de cinco unidades en servicio en la marina italiana. Estaba armado con seis cañones de tiro rápido de 120mm en torres dobles, con ocho cañones de 57mm y dos tubos lanzatorpedos.*

(37) *Feron, Luc. "Le croisier cuirassé Dupuy de Lome". En* Marines guerre et commerce, *N° 61. Ed.jun.-jul. Nantes,1999, p. 55.*

(38) *Ídem.*

(39) *El comandante Guilleux en el artículo que hemos citado titulado "Una misión naval en el Perú (1905 - 1914), narra una versión muy similar, y menciona que el interés por la compra de este buque nació de parte del Presidente Leguía, cuando por el Callao estuvo de visita el crucero francés* Montcalm, *y que el gobernante, impresionado con aquel navío, dispuso que la misión naval que se hallaba en Francia efectuara indagaciones para comprar algo similar; por ella o por otro conducto se supo en Lima que la Marina Francesa tenía en desarme algunos cruceros destinados a ser vendidos en un futuro más o menos próximo. Agrega que la elección peruana recayó sobre el* Dupuy de Lome, *a pesar de las objeciones del comandante Guette.*

(40) *Cabe mencionar que por su parte, la Dirección de Construcciones Navales del puerto de L'Orient, indicó que una posible reparación del* Dupuy de Lome *implicaría el reemplazo de un 15% del forro exterior de la obra viva, a un costo aproximado de 142 000 francos, y que lo recomendable era el empleo de soldadura autógena para ahorrar tiempo y gastos mayores. Feron, Luc. Op. cit.*

(41) *Guilleux, Louis. Op. cit., p. 901.*

(42) *Idem, p. 899.*

cialmente la entrega del buque en cuatro meses y medio[43].

Quien suscribió el contrato en representación del Gobierno peruano fue el embajador del Perú en París, señor Candamo. Por otra parte, para hacerse cargo de la inspección y supervisión de los trabajos de reactivación se nombró a una comisión presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio, e integrada por el capitán de navío Ernesto de Mora, designado para asumir el comando de la nave, y por algunos oficiales más, quienes viajaron a Francia el 23 de enero de 1912 a bordo del vapor *Urubamba*. El nombre que el Perú le dio al buque, fue el de *Comandante Aguirre*, en honor al fallecido segundo comandante del monitor *Huáscar*, y la ceremonia de afirmado del pabellón nacional se llevó a cabo el 22 de octubre de 1912, fecha en la que la dotación peruana asumió el control del buque, pero sin haber recibido oficialmente los trabajos contratados.

En lo referido a las condiciones de entrega del buque, la marina francesa se comprometía a entregarlo con un stock de repuestos y munición[44].

La comisión francesa nombrada para hacerse cargo de los trabajos de reactivación, tomó conocimiento de las especificaciones formuladas por los miembros de la misión naval peruana, que establecían algunos puntos en lo referente a las pruebas del buque antes de su entrega oficial al Perú. En ellas se indicaba que se debía efectuar varias pruebas preliminares para evaluar las condiciones de la planta propulsora, artillería y otros equipos de a bordo. Realizadas las pruebas preliminares, el buque ingresó a dique los primeros días de marzo, luego de lo cual realizó nuevas pruebas con resultados satisfactorios.

Mientras tanto, la misión naval peruana había contratado a la Casa Schneider para que realizara un recorrido de la artillería y un cambio de los cañones de pequeño calibre de a bordo, para lo que se requirió que el buque fuera trasladado a Burdeos, puerto en el cual se estimaba sería tomado por la dotación peruana a finales de abril. Los 320 hombres restantes entre oficiales y tripulantes que conformaban la dotación, viajaron a bordo del transporte *Iquitos*, arribando el 6 de setiembre al

---

(43) En dicho contrato, aparte de fijarse el precio de venta, se establecía que el Gobierno peruano tendría que reembolsar a la Marina francesa todos los gastos que demandase la reactivación del buque, ya fueran materiales, mano de obra, así como los gastos que implicaban la realización de las pruebas, todo lo que se estimaba en 700 000 francos adicionales. Por otro lado, en lo relacionado a la forma de pago, se acordó efectuarlo en tres cuotas, la primera, ascendente a 1 000 000 de francos a la firma del contrato, otra segunda cantidad igual a ser entregada en L'Orient durante las reparaciones, y la tercera, a ser cancelada tres meses después de la entrega oficial del buque a la marina peruana.

(44) La munición con la que debía entregarse el buque comprendía 2 000 proyectiles de acero y 2 000 de hierro fundido para los 12 cañones de 47 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 5 cañones de 65 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 2 cañones de 37 mm; 63 proyectiles de acero e igual cantidad de hierro fundido para los 2 cañones de 194,6 mm y para los seis de 164 mm, 378 proyectiles de acero y 646 de hierro fundido. Cabe señalar que por aquel entonces, la artillería y munición de la batería principal y de mediano calibre de este buque ya no eran empleadas por la marina francesa.

puerto de L'Orient, en cuyo arsenal se hallaba la nave[45].

Las controversias en torno a la compra del *Dupuy de Lome*

En un principio las gestiones para traer al *Comandante Aguirre* al Perú se realizaron sin mayores contratiempos; sin embargo, a pesar de hallarse prácticamente listo el buque para zarpar, se presentaron varios inconvenientes y no precisamente por parte del gobierno o de la marina francesa, sino más bien, desde el Perú, en donde las autoridades gubernamentales cambiaron de opinión acerca de la conveniencia de la compra de este buque.

Las razones que impidieron concluir la venta y dar lugar al viaje hacia el Perú del *Comandante Aguirre* fueron netamente políticas. El presidente Leguía durante su primer gobierno mostró una clara tendencia personalista y autoritaria que lo distanció de los grupos aristocráticos que lo habían llevado al poder; tampoco era tolerado por los pierolistas y algunos intelectuales influyentes de la época.

Con relación al buque, el cuestionamiento de su compra pudo haberse originado a raíz de una información aparecida en un periódico parisién[46], en la que se decía que "se estaba cambiando un montón de chatarra por el oro del Perú", noticia que no tardó en llegar a Lima y que junto con una serie de panfletos y hojas sueltas circularon por la capital desprestigiando las condiciones del "Aguirre" como buque de guerra efectivo, dieron mayores argumentos a los sectores políticos opositores al régimen de Leguía para sus ataques al gobierno. Su sucesor en 1912, Guillermo Billinghurst fue un gobernante que se caracterizó por su discurso populista y opositor al régimen anterior. Esta fue una de las razones por las que no continuó las obras iniciadas por su predecesor, convirtiéndose en uno de los interesados en anular la compra del *Comandante Aguirre*. Sin embargo, las voces que criticaban tal adquisición no sólo se escucharon en el Perú, sino también en Chile[47].

---

(45) En referencia a este viaje y a la comisión, el contralmirante Tomás Pizarro, quien integró la dotación del buque cuando era teniente primero, ha consignado en sus memorias algunos datos interesantes, así como los inconvenientes que tuvieron que experimentar los 320 hombres que conformaron la dotación inicial para este buque. Entre los varios asuntos que relata Pizarro, hace mención que luego de haberse instalado y familiarizado con los equipos de a bordo, la novata dotación realizó algunas prácticas de navegación para entrenamiento del personal hasta estar en capacidad de emprender la travesía hacia el Perú, no mucho tiempo después de su llegada. Para iniciar ese viaje, se requería de dinero y la orden de partida, pero a pesar del alistamiento, concluyó el año 1912 sin recibirse ninguna disposición al respecto. Las penurias económicas para la dotación del Comandante Aguirre *empezaron al año siguiente. Entrado el año 1913, transcurrieron 6 meses habiendo apenas recibido dinero para pagar los sueldos y el racionamiento. Se debía 4 meses de sus haberes a todo el personal y a la casa proveedora de los víveres, por lo que se tuvo que recurrir a un proveedor de origen judío al que Pizarro califica como "salvador", puesto que arregló en pocos días la situación otorgándole crédito sin intereses a la comisión.*

(46) Guilleux, Louis. Op.cit. p. 902.

(47) Al respecto, el diario "El Mercurio" de Valparaíso publicó en su edición del 30 de diciembre de 1912 un artículo titulado "Asuntos Navales del Perú", en el que entre otras cosas se afirmaba respecto al Dupuy de Lome, *que "este crucero acorazado, veterano de 23 años, que ofrece un blanco de la clase mastodonte que no admite ni composturas, ni reparaciones, ni reformas aceptables, es un fierro viejo que en nada aumentará el escaso valor actual de la flota del Perú, y no es, por consiguiente de extraño que cada día aumente el número de los que desean la nulidad del contrato... ¿Interés en evitar la compra, o simplemente una narración objetiva de lo que en realidad representaba ese buque? Puede que hayan sido ambas cosas, pero no estaban del todo alejadas de la realidad. Cabe mencionar que ya en 1912 la Armada de Chile había ordenado la construcción de dos acorazados en Gran Bretaña, destinados a ser los de mayor tamaño y potencia de fuego en toda Sudamérica, frente a los que el* Comandante Aguirre, *hubiera sido tan solo un blanco perfecto. Aunque ya es un tema diferente, mencionaré respecto a esos dos buques que Chile tan solo pudo disponer de uno de ellos recién en 1919 a causa de la Primera Guerra Mundial, mientras que a cambio del otro, convertido a portaaviones por los ingleses, recibieron varios destructores y submarinos.*

El presidente Billinghurst decidió que no se pagara el saldo del contrato de venta y el gobierno llegó a ofertar el traspaso del buque a Grecia, pero dicha nación no aceptó dado que la marina turca, su enemiga potencial, poseía buques de mayor poder ofensivo. Esto aumentó la idea de que Francia se había aprovechado del Perú y también creó un ambiente desfavorable para la Misión Naval Francesa en el Perú que, como hemos visto, no había apoyado la idea de comprar ese buque.

La breve y frustrada historia de este navío ostentando el pabellón peruano concluyó cuando Francia entró en guerra y decidió dejar en suspenso la venta. La misión naval peruana, a cargo del capitán de navío Ernesto de Mora, entregó el buque en octubre de 1914 al Gobernador Marítimo del Puerto de L'Orient y su dotación retornó al Callao a bordo del vapor *Urubamba*.

Al empezar la Primera Guerra Mundial, se desestimó la reactivación del *Dupuy de Lome*, debido a que la munición que empleaba su artillería ya no se fabricaba, y además, el puerto de L'Orient se hallaba dedicado a la construcción de cañoneros para la flota. El buque terminaría su vida transformado en buque mercante con el sugestivo nombre de *Peruvier*, siendo finalmente vendido como chatarra en 1923.

Lo que se puede concluir de los testimonios de oficiales de la época o por aquellos que han tratado el tema, es que el valor militar de dicho buque fue sobrestimado[48]. Téngase en cuenta que por ese tiempo la totalidad de buques capitales y/o de otros tipos ya se construían con plantas a vapor impulsadas por turbinas y los buques del tipo crucero acorazado se habían dejado de construir.

A pesar de su carácter político, la decisión de Billinghurst en torno a la anulación de la compra fue acertada, pues evitó hacernos de un crucero que para los propios franceses carecía de valor combativo.

IV. EL RETIRO DE LA MISIÓN

Al momento de estallar la Primera Guerra Mundial, los miembros de la misión naval que la conformaban eran tres, y debido a que Francia era uno de los países beligerantes, obviamente tuvieron que dar por concluido su contrato con el Gobierno peruano y alistarse para retornar a su patria.

Esto afectó también a los miembros de la misión militar, con quienes los tres marinos franceses zarparon del Callao con rumbo hacia Francia el 6 de agosto de 1914, habiendo sido despedidos de manera emotiva por las autoridades peruanas.

De esta manera inesperada concluyó la presencia de la Misión Naval Francesa en el Perú.

---

(48) Se debe tener en cuenta que en aquel entonces, el diseño de este buque en lo referente a protección y propulsión, había sido superado ampliamente en 1906 tras la aparición y desarrollo de acorazados como el inglés Dreadnought, *o de los primeros cruceros de batalla.*

V. CONCLUSIONES

Antes de emitir una apreciación final acerca de la labor realizada por la Misión Naval Francesa durante su estadía en el Perú, es pertinente tener en cuenta algunas consideraciones.

Creemos que a pesar de haber existido un interés por parte de las autoridades navales en apoyar las reformas propuestas por la misión, definitivamente se debe considerar como factor limitativo a su accionar y efectividad la cantidad de miembros que la integraron. Esto contrastaba enormemente con lo que ocurría en el ejército, que al momento de llegar el primer oficial naval francés, contaba con diez oficiales. El comandante Marguerye, fue durante cuatro años el único miembro de la misión naval; no obstante ello, su trabajo trascendió más allá de las reformas para la Escuela Naval, lugar al que estuvo destinado en un principio. Esta situación mejoró a la llegada de más miembros para la misión, puesto que su accionar contó con un mayor dinamismo y efectividad de manera simultánea.

Otro factor que sin duda influyó en la efectividad de la misión fue que la marina dependiera de un mismo ministerio que el ejército. Ello impedía contar con la fuerza necesaria para llevar a cabo las reformas en la institución y el presupuesto que la implementación de las mismas requería. Ello se puede afirmar debido a que faltó decisión y mayor apoyo en el ámbito político para promulgar la Ley Orgánica de Marina, la que inexplicablemente estuvo sin ser aprobada mientras estuvo en el Perú la misión.

Se debe señalar que de manera contraria a lo que ha expresado el investigador Efraín Cobas en su libro *Fuerza Armada, Misiones Militares y dependencia en el Perú*[49], no obstante las limitaciones en su mayor parte fuera del control de la institución, la labor de la Misión Naval Francesa si contribuyó en el resurgimiento de la marina. Cobas también menciona que hubo cierto rechazo por parte de algunos oficiales de la Armada por los métodos que introdujeron; sin embargo esto no fue así, porque a través de las páginas de la *Revista de Marina*, que en su primera época coincidió con la presencia francesa en la marina, se aprecian opiniones que sugerían las mismas reformas que se hallaba realizando la misión, lo que se podría considerar como un respaldo a su accionar.

En lo referente a las mejoras obtenidas durante la gestión de la Misión Naval Francesa[50], se pueden agrupar en tres aspectos fundamentales: el primero de ellos, referido a la organización. A través de la creación del Estado Mayor General de Marina, se buscó contar con un organismo de asesoría y planeamiento para un manejo administrativo y operacional adecuado de la institución. La independización de la Intendencia de Marina de la del Ejército, buscaba que esa dependencia tuviera una auto-

(49) *Cobas, Efraín:* Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú. *Ed. Horizonte. Lima, 1977.*

(50) *En el anexo N° 1, se sumarizan los principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.*

nomía y dedicación específica para la Armada. Por su parte, la creación de la Comandancia General de la Escuadra con su Mayoría de Órdenes, mejoró el control administrativo y operacional de las unidades a flote.

Otro aspecto importante fue el material. La puesta en práctica de un plan de adquisiciones navales que dotara de las unidades que requería realmente la Escuadra para constituir una fuerza disuasiva frente a cualquier amenaza se tradujo en la adquisición de dos sumergibles y un cazatorpedero, buques que a pesar de su pequeño tamaño poseían un gran poder disuasivo por su capacidad de atacar sorpresivamente. En el caso de los sumergibles, su adquisición le confirió al Perú ser el primer país sudamericano en poseer este tipo de naves, dando inicio también a una gran tradición y reputación en el arma submarina a la Armada.

Por último, un tercer factor importante fue la mejora en lo que a instrucción se refiere. La Escuela Naval pudo reformar su reglamento, mejorar la calidad de la enseñanza, y contar con un local definitivo y más adecuado a sus requerimientos. Por otro lado, se resolvió un problema de larga data con la creación de una sección de ingenieros y maquinistas en la escuela para dotar a los buques de la Escuadra de personal peruano. Finalmente, en un período crítico para el Perú como lo fueron las primeras décadas del siglo XX, era necesario reconstruir y modernizar la Armada para contar con un poder naval con capacidad disuasiva. Se puede afirmar que la presencia de la Misión Naval Francesa inició la modernización institucional, y a pesar de haber quedado inconclusa su labor debido a su retiro intempestivo del Perú a causa de la Primera Guerra Mundial, sus logros sentaron las bases para la profundización de mejoras con la misión naval americana.

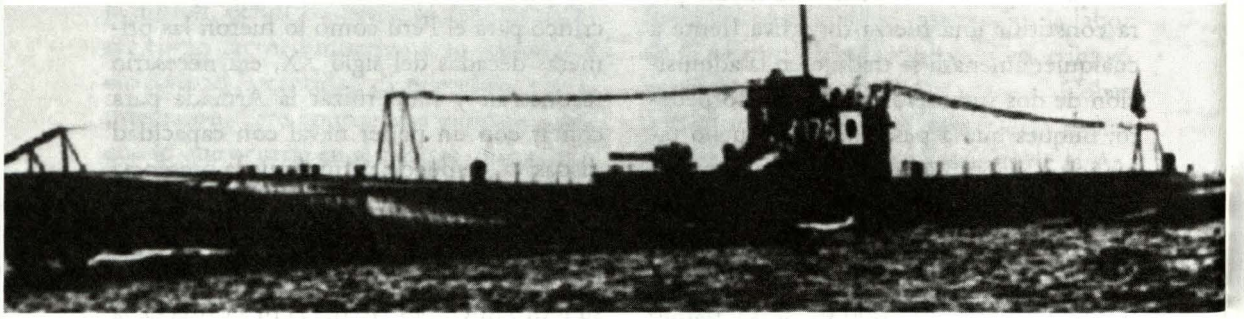
Anexo N° 1

Principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.

- *Elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la organización de la Marina.*
- *Elaboración de un Reglamento para el servicio a bordo, empleando como base su similar francés.*
- *Elaboración de una Guía elemental para el Marinero.*
- *Creación de una Intendencia General de Marina, independizándola de la del Ejército.*
- *Elaboración y puesta en vigencia de un Código de Señales.*
- *Elaboración de un proyecto para la construcción de un depósito de municiones y explosivos para la Armada en la isla San Lorenzo.*
- *Creación de una Comandancia General de la Escuadra con su respectivo Estado Mayor (Mayoría de Órdenes).*
- *Traslado a tierra y ubicación definitiva de la Escuela Naval del Perú en el distrito de La Punta.*
- *Mejora del sistema educativo y reglamento en la Escuela Naval del Perú.*
- *Creación de una Sección de Maquinistas en la Escuela Naval para la formación de oficiales especialistas en máquinas destinados a los buques de la Escuadra.*
- *Adquisición de dos sumergibles, dotando a la Armada Peruana por vez primera de este tipo de arma, y convirtiéndola en la primera en el ámbito sudamericano en poseerlos.*

LA FUERZA DE SUBMARINOS JAPONESA EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Capitán de Fragata
Jorge Saz Fernández



Submarino I-176 *del tipo* KD7, *(*Submarines of the Imperial Japanese Navy *de Polmar y Carpenter)*

INTRODUCCIÓN

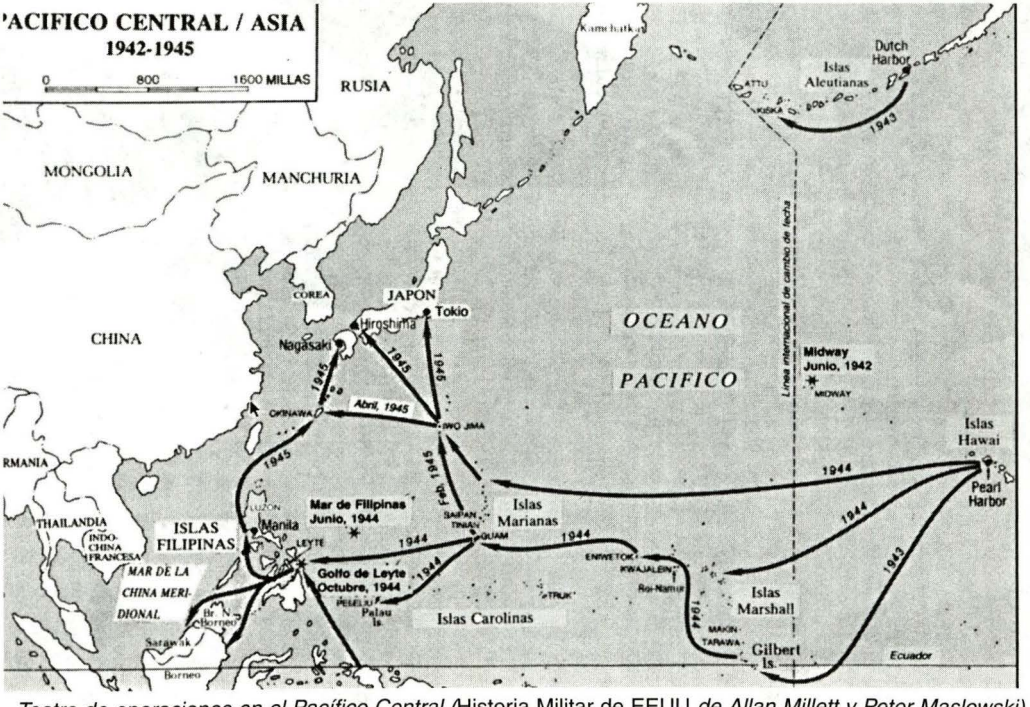
La campaña submarina japonesa durante el conflicto mundial es una historia poco difundida, debido a que, al no haber sido tan efectiva como la de los *U-Boat* alemanes en el Atlántico o la de los submarinos norteamericanos en el Pacífico, no generó una importante bibliografía sobre el tema. A pesar de ello, es interesante analizar cómo se empleó el arma submarina contra la marina norteamericana que era el principal obstáculo para el logro de los objetivos estratégicos de Japón. En este contexto y por encima de aciertos y errores, sean estos tácticos o en la conducción estratégica de las operaciones submarinas, es justo reconocer el valor de los submarinistas japoneses frente a un enemigo superior en equipamiento y experiencia antisubmarina.

LAS OPERACIONES

Japón contaba, al inicio de la guerra, con 63 submarinos, 42 de ellos de gran autonomía (Tipos *KD6* y *B1* en su mayoría). 11 de estos podían transportar un pequeño hidroavión de reconocimiento, otros 5 (del tipo *C1*) eran capaces de embarcar un submarino enano para penetrar bahías y atacar buques en sus fondeaderos y 4 (del tipo *A1*), poseían equipamiento especial de comunicaciones para ser usados como buques de comando de grupos de submarinos. Du-

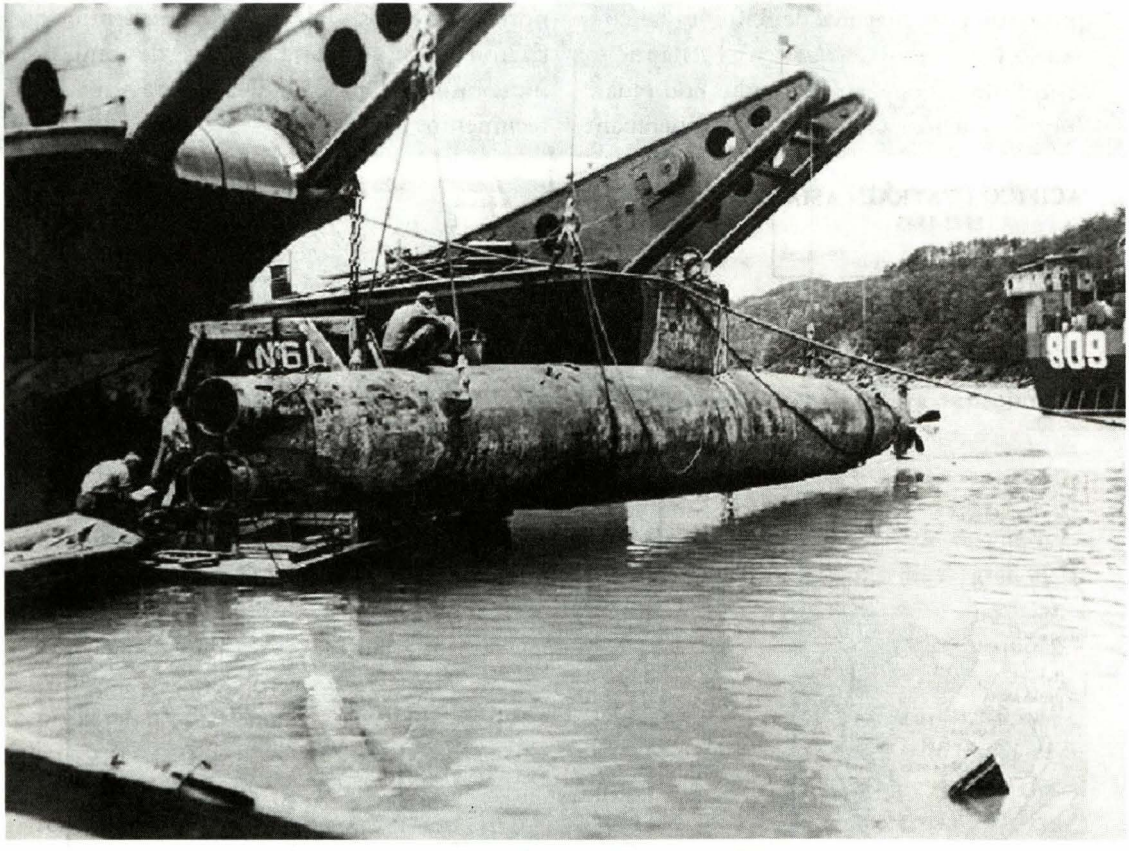
rante la contienda se llegó a construir 111 submarinos adicionales, algunos de los cuales eran para propósitos específicos, como minado (tipo *Kirai Sen*) y transporte de abastecimientos (tipo *D* principalmente, que podía llevar 100 t de carga). Los submarinos japoneses eran rápidos en superficie (23 nudos) y disponían del torpedo de gran alcance *T-95*, considerado por muchos el mejor torpedo convencional de la II Guerra Mundial. En contrapartida, eran lentos para entrar en inmersión, difíciles de operar en esta condición y las características del casco resistente les impedía bajar a profundidades mayores de 330 pies tal como lo hacían los *U -Boat* en el Atlántico. Asimismo no estaban equipados con radar (por lo menos hasta 1944) y generaban mayor nivel de ruido que sus similares americanos.

La doctrina naval japonesa había sido diseñada alrededor del concepto de pelear una única batalla naval decisiva tal como lo habían hecho en Tsushima 40 años antes. Y en base a ello, la tarea de la Fuerza de Submarinos era atacar unidades de guerra enemigas y todo su entrenamiento era con ese objetivo. El ataque al tráfico marítimo era de baja prioridad y sólo sería ejecutado si las operaciones militares lo permitían. Como se puede apreciar, un curso de acción diferente al de los planificadores de guerra norteamericanos y alemanes quienes priorizaron el ataque contra las líneas de comunicación marítima a fin de afectar los abastecimientos enemigos.



*Teatro de operaciones en el Pacífico Central (*Historia Militar de EEUU *de Allan Millett y Peter Maslowski)*

Como parte del plan del almirante Yamamoto para el ataque a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, entre 27 y 30 submarinos fueron ubicados alrededor de las Islas hawaianas y en las líneas de comunicación con el continente. Cinco de estas unidades transportaban igual número de submarinos enanos que fueron "sembrados" cerca de la entrada de Pearl la noche previa al ataque, con la intención de que ingresaran a la base naval por la bocana (400 yd de ancho y 50 pies de profundidad), pasaran sobre la red antitorpedo y, una vez dentro, esperaran el ataque aéreo para, a su vez, atacar buques capitales que no resultaran dañados por la aviación naval. Estos pequeños submarinos estaban armados con dos torpedos de 17,7 pulgadas y tenían una dotación de dos hombres. La misión de los submarinos oceánicos era atacar a los buques que intentasen salir de la base, así como también a cualquier unidad que se acercara proveniente del continente.



Submarino enano recuperado en Okinawa, similar a los que participaron en el ataque a Pearl Harbor

Los hechos, sin embargo, no resultaron de acuerdo a lo planificado y la participación de los submarinos no logró el objetivo deseado. De los 5 minisubmarinos presentes en la acción, uno fue detectado cuando intentaba ingresar a popa de un buque auxiliar norteamericano siendo atacado con fuego de cañón por el destructor USS *Ward*, otro no pudo ingresar y se dirigió hacia la costa este de Oahu, donde varó en una playa; un tercero logró penetrar en la rada interior, siendo hundido por el destructor USS *Managhan* con cargas de profundidad, y el cuarto, fue encontrado, en 1960, hundido cerca de la bocana con sus torpedos a bordo. Respecto al quinto no se tienen noticias aunque existen estudios que sugieren que logró entrar y atacar con éxito a los acorazados *West Virginia* y *Oklahoma*. Los submarinos dispuestos alrededor de las islas fueron hostigados, después del raid, por patrullas antisubmarinas habiéndose reportado el hundimiento de uno de ellos al ser atacado por un avión basado en portaaviones.

Inmediatamente después del ataque a Pearl Harbor, el Alto Mando japonés tuvo noticias de que un portaaviones norteamericano, posiblemente el USS *Lexington*, navegaba hacia el continente, por lo que dispuso que 9 de las unidades que habían apoyado el citado ataque y que se encontraban patrullando en aguas hawaianas procediesen a máxima velocidad en superficie hacia áreas de patrullaje preestablecidas cerca de la costa oeste de los Estados Unidos a fin de destruir al portaaviones u otra unidad naval de alto valor militar que pudiese retornar a los puertos continentales. Como alternativa, se ordenó atacar el tráfico marítimo siendo ésta la única vez, en toda la guerra, en que más de un submarino japonés operaría al mismo tiempo en esta área contra el tráfico mercante. Al no detectarse unidades navales, se puso en ejecución el plan alterno, de tal forma que entre el 18 y el 24 de diciembre de 1941 los nueve submarinos efectuaron patrullaje de guerra en áreas estratégicamente ubicadas en base a informaciónes de inteligencia de preguerra, las cuales brindarían buenas oportunidades de atacar buques mercantes norteamericanos:

UNIDAD	UBICACIÓN
I-19	Cerca de la bahía de Los Angeles
I-15	Cerca de la bahía de San Francisco
I-25	Cerca de la desembocadura del río Columbia
I-26	Cerca del estrecho de Juan de Fuca, una importante ruta marítima para salir o entrar al puerto de Seattle
I-9	Cerca de Cabo Blanco, Oregón
I-17	Cerca de Cabo Mendocino, California
I-23	Cerca de la Bahía Monterrey, California
I-21	Cerca de la Bahía Estero, California
I-10	Cerca de San Diego

Como resultado de esta operación fueron atacados con fuego de cañón y torpedos 8 mercantes, de los cuales 2 fueron

hundidos y 2 resultaron seriamente averiados. Ninguno de los submarinos logró ser destruido a pesar de los esfuerzos de la aviación antisubmarina basada en tierra. Como corolario a estos 7 días de ataques al tráfico marítimo en la costa oeste, 8 de los 9 submarinos recibieron la orden de seleccionar blancos en tierra frente a sus respectivas áreas a fin de bombardearlos con su artillería de 5,5 pulgadas alrededor de la medianoche de Navidad. Se desconoce el motivo pero aparentemente esta orden fue cancelada pocas horas antes de ser ejecutada, disponiéndose que las unidades retornen a su base en Kwajalein. El noveno submarino *(I-9)* fue enviado el 20 de diciembre a patrullar un área frente al canal de Panamá a fin de atacar cualquier refuerzo que se intentara traer del Atlántico. En febrero de 1942, el *I-17* retornó a la costa oeste para bombardear una refinería de petróleo ubicada al norte de Santa Bárbara, California.

En las siguientes semanas, los ataques japoneses a otros objetivos se sucedieron con gran velocidad. Extendiéndose en abanico desde bases militares en el Pacífico Central, tomaron Hong Kong, Guam y la Isla de Wake. En febrero invadieron la península Malaya (actual Tailandia); en marzo cayeron en su poder las Indias Holandesas (actual Indonesia), capturando la importante base de submarinos holandesa de Surabaya, y a fines de abril del 42 lograron conquistar Filipinas, destruyendo, durante los bombardeos, la base de submarinos americana de Cavite.

Los 46 submarinos que tenían los aliados en el sureste de Asia al inicio de la guerra (29 americanos, 15 holandeses y 2 británicos) poco pudieron hacer para detener el avance japonés, viéndose además seriamente afectados por la temprana pérdida de sus bases y por defectos en los torpedos, quedando asimismo demostrado que el empleo defensivo de los submarinos es de poco valor ya que es muy difícil ubicarlos en el lugar correcto, siendo su redespliegue estratégico, para interceptar los movimientos enemigos, invariablemente muy lento.

Después de la primera ola de avance japonés y mientras su Alto Mando planeaba los ataques a Nueva Guinea y al archipiélago de las Salomón, así como también a Nueva Caledonia, Fiji y Samoa, con el objetivo de cortar la ruta de abastecimiento aliada a Australia como paso previo a su invasión, la fuerza de submarinos llevó a cabo varios reconocimientos ofensivos profundos en aguas controladas por los aliados:

- En abril de 1942 cinco submarinos cruzaron el océano Indico dirigiéndose hacia la costa este de África. Con sus hidroaviones de reconocimiento embarcados detectaron al acorazado inglés HMS *Ramillies* fondeado en la Base Naval de Diego Suárez, en Madagascar, y lo atacaron con submarinos enanos sembrados desde dos de los submarinos. Ambos minisubmarinos fueron destruidos no sin antes haber dañado severamente al acorazado y hundido un buque tanque.
- Una incursión similar fue hecha por otro escuadrón hacia la costa este de Australia el 31 de mayo de 1942. Después de dos reconocimientos aéreos sobre la bahía de Sidney detectaron la pre-

sencia de dos cruceros fondeados, por lo que lanzaron un ataque con 3 submarinos enanos. Este no fue exitoso y sólo pudieron dañar con un torpedo al transporte australiano HMS *Kuttabul*, el costo fue alto puesto que ninguno de los minisubmarinos pudo retornar.

- Una misión de reconocimiento del mismo tipo llegó hasta inmediaciones de Seattle pero no se detectaron unidades navales en el área.
- En otras misiones, los submarinos japoneses sembraron campos de minas, bombardearon puertos y reabastecieron hidroaviones para que efectúen bombardeos contra Midway y las Islas Johnston, muy cerca de Hawai.

Si bien es cierto que estas operaciones no causaron grandes daños, sí tuvieron efecto sicológico sobre los aliados, demostrando la flexibilidad y autonomía de los submarinos japoneses.

A mediados de abril del 42, cuando la invasión de Nueva Guinea estaba por comenzar, los americanos montaron un audaz ataque aéreo sobre Tokio con bombarderos *B-25* lanzados desde 2 portaaviones. Esta incursión habría hecho pensar a los japoneses que los aviones habían partido desde Midway por lo que cambiaron sus planes y decidieron actuar contra dicha isla antes que contra Nueva Guinea al considerarla una peligrosa base avanzada desde donde el enemigo podía seguir atacando su área metropolitana. Por otra parte, el gran obstáculo contra los intereses japoneses seguía siendo la flota norteamericana, cuyos portaaviones se habían salvado providencialmente de ser destruidos al no estar presentes en Pearl Harbor el día del ataque. Ante esta situación, el almirante Yamamoto concibió un plan para atacar Midway y, a la vez, forzar a la flota enemiga a librar una batalla decisiva contra fuerzas superiores.

El concepto de la operación era establecer a partir del 1 de junio una línea de patrullaje submarina (16 submarinos) entre Hawai y Midway a fin de poder efectuar reporte y ataque a las fuerzas americanas que se acercaran a Midway. El 3 junio la Fuerza de Tarea Norte (2 portaaviones y escoltas) atacaría las islas Aleutianas, y el 04, la Fuerza de Ataque de Portaaviones (4 portaaviones, 2 acorazados, 2 cruceros y escoltas) bombardearía Midway, la cual sería luego conquistada por la Fuerza de Desembarco.

El cuerpo principal (3 acorazados, 1 portaaviones ligero y escoltas) permanecería en la retaguardia. Cuando la Fuerza de Tarea americana se dirigiera a defender Midway, el cuerpo principal sería alertado por los submarinos de la línea de patrullaje avanzada y se desplazaría a su posición de ataque entablándose la batalla decisiva. Los elementos de la Fuerza Norte se cerrarían luego sobre el flanco y con superioridad numérica destruirían a las fuerzas americanas. Lo que Yamamoto desconocía era que su oponente, el almirante Nimitz, conocía el objetivo del ataque, la fecha estimada del mismo y la composición aproximada de las fuerzas japonesas incluyendo el estacionamiento de la línea de patrullaje submarina en razón a la excelente labor de inteligencia de comunicaciones (COMINT) norteamericana que desde hacía varios meses había

logrado romper los códigos cifrados enemigos. Los portaaviones americanos zarparon mucho antes de lo previsto por los japoneses (28 y 30 de mayo), pasando por el área en donde se ubicaría a los submarinos de la patrulla avanzada antes de que éstos hubieran llegado a sus áreas de patrullaje, quedando por consiguiente descolocados. Al no funcionar la alarma temprana, las fuerzas americanas aparecieron inesperadamente muy cerca de la Fuerza de Ataque de Portaaviones japonesa cuando sus aviones retornaban de bombardear Midway según el plan, siendo los resultados catastróficos para Japón, puesto que, como se sabe, perdieron los 4 portaaviones, y una gran cantidad de aviones y pilotos experimentados que no se pudo reponer, cediendo la iniciativa estratégica a partir de ese momento. El único éxito de los submarinos japoneses este día fue del *I-168* que detectó al averiado portaaviones norteamericano USS *Yorktown* junto al destructor de escolta USS *Hamman* hundiendo a ambos.

Los desembarcos de la Infantería de Marina norteamericana en Guadalcanal y en las islas cercanas, en agosto de 1942, así como también el avance del ejército de Mac Arthur sobre Buna, en Nueva Guinea, en setiembre del mismo año, abrieron la ofensiva aliada del sur del Pacífico. La batalla por las islas Salomón dependía en última instancia de la superioridad aérea y naval, por lo que los almirantes Yamamoto y Halsey intentaron, respectivamente, enviar refuerzos a Guadalcanal y destruir los aviones y buques de guerra adversarios.

La mayoría de los submarinos japoneses en el Pacífico fueron desplegados en apoyo de las fuerzas de esa área. Inicialmente operaron contra las rutas de suministro norteamericanas hacia las Salomón y Nueva Guinea, logrando hundir algunos transportes; sin embargo, nunca dejaron de estar alertas por oportunidades para atacar unidades de guerra. Como prueba de ello, fue esta la etapa del conflicto, en la que obtuvieron sus éxitos más importantes contra este tipo de unidades:

El 31 de agosto el *I-26* atacó al cuerpo principal de la Fuerza de Tarea 18 al suroeste de la isla San Cristóbal, dañando seriamente al recién reparado portaaviones USS *Saratoga*, el cual tuvo que retirarse e ingresar a dique seco por tres meses. Este submarino hundió también en el área al crucero ligero USS *Juneau* en octubre de 1942.

El 15 de setiembre, durante un ataque a un convoy norteamericano, el *I-19* disparó una salva de 6 torpedos logrando encajar dos en el portaaviones USS *Wasp* hundiéndolo, y el *I-15*, con otra salva similar, erró por poco al portaaviones USS *Hornet* pero dañó con un torpedo al acorazado USS *North Carolina* y hundió al destructor USS *O'Brien*. En otras acciones, en las Salomón el *I-21* hundió al destructor USS *Porter*, y el *I-176* causó graves daños al crucero USS *Chester*.

Estos éxitos aislados no impidieron que continuara el flujo de abastecimientos enemigos hacia Guadalcanal, objetivo en que los submarinos americanos lograron mejores resultados ya que hundieron cerca de 23 transportes japoneses contribuyendo a la victoria americana en esta área.

Cuando la situación de las fuerzas terrestres japonesas en Guadalcanal se hizo

desesperada, la mayoría de los submarinos comenzaron a ser usados como transporte (desde Nov.-1942 hasta febrero 1943), debiendo reconocerse que sin este apoyo sus defensas en las islas hubieran colapsado mucho antes. Esta necesidad de los japoneses obedecía a que los norteamericanos habían logrado, luego de varias batallas navales, el control local del mar y del aire y no existía otra posibilidad de apoyar logísticamente a sus fuerzas que no sea con submarinos.

A fines de 1943, los americanos controlaban la costa norte de Nueva Guinea y las islas Salomón; por lo que los japoneses retiraron su flota hacia una nueva línea de defensa que incluía Las Marianas, Las Filipinas, Formosa y el sudoeste de Asia. Durante ese año, la balanza comenzó a inclinarse hacia el bando aliado y las pérdidas de submarinos japoneses aumentaron sustancialmente debido a que los norteamericanos comenzaron a emplear en el Pacífico toda la experiencia y tecnología antisubmarina que se había obtenido en el laboratorio del Atlántico contra los submarinos alemanes. Los submarinos japoneses no eran capaces de competir contra el radar y el sonar de los destructores americanos que, conforme avanzaban las operaciones, se hacían cada vez más eficientes.

En 1943 Japón perdió 23 submarinos habiendo logrado sólo 2 éxitos importantes contra las fuerzas navales aliadas:

El hundimiento del submarino USS *Corvina*, por el *I-176*, el 16 de noviembre de 1943, cerca de la base naval japonesa de la isla Truk, y el hundimiento del portaaviones de escolta USS *Liscome Bay* por el *I-175*, el 23 de noviembre de 1943, cerca de Makin, durante las operaciones en las islas Gilbert.

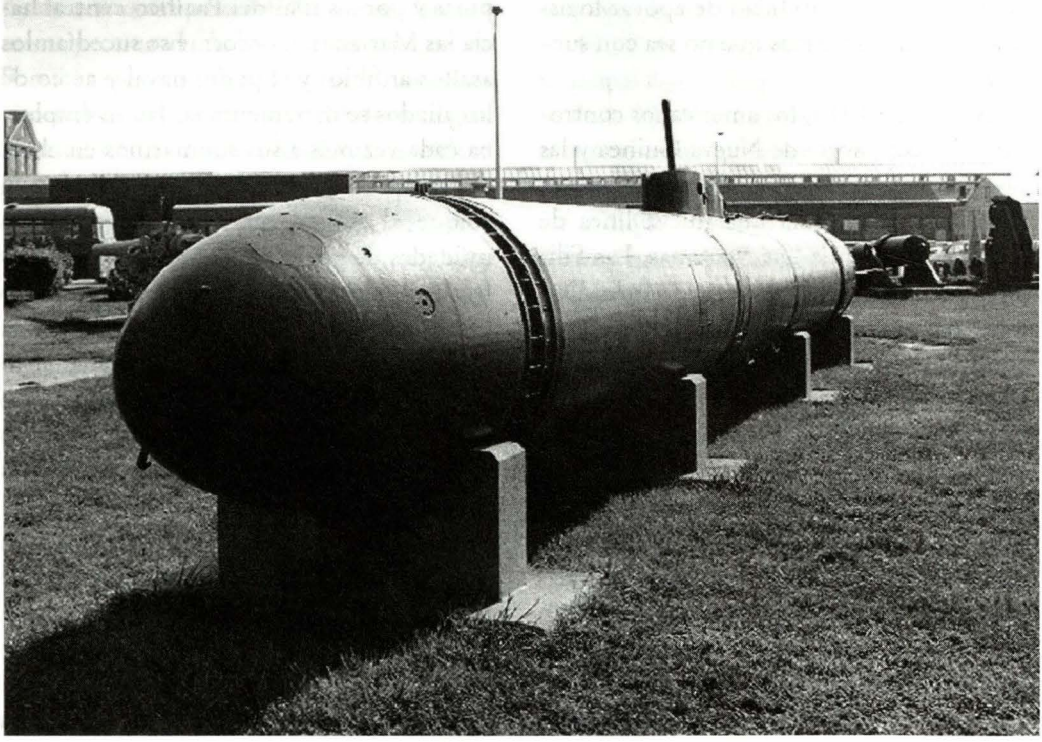
Las fuerzas estadounidenses conquistaron, en noviembre del 43, las islas Tarawa y Makin, en las Gilbert, y se prepararon para avanzar durante 1944 en un doble frente desde el sudoeste asiático hacia Filipinas y por las islas del Pacífico central hacia las Marianas. Conforme se sucedían los asaltos anfibios y el poder naval y aéreo de los aliados se incrementaba, Japón empleaba cada vez más a sus submarinos en el rol de transporte y con menor intensidad en el ataque al tráfico marítimo. El ataque a unidades de guerra se fue haciendo menos frecuente debido a los desbalances tecnológicos existentes, los cuales hacían que la probabilidad de vencer en un encuentro entre un destructor americano y un submarino japonés fuera de 3 a 1 para el primero. Así las cosas los submarinos nipones sufrían derrota tras derrota, debido a que estratégicamente estaban en desventaja ya que ahora operaban defensivamente y tácticamente ya no eran rival para los buques antisubmarinos.

En junio de 1944 los norteamericanos iniciaron las acciones para conquistar las islas Marianas y la oposición japonesa a esta operación se materializó mediante el ataque con un grupo de portaaviones el 19 junio, no hubo oposición por parte de submarinos japoneses y por el contrario gran actividad de submarinos americanos los cuales no sólo reportaron la aproximación de las fuerzas japonesas sino que también

lograron hundir 2 de sus portaaviones.

A esta altura de la guerra, Japón se veía disminuido frente a la superioridad en recursos de su enemigo, por lo que comenzó a aplicar nuevas "tácticas especiales de ataque" en la forma de ataques suicidas aéreos y submarinos (*Kamikaze* y *Kaiten* respectivamente).

El *Kaiten* era un torpedo tripulado al cual se le había añadido una sección central



U.S.Naval Historical Center

Torpedo humano Kaiten

para un tripulante, un periscopio rudimentario y los controles mecánicos para el guiado; podía desarrollar 30 nudos y desplazaba unas 8 toneladas. Algunos submarinos oceánicos fueron modificados para poder transportar entre 4 y 6 *Kaiten* cada uno, pero los resultados no fueron satisfactorios debido a que los torpedos humanos presentaban continuas fallas que provocaban muchas veces su pérdida antes de haber podido atacar. Los únicos éxitos de los cuales se tiene conocimiento fueron el hundimiento del petrolero de flota USS *Mississineva* en el fondeadero de Ulithi (Islas Carolina) en

noviembre de 1944 y el hundimiento del destructor USS *Underhill* cerca de Luzón en julio de 1945, además de algunos buques dañados en otras acciones.

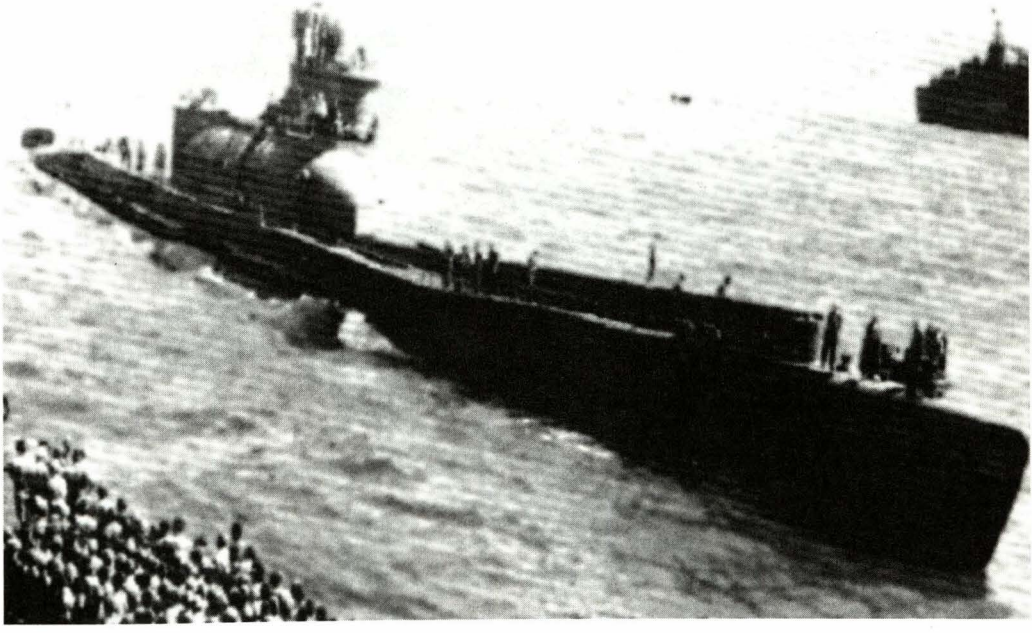
En 1944 Japón perdió 57 submarinos (38 por acción de buques escolta, 8 por acción de otros submarinos, 4 por aviones y 7 por accidentes operacionales). Para 1945 la situación era crítica pero todavía se continuaba luchando, los americanos habían desembarcado en Leyte (Filipinas), en octubre del año anterior, y ahora comenzarían su aproximación al mismo Japón a través de sus islas más próximas (Okinawa e Iwojima).

La Fuerza de Submarinos japonesa hizo algunos esfuerzos para disminuir la brecha tecnológica pero estos no fueron suficientes:

- En 1944 instalaron radar y snorkel en algunos de sus submarinos, pero el diseño del radar era muy inferior al de los americanos.
- Construyeron entre 1944 y 1945 tres grandes submarinos tipo *Sen Toku* que desplazaban 6,560 toneladas en inmersión, poseían gran autonomía y estaban equipados con radar y snorkel. Asimismo, podían transportar 3 hidroaviones bombarderos en compartimentos estancos especiales.
- Adquirieron en 1943, dos *U-Boat* alemanes para experimentar.
- Emplearon los *Kaitens* en Ulithi, Okinawa e Iwojima.

El 26 de julio de 1945, dos submarinos tipo *Sen Toku* zarparon a una misión especial cuyo objetivo, según algunas ver-

Submarino I-400 *del tipo* Sen Toku *(*Submarines of the Imperial Japanese Navy *de Polmar y Carpenter)*



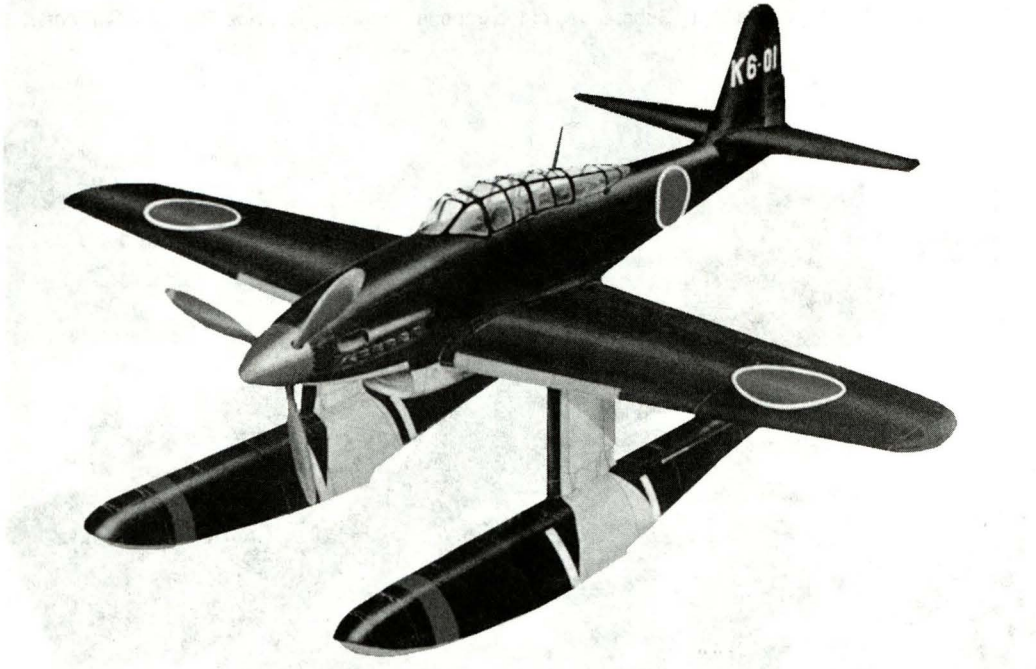
siones, era aproximarse a la zona del Canal de Panamá y efectuar un bombardeo aéreo sobre las compuertas de Gatún, mientras que otros informes señalan que se dirigían a atacar la flota americana fondeada en Ulithi en un ataque coordinado con *Kaitens*; sin embargo la guerra terminó antes que llegaran a su destino y la misión fue cancelada.

El último éxito hacia el final de la contienda fue el hundimiento por parte del *I-58* del crucero pesado USS *Indianapolis* el 30 de julio de 1945 cuando esta unidad retornaba luego de cumplir una misión secreta (transporte de componentes de la bomba atómica).

El costo final para la fuerza de submarinos de Japón fue muy alto ya que perdieron en toda la guerra 130 submarinos de un total de 174 construidos, es decir las tres cuartas partes de las unidades con casi todas sus dotaciones.

La mayoría de los submarinos que sobrevivieron estaban dedicados a labores de entrenamiento, habían sido recientemente construidos y aún no habían combatido o eran de transporte.

Bombardero plegable Aichi M6A1 *embarcado en submarinos tipo* Sen Toku *(Robert K. Mikesh)*



COMENTARIO FINAL

Es común escuchar que Japón cometió un error estratégico al asignar a su Fuerza de Submarinos la misión prioritaria de destruir buques de guerra en lugar de atacar el tráfico marítimo norteamericano, tal como hiciera este mismo país contra Japón. Los hechos merecerían, sin embargo, un análisis de las operaciones en conjunto, ya que la estrategia de Japón al inicio del conflicto apuntaba a destruir lo mas rápido posible los buques capitales del enemigo y neutralizar su Armada, conscientes de que no podrían librar con éxito una guerra de desgaste frente a EE.UU. debido al gran potencial productivo de esta nación y a que no es suficientemente dependiente del mar como si lo eran Inglaterra o el mismo Japón. La idea fue, pues, emplear los medios navales, aéreos y submarinos disponibles para efectuar el ataque sorpresivo sobre Pearl Harbor, el cual no prosperó puesto que los portaaviones (el objetivo principal) no se encontraban presentes. Una segunda oportunidad se presentó en Midway, pero la excelente labor de la inteligencia norteamericana salvó por segunda vez a la fuerza de portaaviones enemiga y redujo dramáticamente el potencial ofensivo de la armada japonesa.

Los resultados adversos dieron un vuelco a la situación estratégica y fueron los japoneses los que pasaron a una posición defensiva. En estas circunstancias sí hubiese sido acertado realizar una campaña submarina irrestricta contra las líneas de comunicación marítimas aliadas poniendo énfasis en los puntos focales de la costa oeste de Estados Unidos, el Canal de Panamá y las rutas de aproximación a Hawai, Nueva Zelandia y Australia. Al no haberse seguido este curso de acción con la intensidad requerida (Japón hundió sólo 184 buques mercantes aliados en toda la guerra) se permitió un continuo aumento del tamaño y capacidades de la fuerzas americanas, aspectos que después fue imposible contrarrestar.

A esto habría que añadir el mayor avance tecnológico aliado en el campo de la guerra antisubmarina que marcó una diferencia sustancial. Como ejemplo de esta realidad se puede mencionar que en junio de 1944 la marina americana hundió el submarino *I-52* usando la inteligencia de comunicaciones (rotura de códigos) para descubrir su plan de movimiento, detectándolo de noche mediante el radar de un avión basado en portaaviones, traqueándolo bajo el agua con sonoboyas lanzadas por ese avión y hundiéndolo finalmente mediante torpedos acústicos lanzados por el mismo avión. Los japoneses no poseían ninguna de estas capacidades en ese momento.

Bibliografía:

- Carpenter, Door y Polmar, Norman. *Submarines of the Imperial Japanese Navy.*
- Gómez, Luis Alberto. *La Flota combinada de Japón.*
- Hezlet, Arthur. *The Submarine and Sea Power.*
- Millet, Allan y Maslowsky, Peter. *Historia Militar de los Estados Unidos.*
- Department of the Navy Naval Historical Center. *Batlle of Midway cryptologic History.*

Batallones Navales

Capitán de Fragata
Aníbal Cueva López

"Lo que uno no siente, no lo refleja. Sólo el convencimiento propio hace que uno, sin pretenderlo, dé el ejemplo en todas las cosas"
Gavet



Habitualmente el Infante de Marina tiende a destacar su profesionalismo con el sano orgullo que se deriva de su actuación con éxito y su contribución a la pacificación y al desarrollo nacional, cumpliendo las tareas y misiones encomendadas por la Superioridad Naval; en consecuencia, al expresarse como un profesional de la guerra, nos conduce a pensar, necesariamente, que posee una excelente capacidad de combate, acorde con la forma en la que piensa, habla y actúa.

Esta capacidad cuenta con tres componentes: un componente físico o material, conformado por las tropas, equipo y armamento, que cambian con el transcurrir del tiempo; un componente conceptual, constituido por la doctrina militar propia, renovándose acorde con los retos actuales y que sirve de amalgama con el tercer componente, que es el componente moral constituido por el liderazgo, motivaciones, tradiciones e historia, los cuales permiten lograr el espíritu de cuerpo e identidad. Es sobre este último componente que intentaremos dar a conocer una pequeña parte de él.

"...y tengo orgullo de llevar – la sal del mar entre mis venas! - que en las arenas - he de dejar!"

La historia de la Infantería de Marina, como parte de la Historia de nuestra Institución, no es tan sólo lo vivido en los últimos treinta y cuatro años a partir del 6 de noviembre de 1966, fecha en que se adopta la denominación de *Fuerza de Infantería de Marina*; mucho menos a partir del año 1983, fecha en la que empieza la participación de nuestra Fuerza en la zona de emergencia, combatiendo la subversión, sino que se remonta a los albores de nuestra Patria, 6 de noviembre de 1821, a través de hechos que, por sus características peculiares y de los hombres que los protagonizaron, pueden considerarse, con justa razón, como nuestros palmarés y predecesores.

"...Anfibio que nació de Grau! – y de los bravos que pelearon así en Arica! como en Abtao"

"Hay hechos gloriosos y heroicos cuya trascendencia perdura a través de los años, y su recuerdo debe ser motivo de permanente veneración, porque encierran un legado de heroísmo y amor a la Patria que no deben ser olvidados. Uno de estos hechos, quizás un tanto escondido entre las páginas de nuestra Historia, es el crucial e importante papel que les tocó desempeñar a dos heroicos y aguerridos Batallones Navales y a una Compañía de Gendarmes del Callao, en la Batalla de Miraflores, librada a las puertas de Lima el 15 de enero de 1881"[1]

Acaecida la derrota de San Juan, siguiendo los planes trazados por el Presidente Piérola, quien, confiando en que la potencia de fuegos bastaría para detener al enemigo, estableció un sistema defensivo que consistía en ocupar una línea en el terreno reforzada con algunos trabajos a manera de fortificaciones, islotes de resistencia, completamente improvisados, conocidos como "reductos", "un cuadrilátero estrecho, una estacada cerrando el recinto de la plaza, un foso inconcluso sin agua en el exterior."[2]

Esta línea defensiva se extendía desde la quebrada de Armendáriz hasta el cerro Vásquez, en Monterrico. A lo largo de esta línea estaban construidos diez "reductos", separados entre 600 y 1000 metros unos de otros:

- Reducto Nro. 1: entre Miraflores y la quebrada de Armendáriz
- Reducto Nro. 2: al este de la línea férrea, en la misma línea que el anterior.
- Reducto Nro. 3: entre el Nro. 2 y el Nro. 4.
- Reducto Nro. 4: en el cruce del camino Surco – La Palma.
- Reducto Nro. 5: en los potreros que van a San Borja, en el camino Real de Lurín.
- Reducto Nro. 6: en el estanque de Valverde, en la orilla del río Surco.
- Reducto Nro. 7: a mitad del camino entre Valverde y Mendoza
- Reducto Nro. 8: en Mendoza.
- Reducto Nro. 9: sobre el camino Matazango – Camacho.
- Reducto Nro. 10: en los bordes del río de la hacienda Monterrico Grande.[3]

A la derecha y a 400 metros detrás de la línea se había establecido un fuerte (o "batería") llamado "Alfonso Ugarte", el cual contaba con 4 cañones y su objetivo era "batir los accesos de la línea de defensa hasta la vía férrea por su izquierda y responder al fuego que hicieron los

(1) *Cossio, J.:* Batallones Navales en la Defensa de Lima, *en* Revista de Marina *julio- agosto N°4, 1973, pág. 364.*
(2) La Gesta de Lima, *Imprenta del Ministerio de Guerra, primera edición, Lima Perú, pág. 327*
(3) *Ibídem 2, pág. 167.*

barcos chilenos", situados frente a Armendáriz, y estos eran el *Blanco,* el *Huáscar,* la *O' Higgins* y la *Pilcomayo.*[4]

Conocidos los sucesos del 13 de enero, el Comandante de Armas del Callao y Prefecto de la Provincia, capitán de navío Luis Germán Astete, quien ya había tomado las previsiones necesarias, preparando en el vecino puerto las tropas necesarias para defenderlo y soportar el bloqueo de la escuadra chilena, envía una fuerza de Marina, compuesta por dos Batallones Navales, el batallón "Guarnición de Marina", bajo el mando del capitán de navío Juan Fanning García, y el batallón "Guardia Chalaca", comandado por el capitán de fragata Carlos Arrieta Mispireta, y unida a ellos, completándolos, la columna "Celadores del Callao", a órdenes del coronel Benigno Zevallos.[5]

El Batallón "Guarnición de Marina" fue creado el 10 de enero de 1880. A pesar del poco tiempo de su creación, era una Unidad formada por veteranos de la columna "Constitución", quienes integraron la guarnición de los buques durante la Campaña Naval y también como dotaciones de los buques inmovilizados por el bloqueo del puerto[6]. Estos valientes marinos participaban en las rondas nocturnas en el interior de la rada del Callao, a bordo de nuestras lanchas de combate, teniendo frecuentes escaramuzas con las lanchas chilenas, enfrentamientos y hundimiento de alguna de ellas.[7]

El batallón "Guardia Chalaca" estaba formado por el personal de matriculados del Puerto, pescadores, lancheros y ciudadanos chalacos, voluntarios para defender la Capital. La columna "Celadores del Callao" estaba integrada por los guardias y celadores del puerto. Las Fuerzas de Marina marcharon hacia Lima para ponerse a órdenes del Coronel Andrés Avelino Cáceres, comandante del Primer Cuerpo del Ejército, que defendía el ala derecha de nuestra línea de defensa y se situó entre los reductos N°1 y N°2.[8]

"Suena el Clarín! – Ruge el cañón! – ¡Ha comenzado la acción!"

"La Batalla empezó a las 2 y 25 p.m. Ordenóse a los artilleros de la batería "Ugarte" que auxiliasen a la infantería, y los cañones rompieron los fuegos a las 2 y 35 p.m. hasta que los enfilaron y desmontaron los proyectiles de los buques chilenos *Huáscar* y *Blanco, O'Higgins, Pilcomayo* y *Toro* que disparaban desde el mar. Cáceres defendió valerosamente las fortificaciones y contestó sin desmayo el fuego enemigo. Tras largo bombardeo, la Tercera División chilena avanzó en guerrilla, protegida por la artillería y se lanzó furiosamente a la carga, comandada por el Coronel Lagos."[9]

"En efecto, Lagos inició el asalto con entusiasmo, pero prontamente tuvo que replegarse por la decidida y enérgica acción de los defensores, produciéndose un momento de indecisión en las filas atacantes y eran vanos los esfuerzos de sus oficiales para dar mayor vigor y

(4) *Valm (r) A. Indacochea Q.:* Homenaje a los heroicos Batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca, *en* Revista de Marina *ene. feb. mar., 1991.*
(5) *H. Cárdenas M.:* Marinos Peruanos en la Defensa de Lima, *en* Revista de Marina *ene. feb.; 1981.*
(6) *Ibídem 4, pág. 103.*
(7) *Acciones en el puerto del Callao durante los días 22, 23 y 24 de mayo de 1880, hundimiento de la lancha chilena* Janequeo. *El 06 de diciembre de 1880, la lancha peruana* Arno, *comandada por el teniente primero D. Antonio Jimeno, y tripulada por personal del batallón* Guarnición de Marina, *hunde la torpedera chilena* Fresia.
(8) *Ibídem 5, pág. 80.*
(9) *F. Lecaros V.:* La Guerra con Chile en sus Documentos, *Ediciones Rikchay. Perú, Lima 1979, pág. 134.*

empuje a este ataque. Cáceres viendo el momento oportuno, al no acudir el Batallón Aconcagua a cubrir un sector del frente, ordenó a los batallones chalacos que tomaran la ofensiva para introducirse como una cuña, en las líneas chilenas."[10]

"Y en medio del fragor - desciende un batallón! – Flameando el blanquirrojo pabellón!"

El Capitán de Navío Juan Fanning... "se puso al frente, mandó colocar bayonetas, apoyado en los estribos, para ser visto por todo su regimiento, irguió el robusto cuerpo el bravo anciano y levantando en la diestra su desnuda espada, ordenó el ataque. Saltaron esos valientes los atrincheramientos que los separaban del enemigo y se lanzaron furiosos e irresistibles contra los regimientos chilenos que tenían adelante-...Los chalacos abandonaron sus emplazamientos con suprema decisión en busca del enemigo. Como dardos rugientes se lanzaron a la brega arrollándolo todo..."[11]. Se precipitaron sobre el enemigo, arrollando a los "Navales", que retrocedieron en completo desorden; pero reforzados éstos por el "Aconcagua", emprendieron un contraataque..."Vinieron en auxilio de los chilenos los regimientos "Valparaíso" y "Zapadores". La artillería de campaña enemiga retrocedió temiendo ser cortada..."Esta acción fue apoyada por los batallones "Guardia Chalaca" y "6° de Reserva"; los chilenos fueron reforzados por las tropas pertenecientes a los regimientos "Santiago" y "Concepción" y por los batallones "Valdivia" y "Caupolicán".[12]



Capitán de Navío Juan M. Fanning

"Acción al toque de batalla! – Valor al fuego del cañón!"

"A campo abierto avanzaron los chilenos mientras toda su artillería despedazaba las posiciones del "Guarnición de Marina". Fanning se irguió. Su espada apuntó al sur, al corazón del enemigo... "El Guardiamarina Manuel Francisco Guerrero levantó a su tropa con un ardoroso grito. ¡Venganza a Grau, viva el Perú!...". A tambor batiente se arrojaba el "Guarnición de Marina" al choque con los "Santiagos". Aquí y allá se desploman aduaneros, navegantes, veteranos combatientes de la "Columna Constitución"..." La artillería chilena ahumaba el cielo. También Fanning había perdido el sombrero. A ratos ni siquiera escucha su propia voz. Cargaba por delante, abrigado por el trote de sus hombres. A cincuenta metros, los "Santiagos" le dieron la espalda. Todos los rifles enemigos se concentraron entonces en el "Guarnición de

(10) Ibídem 1, pág. 368.
(11) Ibídem 1, pág. 368.
(12) Ibídem 4, pág. 107.

Marina". Fanning continuó avanzando."[13]

"Enardecido manda y alienta: ¡¡Adelante, Marina!!... ¡¡Adelante!!...Y a poco espacio de allí el batallón "Guardia Chalaca" también combate furiosa y encarnizadamente. Su Comandante ha sido herido por segunda vez y ante el pedido de sus subordinados de dejar la lucha y ser alejado del combate, responde, del todo afirmativa su convicción en esos instantes: ¡¡Huir, no!!... ¡¡Morir!!"[14]

"Toda la línea de ataque chilena pareció estremecerse al verse rebasada en aquel punto. La banda de músicos tocaba dianas de triunfo mientras la lucha iba en aumento." [15]

"Incalificable y nunca visto hasta aquel momento era el arrojo y encarnizamiento con que se batían los peruanos. Los enemigos parecían caer de las nubes y brotar de debajo de la tierra..." [16]

"Los atacantes llegaron a las tapias tras las que se apiñaban batallones enemigos. Frente al "Guarnición de Marina" relumbró la última descarga a boca de jarro. Los cuchillos peruanos no titubearon. Cáceres vio a un negro con traje naval, que arrojaba el rifle para esgrimir una feroz hacha de abordaje y saltar por delante del enemigo...Por unos minutos fue imposible distinguir a dos pasos donde está el norte o el sur y quiénes son peruanos o quienes enemigos. Combatían entreverados, sin tiempo ya de recargar sus rifles sajándose y aplastándose a culatazos."[17]

"Cuatrocientos metros adentro de las posiciones chilenas, el coronel Cáceres supo que volvían a vencer. Las tropas de Lagos se desbandan ante su sola presencia. Inesperados clarines y tambores, centelleantes bayonetas cortaban en dos a la Tercera División enemiga. Había demorado el regimiento "Aconcagua" en cerrar la línea y por allí penetró el segundo contraataque peruano...Por la derecha cargaban el Guarnición de Marina, los jaujinos y, en fin, la impaciente "Guardia Chalaca". Del otro lado, la división de Canevaro disolvía a los "Navales" enemigos. Pero a un kilómetro de su propia línea, los peruanos perdían aliento. Aparte del "Unión", lanzado a la ofensiva por el general Silva, nadie llegó a sostener el ataque."[18]

"Nuestro contraataque fue tan rápido y vigoroso que paralizó al enemigo obligándole a replegarse. La lucha tornóse dura y encarnizada, señalándose en ella especialmente los batallones "Jauja", "Guarnición de Marina" y "Concepción". Los chilenos cejaban fuertemente presionados en su frente y en sus flancos, los que ya eran desbordados, particularmente el derecho de la brigada "Barceló", que carecía de contacto táctico con las otras tropas de su división. Sólo requeríamos refuerzos para empuñar resueltamente el éxito. Se esperaba con vehemencia que los sectores de la izquierda apoyasen nuestro avance, embistiendo al enemigo en pleno retroceso...Pero no recibiendo ningún refuerzo ni siendo apoyados por las tropas de la izquierda, consecuentemente decrecía la impulsión del contraataque y no quedaba otro recurso que interrumpir el seguimiento del enemigo por fuego.. .. Hube de tomar la resolución de suspender el combate y ordenar el repliegue general, el cual fue ejecutado sin que el enemigo intentase perturbarlo."[19]

---

(13) G. Thorndike: La Batalla de Lima, *Editorial Universo, primera edición, Lima, Perú 1979, pág. 293.*
(14) Ibídem 5, pág. 83.
(15) Ibídem 1, pág. 369.
(16) Ibídem 1, pág. 368.
(17) Ibídem 13, pág. 294.
(18) Ibídem 13, pág. 302.
(19) A. Cáceres D.: Memorias de la Guerra del 79, *Biblioteca Militar del Oficial N°40, Lima, 1976, pág. 84.*

"Todas estas acciones fueron realizadas entre la hora del inicio de la batalla y las 4 p.m. Los chilenos reiniciaron el ataque a las cuatro y media de la tarde, aproximándose en columnas de ataque a los reductos, "mas, pronto topó el adversario con una robusta y tenaz resistencia, que seguramente no la esperaba. La lucha fue feroz y sangrienta."[20]

"Espada en mano, Juan Fanning saltó los parapetos ordenando atacar cuando los "Santiagos" entraron en columna por la línea del ferrocarril....A la "Guardia Chalaca" la acometía el intacto regimiento "Aconcagua". A canteños y sobrevivientes del "Lima", reforzados por los "Celadores del Puerto", los atacaba el veterano regimiento de "Zapadores". Y al "Guarnición de Marina" le quedaban menos de doscientos hombres para contener el asalto por el ferrocarril. ¡Armen bien la bayoneta!"[21]

"Acudir en apoyo de nuestros batallones, quizás hubiese cambiado el curso de la lucha. No se hizo así. Mientras tanto, los chilenos reforzados y rehechos, volvían a enfrentar...y ante el empuje de fuerzas tres veces superiores retrocedió nuestro batallón..."[22]

"Los heroicos batallones y sus comandantes, rodeados por todas partes, sin apoyo eficaz para continuar su progresión -tan auspiciosamente comenzada- tuvieron que replegarse lentamente y en feroz lucha cuerpo a cuerpo, sobre los reductos; se fijaron en tierra durante dos largas horas sin dar ni pedir cuartel."[23]

"...Fanning gritaba con voz enronquecida: "¡Marina! ¡Adelante!" Y los soldados avanzaron nuevamente. Tres veces cargaron; sus filas clareaban sin cesar y las chilenas aumentaban, hasta que en incontrolable avalancha fueron clavando en tierra a aquellos heroicos mozos que no volvían caras. Cayó también mortalmente herido el intrépido Fanning exclamando: "No importa, muero por mi patria"...!"[24]

"Estas valientes tropas de Marina, con empuje y brío irresistibles llevaron adelante el ataque que les fue encomendado, aun conociendo de antemano el sacrificio real y consciente que significaba lanzarse e irrumpir profundamente en las líneas enemigas, provistas ellas de una descomunal superioridad en medios materiales, armas y servicios. Esta acción tan hermosa, por la decisión y coraje con la que fue empeñada, es la que le dió un aspecto hidalgo y romántico a una guerra que se caracterizó por la brutalidad y espíritu sanguinario que usó el feroz invasor."[25]

"Cerca de las seis de la tarde terminó la batalla. Aquellos gloriosos defensores de nuestra bandera fueron casi totalmente aniquilados, ensañándose los enemigos con aquéllos porque tuvieron el coraje de estar cerca de la victoria."[26]

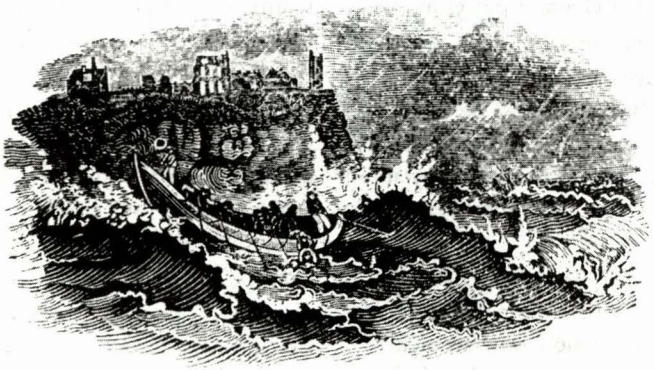
Las acciones de todos y cada uno de los bravos marinos pertenecientes a los batallones navales "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca", constituyen el insigne legado de esos valientes a nuestra Institución, formando parte, desde ese mismo momento, de nuestra historia y son por esta razón patrimonio de cada marino. Aunado a este legado, el reconocido

(20) Ibídem 19, pág. 85.
(21) Ibídem 13, pág. 309.
(22) Ibídem 4, pág. 107.
(23) Ibídem 1, pág. 369.
(24) Ibídem 4, pág. 107.
(25) Ibídem 1, pág. 364.
(26) Ibídem 1, pág. 369.

prestigio del accionar de la Fuerza de Infantería de Marina, que honra y da honra a nuestra Institución. Al leer las palabras que plasman estos hechos, todo marino estará convencido del significado que reflejan las frases que han ido marcando los párrafos precedentes, tomadas del Himno de la gloriosa Fuerza de Infantería de Marina:

"No hay guerrero de más talla! – Como el Infante - de la Naval!"

¡Acción y Valor!



La llave mágica de la mente, es la lectura.



Y una buena lectura es la llave de tu éxito.

ESEC PARA PERÚ S.A. está dando a conocer
la Técnica de Lectura Inteligente más avanzada de EE.UU y Europa.
Por ello, le capacitamos para leer un libro de 200 páginas en 20 minutos, comprendiendo, reteniendo, asimilando al 100% a través del método LEH (oratoria, manejo ortográfico, vocabulario técnico, síntesis).



Av. Cadiz 233 - San Isidro

421 - 0341
441 - 8757
421 - 0456

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



Marchand 171 - San Borja

225 - 8793
225 - 8787
225 - 8868

Programa Registrado en INDECOPI N 0075 2000

E mail: esecperu@terra.com.pe

La gente lo dice

Este es el método que te lleva al éxit



DIRECCIÓN NACIONAL DE JUSTICIA
DIRECCIÓN DE DEFENSORÍA DE OFICIO

Señores de Editora Sudamericana de Extensión Cultural S. A.

Mi hija Sonia Guadalupe Cavalié Apac, cursando el cuarto año de estudios de Derecho y Ciencia Política en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, inició el Programa Integral para el Aprendizaje de la Lectura Inteligente con una velocidad de 173 palabras por minuto y 80% de comprensión, y terminó con una velocidad de 2230 palabras por minuto y 100% de comprensión.

Me siento muy complacida con los logros y beneficios del Programa, ya que ha permitido mejorar los rendimientos académicos de mi hija, puesto que con una lectura veloz y con una buena comprensión se puede acceder a más información y estar más capacitado para competir ahora en mundo globalizado.

Quiero felicitar a su Departamento de Psicopedagogía que brinda una excelente atención; puesto que cuenta con un personal muy capacitado, lo que permite el buen desarrollo del programa.

Atentamente

Neiva C. Apac Valdivieso
L. E. 07379498
Telf. 4235806

Sonia Cavalie Apac
D.N.I. 40484063

Lima, 10 de setiembre del 2001

Recorte este cupon

Nombre : _____

Apellidos : _____

C.I.P : _____ Teléfono: _____

Dependencia: _____ Teléfono y Anexo: _____

A las 100 primeras personas de Marina o familiares de Marina que presenten este cupon a la dirección Marchand 171 (espalda de 27 de Aviación) o llamen al teléfono 946-6988 , se le otorgará un *70 % de descuento y un programa para dos personas*, además de un diagnóstico de lectura totalmente gratis.

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC
®
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"43 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM"

"Estamos en camino a la más alta Certificación ISO-9002"

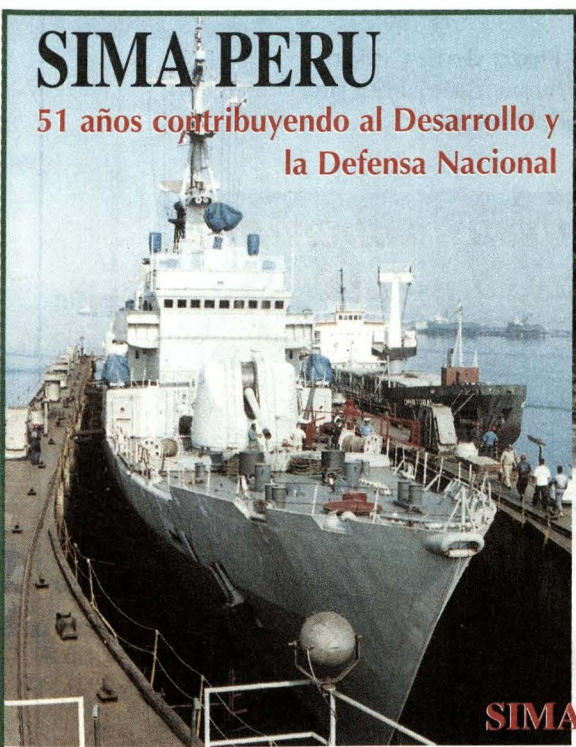
Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú

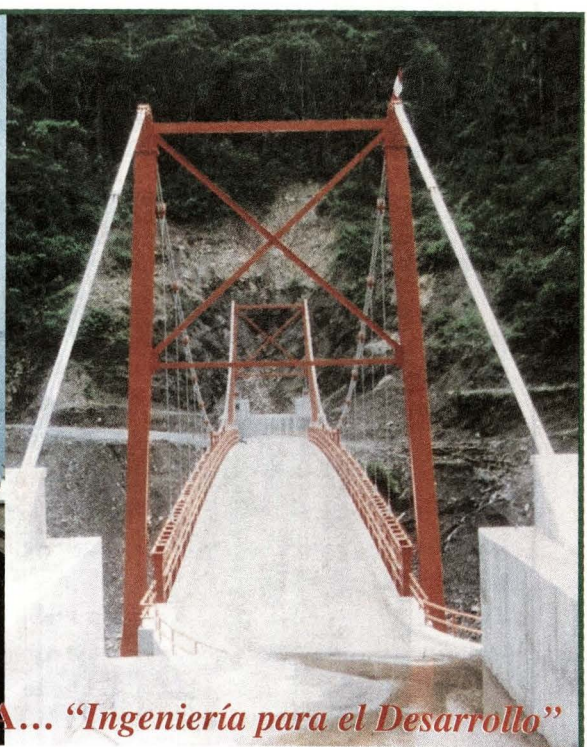
Teléfonos:	**(00511)**	**4638000**
		4638001
		4634739
Facsímil:	**(00511)**	**4635279**

E-Mail: navacom@telematic.com.pe

SIMA PERU

51 años contribuyendo al Desarrollo y la Defensa Nacional





SIMA... "Ingeniería para el Desarrollo"

Av. Contralmirante Mora Nº 1102 Telf.: 465-7357 • 429-1081 • 465-3420
Telefax: 465-0664 www.sima.com.pe e-mail: gc@sima.com.pe

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima Nacional que controla y vigila las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y exige el cumplimiento de las normas nacionales, convenios e instrumentos internacionales ratificados, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, por la protección del medio ambiente acuático y por las actividades que en él se realizan, así como reprimir el contrabando y cualquier otra actividad ilícita dentro de su competencia.

Jr. Constitución 150 Plaza Grau Callao.
Telf.: 429-7278 http://www.dicapi.mil.pe
dicapi@marina.mil.pe



NUEVOS TIEMPOS PARA NUESTRA ARMADA

ALGUNAS PROPUESTAS

Teniente Primero
Juan Carlos Llosa Pazos

"Si es necesaria la existencia de la Escuadra, es indispensable el sostenimiento del Cuerpo General (de Marina) en número suficiente, no sólo para llenar las vacantes de los buques de guerra y demás dependencias de Marina, sino aun para tener una reserva regular, así podrá contarse con una Escuadra bien organizada y en constante disciplina y lejos de echar mano de algunos que no reúnen las cualidades convenientes para tan ilustrada y honrosa profesión, habría cómo escoger entre aquéllos que se disputan con orgullo sus merecimientos.

Por fortuna, la Escuadra ha poseído y posee un mayor número de oficiales competentes y de vasta instrucción militar y marinera que puede servir de base para reorganizar el Cuerpo".

(Tomado de la *Memoria de Marina* presentada al gobierno peruano en enero de 1878 por el entonces Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau Seminario).

Al estar viviendo desde hace algunos meses en el tercer milenio de la presente era, podemos ser testigos de cómo día a día las organizaciones estatales y privadas se ven obligadas a tomar decisiones cada vez más audaces, para adaptarse a los nuevos cambios que vienen sucediendo en el mundo, de cara a un mañana que no espera. La Marina de Guerra del Perú, atenta siempre a la evolución de las ideas y de la tecnología, recientemente ha iniciado un trascendental periodo de reorganización, que le permitirá situarse ventajosamente en los futuros escenarios que habrán de presentarse en la región.

Al haberse trazado esta derrota, entendemos que la institución no persigue otro fin que permanecer a la vanguardia de las instituciones del país, hecho que refleja una necesidad impostergable de seguir siendo consecuente con su trayectoria progresista. En relación a esta reestructuración, nos permitimos exponer algunas ideas que podrían ser de algún interés sobre temas relacionados directa o indirectamente con el quehacer de la Armada.

SOBRE EL PODER NAVAL COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL DE LA DEFENSA NACIONAL

Como se sabe, el poder naval en sus tareas fundamentales de disuasión, control y negación del uso del mar, es el principal soporte de los intereses marítimos de la nación. Por lo tanto, al mantener la efectividad de su vigencia se contribuye a garantizar permanentemente la paz en la región, así como, con su proyección hacia el este del territorio nacional, se ve altamente favorecida la integración de la Costa con los Andes y la Selva. Esta manera de presencia del Estado en el oriente peruano, facilita las posibles tratativas de gestación, en el futuro a mediano plazo, de una privilegiada alianza bioceánica con Brasil, justa aspiración nacional que debemos promover, abriendo las mejores puertas del Pacífico, océano que se vislumbra como principal eje de desarrollo en las próximas décadas.[1]

Dadas estas razones, el poder naval no debe ni puede perder su vigencia, ni tampoco quedar atrapado en ideas y tecnologías, que se ven abrumadas con el paso del tiempo. La protección del mar y la total libertad de la explotación de nuestros recursos marinos, estarán siempre amenazadas en menor o mayor escala, según sea el tiempo y la circunstancia. No podemos dejar de estar preparados para anteponernos a intereses geopolíticos unilaterales desde donde vengan, puesto que ya alguna vez hemos pagado caro el no haber sabido impedirlo.

De otro lado, actualmente hay una tendencia mundial a fortalecer la cooperación militar y la acción conjunta entre países de una misma región, como es el caso de algunos Estados de Europa Occidental, quienes sin renunciar a sus obligaciones con la OTAN y su poderoso aliado transoceánico, vienen desarrollando operaciones conjuntas de carácter defensivo en el escenario estratégico que comparten[2]. Tal como esas naciones, nuestro país puede dar pasos trascendentales en la búsqueda de la integración de la defensa regional, y para ello se debe contar con la participación preponderante de un poder naval acorde a las demandas de la defensa en los tiempos que vivimos. Esto implica unidades navales modernizadas y equipadas con el poder suficiente para responder en el menor plazo de tiempo posible ante cualquier amenaza. Por lo tanto, la adquisición de nuevas unidades debe ser vista como una política de renovación de material y no como carrera armamentista. Si esta renovación pudiera darse en mediano plazo, puede dárseles, en el caso de las unidades de superficie, nombres de marinos notables cuyas figuras aún no han sido reconocidas en la magnitud de su trascendencia, como lo son el contralmirante Pedro Gárezon, último comandante del monitor *Huáscar* peruano, el contralmirante Juan Manuel Ontaneda, reformador de la Armada peruana y primer minis-

(1) *Vargas Cooban, Luis:* Perspectivas estratégicas de la Marina de Guerra del Perú a inicios del siglo XXI *en* Revista de Marina, *N° 1, enero-febrero-marzo, Lima, 2001.*

(2) *Martínez Valverde, Carlos:* Sobre el empleo de las Fuerzas Armadas en el siglo XXI *en* Revista General de Marina, *tomo 240, enero-febrero, Madrid, 2001.*

tro de Marina en nuestra historia, y el contralmirante Federico Díaz Dulanto o el vicealmirante Roque Saldías, destacados líderes navales, responsables de conducir parte importante de la etapa de modernización de la Marina de Guerra del Perú, hacia fines de la primera mitad del siglo XX.

Como sabemos, el poder naval tiene sus cimientos en la calidad moral y profesional de los hombres que le dan movimiento a nuestra unidades navales, así como en el valor militar de las mismas. Este poderío como soporte militar del poder marítimo, debe estar constantemente al día con el avance de la ciencia y la tecnología. En relación a este punto, la creación de una Dirección, cuya función sea investigar, diseñar y desarrollar nuevos sistemas útiles para modernizar nuestras unidades, permitirá a la Armada disponer de una dependencia que, entre otros objetivos, busque romper con la dependencia extranjera aplicando tecnología con nuestros propios medios. Esta Dirección podría contar con un departamento de consultoría dinámico, es decir asesoría constante e inmediata a las unidades y dependencias, durante la implementación de los sistemas, los períodos de prueba y en el uso cotidiano de los mismos. Para dotar a la Marina de un organismo como éste, se podrá reunir a las mentes más hábiles e innovadoras con las que contamos, a la vez que se podrá también reclutar a jóvenes profesionales peruanos, científicos en potencia, que se interesen en participar en futuros proyectos navales en provecho de la defensa nacional. Esta Dirección de "Investigación y Desarrollo", podría funcionar en la Base Naval del Callao, lugar donde se hallan concentradas el mayor número de unidades navales.

Somos conscientes de que una empresa de tal magnitud, dadas la condiciones actuales, resultaría difícil de emprender; sin embargo, para llevarla a cabo contamos sobradamente con lo principal: el elemento humano calificado. Bastará recordar que nuestra tradición naval está signada por el profesionalismo y la dedicación con que los marinos de todo tiempo han sabido alcanzar el éxito en las misiones más difíciles.

En efecto, desde sus primeros días, la Marina de Guerra del Perú ha estado atenta a la evolución y al cambio de los medios, lo que le ha valido convertirse en pionera de muchas actividades que han beneficiado no sólo al personal naval sino también al resto de la ciudadanía. Citaremos como ejemplo el caso de la enseñanza de postgrado, actividad que nuestra Institución impulsó con la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval en 1930, mucho antes que empezaran a proliferar en el país las maestrías en diferentes materias.

SOBRE LA INSTRUCCIÓN EN LA MAR

Como hemos señalado antes, contamos sobradamente con el principal elemento que compone el poder naval, cual es el caso del profesional calificado. De su formación y preparación en las aulas y en la mar, dependerá siempre la integridad de nuestra soberanía, sobre y debajo del Mar de Grau.

Al respecto, existe un tema que ha sido

tratado muchas veces pero que desafortunadamente aún no ha podido concretarse. Nos referimos a la adquisición de un velero de altura, para ser empleado como Buque Escuela de nuestra Marina de Guerra. Son muchas y conocidas las ventajas que traería consigo la incorporación de un Velero de Instrucción a nuestra Armada. Entre las ventajas que han sido señaladas en varios artículos publicados en esta Revista y en diarios de la capital, resaltamos el hecho de que sobre sus cubiertas y palos, los futuros marinos tendrán la oportunidad de experimentar las duras tareas que son propias de la navegación a vela. Conociendo este particular y tan antiguo método de navegación, el cadete naval y el alumno del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, se involucrarán aún más con su futura profesión, aprenderán a darle mayor valor a la tecnología, y cuando les llegue el momento, la sabrán emplear mejor y con mayor responsabilidad. Al realizar tareas conjuntas con el alumno, el cadete aprenderá a conocer, respetar y apreciar al personal subalterno que en su día habrá de liderar y conducir. Asimismo, el alumno al confundirse con el cadete en el trabajo diario con las velas y las cubiertas del Buque Escuela, tendrá, del mismo modo, la oportunidad de conocer a quien en el futuro será el responsable de dirigirlo en sus diferentes empleos en el servicio. El alumno aprenderá a respetar al cadete, reconocerá su liderazgo, el cual nacerá en medio del rudo trajín de a bordo y así estará más dispuesto aun a enfrentar el peligro bajo sus órdenes. En el Velero Escuela se forjará un más estrecho vínculo entre los futuros alféreces de fragata y oficiales de mar terceros, basado en el respeto, la lícita obediencia y el común fin que ambos deben perseguir: convertirse en hombres de bien y en profesionales de elevada capacidad al servicio de su patria.

Creemos que esta adquisición debe ser considerada como un objetivo institucional y por ende nacional. Un velero como Buque Escuela en viaje de instrucción de cadetes y de alumnos, es sin duda la mejor embajada que el país puede comisionar ante el mundo. La llegada a un puerto extranjero de un Buque Escuela de las características citadas, logra comúnmente llamar la atención del puerto visitado, permitiendo así a los "embajadores" de a bordo, realizar una difusión eficaz de la cultura de su país, además de brindarles a sus ciudadanos residentes en el extranjero, la satisfacción de sentirse nuevamente en la Patria al pisar su cubierta. Este Buque Escuela, podría llevar el nombre de *Unión,* en honor a la antigua corbeta de nuestros tiempos más gloriosos, tal como lo propone el capitán de fragata (r) Luis Felipe Villena, en un artículo publicado no hace mucho en esta Revista[3].

En el futuro, el velero escuela podría incluso gestionar sus fondos en la empresa privada, buscando apoyo en organizaciones como la asociación de exportadores, o con los organismos culturales de la sociedad peruana, los medios de comunicación,

(3) Villena Gutiérrez, Luis Felipe: Una aproximación para un Velero-Escuela de altura para el Perú *en* Revista de Marina, *N°3, julio-agosto-setiembre, Lima, 2000.*

y con todos aquellos que estén dispuestos de alguna manera a hacer patria y a crear conciencia marítima.

Con mecanismos eficaces de intercambio, tales como el embarque del trabajador del año de diferentes empresas, en reconocimiento al esfuerzo personal, estamos seguros que no será poco el interés que despierte la idea de un velero de la Marina de Guerra del Perú surcando aguas nacionales y extranjeras.

SOBRE LAS RELACIONES CIVICO-MILITARES Y LA DEFENSA NACIONAL

Las relaciones cívico-militares en el Perú han sido, desde que se fundó la República, un tema que ha suscitado no pocos problemas y muchas opiniones encontradas. La falta de una clase política con una visión nacional progresista, germinó desde los tiempos libertarios un fenómeno socio político denominado caudillaje que dominó la escena política del país durante mucho tiempo. Sin embargo hoy existe una clara tendencia y hasta un clamor nacional, que exige que se garantice una mejor convivencia entre civiles y militares.



Contralmirante Juan Manuel Ontaneda (1855-1922) reorganizador de la Armada Peruana y primer Ministro de Marina.

Este, como sabemos, no es un problema nuevo ni únicamente peruano -sí sus particularidades, por supuesto- ni sólo se ha limitado a la civilidad y las fuerzas armadas, sino que al interior de ellas también han surgido problemas a lo largo de la historia, principalmente por cuestiones políticas. En efecto, Latinoamérica ha vivido constantes desacuerdos entre su clase política y sus institutos armados o muchas veces estos han sido utilizados en beneficio de tal o cual tendencia. Han existido asimismo, como hemos señalado, casos de diferencias al interior de la fuerza armada en Latinoamérica, como en el caso de Chile, país que hacia 1891 vivió una guerra civil en la que se enfrentaron el poder ejecutivo liderado por el presidente José Manuel Balmaceda a quien apoyaba el Ejército y el congreso de la República, respaldado por la Marina, liderada por el vicealmirante Jorge Montt. También en Argentina, se presentaron peligrosos desacuerdos entre institutos armados, protagonizados por el general Perón y la Armada, y luego entre este mandatario y su propio Ejército.

En el Perú, tenemos el caso de las insalvables desavenencias que surgieron entre el Presidente de la Junta de Gobierno de las FF.AA., general de división Juan Velasco Alvarado y el Ministro de Marina y miembro de la Junta de Gobierno, vicealmirante Luis Vargas Caballero, que ocasionó grave crisis política hacia 1974. Como podemos apreciar, las relaciones cívico-militares no sólo se limitan a las diferencias entre el civil y el militar, sino que en su entorno surgen muchas otras dificultades y diferencias de opinión que pueden derivar en situaciones por momentos inmanejables. Hoy, afortunadamente, en el país existe una clara tendencia a superar estos tradicionales enfrentamientos, cuando ya parece quedar claro que toda la sociedad peruana, de la cual forman parte las fuerzas armadas, deben andar hacia el mismo objetivo, en la misma vereda y en la misma dirección para alcanzar el ansiado desarrollo.

Para que esto se concrete, actualmente se están dando diferentes mecanismos que no son ajenos a la reestructuración institucional. En relación a esto, la Marina de Guerra, mediante convenios de intercambio podría proponer a las universidades particulares o estatales, el dictado de cursos o seminarios destinados a alumnos universitarios o de posgrado próximos a graduarse, a los que se les expondría los fundamentos de los intereses marítimos y su sustento militar, el poder naval, así como dárseles a conocer la organización de nuestra institución, sus jerarquías, su filosofía, su principal equipamiento, su misión, sus tareas, y todo aquello que sea suficientemente necesario difundir sin que esto signifique comprometer información clasificada, útil para enemigos potenciales. Gracias a estos cursos o seminarios, el profesional peruano del futuro, se podrá sentir ligado y comprometido a la par que con el desarrollo de su país con su seguridad integral.

De manera recíproca la institución puede incentivar la participación de oficiales en cursos de posgrado que se vinculen a temas como el que tratamos como es el caso de la maestría en ciencia política. Esta maestría, permitiría a la Marina de Guerra del Perú contar con oficiales especializados en tareas de gestión pública, desarrollo social, consolidación de la democracia, lo que sin duda fomentará que se den unas relaciones mucho más estrechas entre la institución y la civilidad y en especial con quienes en el futuro próximo se encuentren inmersos en gestar la creación de nuevas formas de hacer política en las que deban tener lugar las fuerzas armadas, tarea que no deberá perseguir otro fin que no sea el de alcanzar la completa gobernabilidad del país, pudiéndose, a través de este vínculo, exponer y mantener presentes los intereses marítimos de la República para que sean considerados en los nuevos cambios que habrán de darse en la conducción de los destinos del país en las próximas décadas. Gracias a esta maestría, el oficial naval podrá conocer importantes temas como teoría de la democracia y gobernabilidad, análisis económico para la gestión pública, gestión estratégica, relaciones internacionales, entre otros. De aquí surgirán oficiales capacitados en diseñar políticas, por ejemplo destinadas a mantener y fortalecer la vigencia

de los intereses marítimos en la Política General del Estado, o políticas para la sustentación del presupuesto para la Institución, política sobre respeto a los derechos humanos y del derecho de guerra, enmarcadas en una política naval que esté de acuerdo a la realidad que se vive y que siempre considere la premisa de que los intereses marítimos de la Nación, son y serán fuente de desarrollo para el país, intereses que se sustentan en una serie de actividades de orden político, jurídico, económico, naval y cultural, que le permitirán a la Nación asegurarse un más adecuado aprovechamiento del medio marino y sus recursos.

A este respecto, citamos algunas ideas del gran estratega naval, contralmirante de la armada de los EE.UU., Alfred T. Mahan: "Todo oficial de Marina debe de observar y estudiar los sucesos contemporáneos externos e internos, pues algún día puede convertirse en asesor del gobierno de su patria; y en todo caso él podría siempre influir favorablemente sobre los acontecimientos por medio de la correcta apreciación de la situación mundial. Tratad de convertiros en estadistas a la par de marinos", expone el almirante norteamericano, "porque al ocupar puestos de gran responsabilidad vuestro golpe de vista os permitirá imponeros rápidamente de cuáles son los intereses de vuestro país en un caso de emergencia".[4]

SOBRE LA DIFUSIÓN DE LA CULTURA NAVAL Y DE LAS ACTIVIDADES ACUÁTICAS

Es innegable que la difusión de la cultura naval y las actividades acuáticas contribuyen en ahondar la cohesión institucional, así como a través de ellas se consigue estrechar más los vínculos de la Marina de Guerra con la sociedad de la que forma parte. Dentro de este contexto es que se debe incrementar la participación ciudadana en las actividades culturales y deportivas que patrocina la Institución, aquí juegan un papel fundamental los museos navales, las publicaciones relacionadas con la Marina, la historia naval, la arqueología submarina y los deportes acuáticos, entre otros.

Al haber transcurrido casi doscientos años de fundada la República, hoy poseemos una historia naval de la que podemos sentirnos orgullosos, la cual siempre nos debe servir de incentivo para fortalecer nuestra moral, y para afianzar nuestro compromiso con la misión que la Constitución Política del Estado señala a la Marina de Guerra. Este legado de nuestro pasado, lejano e inmediato, puede dividirse en los dos siglos que tiene de existencia la Institución.

El primero de ellos, el siglo XIX, fue para nuestra Marina un tiempo glorioso. Esta centuria tuvo en la guerra del Pacífico su periodo gravitante, del cual emerge la figura del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, cuyas hazañas simbolizan la esencia de nuestro prestigio institucio-

(4) *Gill, c.c.:* Política. Sus relaciones con la Guerra y su influencia sobre la Preparación para la Guerra. *En:* Proceeding, U.S.N.C., 1920. *Publicado en* Revista de Marina, *N°6, noviembre-diciembre, Lima, 1920.*

nal. Como sabemos, la trayectoria de la Armada Peruana en el ochocientos ha sido harto estudiada y analizada, en distintas e importantes obras. No sucede lo mismo con la historia naval del siglo XX.

El siglo veinte posee características y sucesos que apenas han sido estudiados. El resurgimiento del poder naval en 1907, la reorganización de la Armada, la misión norteamericana, el conflicto con el Ecuador en 1941, la guerra antisubversiva, el conflicto del Cenepa, son algunos de los capítulos más interesantes que deberán ser investigados. Evidentemente, ligados a estos hechos, están los protagonistas. Personajes como el contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo, reformador de la Armada en los primeros días del oncenio, o como el contralmirante Federico Díaz Dulanto y el vicealmirante Roque Saldías Maninatt, jugaron papeles decisivos en el surgimiento y modernización de nuestra institución. La gestión al frente de la Institución de este último, fue la más prolongada de la centuria pasada, ya que ocupó tres veces el cargo de ministro de Marina, de capitán de navío a vicealmirante. De carácter impetuoso y enérgico, el almirante Saldías, creemos, fue el líder naval más significativo del siglo pasado, por el impulso que le dio al crecimiento de la Marina y por su protagonismo en la vida pública del país como oficial de Marina en el desempeño de cargos de la más alta responsabilidad a nivel Estado. Puede establecerse un paralelo entre su actuación al frente de la Armada y su participación en la política nacional con la figura del contralmirante Lizardo Montero, sin duda el jefe naval de mayor protagonismo político del siglo XIX.

Saldías promovió la creación de las Escuelas Técnicas de la Armada, gestionó la construcción del Centro Médico Naval, concretó la adquisición de buques y submarinos, además de otras importantes obras efectuadas en provecho de la institución a la que siempre guardó profundo cariño.

Su biografía es uno de los temas de interés que el siglo que concluyó hace sólo unos cuantos meses nos deja. El estudio de esta nueva historia naval que aún no ha sido escrita, el estudio de que empezaron con el telémetro para la precisión del tiro de artillería y que terminó con el lanzamiento de misiles guiados por satélite. Esta tarea debe ser incentivada en procura del enriquecimiento de nuestra cultura naval, ahora que empezamos un nuevo tiempo.

En relación a los museos navales, opinamos que la construcción de un nuevo museo naval en un lugar céntrico, de fácil acceso como la Costa Verde, llamará poderosamente la atención de la opinión publica y servirá para dar a conocer al país mayores alcances del quehacer institucional, a través de su pasado y también de su actualidad, en el que podrían emplearse salas de exposiciones, salas de conferencias, pequeñas librerías, tiendas de souvenirs. Incluso en el futuro, este museo podría contar con alguna unidad naval que dejase el servicio activo, la cual estaría ubicada próxima a esta instalación, mediante un muelle en el que también se podría incluir una replica del glorioso monitor *Huáscar*, construido a

escala real, sobre la base por ejemplo del ex BAP *Mantilla,* ya que sus dimensiones son similares a las del glorioso monitor. Esto lo proponemos en virtud a que el *Huáscar,* que está cautivo en Talcahuano, conserva muy poco del que comandara el Gran Almirante, además de que su visita no se encuentra al alcance de la mayoría de peruanos, quienes podríamos a través de esta réplica, conocer cómo fue el buque que tantas glorias dio a la Nación durante el tiempo que nos perteneció, y del que hemos escuchado hablar desde la niñez.

Este museo constituiría la extensión del museo "Julio J. Elías Murguía", y tendría como época predominante, la comprendida entre el resurgimiento de nuestro poder naval, con la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en 1907, y la desactivación de la Comandancia General de la Escuadra, máxima autoridad operativa de la Armada hasta 1980. Entendemos que un proyecto de tal magnitud demandaría gran cantidad de recursos, sin embargo creemos que los beneficios serían de gran consideración, pudiéndose gestionar su financiamiento con entidades estatales y municipales y/o privadas del país o del extranjero.

Consideramos, asimismo, que puede difundirse aun más la actividad institucional, además del noticiero naval difundido por la radio, con un programa televisivo semanal o quincenal, emitido en el canal del Estado, y por supuesto mediante la venta de nuestras publicaciones en librerías comerciales o de universidades estatales y privadas, o incluso se puede promover la publicación de libros que expliquen al detalle el trabajo que realiza la Marina, las características de la vida a bordo, las operaciones navales, mediante una lectura sencilla y amena tal como lo han hecho en su país dos oficiales de la Armada española en un libro bastante interesante sobre este tema. [5]

Por último, consideramos de significativa importancia, la profundización de la promoción de la arqueología submarina, en torno a los numerosos naufragios que se han producido desde la colonia hasta nuestros días. Retomar la promoción de la arqueología submarina, con la investigación de naufragios como el de la *Mercedes* en 1854, el del *Rímac* en 1855, el del *Loa* en 1881, o el de tantos otros, despertará, estamos seguros, gran interés en el país e incluso en el extranjero.

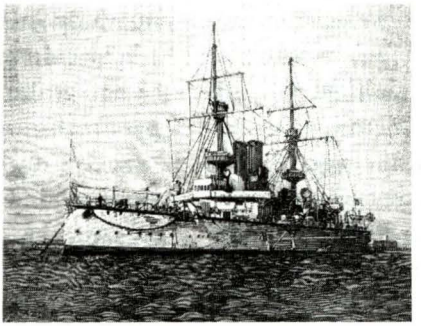
Finalmente, la difícil situación que actualmente vive el país nos brinda a los marinos de guerra del tercer milenio, una nueva oportunidad, para hacerle recordar a la Nación, quiénes somos, la sangre que se ha vertido en su defensa y sobre todo para reafirmar cuán comprometidos estamos con nuestra sociedad, en la constante e irrenunciable tarea de participar activamente en la construcción de un Perú mejor.

Estos tiempos también son propicios para afianzar y fortalecer nuestras tradiciones navales, muchas de ellas cimentadas en

(5) *Núñez Lacaci, Francisco y Torrente Sánchez, Francisco:* La Armada: esa desconocida. *Editorial San Martín, España, 1986.*

nuestros usos cotidianos, de por sí elementales, pero tan trascendentalmente importantes así como esenciales en la vida naval, los que no pueden bajo ningún pretexto descuidarse.

Hacia octubre de 1919, luego del surgimiento de un nuevo caudillo civil, Augusto B. Leguía, y a partir de la creación del Ministerio de Marina, la entonces casi centenaria Armada Peruana, inició una novedosa e importante reestructuración, que contó con el importante apoyo de una misión norteamericana, tarea que demandó denodados esfuerzos de marinos peruanos y norteamericanos, por espacio de cuatro décadas. En esa nueva época, surgiría una meritoria y valiosa generación de marinos de guerra, indiscutible pionera de la Armada moderna. En estos días, la Marina de Guerra del Perú por decisión propia, ingresa en una nueva etapa, casi un siglo después de iniciada la organización naval que emprendiera en 1919, el primer ministro de Marina de nuestra historia, el entonces capitán de navío en retiro Juan Manuel Ontaneda, la cual dio lugar con el paso de los años, a un crecimiento sostenido del instituto, bajo los lineamientos de aquel memorable despegue a la modernidad. Hoy zarpamos en búsqueda de nuevos y mejores vientos. Sin embargo, esta vez levamos anclas solos, nuestro bien ganado prestigio y nuestra basta experiencia en la mar nos autorizan. El éxito en la tarea dependerá de cada uno de nosotros y de los que habrán de venir.



REFLEXIONES EN UN 8 DE OCTUBRE

Capitán de Navío (r)
José Aníbal Zorrilla Torres

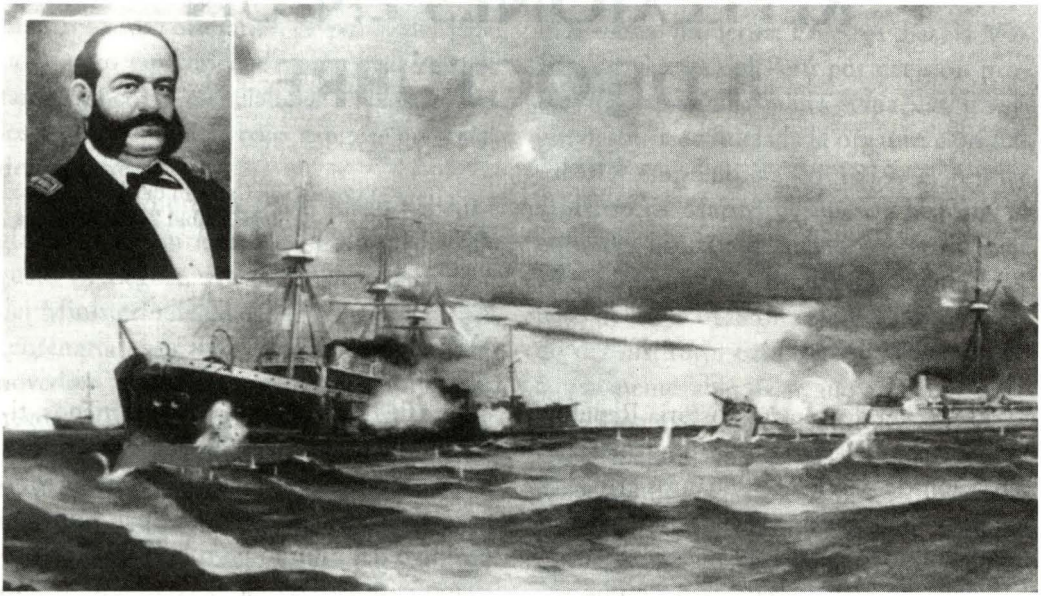
Reflexiones iniciales

La lectura de nuestra Historia Republicana me ha dejado siempre una marcada sensación de desaliento. Cuántos errores y tan pocos aciertos de aquéllos que tuvieron la oportunidad de dirigir nuestro destino. Me deja también la sensación de que somos una Nación joven que ha tenido un nacimiento lleno de dificultades, una adolescencia problemática y que si bien hoy adulta, aún no ha terminado de alcanzar la madurez.

La madurez de la sociedad en un país como el nuestro se alcanza cuando se hace ejercicio diario de la democracia. Requiere que sus instituciones sean rectoras, defensoras y promotoras de los intereses ciudadanos. En tal escenario, el trabajo honesto y constante de su gente contribuye, con el tiempo, a su logro. El camino a la madurez plena implica escoger los objetivos con sabiduría y recorrer el camino con constancia. Brindar salud, valores cívicos, oportunidades de trabajo y acceso a la cultura destierran el analfabetismo y la pobreza educativa. Aborrecer el narcoterrorismo y combatirlo exigen que la Economía se conciba en función del hombre y distribuir con equidad sus recursos. Requiere de líderes que puedan, al menos, tirar "la segunda piedra" y de expectativas populares más elevadas que aquel "robó pero hizo". No considera al país como el ombligo del mundo pero lo inserta en posición competitiva. Se desvive por el niño y compensa al anciano. En síntesis, promociona la responsabilidad en el ejercicio pleno de la libertad.

La Guerra del Pacífico marca, a mi juicio, el fin de la adolescencia en la vida nacional y el comienzo de la edad adulta, adultez que no es sinónimo de madurez. Si hemos de ser justos con nosotros mismos, la simple comparación de la situación que sufrimos hace más de un siglo con la actual, nos indica cuánto hemos avanzado en nuestra vida adulta; nos da medida del inmenso valor de nuestro pueblo, nos hace apreciar la grandeza del esfuerzo, por causa, o por causa a pesar, de nuestros dirigentes. Pero, también, la simple comparación con realidades vecinas nos da la idea de las oportunidades perdidas.

Falso orgullo sería estar satisfechos de haber alcanzado la cumbre del San Cosme, cuando deberíamos haber escalado el Huascarán.



Combate Naval de Angamos

Reflexiones intermedias

Continúen pues estas cortas reflexiones en un 8 de octubre con la verdad de perogrullo que nos indica que, por regla general, ninguna institución puede se mejor que el país que la instituye.

La Guerra del Pacífico, con su epílogo de ocupación territorial, con la bandera de la estrella solitaria flameando en la Plaza de Armas, ocasionó la casi total destrucción o secuestro del material de guerra naval; mas no así del espíritu de la Marina de Guerra. De las cenizas de un país vilipendiado se levantaron sus hijos para renovar la vida.

Se ha escrito, con sabiduría, que un país que no aprende de sus errores está condenado a repetirlos. Este pensamiento, universalmente aceptado, puede ser también aplicado a sus instituciones. Si así fuera, cabe, entonces, hacer la pregunta: ¿y, cómo hacer para evitar cometer errores pasados?

Quizá en la formación de su gente se encuentra el hilo que da inicio a la madeja. Sigamos, pues, dicho derrotero para tratar de esbozar una respuesta, aunque esta pueda provocar desacuerdos o mayores interrogantes. Para ello, permítame presentar una carta hipotética, misiva que pudo haber sido escrita por un anónimo comandante de Marina, sobreviviente de la Campaña Naval de 1879 y aun esforzado defensor de la ciudad de Lima en las batallas de San Juan y Miraflores, quizá en el Regimiento "Guarnición de Marina". En ella, en la carta, el veterano combatiente de marina, da contestación al deseo de su hijo de abrazar la carrera naval.

Arequipa, 13 octubre 1894

Querido hijo:

He recibido con enorme satisfacción su atenta carta fechada el primero del mes en curso. En ella me comunica usted su decisión de iniciarse en la profesión de Marina de Guerra, mediante su ingreso a la Escuela Preparatoria de la Marina, para posteriormente continuar en la Escuela Naval: Como usted conoce, la Escuela Naval fue creada el 7 de noviembre de 1870, razón por la cual yo no pude recibir sus beneficios, habiendo, por ello, cimentando mi carrera en la práctica que da el servicio mismo.

Aunque su corta edad le impide la adecuada comprensión de las causas de los terribles acontecimientos que determinaron nuestra suerte en esta aciaga Guerra del Pacífico, su decisión me indica que ya es usted un hombre encaminándose en la vida. Como tal, me permito expresarle algunas reflexiones referidas a la Marina a la que desea pertenecer. Estas reflexiones son producto de la experiencia proveniente de los años en el servicio, de haber padecido la ignominia de la derrota y de las secuelas que ha dejado la odiosa invasión.

La injusta inmolación, en Angamos, del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, caballeroso marino, bajo cuyas órdenes tuve el privilegio de servir en la Comandancia General de la Armada, debe ser, por obligación moral, punto de partida de una nueva Marina, y ¿por qué, no esperarlo así? de un mejor país. Pero, por ahora, concentremos estas cortas reflexiones en la Institución Naval.

Acerca de la formación de los hombres para una nueva Marina, recuerde siempre, hijo mío, que:
La adecuada formación de los hombres los deberá hacer fieles a su vocación.
Las tradiciones de los hombres de mar, de todo tiempo y nacionalidad, los deberá nutrir.
El ejemplo de sus héroes deberá alimentar su espíritu.
El correcto actuar de sus superiores jerárquicos los deberá guiar.
El compañerismo los hará miembros de la familia naval.
La disciplina - jamás impuesta, jamás forzada – deberá corregir sus errores.
La obediencia debida los integrará al trabajo en equipo.
La austeridad los marcará pero no es conveniente la explotación del hombre por el Estado.
El estudio constante los preparará.
La honestidad deberá distinguirlos.
Pero siempre, y sobre todas las cosas, el honor será su norte.

La virtual comprensión del rol que cumplirá esta nueva Marina, debe ser también guía para sus hombres; por lo tanto, hijo mío, deberá usted tomar en cuenta que la Marina existe porque el país la necesita.

Ella se debe al pueblo, quien, a través de sus representantes electos, la crea y la sostiene.

Su misión es la defensa nacional, en el área de su competencia –el mar. Otras tareas serán sólo complementarias y no deberán afectar su razón de ser.

No deberá realizar función policial, no le compete.

Las crisis y las tareas nacionales se reflejarán en ella en una u otra forma; sin embargo, la otra cara de la misma moneda indica que la grandeza espiritual y la capacidad productiva del pueblo serán su esencia y la fortalecerán. Sus inventarios de materiales y sus efectivos deberán entrar en relación directa con la amenaza, pero siempre de acuerdo con el espíritu nacional que históricamente se ha caracterizado por la no agresión. Ello, lógicamente, no significa poner la otra mejilla.

Cuántas otras reflexiones acuden a mi mente; pero muchas de éstas reflejan mi actual indignación. Por ello, dichos pensamientos son malos consejeros y mal haría en transmitírselos.

Para finalizar esta carta le pido que, cuando el momento llegue, inculque usted en sus hijos el amor a la Patria, y quizá, a través de sus ojos y desde el cielo, pueda yo ver a una Escuadra navegar en nuestro mar, impulsada por el orgullo de su pueblo y enarbolando, gloriosa, el pabellón rojiblanco, que honró con su sangre mi almirante Miguel Grau.

Su padre y futuro compañero de armas.

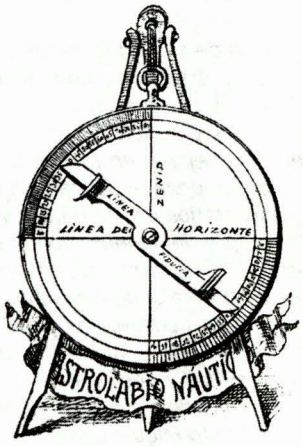
Reflexiones finales

¿Estamos contribuyendo nosotros, herederos del sacrificio y la gloria de Grau, a lograr la Marina que el país requiere? ¿Estaría orgulloso de ella el hipotético marino? ¿Estaría satisfecho el Gran Almirante? ¿Puede el país confiar en que no se repetirán los sucesos del 79? Estas y muchas otras son las preguntas, producto de análisis propio, que podrían hacerse constantemente, todos los días, los miembros de la Marina para asegurar que no se pierda el rumbo correcto que los conduzca hacia el puerto deseado de la madurez institucional.

Termine, pues, estas limitadas reflexiones en un 8 de octubre con la hipótesis de que ningún país puede ser mejor que la suma cualitativa de sus instituciones representativas.

Si así fuese, es también obligación de los dirigentes preguntarse, constantemente, todos los días: ¿Habremos cumplido nosotros, peruanos herederos de la gloria y sacrificio de nuestros héroes, con lograr el país que requieren y merecen nuestros hijos? ¿Estarían nuestros antepasados orgullosos de haber sacrificado la vida para brindarnos esta oportunidad? ¿Puede el país confiar que no se repetirán jamás, los sucesos del 79?

Hagámonos, constantemente, todos los días, similares interrogantes y al contestarnos actuemos en consecuencia: Escalemos el Huascarán.



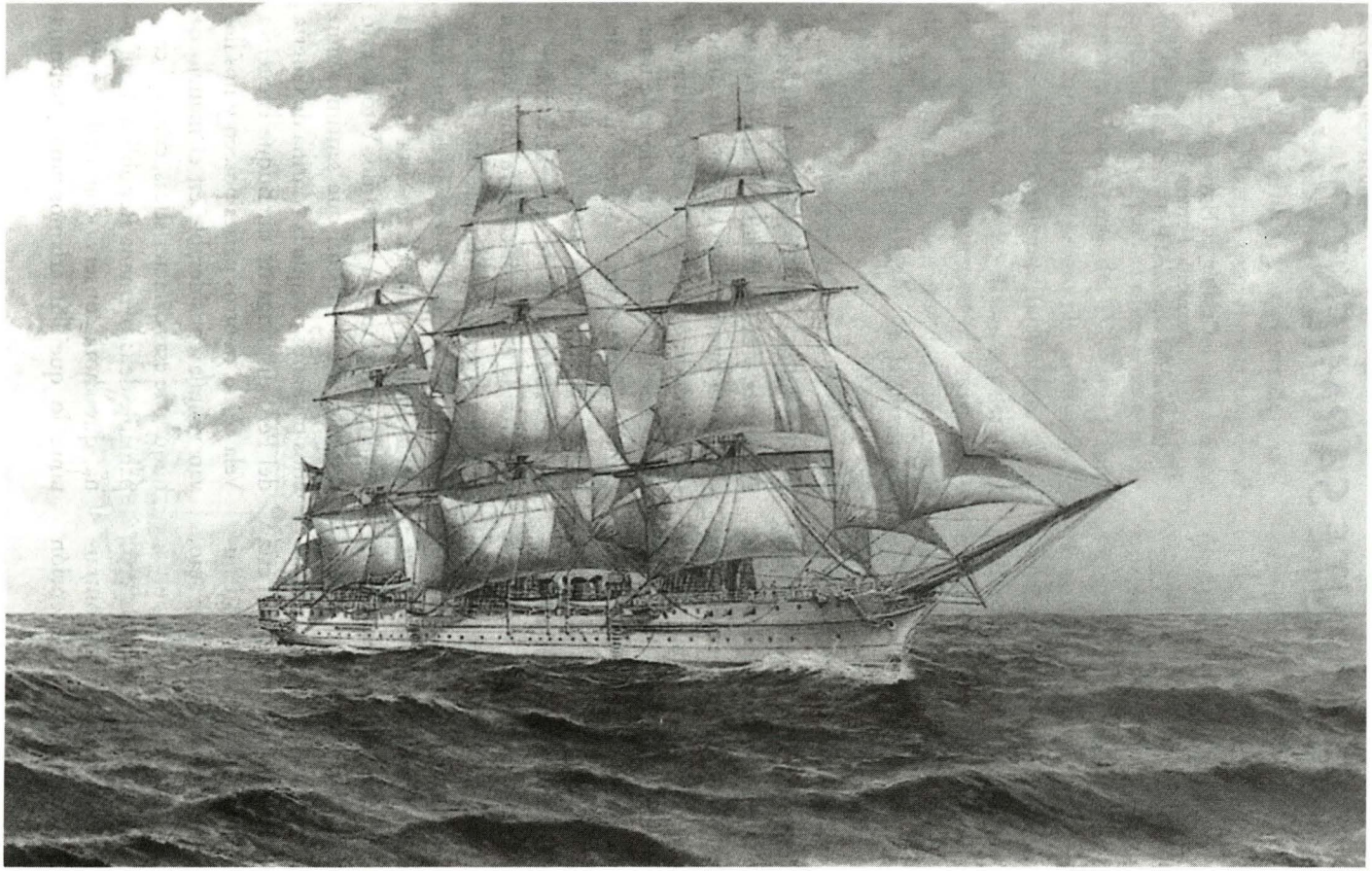
A BORDO DE LA FRAGATA MUSEO *PRESIDENTE SARMIENTO*

Capitán de Navío (r)
Armando Pereira Ríos
(Asociación Nacional Pro - Marina del Perú)

Como estaba previsto, la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR) celebró su XVIII Asamblea General ordinaria en la ciudad de Buenos Aires, entre el 04 y 11 de noviembre del presente año; y, es en el marco de esta celebración, según un programa finamente elaborado por la Liga Naval Argentina, que los participantes en dicha Asamblea tuvimos dos veces la oportunidad de pisar la cubierta de la Fragata Museo *Presidente Sarmiento*, buque de la Armada República Argentina declarado en Junio de 1982, "Monumento Histórico Nacional".

Las Ligas Navales presentes en esta XVIII Asamblea fueron: España (con numerosa comitiva), Brasil, Chile, Curazao, Argentina (país anfitrión), juntos con la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú.

La primera oportunidad de encontrarnos en el buque fue durante la Recepción de Bienvenida a la Delegación de los Países Asistentes, y la segunda, al final de nuestra estadía en Buenos Aires durante la reunión del Cierre de Actividades y Despedida con entrega de Diplomas, Distinciones e intercambio de presentes. Confieso que la idea de escribir el presente artículo se debe a estos dos momentos de encuentro sobre la cubierta de esa histórica nave que honra a la Argentina y a su Marina. Este fue el comienzo para asumir el reto de escribir unas letras sobre la historia de esta legendaria nave que nos tuvo a su bordo. Y todo esto unido a la casi pasión que sentimos muchos peruanos porque la Marina de Guerra del Perú disponga de un Buque Escuela a Vela como ya otros países poseen y nos llevan ventaja considerable en el manejo de buques de esas características, como el caso palpable de la hermana República Argentina, que ahora conserva como Museo Flotante lo que llamaríamos una "Reliquia



Fragata Presidente Sarmiento - *Este famoso buque-escuela fue construido en Gran Bretaña en 1898. En 1900 inició sus viajes de instrucción hasta 1939 en que fue sustituido por el crucero* La Argentina. *Luego continuó prestando servicios para instrucción de cadetes de Escuela Naval hasta 1958, en que fue radiada. Actualmente es buque-museo. Durante su larga vida no sólo sirvió para el adiestramiento de los futuros oficiales de marina argentinos, sino también ofició como embajador ante países extraños, cumpliendo una proficua labor de hermandad con todos los países del mundo y representando a la República Argentina.*

Naval Viviente", con el admirable récord en el tiempo, de más de 100 años cumplidos desde que allá por el año 1897 el buque fuera puesto a flote. Entonces comprendí que no era vana la intención de poner en manos de los lectores, aunque sea a manera de aproximación, alguna información relacionada con esta célebre nave, a través de los datos obtenidos durante nuestra corta estadía en Buenos Aires cumpliendo el Programa de Actividades de Fidalmar, el mismo que fuera cuidadosa y finamente elaborado por nuestros colegas de la Liga Naval Argentina a cuya cabeza directriz felicitamos desde estas líneas, en la persona de su presidente el almirante (RS) Ramón Antonio Acosa. Aquí conviene afirmar que desde que pisamos suelo argentino hasta el último día de nuestra permanencia, la Liga Naval Argentina ha merecido el mejor de los elogios por la forma tan acertada como se estructuró el Programa de Actividades, que lo hemos dicho, sin ninguna exageración, fue elaborado de manera "impecable".

Pero volviendo al tema que les traigo, motivo de este artículo, trataré sobre la Fragata *Presidente Sarmiento*, hoy convertida en Buque Museo.

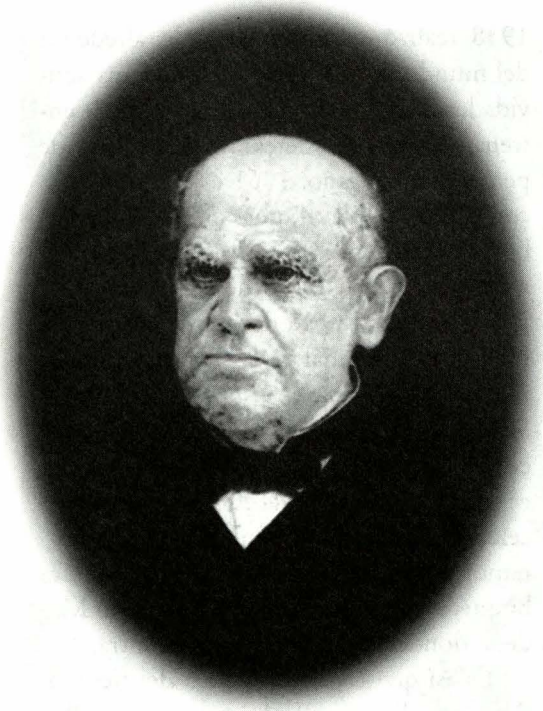
Construida en Gran Bretaña, en los Astilleros de la empresa Laird Brothers, zarpó el 14 de julio de 1898 arribando a Buenos Aires el 10 de setiembre del mismo año. El 12 de enero de 1899 inicia su 1er. viaje de circunvalación con las Promociones 23, 24 y 25 de Aspirantes de la Escuela Naval; finalizó el 30 de setiembre de 1900 luego de haber navegado 40000 millas 29000 de las cuales fueron exclusivamente a vela. En 1938 realizó su último periplo alrededor del mundo. Hasta 1960 continuó sus actividades de Buque Escuela con cursos de entrenamiento a Cadetes y Aprendices de personal subalterno. 1961 es el último año como Unidad Naval, pues el 28 de diciembre se constituye en Buque Museo de la Armada Argentina. El 18 de junio de 1962, por Decreto 5589 se declaró Monumento Histórico Nacional a la Fragata Escuela *Presidente Sarmiento.*

A los 100 años del flotamiento del casco, en que el buque tomó por primera vez contacto con el agua, la Armada Argentina celebró tal centenario teniendo lugar la ceremonia el 07 de setiembre de 1997, en el buque, amarrado al Dique 3 de Puerto Madera, donde actualmente se encuentra.

Es así que en el transcurso del tiempo, desde aquella lejana fecha que se puso a flote el Velero Escuela, este será testigo de innumerables hechos y actividades marineras que con toda seguridad ya pasaron a la historia de la Armada Argentina como digno ejemplo a ser imitado por otras Marinas del mundo.

Según expresa el Jefe del Departamento de Estudios Histórico Navales, capitán de fragata Jorge Andrés Reto, en la parte introductiva del libro *Centenario de la Fragata Presidente Sarmiento:*

> *Desde 1899 en que realizó su 1er. Viaje, la Sarmiento recorrió todos los puertos del mundo llevando a bordo miles de cadetes navales sobre quienes dejó huellas indelebles. Su nombre simboliza la civilización, la cultura y la vocación de paz y amistad de la República Argentina con las demás naciones.*



Domingo Faustino Sarmiento, presidente de la República. Óleo de Eugenia Belín Sarmiento. Museo Histórico Sarmiento

Asimismo, en el considerando del Decreto N° 5589 firmado por el Presidente de la República Dr. José María Guido que declara Monumento Histórico Nacional a la Fragata *Presidente Sarmiento*, entre otros conceptos se especifica:

- *Que sirvió de ruda escuela a dos generaciones de marinos que formaron la moderna Marina de Guerra Argentina, que a su bordo vieron las cubiertas barridas por las olas de los clásicos siete mares, sus velas azotadas por los vientos de todos los cuadrantes, y su proa cortando las aguas de todos los rumbos de la rosa.*
- *Que en su misión de paz, jamás desmentida, se constituyó en la mensajera más ilustre del país al que supo representar con gallardía, entre otros acontecimientos, en las coronaciones de los Reyes de Gran Bretaña Eduardo VI y Jorge V, el de España Alfonso XIII, en el Centenario de la Independencia de México, en la ocasión de inaugurarse el Canal de Panamá, en la inauguración de la estatua de San Martín en Boulogne Sur Mer, en la inauguración del monumento del General Belgrano en Génova.*
- *Que por su construcción representó lo más adelantado en unidades veleras de su tipo, sirvió de puente entre la Marina a vela y la moderna de acero.*
- *Que la Fragata* Sarmiento, *surgida de las entrañas mismas del pueblo y nutrida con sus hijos, constituye un símbolo de la Nación y trozo viviente de la historia y de la tradición de la Patria, alzándose como el mejor y mas auténtico monumento de la Armada Argentina.*

Estos auténticos conceptos nos liberan de hacer más elogios sobre esta imponente nave. Pero no desearía pasar por alto indicar lo emotivo que resulta para todo visitante del buque ver a ambos lados del pasadizo de acceso a la Cámara del Comandante, muchas "Fotografías de recuerdo", especialmente presencia de personalidades que visitaron la nave en distintas ocasiones, tales como: El Zar de Rusia Nicolás II en Kronstadt (1902), el Kaiser Guillermo II en Kiel (1908); el 1er. Presidente de la República de Alemania, luego de la caída del Kaiser, D. Federico Ebert; el Príncipe Humberto de Saboya; la Infanta Isabel in-

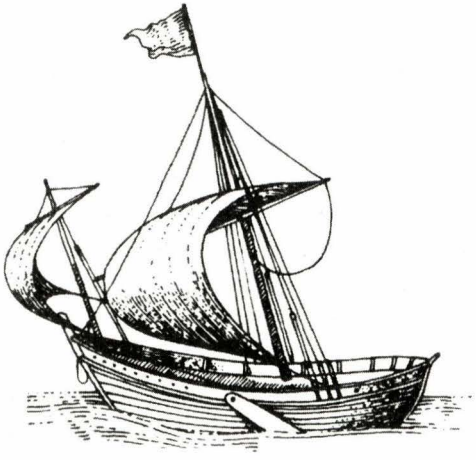
vitada por las Fiestas del Centenario; el Presidente de Chile Arturo Alessandri; el Presidente del Perú Mariscal Oscar R. Benavides; también los presidentes argentinos que desde el primero hasta el último viaje de la *Sarmiento* despidieron y celebraron su arribo.

Finalmente deseo enfatizar que no habría concluido a gusto el presente artículo sin volver a referirme a la última reunión llevada a cabo a bordo, es decir, la de despedida y cierre de actividades de Fidalmar; pues ahí, luego de servirse un cocktail, nos presentaron un admirable Show del Tango (escena infaltable en toda buena reunión de sabor argentino), finalizando con música de fondo, bocaditos, cena y hasta música bailable que invitó a muchas parejas a continuar la alegría.

¿Otro buen recuerdo de esta reunión?,... ¡Claro que si!: ... La fina atención que los asistentes recibimos del "Dueño de Casa", el capitán de navío (RS) Hugo L. G. Dietric, actual director del Buque Museo, quien, además, obsequió gentilmente al suscrito –con afectuosa dedicatoria– el libro "Centenario de la Fragata *Presidente Sarmiento*" (Departamento de Estudios Histórico Navales), cuyo valioso contenido me ha servido de referencia bibliográfica para volcar y fijar muchos datos e historia que aquí les traigo sobre la legendaria nave.

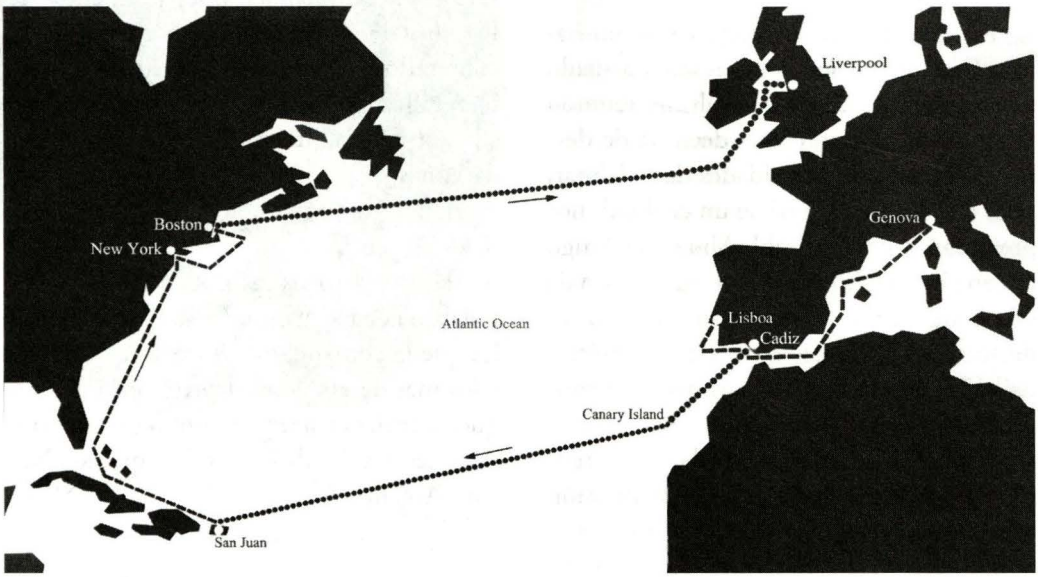
¡Honor a esta Gloria Viviente de la Armada Argentina!

¡Honor a todas las dotaciones que tripularon la nave, y los ilustres Jefes y Oficiales que la comandaron; a través de quienes y los más de 100 años de existencia del buque, mantienen a tope y con orgullo las tradiciones navales de la grande y querida Nación Argentina!



GRAN REGATA "COLÓN '92" QUINTO CENTENARIO

Teniente Primero
José Fernández Gamarra



La regata comprendió dos partes: La primera, de Génova (Italia) a San Juan (Puerto Rico); la segunda, de Boston (EE.UU.) a Liverpool (Inglaterra). El otro tramo, San Juan –Nueva York– Boston constituyó una travesía en la que el conjunto de los veleros navegaron acompañándose pero sin competir.

El año 1992 se conmemoró el quinto centenario del descubrimiento del continente americano; en honor a esa memorable fecha, la mayor flota de buques a vela, conformada por barcos provenientes de diversos confines del planeta, se dio cita para participar en la regata más importante del milenio: La Gran Regata "Colón '92", que recorrió la derrota seguida por el descubridor Cristóbal Colón cuando inició la empresa que finalizó con el descubrimiento del continente americano el 12 de octubre de 1492.

La preparación de este importante evento demandó cuatro años de arduo esfuerzo por parte de la comisión organizadora, que cuidó cada detalle de la gran regata, dando como resultado un espectáculo nunca antes visto, fruto del entusiasmo, dedicación de cada uno de los participantes y gracias también al apoyo de diversas instituciones del sector público, privado, diplomático y al voluntario esfuerzo de innumerables personas.

La regata se dividió en dos partes: La primera, de Génova (Italia) a San Juan

(Puerto Rico), y la segunda, de Boston (Estados Unidos de América) a Liverpool (Inglaterra), en donde participaron buques a vela de diversos países en diferentes categorías, siendo la más vistosa la de los Grandes Buques o *Tall Ships*, debido no sólo al tamaño y belleza de los barcos, sino porque también la mayoría de estas naves eran buques-escuela de las Armadas de sus respectivos países y por lo tanto tripuladas por jóvenes dotaciones que se forjan en el crisol de las tradiciones navales y en la camaradería propia de los hombres que conviven en el mar.

La derrota seguida en la Gran Regata Colón '92 fue la siguiente:

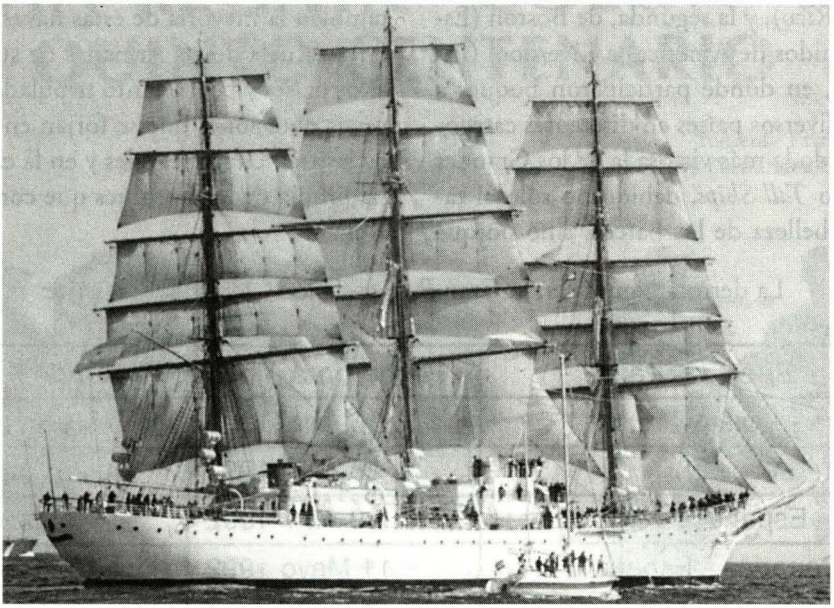
Puerto – País	Fecha de Arribo	Fecha de Partida
Génova - Italia	16 Abril 1992	19 Abril 1992
Lisboa - Portugal	23 Abril 1992	25 Abril 1992
Cádiz - España	29 Abril 1992	3 Mayo 1992
Islas Canarias - España	11 Mayo 1992	13 Mayo 1992
San Juan – Puerto Rico	10 Junio 1992	14 Junio 1992
Nueva York – Estados Unidos	1 Julio 1992	7 Julio 1992
Boston – Estados Unidos	11 Julio 1992	16 Julio 1992
Liverpool - Inglaterra	10 Agosto 1992	15 Agosto 1992

La primera parte de la regata incluía los puertos que hace 500 años habían marcado el punto de inicio de la primera expedición de las tres carabelas, y el final del segundo viaje en 1493: Cádiz y San Juan de Puerto Rico; también se consideraron otros puertos anteriores a la regata, como Génova y Lisboa, ciudades donde nació y vivió el descubridor, así como los puertos de Nueva York, Boston y Liverpool que marcaban la trayectoria de retorno de la Gran Regata.

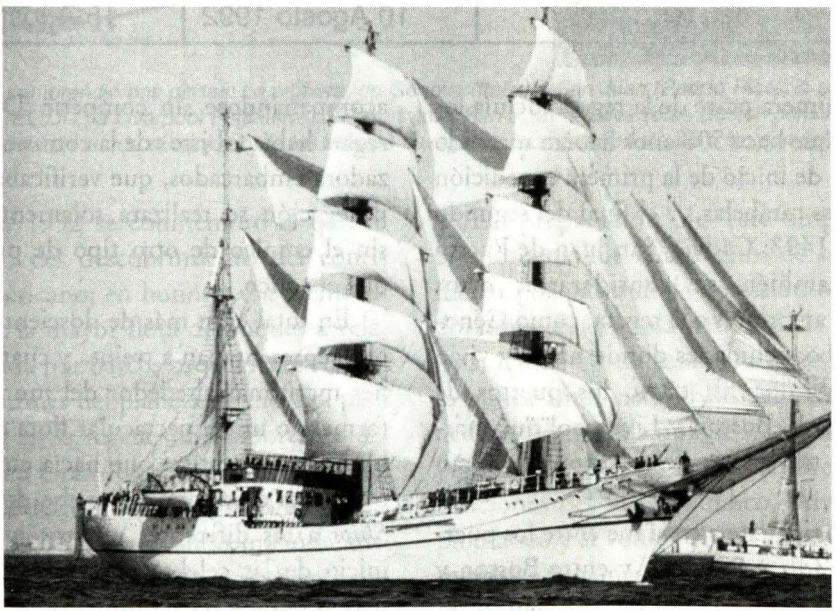
La competencia en sí fue entre los puertos de Cádiz y San Juan y entre Boston y Liverpool, pues las otras piernas eran travesías en las que el conjunto de veleros iban acompañándose sin competir. Durante la regata había árbitros de la comisión organizadora embarcados, que verificaban que la navegación se realizara solamente a vela, sin el empleo de otro tipo de propulsión que el eólico.

En total eran más de doscientos barcos que representaban a treinta y cuatro naciones marítimas alrededor del mundo, conformando una espectacular flota como tributo a esa aventura que hacía cinco siglos cambiaría el mundo. El arribo de los *Tall Ships* a los diferentes puertos marcaba el inicio de las celebraciones en honor a la más grandiosa regata organizada.

Es inolvidable haber sentido el calor de



Fragata ARA Libertad, *buque escuela de la Armada Argentina.*



Velero ARC Gloria, *buque escuela de la Armada de Colombia.*

TALL SHIPS PARTICIPANTES (CLASE A)

Velero	País	Año Construc.	Aparejo	Eslora Mts.	Dotación
SEDOV	Rusia	1921	Barca de 4 palos	117,35	193
KRUZANSHTERN	Rusia	1926	Barca de 4 palos	114,60	232
ESMERALDA	Chile	1954	Bergantín Goleta de 4 palos	113,02	244
JUAN SEBASTIAN DE ELCANO	España	1927	Goleta de 4 palos	112,78	163
LIBERTAD	Argentina	1956	Fragata	103,63	262
KAIWO MARU	Japón	1989	Barca de 4 palos	110,03	155
MIR	Rusia	1987	Fragata	110,03	198
DAR MLODZIEZY	Polonia	1982	Fragata	108,97	167
PALLADA	Rusia	1989	Fragata	108,81	183
AMERICO VESPUCCIO	Italia	1930	Fragata	100,89	450
EAGLE	EE.UU.	1936	Barca de 3 palos	89,92	209
SAGRES II	Portugal	1937	Barca de 3 palos	89,51	218
GORCH FOCK II	Alemania	1958	Barca de 3 palos	89,30	216
SIMON BOLIVAR	Venezuela	1979	Barca de 3 palos	82,30	201
GUAYAS	Ecuador	1942	Barca de 3 palos	80,00	212
DANMARK	Dinamarca	1933	Fragata	76,81	97
GLORIA	Colombia	1968	Barca de 3 palos	75,60	132
CHRISTIAN RADICH	Noruega	1937	Fragata de 3 palos	73,15	93
ALEXANDER VON HUMBOLDT	Alemania	1906, Reconstruido 1986-88	Barca de 3 palos	62,54	60
CAPITAN MIRANDA	Uruguay	1930	Goleta de 3 palos	60,20	102
NIAGARA	EE.UU	1813, Reconstruido 1990	Bergantín	60,35	36
CONCORDIA	Canadá	1991	Bricbarca de 3 palos	56,39	63
FRYDERYK CHOPIN	Escocia	1992	Bergantín	55,47	60
ROSE	EE.UU.	1970	Fragata	54,56	36
GAZELA	EE.UU.	1883	Bricbarca de 3 palos	53,95	44
SHABAB OMAN	Sultanato de Omán	1971	Bricbarca de 3 palos	52,00	57

las poblaciones visitadas, en donde verdaderamente cada uno de sus habitantes se sentía anfitrión de los marinos visitantes que arribaban a sus puertos en esta gran regata, los grandes barcos amarrados hacían imaginar cómo debieron lucir los muelles hace siglos, cuando aún no existía la propulsión a vapor o a combustión cuando el comercio y transporte se hacían solamente a vela.

Diariamente los veleros estaban abiertos al público en general y eran visitados literalmente por cientos de personas que se daban cita para conocer a esta flota mundial.

Había grandes facilidades para los tripulantes en los puertos a que arribábamos, en la mayoría de las ciudades involucradas, las dotaciones de los Talls Ships recibían prendedores que les permitían viajar sin costo alguno en los medios de transporte público, la infraestructura levantada para atender a los marinos participantes era gigantesca, en varios países se instalaron cabinas telefónicas libres para llamar a cualquier parte del mundo, se editaron estampillas postales conmemorativas a la regata en los países visitados, había conciertos con diferentes tipos de música y restaurantes donde se expedía comida típica del país anfitrión. Por otro lado, cada país había preparado diferentes actividades para agasajar a las dotaciones en cada puerto, desde inimaginables fiestas a bordo de portaaviones, hasta exclusivas óperas, a las que asistieron los reyes de España, entre otras autoridades.

Pero lo más importante de esta Gran Regata, fue la camaradería que nació entre los diferentes marinos, sin importar el país de origen; encontrarnos en cualquier restaurante, bar o tren con otros navegantes y compartir mil anécdotas y experiencias, conocer los países de cada uno a través de su historia, entablar amistades que perduran hasta hoy, y conocer diferentes culturas del mundo que nos permitieron aumentar nuestro bagaje.

A los oficiales peruanos que tuvimos la gran suerte de participar en este histórico evento a bordo de los buques-escuela de las Armadas de Argentina, Chile y Ecuador, nos entristece de sobremanera el no poder contar con un velero como buque-escuela para la Marina de Guerra del Perú, pues sabemos lo importante que es la experiencia de sentir la esencia misma de la navegación, donde los futuros marinos puedan forjarse en las tradiciones navales propias de un buque a vela, y al mismo tiempo contar con la oportunidad de conocer otras culturas e intercambiar experiencias con marinos de otros confines del mundo, así como ser parte de la oportunidad de poder dar a conocer al Perú en los diferentes puertos visitados, enseñar su folklore, su arte, su cocina, su historia y su cultura; ser tierra peruana en un país extranjero.

En esta regata no hubo un ganador, sino que ganamos todos los que participamos en ella. Es para mí el mayor evento naval en que haya participado en mis cortos catorce años de marino, que estoy seguro sólo podrá ser superado cuando pueda volver a navegar en un buque-escuela como aquellos que participaron en la Gran Regata "Colón '92", en donde al tope del palo mayor, mientras surquemos otros mares, ondee nuestro pabellón nacional.

LOS 35 AÑOS DE LA PROMOCIÓN ENP - 1965

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

Las siguientes páginas constituyen un especial recuerdo del 35° Aniversario de la graduación de la Promoción 1965 de la Escuela Naval del Perú, que hoy sigue aportando al desarrollo nacional a través de diversas instituciones y entidades privadas donde vuelcan sus experiencias profesionales que acumularon durante su carrera naval.

Ellos ingresaron como aspirantes cadetes navales el 14 de febrero de 1961. El 18 de diciembre de 1965, un grupo de 48 entusiastas jóvenes llenos de alegría, entusiasmo, ansiedad y orgullo se graduaron como oficiales de nuestra Marina de Guerra, reuniéndose luego con sus padres, familiares y amigos, quienes mostraban enorme satisfacción al ver que dichos jóvenes concluían cinco largos años de rigurosa formación en la Escuela Naval del Perú.

La sensación que experimentaron todos los integrantes de aquella Promoción, al cruzar las verjas de la entrada a nuestra Alma Máter, con orgullo y nostalgia se proyectaron hacia un mundo nuevo y totalmente diferente de aquel que vivieran en la vida civil.

Los alféreces de fragata de la Armada Nacional con la antigüedad del 1° de enero de 1966 y que con el paso de los años desenvolviéndose en la carrera naval mostraron habilidad y eficacia profesional fueron los siguientes:



Ricardo Ampuero Bustillos
Aldo Arecco Sablich
Carlos Arrieta Parodi
Juan Atkins Lerggios
Gerardo Balbuena Carbajal
Oscar David Ayo Torres
Carlos Bejarano Guarda
Eduardo Benvenuto Novelli
Jorge Brousset Barrios
Guillermo Campoverde Ayres
Atilio Cantelli Sidia
Jorge Carlin Noblecilla
Héctor Castro Gálvez
Alberto Castro Vidal
Ricardo Covarrubias Trigoso
Carlos Del Risco Arrieta
Hugo De La Rocha Marie
Federico Espinosa Espinosa
José M. Fernández Iturri
Alfredo Fortes Martin
Luis Gavidia Balarezo
Manuel Gonzales Woll
Alejandro Graner Sotomayor
Pablo Jhery García
Juan A. Lanatta Martin
Edgardo Loret de Mola Pacussich
Jorge Llontop Sánchez Carrión
Pedro Madge Lanfranco
José Marabotto Jaramillo
Ramón Márquez León
Marcelo Maúrtua Varea
Juan Medina Ramos
Luis Moreno Gonzales
Jorge Montoya Sánchez Carrión
Clemente Orejuela Bolívar
Hernán Osorio Carcelén
Ricardo Pereira Soares
Juan Podestá Llosa
Eduardo Reátegui Guzmán
Enrique Reyes Rostagno
Gerardo Ruíz Ojeda
Mario Sánchez Ferrer Barzotti
Raúl Serván Rocha
José Silva Ferrer
Jorge Teixeira Rivarola
Manuel Tirado Mesones
Carlos Vargas Fernández
Carlos Vargas Lavagna
José Vargas Lavagna

Ellos guardan especial recuerdo de la fecha de graduación, mereciendo el constante reconocimiento y agradecimiento por la educación e instrucción naval que les impartieron los diversos instructores marinos y profesores civiles, quienes les volcaron sus enseñanzas y experiencias, inculcándoles a mantener viva la tradición naval en todos sus aspectos.

Testigo de excepción en la formación inicial de aquellos cadetes navales, el autor de esta nota fue partícipe en una emotiva ceremonia al conmemorar la Promoción 1965, treinta y cinco años de ejemplar travesía, acto que se realizó en la Escuela Naval del Perú. En esa ocasión dos representantes de dicha promoción, el vicealmirante Federico Espinosa Espinosa y el contralmirante Jorge Brousset Barrios, escucharon las palabras de gratitud por su labor realizada en la Institución Naval, pronunciadas por el entonces Comandante General de la Marina, almirante Víctor Ramos Ormeño. La misma autoridad resaltó en ellos la lealtad y respeto hacia sus superiores, así como el merecido reconocimiento al haber trajinado en fatigosas travesías a bordo de distintas unidades y cumpliendo destacadas misiones en su carrera naval. Este reconocimiento se hizo extensivo a aquellos que no cumplieron los treinta y cinco años de servicio pero que se desempeñaron eficientemente mientras permanecieron en el servicio activo.

Por ello, los integrantes de la Promoción ENP-1965 encuentran numerosas razones para dar gracias por la vida, por sus padres y familiares, por el alimento y vivienda, por la naturaleza, por los mares donde navegaron, por los uniformes que vistieron, por la estrellas que los guiaron y por cada amanecer que les permitía decir "Buenos días".

Ellos ingresaron imbuidos con la moral y principios éticos adquiridos en sus respectivos hogares, similar a las antiguas tradiciones de caballerosidad, dignidad que se practica en la Marina de Guerra.

La camaradería que se generó en ellos a lo largo de los años de Cadete Naval derivó en una profunda amistad que han sabido llevar férreamente durante su carrera naval y que se ha acrecentado con el devenir de los años. Por ello, se mantienen cohesionados al recordar la exhortación que se formularan internamente y que es así: "Somos la Promoción de Mosqueteros de la Escuela Naval, por eso estamos siempre unidos. Uno para todos y todos para uno. La muerte nunca nos separará....". Esta frase cobra más emoción cuando entonan el Himno de la Escuela Naval del Perú.

De los compañeros de promoción, ocho llegaron al grado de contralmirante, de los cuales, uno obtuvo el grado de vicealmirante. El destino les arrebató muy temprano a cuatro de sus compañeros: Ramón Márquez León, Ricardo Pereira, Héctor Castro Gálvez y Jorge Texeira Rivarola, a quienes la promoción les rinde un sentido homenaje de amistad y cariño.

Cada uno de ellos, cuando dejaron la situación de actividad, lo hicieron con la satisfacción de haber cumplido individual y colectivamente con la Marina de Guerra del Perú, dejando marcado un hito de eficiencia, labor proficua y de entrega sin límites a nuestra Institución Naval.

REFLEXIONES

En esta ocasión, el autor de este artículo los invita a detenerse un instante en nuestro diario vivir y, a manera de reflexión, pensar que treinta y cinco años han transcurrido desde que la Promoción ENP-1965 se graduó, pero que no han influido en lo más mínimo para olvidar a nuestra Alma Máter que año tras año, va forjando futuros oficiales que en circunstancias que les toque vivir decidirán el destino de nuestro país. La Escuela no sólo dio los conocimientos científicos y humanistas de la época, sino también algo que no se publica en texto alguno, pero que lo asimilaban incesantemente en forma invisible, me refiero al Carácter Militar, factor esencial para lograr éxito en el mando.

Y, así, aprendieron que la tendencia de la Escuela Naval en la disciplina hay que resaltar los cadetes tomando conciencia del deber hacia la sociedad y hacia el Estado.

Además, al adoptar el uniforme del cadete naval, declaraban públicamente la lealtad, la fidelidad al país y a la Marina de Guerra.

Adquirieron valor a través de muchas pruebas, ya sean académicas, deportivas, entrenamiento o de embarque. Aprendieron a que no hay lugar en la Marina para una persona deshonesta, a que hay que tomar decisiones en base al sentido común y tener confianza en sus acciones. Sobre todo, mantener a la Marina de Guerra siempre limpia y sin mancha alguna.

En la ceremonia del 30 de diciembre del 2000, todos los que estuvimos presentes hemos rendido homenaje a nuestra Escuela Naval y a nuestro Héroe Máximo, donde tuvimos presente en nuestras mentes y corazones aquella frase tan significativa y siempre vigente que adorna el monumento de nuestro Caballero de los Mares: "CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO".

CONCLUSIÓN

Los años de servicio prestados a la Institución Naval han constituido la mejor entrega que han podido dar como homenaje a nuestro querido Perú y como agradecimiento a sus respectivos familiares de cada uno de los integrantes de la gallarda promoción ENP-1965.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

AUSTRALIA

Se acepta primer lote de misiles Penguin

La Real Marina Australiana recibió en octubre un primer lote de misiles aire-mar *Penguin Mk2 Mod 7,* fabricados por la firma noruega Kongsberg Defence & Aerospace.

Estos misiles, adquiridos como parte del proyecto *"Sea 1414"*, estarán destinados a equipar a los helicópteros *SH-2G Super Seasprite* que operan desde las fragatas de la clase Anzac australianas. La entrega de los últimos misiles está prevista sea completada en setiembre del 2003.



JDW

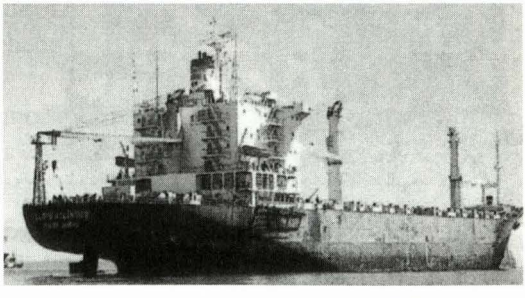
Los helicópteros SH-2G Super Seasprite *serán los portadores de los misiles* Penguin MK2 Mod 7 *adquiridos para la RAN*

BRASIL

Marina de Brasil adquiere mercante para apoyo logístico

La Marina de Brasil ha adquirido recientemente el buque carguero portacontenedores Lloyd Atlántico, con el propósito de convertirlo en buque de carga y apoyo logístico. Rebautizado *Atlantico Sul* (G-40), este buque fue construido en 1986 por el Astillero Ishikawajima do Brasil S.A. de Río de Janeiro para la empresa naviera Lloyd Brasileiro, la misma que cesó sus operaciones a mediados de la década pasada. El *Atlantico Sul* tiene 28977 toneladas de desplazamiento, una eslora de 188m, una manga de 30,7m y su planta propulsora diesel le permite una velocidad de 18 nudos. Para la maniobra de carga, posee grúas con capacidad de levante de 30 toneladas y puede llevar en cubierta 30 contenedores.

Los trabajos de conversión para su nuevo misionamiento serán llevados a cabo en el Arsenal Naval de Río de Janeiro.



Marine News

Carguero Lloyd Atlántico,*cuando pertenecía a la firma Lloyd Brasileiro*

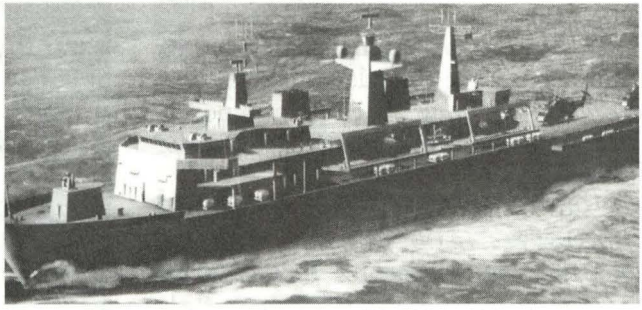
GRAN BRETAÑA

Segundo buque de asalto anfibio para la Real Marina Británica

El HMS *Bulwark,* segundo buque de asalto anfibio tipo *LPD* de 18500 toneladas, construido para la Real Marina Británica por los astilleros BAE Systems Marine, fue botado al agua el 15 de noviembre del año pasado.

BAE Systems Marine, empresa a cargo de la construcción de este buque, ha anunciado que la entrega de su gemelo, el HMS *Albion,* será adelantada para enero del 2003, debido a que en dicho mes está previsto el retiro del veterano HMS *Fearles.*

Como mencionáramos en anterior edición, este buque de asalto anfibio podrá transportar más de 700 infantes de marina, 8 barcazas de desembarco y diversos vehículos anfibios y terrestres, incluyendo una dotación de 6 tanques *Challenger* 2 y 30 vehículos todo terreno tipo *Viking.*



BAE Systems

Imagen digital de los buques de asalto anfibio Albion y Bulwark.

HOLANDA

Fragata *De Ruyter* es retirada del servicio



Signaalaparaten

Fragata HrMs De Ruyter, *retirada del servicio el 3 de octubre*

Luego de 25 años de su construcción, el 3 de octubre fue retirada del servicio la fragata HrMs *De Ruyter* (F 806) en ceremonia llevada a cabo en la base naval de Den Helder.

Esta nave de 4500 toneladas, fue construida con su gemela la HrMs *Tromp* (retirada del servicio en 1999) como reemplazo de los cruceros *De Zeven Provincien* y *De Ruyter* (el ex B.A.P. *Aguirre* y el actual B.A.P. *Almirante Grau*) y para servir como buque insignia y defensa aérea de grupos de tarea de la OTAN.

INDIA

Fragata INS *Talwar* en pruebas

El INS *Talwar,* el primero de tres buques del proyecto *1135.6* construido por los astilleros rusos de Baltiyvsky Zavod, zarpó de San Petersburgo para comenzar sus pruebas en el golfo de Finlandia. Con una sustancial modificación, derivada de la fragata Krivak *III* del proyecto *1135 MP,* los buques fueron ordenados en 1997.

Estos buques incorporan estructuras laterales altas y superficies que atenúan los radares. Su armamento incluye un montaje de 100 mm, ocho lanzadores verticales de misiles antibuque, un sistema de defensa aérea misil antimisil , sistemas de cohetes antisubmarinos y sistema de lanzamiento de torpedos.

JAPÓN

Nueva patrullera misilera para la marina japonesa

La primera de una nueva clase de patrulleras misileras construidas para la Fuerza de Defensa Marítima Japonesa (JMSDF), la *Hayabusa* se encuentra en la fase final de su construcción en los astilleros Mitsubishi Shimoneseki, estando planeado su comisionamiento para marzo del próximo año.

Esta nueva clase de patrulleras de 200 toneladas de desplazamiento, estarán propulsadas por tres turbinas a gas *LM-2500,* con un total de 18000 hp, que le proporcionarán una velocidad máxima de 45 nudos, y poseerán un montaje Oto Breda de 76/62 mm, de cadencia superrápida con cúpula *stealth*, cuatro misiles antibuque *SSM-1B* de 150 km de alcance y dos montajes antiaéreos de 12,7 mm. La dotación será de 20 personas. Hasta la fecha, de esta clase está prevista la construcción de cuatro unidades.

MALASIA

Real Marina de Malasia adquiere seis helicópteros *Fennec* AC 555 SN

El 13 de octubre, la Real Marina de Malasia firmó los contratos respectivos por un monto de 42 millones de euros para la adquisición de seis helicópteros ligeros *Fennec AC 555 SN.*

Dichas aeronaves, equipadas con dos turbomotores Turbomeca *Arrius 1A* provistos de controles electrónicos, estarán destinados a misiones de detección y asignación de objetivos más allá del horizonte operando desde unidades navales, así como para tareas de entrenamiento y misiones SAR. La entrega está prevista para fines del 2003.



Helicóptero Fennec

Real Marina de Malasia firma contrato de adquisición de misiles *Sea Skua*

En el mes de octubre, la armada malaya firmó contrato con la firma Matra Bae Dynamics por la compra de seis sistemas de misiles aire-mar *Sea Skua* a ser instalados a bordo de los helicópteros *Super Lynx* que posee dicha armada que operan desde las fragatas de la clase *Lekiu.*

El *Sea Skua* es propulsado por un motor de combustible sólido, posee una cabeza de búsqueda semiactiva y tiene un alcance de 15 km. Actualmente, el *Sea Skua* es operado por las Armadas de Gran Bretaña, Brasil, Alemania, Corea del Sur, Turquía y Kuwait.

SUECIA

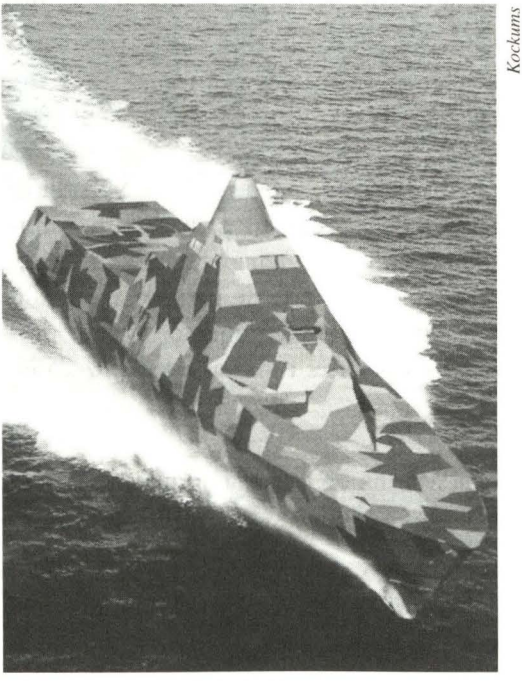
Corbeta clase *Visby* comienza pruebas

De acuerdo a lo previsto por la Real Marina Sueca, se dio inicio a las pruebas en la mar de la corbeta *Visby.*

A la fecha, se tiene previsto construir un total de seis unidades de esta clase, a cargo de los astilleros Kockums en Karlskroma.

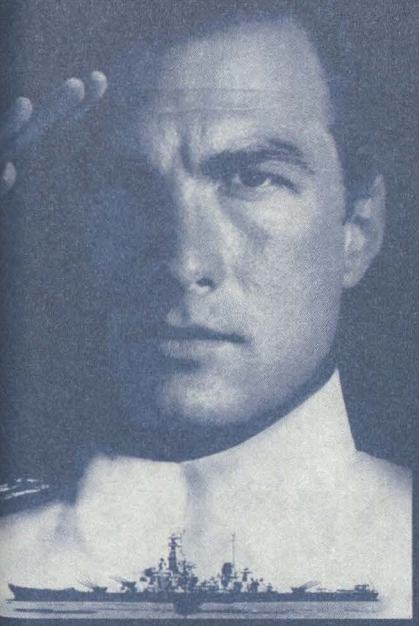
Las *Visby* poseen un desplazamiento de 600 toneladas a plena carga, una eslora de 72 metros y en su construcción se está empleando mayoritariamente fibra reforzada con material plástico, que combinada con una innovación de técnicas de sección cruzada, se logra reducir las firmas radáricas e infrarrojas.

En su configuración inicial, contarán con un cañón *Bofors Mk-3* de 57 mm, un sistema de lanzamiento de cohetes de la SAAB Bofors, cuatro tubos para torpedos antisubmarinos *tipo 45,* y ocho misiles antibuque *RBS15 Mk II.*



Kockums

Corbeta Visby



EN BLOCKBUSTER®

ESTAMOS SIEMPRE

ALERTAS...

... para ofrecerle a la "Marina de Guerra del Perú" una gran Promoción!

Todo el Personal Superior, Subalterno (en actividad y/o retiro), Civil y sus Familiares tendrán el:

25%

de descuento especial en uno o más alquileres de Videos de Estreno de Cover Rojo y Azul, Videos de Estreno para Niños, Videos de Biblioteca Básica y Juegos de Nintendo de Estreno de Cover Rojo y Azul. Este descuento se aplica:

- De Lunes a Domingo (incluyendo feriados).
- Sobre el precio regular vigente a la fecha de la transacción del Alquiler hecho en la tienda **BLOCKBUSTER®** de su preferencia.

• Esta promoción se aplica cuando el beneficiado presenta su carnet de Familiar y/o Miembro de la Marina de Guerra del Perú.

PERU NAVAL

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

MARINA DE GUERRA DEL PERU
DIRECCION DE BIENESTAR

Pasaporte a la Diversión



Elige tu película entre los más recientes Estrenos:
¡¡Mucho antes que en el Cable!!



La mayor Videoteca del Perú con más de 9,000 películas.



Videos 100% originales.



Goza de una atención perzonalizada.



Disfruta de un sano entretenimiento para toda tu familia y amigos.

Te esperamos en:

- CHACARILLA: Av. Caminos del Inca 208
- SAN MIGUEL: Centro Comercial Plaza San Miguel
- CAVENECIA: Av. Emilio Cavenecia 175 Miraflores
- MIRAFLORES: Av. 28 de Julio 886
- SAN ISIDRO: Av. Las Flores 205 esq. con 2 de Mayo
- LA MOLINA: Av. Raúl Ferrero 1345
- SAN BORJA: Esq. Av. Parque Norte y Guardia Civil
- BENAVIDES: Av. Benavides Cdra. 23 Miraflores
- MONTERRICO: Av. Primavera 1746 Surco
- CAMACHO: Av. Javier Prado Este 5299 Camacho

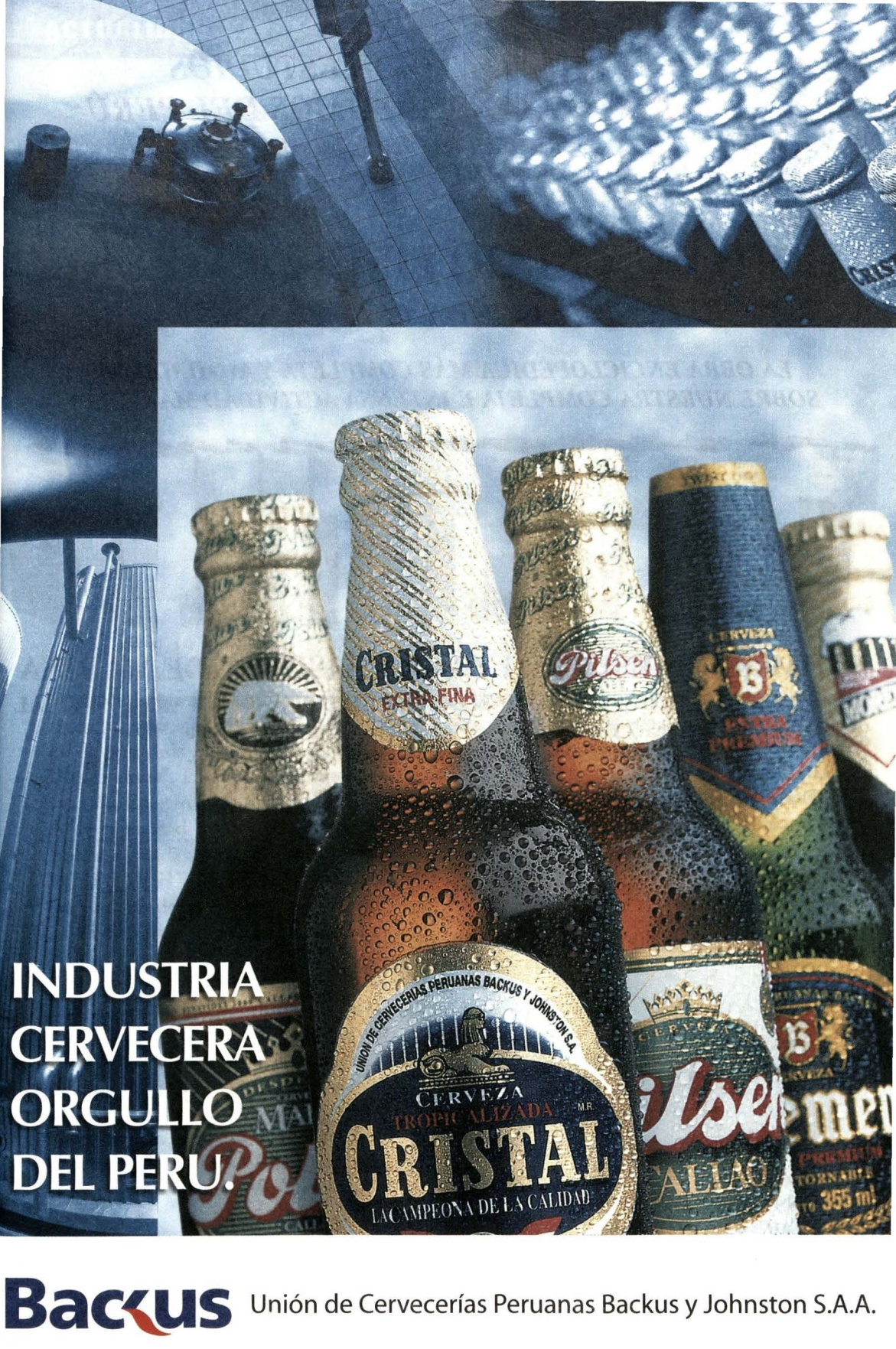
Recorta y lleva este cupón a **BLOCKBUSTER**®

¡¡ AFILIATE GRATIS!!

Si no eres socio, gana un 10% adicional en tu primer alquiler.

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a *tu* Casa!



Backus Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

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



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA

RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 230.00
PARA PERSONAL CIVIL US$ 270.00 AL CONTADO.

GRADO ..... NOMBRE .....

CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....

DOMICILIO .....

CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

ACTUALIDAD NACIONAL

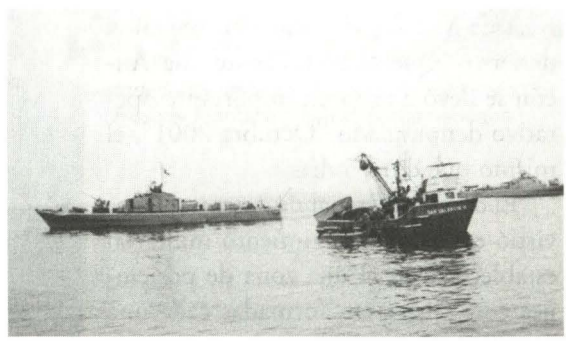
Gustavo Ramírez Samamé

OPERATIVO "RESKATAMUY"

Del 17 al 19 de octubre la Marina de Guerra del Perú y la Jefatura de la IV Zona Naval de la Armada de Chile realizaron en aguas jurisdiccionales el ejercicio coordinado de búsqueda y salvamento denominado "Reskatamuy". El citado entrenamiento tuvo como objetivo poner a prueba el empleo de la capacidad humana y tecnológica de ambas Armadas para salvaguardar la vida humana en el mar, así como incrementar los vínculos de paz entre Perú y Chile.

El operativo simuló una urgencia en la que una embarcación pesquera industrial *San Valentín* de bandera peruana con 12 tripulantes sufría un incendio a bordo perdiendo toda comunicación con el exterior, por lo que la Capitanía de Puerto de Ilo al observar que dicha nave no retornaba en la fecha prevista, solicitó apoyo a la Gobernación Marítima de Arica - Chile, para, conjuntamente realizar un operativo de búsqueda y salvamento.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas a través de la Dirección de Seguridad y Vigilancia Acuática designó a la unidad guardacostas B.A.P. *Río Chira* y al avión de exploración *Fokker AE-584* para dar auxilio a la nave siniestrada y evacuar a la tripulación a un centro hospitalario y remolcar la nave hacia el puerto de Ilo.



Embarcación peruana San Valentin *con las unidades chilenas participantes en el ejercicio*

UNIDADES PERUANAS EN OPERATIVO CON PORTAAVIONES USS *NIMITZ*

El 23 de octubre arribó a nuestro país el portaaviones norteamericano *USS Nimitz*, dejando una importante experiencia profesional a los 800 tripulantes que sumaron las dotaciones del B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Mariátegui*, B.A.P. *Santillana*, B.A.P. *Sánchez Carrión*, B.A.P. *Angamos*, B.A.P. *Antofagasta*, B.A.P. *Pisagua*, B.A.P. *Chipana*, B.A.P. *Islay*, así como de las aeronaves *B-200, SH-3D* y *AB-212* y de la Fuerza de Operaciones Especiales.

El gigante portaaviones y unidades navales de nuestra Marina de Guerra realizaron el ejercicio "Passex", el mismo que estuvo a cargo de la Comandancia de la División de Fragatas y Destructores Misileros, y consistió en el tránsito de una fuerza por un área de patrullaje submarino, representado en esta ocasión por el *USS Nimitz,* amenazado por unidades submarinas, así como de maniobras tácticas en el mar y período de vulnerabilidad, que permitió entrenar a los tripulantes durante su respectiva guardia, al exigirles rapidez en la reacción contra inminentes ataques de unidades navales de superficie, submarinas, unidades aéreas de combate y lanchas incursoras de operaciones especiales. Asimismo, se efectuó una demostración de operaciones de vuelo a cargo de las aeronaves del portaaviones *USS Nimitz.*



B.A.P Montero *y B.A.P.* Mariátegui *navegan junto al portaaviones USS* Nimitz

OPERATIVO "OCTUBRE 2001"

Como parte del entrenamiento constante que realizan los hombres del Grupo de Apoyo de Fuegos (GAF) de la Infantería de Marina, el 24 de octubre en el desierto "Quebrada Inocente" de Ancón se llevó a cabo un importante operativo denominado "Octubre 2001", el mismo que duró 5 días.

El desértico arenal de Ancón se convirtió en todo un regimiento militar al establecerse en él una zona de posiciones con 4 baterías, formadas cada una con su respectiva pieza de artillería u obús, así como de personal calificado a cargo del manejo y mantenimiento de estos morteros.



Infantes de Marina en pleno ejercicio de tiro

Para el buen desarrollo del operativo hubo un coordinado trabajo, tanto de la Central de Tiro o ejecutor, cuya acción es enviar los datos procesados convertidos en comando de tiro al Observador Adelantado (OA), quienes son los que observan los tiros de impacto. También se contó con una Oficina de Tiro (OTB), quienes reciben las órdenes para el disparo respectivo de los proyectiles de cada una de las 4 piezas.

Durante el ejercicio se realizaron aproximadamente 16 disparos de proyectiles dando todos en el blanco, lo que demuestra la alta preparación del Grupo de Apoyo de Fuego.

VI SIMPOSIO DE HISTORIA MARITIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Del 19 al 23 de noviembre en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), se llevó a cabo el Sexto Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, el mismo que estuvo organizado por la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Estudios Histórico– Marítimos del Perú.

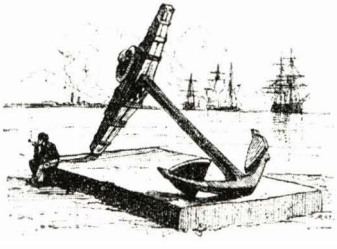
Durante el evento se trataron temas del Comercio Marítimo, Exploraciones Marítimas, las Armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y guerra y las Ciencias Náuticas. Las exposiciones estuvieron a cargo de destacados investigadores de diferentes países, como es el caso de España, Uruguay, Chile, Argentina, Inglaterra, Francia, Ecuador y República Dominicana.

En el simposio participaron los historiadores peruanos: Cristina Flores Dávila, Hilda Elías de Zevallos, Alejandro Reyes Flores, John Rodríguez Asti, Jorge Ortiz Sotelo y Teodoro Hampe Martínez.

La inauguración de dicho evento estuvo presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Humberto León Rabines Gironda en compañía del Director de Intereses Marítimos, contralmirante Edmundo Masías Astengo y del Presidente del IEHMP contralmirante Melitón Carvajal Pareja.



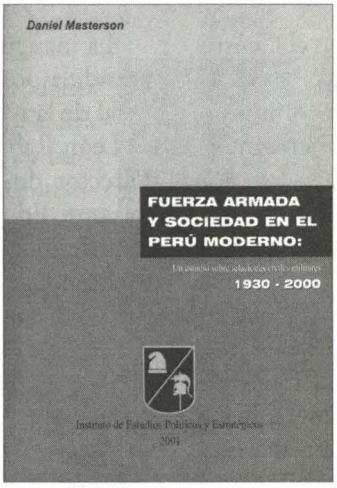
Historiadores participantes en el VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Masterson, Daniel. *Fuerza armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000.* Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001. 474 p.



La historia política del Perú se ha desarrollado bajo la sombra permanente de las fuerzas armadas, eventualmente al frente del gobierno de turno. El siglo XIX, cuando la joven república se asentaba sobre sus bases, esta presencia era explicable, después que la fuerza militar hubiera conquistado la independencia del dominio español y mantenídose en el esfuerzo de resolver los conflictivos problemas limítrofes con los vecinos países. El nuevo siglo encontró al país debatiéndose en el esfuerzo supremo de la reconstrucción, tras la desastrosa y trágica derrota en la contienda con Chile. Sin embargo, la lucha por el poder no cejaba y el poder militar se imponía. Recordemos las convulsiones de la guerra civil entre 1894 y 1895, enfrentados Piérola y Cáceres, hasta la entrada victoriosa a Lima del primero de ellos. Masterson, analiza el fenómeno del militarismo a partir de Leguía, presidente constitucional y civil, que, sin embargo, se mantuvo en el poder durante once años, apoyado por la fuerza armada. El se había preocupado de hacer renacer nuestro poder naval y militar, y de instituir la fuerza aérea como nueva arma representativa de los nuevos tiempos. Masterson analiza cómo el principio de autoritarismo, heredado de la estructura legal y gubernamental de España, así como la creencia, inculcada por los consejeros militares franceses, de que el ejército debía tener una función en la construcción de una nación moderna, condujeron el hilo de nuestra historia hasta la revolución del general Juan Velasco Alvarado en 1968. Masterson coloca como hito gravitante en el Perú contemporáneo el gobierno revolucionario de Velasco y las reformas sociales y administrativas. Hace un análisis de la historia institucional de las fuerzas armadas peruanas en las cuatro décadas previas al golpe de estado de Velasco y revisa el impacto de las reformas de su gobierno, así como las ramificaciones del fracaso de las mismas. Señala que la subsecuente función de la milicia en la sociedad peruana durante los conflictivos años que

siguieron a la caída, en 1975, fueron el legado de este definitivo período de reformismo militar, que no logró subsanar la desigualdad social ni económica dentro del país, ni alcanzar la modernización nacional. Los años subsiguientes llevarían al país a enfrentar el tremendo desafío de derrotar a Sendero Luminoso y reconstruir la arruinada infraestructura de la nación; asimismo, enfrentar una guerra con Ecuador y resolver finalmente sus conflictos fronterizos, tanto con este vecino del norte, como con Chile. Ante la gran pregunta de si las fuerzas armadas peruanas tienen una misión más allá del papel tradicional de la defensa nacional, responde que el fracaso de las reformas de Velasco forzó a los militares a renunciar a una misión mucho más amplia, y que ahora es tiempo de encontrar un punto medio entre la radical posición de Velasco y una participación significativa en la construcción de la nación en una era de privatización y reducción. Añade que la fuerza armada peruana deberá revertir su actual crisis institucional y prepararse para una misión y configuración más realista. Debería hacerse cambios fundamentales si se desea ajustarse a la realidad de las próximas décadas. En el caso específico de la Armada, sostiene que, a fin de atender las urgentes mejoras salariales, habría que dar de baja a algunas de sus unidades, como el buque insignia, el crucero BAP *Almirante Grau*, en vista de que el valor militar de los cruceros resulta actualmente muy pobre; más bien deberían preferirse buques altamente versátiles y mejorar nuestra flota submarina, que todavía es una fuerza de élite entre las marinas sudamericanas. Al finalizar, el libro hace hincapié en que debe restablecerse el vínculo de confianza y apoyo mutuo entre la nación peruana y sus instituciones castrenses.

El autor, además de revisar una exhaustiva bibliografía sobre el tema, ha realizado una serie de entrevistas a militares y otros personajes cercanos a la realidad nacional e institucional castrense.

Yábar Acuña, *Francisco. Fuerzas sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima , Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2001. 650 p. ilus.

Después de declararse la guerra entre Perú y Chile el 5 de abril de 1879, no le fue a nadie desconocido el aserto de que quien impusiera el dominio en el mar obtendría la victoria en la contienda. Sin embargo, a partir de 1875, con la adquisición de los blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane*, se hizo patente la superioridad del poder naval chileno. Empero, durante los primeros meses de la campaña naval, el brillante desempeño de los oficiales navales peruanos, así como su profunda entrega a la causa, permitieron superar las limitaciones materiales. Los buques peruanos operaron por meses en la costa chilena burlando a los poderosos blindados, hasta que, finalmente, se impuso la realidad fría de la superioridad naval. Desaparecidos la *Independencia* y el *Huáscar*, el Perú perdió la única posibilidad de victoria. Después de Angamos, no se podía hablar de una escuadra peruana. Nuestros marinos se inmolaron cum-



pliendo su sagrada misión, el primero de ellos, la figura señera de Grau. Empero, pese a que ya no se contaba con una escuadra, los marinos peruanos continuaron aportando esfuerzos a la causa nacional, en el ámbito de la defensa de costa y en las operaciones encubiertas con medios sutiles. El comandante Yábar, historiador naval, pone así al descubierto un aspecto poco estudiado de la guerra, la actuación de la marina después del combate de Angamos; analiza el aspecto estratégico y el planeamiento ofensivo y defensivo de la guerra en el mar, así como el concepto de defensa de costa de entonces. Permite al lector tomar conocimiento de que se que se puso en marcha un cuerpo de fuerzas sutiles, compuesta por las embarcaciones a vapor de propiedad del Estado, convertidas en lanchas torpederas y lanchas cañoneras, al mando de jóvenes oficiales de Marina. Las acciones de estas fuerzas, iniciadas a partir de julio de 1880 -después que Piérola firmara el nombramiento del jefe de las Fuerzas Sutiles, en este caso, el capitán de fragata Patricio Iriarte-, estuvieron llamadas a desarrollar una acción soterrada y muchas veces efectiva, principalmente en el Callao bloqueado por las fuerzas del sur. Señala que la defensa de costa logró su cometido, pues las fuerzas chilenas no lograron su cometido de hundir la *Unión*. Asimismo, manifiesta que las pequeñas unidades de las fuerzas sutiles mantuvieron a raya a las torpederas enemigas y no dudaron en enfrentarse a buques con mayor capacidad de fuego; recordemos que hundieron el transporte *Loa* y la goleta *Covadonga*.

La obra está presentada en un lujoso volumen profusamente ilustrado y con abundantes citas textuales de la documentación consultada exhaustivamente por el autor en los principales archivos nacionales. La rica bibliografía será de gran utilidad para los estudiosos que, atrapados por el interés del tema, pretendan un mayor conocimiento sobre torpedos, brulotes, minas, submarinos, artillería, y, especialmente, sobre los hechos históricos de la guerra del 79 y sus personajes.

San Isidro, 16 de noviembre del 2001

Señor Director:

Existen muchas formas para calificar la calidad de una revista y en la que se aprecie la forma en que se va desarrollando muy positivamente. Y esto no sólo en lo relativo a la calidad de sus artículos sino en la presentación de la estructura de la publicación.

Dentro de estos conceptos que se observan en la *Revista de Marina*, N° 2, 2001, procede mencionar aquel escrito cuyo autor es el almirante Luis Ernesto Vargas Cooban titulado "Perspectivas Estratégicas de la Marina de Guerra del Perú a inicios del siglo XXI" en el que ofrece el autor una acertada visión.

El señor almirante Vargas Cooban aplica a la hipótesis de Cohen, que su mapa grafica en los grandes espacios geopolíticos y geoestratégicos, su teoría de la extensión en las cuales está actualmente dividido el mundo, por ejemplo, del agua de la Amazonía hacia el Perú y Brasil, dos de las naciones que contienen la reserva más grande del orbe con 95% de este líquido elemento que sería escaso desde el año 2025, menciona también el decaimiento del poderío económico de ciertas potencias, dentro de cuya declinación se contaría a los Estados Unidos de América.

Como colofón de una serie de análisis de temas afines que ha elaborado el almirante Vargas, dentro de las que se encuentra las tareas estratégicas que concibe para ser desempeñadas por la Marina de Guerra del Perú, afirma que esta habrá de realizar tareas mucho más importantes que las que tuvo a su cargo antaño nuestra Armada.

Atentamente,

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez



ORIGINAL
$167.5



Revo Styler

~~39.99~~ 39.99 + tax

2x

1-800-243-2191


MARINA DE GUERRA DEL PERU