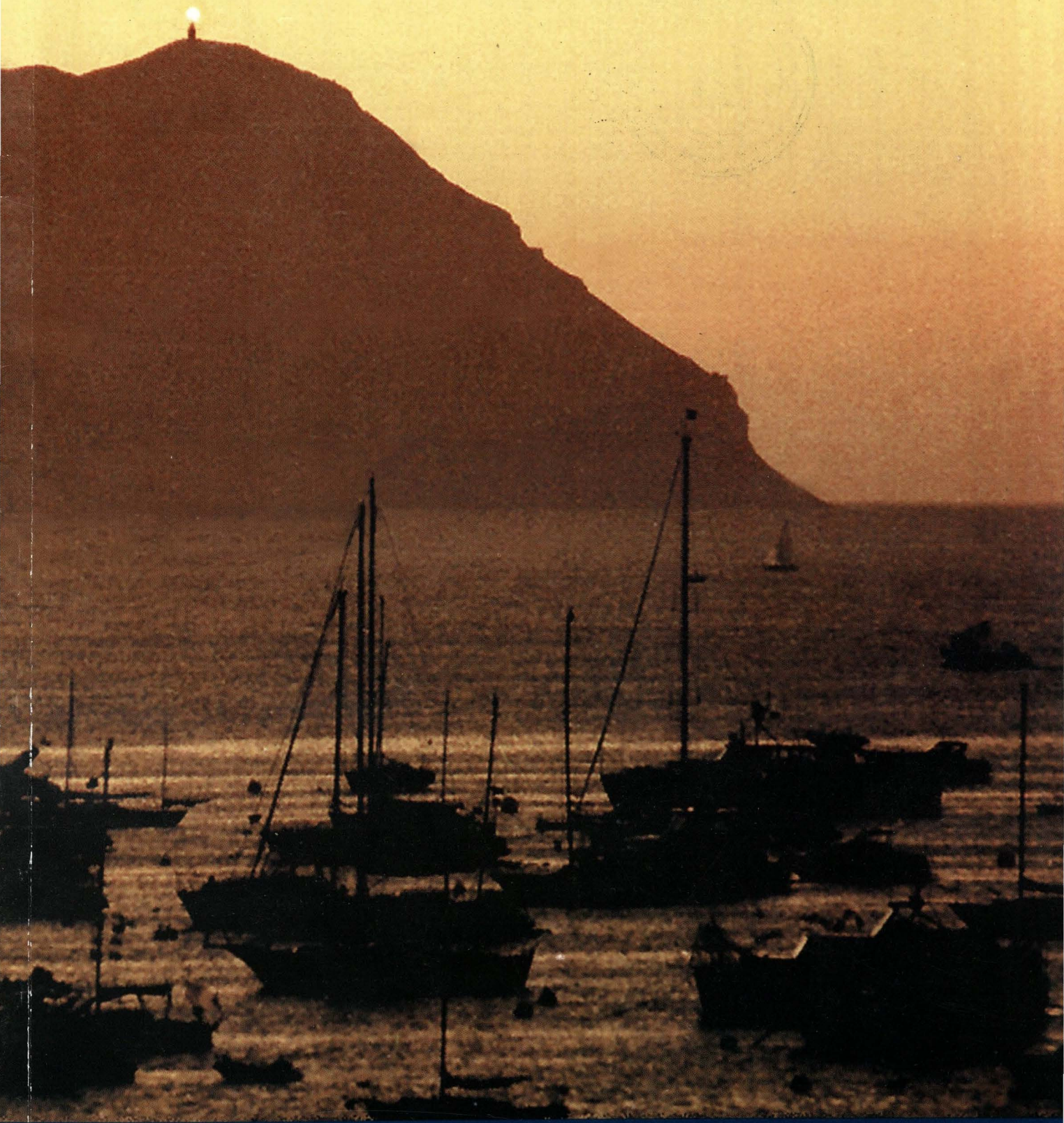
REVISTA DE MARINA



Año 97, N° 1 - 2004

SUMARIO

1 Editorial

2 Hacia el uso y desarrollo sostenible de los Océanos
José Luis Guerola Lazarte

15 Las fragatas holandesas de las clases *Jacob van Heemskerck* y *Karel Doorman*
John Rodríguez Asti

23 Nemecio Bonhomme: Nada ni nadie debe ser olvidado
Liliana Saurré de Muñiz

27 El debido proceso en el marco de la normatividad común y en la privativa militar
Carlos Schenone Castillo

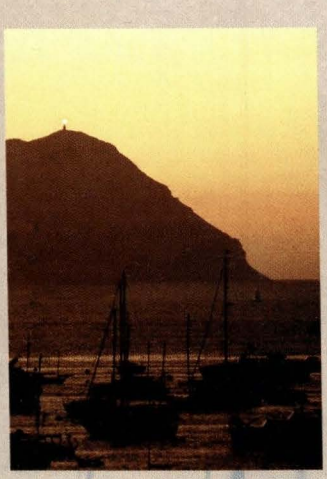
32 Los usos de la Historia Marítima
John B. Hattendorf

47 Isla San Lorenzo: Puesta en valor del patrimonio natural y cultural
María del Pilar Fortunic

55 Chorrillos: los inicios de un histórico balneario
Héctor López Martínez

63 Actualidad Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

69 Comentarios de libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Atardecer en la bahía del Callao

REVISTA DE MARINA

Año 97, N° 1 Abril 2004
SSN 1012-8287

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao.
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340 Telefax 452-7062
Web: http//: www.marina.mil.pe. 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 las mismas.

Director: Contralmirante José Cueto Aservi, Subdirector: C. de N. Juan Carlos Quesada Chiarella,
Editor: C.de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Virginia Lacherre Calderón,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Cipriano Torres Guerra,
Publicidad: Juan Alberto Moreyra Vidarte, Manuela Zevallos Gutiérrez
Impresión: FIMART S.A.C. Editores e Impresores

EDITORIAL

MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIBLIOTECA
Escuela Superior de Guerra Naval

El espíritu de nuestra Institución halla en la Revista de Marina expresión que número a número debe enfatizar en lo que de una u otra manera constituye la temática naval. Los artículos que la revista publica desde 1907, año de su fundación, son responsabilidad de sus autores, pero es un hecho que en su mayoría ellos analizan y discurren sobre temas de actualidad.

En los tiempos que corren es de uso común el tratamiento de determinados tópicos dentro de los que cabe mencionar: la Convención del Mar y la renovación de la flota.

En lo que respecta a la Convención del Mar, el tema ha venido a colación con determinado énfasis a raíz del desentendimiento producido entre las cancillerías del Perú y de Chile respecto a los límites marítimos: en esto es un hecho que no existe un tratado de límites marítimos entre nuestras naciones.

La III Conferencia del Mar que concluyó en 1982 sin ser suscrita por el Perú, debido a una decisión política que no compartió la delegación técnica conformada por personajes de reconocido prestigio como el embajador Alfonso Arias Schereiber - quien daba por hecho que el Perú firmaba el documento internacional- deviene en lo que la Marina de Guerra, institucionalmente, consideró siempre vital y que es participar con la comunidad mundial en la Convención del Mar, suscripción, que por lo demás, debe reafirmar las características de un esfuerzo peruano compartido con otras naciones de la región, en tanto 200 millas entre doce de mar territorial y 188 de zona económica exclusiva tiene origen en aquel esfuerzo pionero de hace ya más de 50 años y en tanto también la defensa de nuestras riquezas hidrobiológicas y mineras exigían una acción conjunta frente a depredadores internacionales.

Más allá del tema de límites marítimos con Chile, es mandatorio considerar que la Convención del Mar da por igual, a todos los Estados del mundo, participación en la minería del futuro, en la explotación de los fondos marinos. No es utopía avizorar que en no lejanos años pudiera ser que la minería terrestre pase a ser historia cuando las casi incalculables reservas de mineral nativo que guarda el océano, se comercialicen y así como patrimonio común de la humanidad, el Perú no quede marginal.

Recientemente, el 18 de marzo, el presidente de la República del Perú acaba de confirmar la adquisición de cuatro unidades de segundo uso para la Marina de Guerra. En los años 1982 y 1987, SIMA - PERÚ concluyó la construcción de las fragatas tipo Lupo B.A.P. *Montero* y B.A.P. *Mariátegui*, respectivamente. Antes, en 1979 y 1980 las B.A.P. *Carvajal* y B.A.P. *Villavisencio* habían iniciado esta saga en la que diversas generaciones de marinos se han formado. Halla pues consonancia la continuidad en el empleo de este tipo de buques que deben acrecentar el inventario de la Institución en los próximos años. Voces en contrario deberían considerar que si una empresa privada vela por su seguridad, acierta en un aspecto vital de su organización.

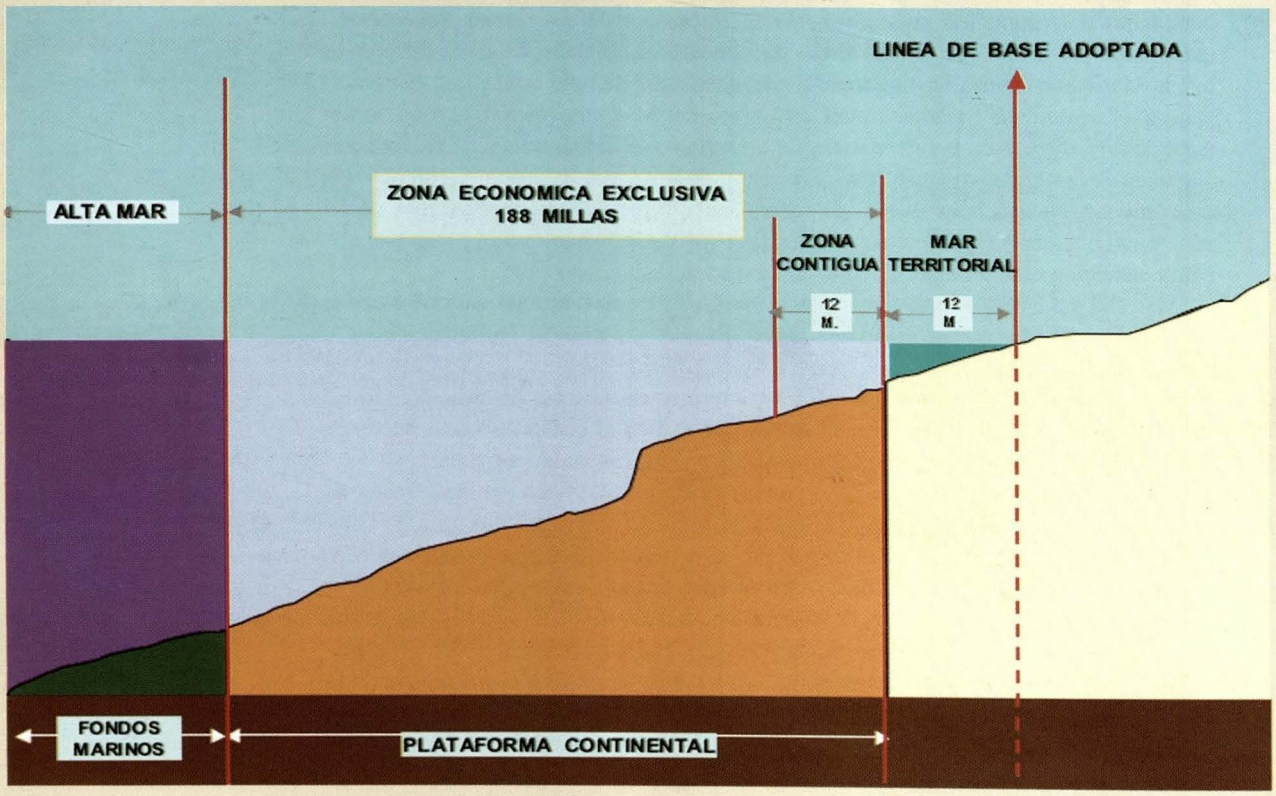
Las fuerzas armadas del Perú constituyen la seguridad interna y externa de la nación, consecuentemente, y en lo que respecta a la Marina de Guerra, un planeamiento de largo plazo que alcanza más allá del año 2020 considera incrementar la flota con unidades de superficie tipo fragata. El mismo planeamiento aplica, en lo que son las unidades submarinas, aeronaves, infantería de marina y operaciones especiales.

Es un hecho la preocupación gubernamental por nuestras fuerzas armadas, más allá de voces que confunden cuestiones de naturaleza tan diversa como son: salud, educación y seguridad. El Ministro de Defensa y el Comandante General de la Marina cumplen con su misión al servicio de la nación al presentar al Supremo Gobierno sus requerimientos y éste al atenderlos en el contexto de las posibilidades presupuestales. La Nación confía en sus fuerzas armadas. Sus hombres y mujeres son conscientes de la responsabilidad que conlleva cumplir con eficiencia la tarea impuesta, su propia vida les va en ello, pero a la generosidad de su vocación debe aparejarse una logística suficiente.

El Director

HACIA EL USO Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS OCÉANOS

José Luis Guerola Lazarte



Espacios oceánicos que contempla la Convención sobre el Derecho del Mar.

Visión general de los océanos

Los océanos cubren alrededor del 72% de la superficie del planeta que habitamos[1]. Se da la gran paradoja de que no obstante que sólo el 28 % de la superficie de nuestro planeta está cubierto por continentes, lo denominamos "Tierra" en vez de llamarlo tal vez "Oceanía".

Desde siempre, los océanos han fascinado a la humanidad y sus diversos usos han constituido para el género humano un permanente desafío. Se utilizaron en el pasado, primero como fuente de alimentación, después, como vía de comunicación para el desarrollo del transporte y comercio marítimos internacionales y puentes de conquista y colonización, y luego, como instrumentos que facilitaron el imperialismo marítimo, la migración y el turismo. Ahora, son herramientas esenciales de los procesos de integración y globalización.

Los océanos también han desempeñado,s desde antiguo un papel muy importante en la seguridad y defensa de las naciones. Ellos han sido escenario de grandes epopeyas navales, entre las que siempre habrá que con-

1) *Ross, David A.* Opportunities and Uses of the Oceans. *Springer-Verlag, New York, Heidelberg, Berlín. 1980*

siderar el glorioso Combate de Angamos, en el que el Almirante Miguel Grau y su valiente dotación se inmortalizaron durante la infausta Guerra del Pacífico (1879-1884).

Sin embargo, en los últimos cincuenta años los océanos se han hecho aun más importantes. Y es que pueden brindar solución a muchos de los modernos problemas que aquejan a la humanidad.

Por ejemplo, utilizando las riquezas pesqueras y otros recursos biológicos albergados en su seno es posible satisfacer la deficiencia proteínica que aqueja a un enorme porcentaje de la población mundial, particularmente de la región africana.

El petróleo y el gas, provenientes tanto de la plataforma continental como de áreas oceánicas más profundas, vienen contribuyendo a resolver, desde hace ya varias decenas de años, muchos de los problemas energéticos que afronta la humanidad.

También, sujetos a control, los océanos pueden ser utilizados para verter los desechos producidos en tierra[2].

Aunque es posible que ninguno de esos propósitos sea plenamente alcanzable, el intento por hacer realidad tales sueños está originando severos problemas ecológicos sobre el medio ambiente en general y el medio ambiente marino en particular.

Además, no es improbable que en la disputa por la explotación de los espacios oceánicos, puedan surgir diferendos internacionales capaces de amenazar seriamente la paz internacional.

Sin duda, los océanos y sus riquezas pueden ser fuente de futuros conflictos entre naciones. Los gobiernos de muchos Estados están planificando cómo obtener el mayor provecho y cómo aprovechar mejor las oportunidades que los océanos ofrecen tratando de asegurar en el reparto y utilización de los espacios oceánicos su "parte adecuada", algunos, y su "parte equitativa", los más.

Los economistas, políticos, científicos y otros formulan, casi a diario, puntos de vista optimistas o pesimistas sobre los océanos y sus recursos en consonancia con sus conocimientos y ópticas personales.

Del mismo modo, medioambientalistas y conservacionistas y organismos intergubernamentales, entre otros, emiten continuos informes respecto de la gravedad de la contaminación del medio marino, e inclusive, advierten de una posible potencial destrucción de los océanos.

Pero ¿cuál es la verdad sobre los océanos?, ¿cuáles son los problemas y oportunidades realmente asociados a ellos?, ¿qué es desarrollo sostenible?, ¿cuál es la responsabilidad que nos compete respecto de asegurar que el desarrollo de los océanos se lleve a cabo en forma sostenible?

En este documento se intenta echar un brevísimo vistazo –el espacio no permite más– a las actividades que se están desarrollando en los océanos, las oportunidades que brindan y lo que se podría hacer en ellos en el futuro.

El destino de los océanos es importante, no sólo porque son significativa fuente actual y futura de recursos alimenticios y potencial suministro de recursos minerales y energéticos, sino también porque constituyen importante medio de comunicación y esparcimiento.

Mas un deber de la humanidad frente a los océanos es cuidarlos. A ese respecto se debe tener presente que "el déficit en la alimentación, la extinción de los recursos naturales y el deterioro del medio ambiente, son los tres grandes problemas a los que debe hacer frente la humanidad en el presente siglo[3]" .

Papel de las Naciones Unidas en relación con los océanos

La importancia de los océanos para la humanidad y la interrelación de sus diferentes aspectos ha obligado a la comunidad internacional a coordinar esfuerzos con el fin de lograr la más eficaz cooperación en la utilización y el desarrollo sostenible de los océanos.

En el marco de tales esfuerzos, se ha adoptado una integral "Constitución de los Océanos" que aborda todos los aspectos de la interacción del hombre con los océanos. Se trata de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 que establece el marco jurídico con sujeción al cual se deben llevar a efecto todas las actividades en los océanos y mares del planeta[4].

Fue la Asamblea General la que convocó a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en que se adoptó dicha Convención, referida también como "la Convención" o "Convemar".

Aunque al Perú le cupo un activo papel en el establecimiento de nuevos espacios oceánicos, incluida la Zona Económica Exclusiva (ZEE), la aprobación a la adhesión a dicho instrumento aún espera el sueño de los justos en el Congreso Nacional. Y es que, lamentablemente, parece que unos pocos, pero importantes voceros quisieran seguir manteniendo vivo el absurdo debate entre territorialistas y zonistas respecto a la adhesión del Perú a la Convemar[5]. La actual posición de al-

---

2 *The London Dumping Convention* – The First Decade and Beyond.- *IMO,1991*

3 *Guerola. J.L.*. Contaminación del medio marino: análisis de un problema mundial de interés prioritario. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Tomo 15, 1996*

4 *ONU.* Preámbulo de la Resolución 54/33

gunos medios de prensa no contribuye a aclarar esta innecesaria discusión y en algunos casos, más bien, confunde a la opinión pública, la que merecería ser mejor informada sobre las muchas ventajas que trae aparejadas la adhesión del Perú a la Convemar[6].

De otro lado, se ha puesto en operación el Plan de Acción internacional sobre el desarrollo sostenible de las franjas marítimas y costeras. El capítulo 17 de la Agenda 21 adoptada en Río en 1992, sigue siendo el programa de acción fundamental para lograr el desarrollo sostenible de los océanos y mares del planeta. La Asamblea General convocó a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo y Medio Ambiente de Río de 1992 en la que se adoptó dicha Agenda 21.

Los organismos internacionales y los organismos nacionales están promoviendo a nivel global, interregional, regional, subregional y nacional, un gran número de actividades oceánicas. Entre ellas:

- la seguridad de la navegación
- el desarrollo sostenible de los recursos marinos
- la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad costera
- la protección y preservación del medio marino
- un mejor entendimiento científico de los océanos y mares y de sus recursos, así como de su interacción con el ecosistema de la tierra.

Aunque estas medidas y los logros que se está alcanzando son dignos de elogio, los desafíos que sigue encarando la comunidad internacional en relación con los océanos son también numerosos. Mientras que en algunos casos persisten los problemas, en otros surgen asuntos que requieren atención. Así, preocupa a la comunidad internacional, entre otros:

- la sobreexplotación de los recursos vivos marinos
- la degradación del medio ambiente
- la incapacidad de muchos Estados para alcanzar los beneficios que se derivan de sus derechos y cumplir las obligaciones que les compete, de conformidad con el régimen jurídico internacional
- la vulnerabilidad de muchos países insulares y costeros frente a los fenómenos oceánicos
- la creciente criminalidad en el mar.

Desde su incepción, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha estado administrando los océanos mundiales. Y es que dicho organismo está en una posición singular para hacer eficaz el principio fundamental adoptado en la Convención de que "los problemas de los espacios oceánicos están estrechamente interrelacionados y se requiere considerarlos como un todo". La Asamblea General es el organismo apropiado para garantizar la coordinación necesaria para un enfoque integrado de todos los aspectos de las cuestiones oceánicas, tanto a nivel intergubernamental como interagencial.

La importancia de los océanos es tan grande que las Naciones Unidas se han visto obligadas a establecer un proceso consultivo informal abierto para tratar los asuntos oceánicos. Por ello, la Asamblea ha decidido, "consistente con el marco jurídico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y las metas del capítulo 17 de la Agenda 21, establecer un proceso consultivo informal abierto con el fin de facilitar la revisión anual por la Asamblea General"[7].

Esta decisión de la Asamblea General refleja, a co-

---

5 *El prestigioso diario "El Comercio" de Lima publicó el 15 de enero del 2004 una carta del Dr. Alfonso Benavides Correa contra la adhesión del Perú a la Convemar, aduciendo que con ello "se produciría una mutilación del Mar de Grau de 200 a 12 millas". El comentario del diario es de que "Ciertamente, la adhesión a la Convemar echaría a perder la tesis peruana de las 200 millas y podría ser ventajosa para nuestro vecino marítimo del sur..." [y que] "le haría bien a la Comisión de RREE del Congreso, que ha manifestado simpatía por la adhesión, plantear un debate al respecto".*

6 *Ibid. 5*

7 *Resolución 54/33 de 24 de noviembre de 1999*



José Luis Guerola Lazarte

Capitán de navío en retiro. Espada de honor de su promoción. Desde su retiro de la Armada se ha desempeñado como funcionario de la Organización Marítima Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas, asesor en Seguridad Marítima para América Latina, Jefe de la Sección América Latina de la División de Cooperación Técnica de la OMI. Fundador de ENTELPERU (1969) y Director Técnico cuando se construyó la Estación Terrena de Comunicaciones vía Satélite de Lurín. Previamente, fue director fundador del Comité Interino de Comunicaciones Internacionales. Tras su jubilación de la OMI fue asesor marítimo de la Comisión Binacional que formuló el Tratado de Comercio y Navegación Perú-Ecuador firmado en 1998, asesor de la Dirección de Intereses Marítimos y director de ENAPU S.A. Actualmente, es consultor de la OMI y asesor internacional marítimo portuario y presidente de la Autoridad Portuaria Nacional.

mienzos del nuevo milenio, la importancia para la humanidad de una apropiada administracion de los océanos. Con el fin de facilitar las deliberaciones sobre los océanos y de conformidad con la resolución 54/33, el Secretario General de las Naciones Unidas debe presentar, a la Asamblea General, un informe anual.

Resulta claro de dicha resolución y de las deliberaciones en la Comisión de Desarrollo Sostenible y la Asamblea General que el proceso consultivo informal sobre los océanos de las Naciones Unidas, referido como "UNICPO", tiene por objeto llevar a efecto tres tareas interrelacionadas:

- estudiar el desarrollo de los asuntos oceánicos, consistente con el marco jurídico proporcionado por la Convemar y las metas del capítulo 17 de la Agenda 21
- sobre el telón de fondo del desarrollo general de todas las cuestiones oceánicas relevantes, identificar –en particular– las cuestiones que debe considerar la Asamblea General
- mientras se identifica tales cuestiones, fortalecer a nivel intergubernamental e interagencial el énfasis en las áreas donde se necesita la coordinación y la cooperación.

Este documento intenta referirse a las principales tendencias en el período reciente y a los desarrollos más específicos en cuestiones oceánicas. Sobre todo, intenta sintetizar aspectos relevantes de los océanos. No obstante, un integral análisis de los mismos está más allá de las pretensiones de este artículo. Tal análisis debería incluir aspectos políticos, jurídicos, económicos, sociales, medioambientales, científicos y técnicos.

Transporte marítimo mundial

El uso más importante de los océanos en la actualidad parece seguir siendo el de facilitar el transporte marítimo mundial, mediante el cual tiene lugar el comercio internacional. Efectivamente, a nivel mundial alrededor del 80 por ciento del comercio internacional se efectúa por la vía marítima. En algunos países, como el Perú, la cifra se eleva aproximadamente al 95 por ciento.

¿Pero, cuáles han sido los principales y recientes desarrollos del transporte marítimo mundial?, ¿cuál es la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y las actividades de transporte marítimo en general?, ¿cómo se está llevando a cabo las actividades del transporte marítimo en las naciones desarrolladas en comparación con otras?

En lo que sigue se intenta dar respuesta, aunque sea parcial, a algunas de estas importantes cuestiones. A tal efecto, se propone hacer un esfuerzo de imaginación para visualizar el escenario político, institucional, económico y jurídico en el que tienen lugar, en la actualidad, las actividades de transporte marítimo.

En el fondo del escenario se debe distinguir a los océanos con todas las bondades y peligros que ellos encierran. Las actividades oceánicas siempre han sido peligrosas. La superficie oceánica es un medio impredecible en constante cambio que a veces se torna violento e incontrolable.

En los océanos se debe considerar a los distintos espacios marítimos, tanto a los espacios marítimos tradicionales como a los recientemente establecidos jurídicamente por la Convemar. Esto es, los mares territoriales, mares adyacentes, Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) y plataformas continentales, de cada uno de los países ribereños. También, a la alta mar y, por debajo de ella, a los fondos marinos, "el patrimonio común de la humanidad", como acertadamente lo denominó el Embajador maltés Irvid Pardo.

Al identificar los diversos espacios marítimos, se debe tener en cuenta las características especiales de cada uno de ellos respecto a las diferentes libertades en el mar: libertad de navegación, libertad de pesca, libertad de investigación científica, libertad de tendido de cables y tuberías submarinas, libertad de construcción de islas artificiales y libertad de sobrevuelo, reguladas todas ellas por la Convemar.

Se notará que las características atribuidas por la Convemar a la "Zona Económica Exclusiva" son las mismas que reclama el Perú desde 1947 con su tesis de 200 millas. Es decir que las características respecto de las libertades en el "mar territorial", aludido en el Decreto Supremo de 1947, son virtualmente las mismas que las consagradas por la Zona Económica Exclusiva.

Como parte importante de ese escenario, se debe identificar a las vías de navegación o principales rutas marítimas del mundo, y la libertad de navegación en ellas. Las vías de navegación cruzan en algunos casos los canales interoceánicos de Suez, Panamá y Kiel, regulados por sus respectivos tratados: la Convención de Constantinopla, el Tratado Hay-Pauncefote entre Estados Unidos y Gran Bretaña y el Tratado de Versalles. Las vías cruzan también el Estrecho de Magallanes, el Paso Drake y otros importantes pasos internacionales en los que existe libertad de navegación.

Y se debe tener presente aspectos relacionados con la nueva organización del tráfico marítimo y el establecimiento del importante esquema naviero denominado "sistema alrededor del mundo" y la pragmática organización jerárquica de los puertos comerciales en "puertos pivote" y "puertos alimentadores", estos últimos tanto intermedios como finales.

Se debe identificar, asimismo, a los más de 100 importantes estrechos internacionales, así como las vías

de navegación dentro de los espacios archipielágicos, donde los buques deben observar no sólo los derechos de paso inocente o de paso en tránsito, según corresponda, sino también prescripciones especiales relacionadas con la seguridad y protección del medio marino.

Se debe considerar, igualmente, el marco internacional regulatorio integral. Es que en ese escenario físico, además de la Convemar son de aplicación, entre muchas otras, las normas formuladas por diversas organizaciones internacionales incluyendo los importantes tratados de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Hasta agosto del 2001, de los 42 tratados, de los cuales la OMI era responsable, 35 estaban en vigor. Los más importantes tratados relacionados con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino, el SOLAS 1974 y el MARPOL 73/78, estaban ratificados ya por más de 100 Estados que representaban más del 90% del tonelaje marítimo total mundial. Es realmente impresionante la labor desempeñada por la OMI para lograr la aceptación global de estándares y normas internacionales.

En ese escenario se debe identificar, asimismo, a los principales actores: entre ellos a los países marítimos. A comienzos del siglo XX, las actividades de transporte marítimo, consideradas en la actualidad desde el punto de vista estratégico sumamente importantes y hasta vitales para todo país ribereño y aun mediterráneo eran efectuadas sólo por unos pocos países: los denominados "países tradicionalmente marítimos".

Sin embargo, desde la 1ª. Guerra Mundial, pero más aun desde la 2ª Guerra Mundial, las actividades de transporte marítimo son efectuadas, en una importante proporción, con flotas comerciales preferentemente de propiedad privada, pertenecientes a muchas naciones, incluidas las denominadas de "registro abierto".

En 1914 doce Estados de abanderamiento eran dueños del 90% de la flota mercante mundial. En 1990 esos doce Estados sólo poseían 30% de dicha flota y el número de Estados de abanderamiento se había incrementado a 156. Las Naciones Unidas han contribuido decisivamente a ese cambio auspiciando tenazmente durante casi tres décadas el surgimiento de flotas mercantes nacionales de los países en desarrollo, y buscando generar capacidad para que ellas transporten un porcentaje apropiado de su comercio exterior.

Aunque con el apoyo de las Naciones Unidas las flotas mercantes de los países en desarrollo constituían hace una década casi el 25% de la flota mercante mundial, cifra que superaba el 20% fijado como uno de los objetivos del nuevo Plan Económico Mundial preconizado por las Naciones Unidas, en la Segunda Década del Desarrollo, los radicales cambios de política económica recomendados a los países en vías de desarrollo por el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional (FMI) y otros organismos económicos internacionales, ha dado lugar a que en muchos países, el Perú incluido, sus flotas mercantes nacionales hayan disminuido sustancialmente y en algunos casos hayan desaparecido.

Efectivamente, con la nueva política de apertura total de los servicios y la desaparición de los últimos vestigios de protección de las flotas de los países en desarrollo, a diferencia de los incentivos y protección "pragmática" que las grandes potencias marítimas siguen brindando a sus marinas mercantes, las flotas mercantes de los países en desarrollo actualmente constituyen menos del 25% de la flota mundial[8].

Sin embargo, en ese cambio del escenario marítimo no sólo han influido las políticas económicas de apertura de la economía y liberalización del comercio recomendadas por el Banco Mundial y el FMI, sino también la aparición de nuevas tecnologías y, con ellas, el surgimiento de necesarias economías de escala que exigen ahora el establecimiento de flotas mercantes poderosas y de grandes buques.

Hoy, la comunidad marítima, denominada como tal al conjunto de líneas navieras, es significativamente más pequeña de lo que fue hace una década. Y es que muchas líneas navieras se han visto obligadas a cerrar, vender sus buques o fusionarse, continuando la reingeniería, el apropiado dimensionamiento y la contratación de *services* para realizar las funciones operativas. Como resultado, cada vez es menor el número de líneas navieras existentes en el mundo.

La reestructuración organizacional y la búsqueda de rentabilidad sigue adelante en un sector que en los últimos años no había podido generar una rentabilidad comercialmente aceptable. Para poder sobrevivir en la feroz lucha de precios originada por la sobrecapacidad de la flota mercante mundial, fue necesario efectuar importantes acuerdos empresariales entre compañías que antes eran competidoras. Es verdad que la sorprendente demanda comercial de China durante el último año parece estar revirtiendo ahora esa situación y los fletes marítimos en específicos sectores de la in-

---

8 *J.L. Guerola. J. L.* Política de Transporte Marítimo. *Documento formulado para la Marina, Dirección de Intereses Marítimos, 1994.*

dustria, buques petroleros, por ejemplo, han subido exorbitantemente.

En ese escenario, vale la pena examinar algunas importantes cifras estadísticas. El comercio mundial sigue creciendo, la tasa de crecimiento del comercio marítimo mundial sigue siendo mayor que la tasa de crecimiento del producto bruto mundial.

Aunque en relación al año 1999, en el 2000 el producto bruto mundial creció 4 % –la tasa más alta registrada en esa década– en el 2001 la producción mundial creció solamente 1,3% respecto del 2000, es decir sólo un tercio del notable crecimiento del año anterior[9].

En el 2000 la tasa de crecimiento de los países desarrollados de economía de mercado fue, en promedio, 3,5%, mientras que la tasa de crecimiento de los países en desarrollo fue, en promedio, 5,1 %[10]. En el 2001 dichas tasas bajaron a 1% y 2,1%, respectivamente.

Por su parte, el crecimiento mundial del volumen de las mercancías de exportación en el año 2000 aumentó 11,9 % frente al aumento de 5,0 % registrado el año anterior. A su vez, las importaciones crecieron 11,3 % en comparación al 6,1 % registrado en 1999.

Ese alto crecimiento se basó en el desempeño de los países en desarrollo y también en el desempeño de los Estados Unidos de América. Sin embargo, el deterioro de la economía estadounidense redujo significativamente el crecimiento del comercio en el año 2001[11]. En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías disminuyeron 1,5%[12].

De otro lado, el comercio marítimo mundial (mercancías cargadas) registró en el 2000 su décimo quinto aumento anual consecutivo, alcanzando la cifra record de 5.880 millones de toneladas. La tasa de crecimiento anual aumentó en 3,6 % en comparación a la magra tasa de 0,9 % lograda en 1999[13].

Después de 15 años consecutivos de incrementos anuales, en el 2001 dicho comercio se contrajo, nivelándose en 5.830 millones de toneladas.

¿Y cómo está constituida actualmente la flota mercante mundial?

En el 2000 el registro de buques de los países desarrollados de economía de mercado y el de los países de registro abierto constituyeron 25,2% y 48,5% de la flota mercante mundial, respectivamente. Los denominados "registros abiertos" aumentaron su tonelaje en 1,9%.

Dos tercios de los propietarios beneficiarios de esa flota son de países de economías de mercado y de países en vías de desarrollo. Los países en vías de desarrollo comparten 19,4% o 157 millones de toneladas de peso muerto, estando registradas en Asia 115,7 millones de toneladas[14].

Los principales indicadores de productividad operacional de la flota mundial, esto es, toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto y miles de toneladas-millas transportadas por tonelada de peso muerto, han aumentado a 7,19 y 28,38, respectivamente. En relación a 1999 esos aumentos fueron de 1,0% y 3,3%[15].

En 1999 el monto total de los fletes, como parte del valor total de las importaciones (factor de fletes), disminuyó a 5,39%, una cifra menor que la de 5,69% registrada en 1998.

La tasa del factor de fletes en los países desarrollados de economía de mercado, disminuyó en 4,5%, en comparación con la disminución de 4.83% lograda en 1998, mientras que en los países en vías de desarrollo dicha tasa fue de 8,21% frente al 8,34% logrado en 1998. En los países en vías desarrollo la variación de la tasa del factor de fletes fue variable. En África aumentó 12,0%; en América 7,9%; en Asia 7,8%; en los países de Oceanía ese factor permaneció inmutable en 12,0% [16].

Desarrollo portuario mundial

El desarrollo de contenedores ha sido el más importante logro desde la aparición del vapor.

Hoy el tráfico portuario mundial está dominado por los contenedores. Aunque resulte difícil creerlo, la tecnología de contenedores, y particularmente la utilización de grúas de pórtico al costado del muelle para trasferir los contenedores, uno a uno, entre el buque y tierra, tiene ya más de 40 años.

---

9 *Informe de la Secretaría de la UNCTAD* El transporte marítimo en 2002. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*

10 *Informe de la Secretaría de la UNCTAD.* El transporte marítimo en el 2000. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*

11 *Ibid 6*

12 *Ibid 6*

13 *Ibid 6*

14 *Ibid 6*

15 *Ibid 6*

16 *Ibid 6*

Es realmente insólito que en el 2004 nuestros puertos, incluido el importante puerto del Callao, no cuenten con grúas pórtico. Las losas de los muelles no tienen resistencia suficiente para soportar, sin que se efectúe primero acciones de refuerzo, el peso de las grúas. Ello, no obstante que uno de los objetivos públicamente anunciados del programa de gobierno es duplicar las exportaciones para el 2006. ¿Con tanta lentitud en el desarrollo de los puertos, cómo se espera lograr esa meta?

Es el caso que el primer terminal moderno dedicado exclusivamente a contenedores del mundo, diseñado y construido por Sea Land en Puerto Nuevo, Puerto Rico en 1960, es muy similar a los terminales de contenedores recientemente diseñados y construidos.

En esa época, aunque también ahora en algunos terminales, los contenedores se almacenaban sobre trailers con ruedas, listos para su movilización hacia el interior o para ser colocados al costado del buque para su carga.

Hace 40 años ya se utilizaban grúas de patio y cargadores frontales y laterales y éstos eran muy similares a aquellos que en la actualidad se emplean.

Claro está que tanto los buques como los contenedores y las grúas son ahora más grandes y rápidos. El número de contenedores manipulado en un puerto por un buque portacontenedores transoceánico frecuentemente es ahora de miles de TEUs (Twenty Equivalent Unit - unidad equivalente a 20 pies) por visita del buque, usualmente un orden de magnitud mayor que el que se alcanzaba con la utilización de pequeños buques en el pasado.

De otro lado, los puertos no son ahora solamente puntos de partida y llegada de los viajes comerciales, sino virtualmente enlaces de trasferencia intra o intermodal sinfin, donde se realiza la integración de los buques que llegan intermitentemente con los servicios de transporte marítimo de corto alcance o de transporte terrestre, de menor capacidad. Los costes y los tiempos de entrega de mercancías puerta-a-puerta se han reducido grandemente, una tendencia que habrá de continuar demandada en el futuro.

Similarmente, todos los modos de transporte están necesitando cadenas integradas, frecuentemente sin papeleo, en las que sólo se tolerará inventarios intermedios si ellos permiten una entrega y distribución "justo-a-tiempo".

¿Cuál fue el tráfico de contenedores a fines del siglo pasado? En 1999 el tráfico mundial de contenedores en los puertos continuó expandiéndose a una tasa de 7,3% respecto a 1998, alcanzando 192.3 millones de TEUs. Los puertos en los países y territorios en vías de desarrollo manipularon 80.9 millones de TEUs o 41,4% de ese total. En 1999 hubieron 48 países y territorios en desarrollo con terminales que manipularon más de 100.000 TEUs[17].

No obstante la carencia de grúas y equipos modernos para la manipulación portuaria, en el 2001 y también en los años 2002 y 2003 el puerto del Callao se ubicó entre los 100 principales puertos de contenedores del mundo, en función del volumen de TEUs manipulado[18].

A este respecto estuvo por encima de San Antonio, Valparaíso, Buenaventura y Guayaquil, todos puertos de la costa occidental de América del Sur, movilizando cerca de medio millón de TEUs, un logro, sin duda alguna, significativo que lamentablemente no está siendo debidamente capitalizado, pues el puerto carece de infraestructura y equipamiento adecuados. El puerto del Callao necesita importantes inversiones y el mejoramiento de su productividad. De allí la necesidad de un cuidadoso análisis para determinar el modelo de concesionamiento que conviene. ¿Un solo operador o dos operadores?

La expectativa inicial de la performance de puertos y terminales de contenedores del mundo para el 2001 era de que "la penumbra, la fatalidad y el desaliento", en las palabras del experto analista Sid Cass de "Cargo International", serían los factores prevalecientes. Ello, a la luz de la desaceleración económica tanto mundial como de los EE.UU., los efectos posteriores a los pavorosos eventos del 11 de setiembre, los continuados problemas de Japón y las crisis económicas y políticas de Latinoamérica, particularmente de Argentina y Venezuela.

Sin embargo, según la misma fuente, se han producido hechos interesantes no todos ellos negativos, y que en algunos casos, considerando las circunstancias, hasta pueden ser calificados como positivos. En el 2001, el volumen total de los 100 principales puertos de contenedores del mundo mostró un sorprendente resultado. Justo un poco menos de 200 millones de TEUs (199.763.775 TEUs), una tasa de disminución de –3.6, que si se traduce en volúmenes mundiales constituye un aumento ligeramente superior a 7 millones de TEUs. No sólo fue ése un resultado sorprendente. Existen indicativos reales de que los números generales continuaron aumentando en el 2002. Ciertamente, hubo algunas variaciones regionales en el rendimiento. El análisis de esas variaciones es importante.

Geopolíticamente, China es, sin duda, la segunda potencia mundial. En el aspecto portuario, según "Car-

---

17 Ibid 6
18 Ibid 6

go International", los puertos de China siguen manteniendo un desarrollo sin precedentes. El puerto chino de Hong Kong sigue siendo el puerto de contenedores líder del mundo y manipula 17.8 millones de TEUs. En el resto de la China continental todas las demás instalaciones de contenedores están logrando crecimientos de dos dígitos, desde el 13% logrado en Shangai, que por primera vez rompió la barrera de 6 millones TEU, hasta el de 27% alcanzado en Shenzhen. El crecimiento comercial de China es incomparable y los efectos que está produciendo en el comercio y el transporte internacionales son impactantes.

En el aspecto portuario, Singapur, que es el principal rival mundial de Hong Kong, sufrió una pérdida de 1.5 millones de TEUs llegando sólo a 15.2 millones TEUs, la más grande caída numérica en volumen de TEUs en el mundo durante el año, principalmente debido a la competencia de Tanjung Pelepas en Malasia. Aunque a nivel mundial Singapur todavía mantiene el segundo lugar, está ahora por debajo de Hong Kong.

De otro lado, aunque en los EE.UU. los volumenes totales del año cayeron justo 1%, los puertos de Savannah, Miami, Nueva York/Nueva Jersey y Los Angeles crecieron en 14, 10, 9 y 6% respectivamente.

En Japón la situación fue más bien deprimente: en general cayó 3%. Salvo Osaka y Hakata que registraron pequeños aumentos de 2% y 3% respectivamente, la mayoría de los puertos registraron pérdidas. Con una economía deteriorada y una industria portuaria que en muchas áreas aun no es competitiva, se estima que será necesario efectuar muchos reajustes antes que se produzca una significativa recuperación.

Con el aumento general de 6% a más de 6.8 millones de TEUs, Latinoamérica mostró algunos resultados positivos. Sólo Buenos Aires registró una caída del 10%, lo que no debe sorprender en vista del casi total colapso político y económico ocurrido en Argentina en ese período. Sin embargo, parecería que la crisis económica argentina está ya superada.

No obstante un aumento general en los volúmenes de contenedores de un poco más de 31 millones de TEUs, la situación de Europa es más bien compleja. Rotterdam experimentó otra caída de 3% y una pérdida de posición en el ranking mundial, pasando de un quinto al sexto lugar. Hamburgo y Bremerhaven registraron aumentos de 10% y 7% respectivamente, sin más signos que los de una tendencia a crecer en el futuro.

¿Con rendimientos globales tan desiguales, qué ocurrirá después? se pregunta Sid Cass. En los próximos 20 años, el comercio marítimo mundial se debe duplicar, lo que sigue demandando la modernización de los puertos. Sin embargo, sin que importe lo que pueda ocurrir, parecería que a nivel mundial seguirá en vigor la determinación de continuar invirtiendo y expandiendo los puertos comerciales. La determinación de invertir en ellos es una filosofía que se está repitiendo en numerosos puertos del mundo. La filosofía de "si se construye, ellos vendrán" sigue en vigor, aunque muchos observadores tengan dudas sobre su actual relevancia.

El Perú no puede mantenerse al margen de esa tendencia. Enormes progresos se ha logrado en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México Panamá y otros países de Latinoamérica en relación con el mejoramiento de su infraestructura y equipamiento portuarios, adaptándolos a las nuevas demandas del transporte marítimo moderno. ¿Por qué en este sector no podemos progresar?

Desarrollo y gestión de recursos marinos y protección y preservación del medio marino: desarrollo sostenible

Para la eficaz implementación de la Convemar, el desarrollo sostenible de los océanos y los mares debe ser integral e incluir la medición de las dimensiones económicas, ecológicas y sociales de los océanos.

Se ha estimado que el valor económico de los océanos varía entre 1 y 7 trillones de dólares. Se ha estimado también que el valor ecológico de los océanos varía entre 3 y 21 trillones (21 mil millones de millones de dólares).

Para lograr el desarrollo sostenible de los océanos se debe adoptar un enfoque integral. A este respecto es útil recordar el resultado de una revisión crítica realizada por el Comité de Desarrollo Sostenible Inter-Agencias (IACSD) sobre las experiencias logradas por el Sistema de las Naciones Unidas en el área del desarrollo sostenible.

Pero ¿qué es "el desarrollo sostenible"? La Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo lo define como: "el desarrollo que satisface las necesidades del presente, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias".

El IACSD fue establecido en noviembre de 1992 por el Comité Administrativo de Coordinación de las Naciones Unidas con el fin de promover la cooperación y la acción conjunta del Sistema de las Naciones Unidas para apoyar a complementar la Agenda 21 y otros resultados de la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo de las NN.UU. También, con la intención de coordinar las respuestas del Sistema de Naciones Unidas, tanto del propio Comité sobre Desarrollo Sostenible, como de otros organismos intergubernamentales y procesos en el área de desarrollo sostenible.

Los resultados de la revisión llevada a cabo por el IACSD subrayan que el concepto de desarrollo sostenible proporciona un marco de política general para todo el espectro de actividades del amplio Sis-

tema de las Naciones Unidas, en los niveles global, regional y nacional, y demanda la implantación de políticas interrelacionadas que promuevan el desarrollo económico, mejoren el activo social y la sostenibilidad medioambiental.

Conservación y gestión de los recursos vivos marinos: pesquerías marinas

En la actualidad, la comunidad internacional sigue gravemente preocupada respecto a la sobreexplotación de los recursos vivos marinos, el mantenimiento de un exceso de capacidad de pesca, la pesca concurrente (by-catch) y el descarte.

Además, se considera que uno de los problemas más severos que actualmente afecta a las pesquerías del mundo es la pesca ilegal, no regulada y no reportada (la pesca IUU = "illegal", "unregulated" and "unreported").

Como ha sido subrayado por la FAO y reconocido por la Conferencia Ministerial sobre Pesquerías de la FAO y la Comisión de Desarrollo Sostenible es probable que tenga graves consecuencias en la gestión sostenible de largo plazo de las pesquerías.

Lo anteriormente dicho es alarmante para un país pesquero como el Perú, cuya economía depende significativamente de la contribución del sector pesquero, que en el pasado ya ha afrontado una profunda crisis por una mala administración.

En relación con este problema, la Asamblea General ha solicitado a la OMI a que, en cooperación con la FAO, las organizaciones de gestión de pesquerías regionales y otras organizaciones internacionales relevantes, y en consulta con los Estados y entidades, defina el concepto de vinculación genuina entre los buques pesqueros y los Estados con el fin de ayudar a complementar el Acuerdo de 1995 sobre *stock* pesqueros.

Se ha formulado un pedido urgente para que los Estados consideren la ratificación del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO tan pronto sea posible, y pendientes de su entrada en vigor, adopten medidas adicionales para hacer frente a la pesca IUU, incluido un pedido para la atención de la OMI sobre la cuestión de los buques pesqueros que cambian de bandera y registro.

Tras ese pedido, se ha adoptado varias iniciativas a nivel internacional, incluido el desarrollo de un plan internacional de acción para combatir la pesca IUU.

En su exposición al Congreso Nacional, el 13 de enero del 2004, el presidente del Consejo de Ministros, Dr. Carlos Ferrero, señaló que se estima que buques piratas están capturando 200.000 toneladas de pescado ilegalmente desde espacios oceánicos bajo la jurisdicción nacional. ¿Es esto concebible?

De otro lado, respecto de los acuerdos de pesca entre los Estados costeros y los Estados de pesca en aguas distantes, existe renovada preocupación sobre la extensión de los beneficios netos para los Estados costeros, resultado de tales acuerdos. Así, recientemente Marruecos ha estimado que desde la conclusión de su primer acuerdo pesquero con Estados de pesca en aguas distantes, en 1988 ha perdido $3,5 billones y más de 60,000 puestos de trabajo. Durante el mandato de otros gobiernos, el Perú celebró acuerdos de pesca con otros Estados que fueron severamente criticados por la opinión pública. Una revisión de la política pesquera es necesaria teniendo en cuenta los intereses nacionales y no sólo los intereses sectoriales.

Desarrollo de la maricultura

De otro lado, está el asunto de la maricultura. La maricultura ha sido el sistema mundial de producción de alimentos con más rápido crecimiento en la década pasada. Aunque se ha registrado avances al respecto, éste es un aspecto que no parece haber recibido la debida y total atención en nuestro medio[19].

La maricultura es parte de la acuicultura. La acuicultura es el cultivo de organismos, incluido peces, moluscos, crustáceos y plantas acuáticas.

La producción de la acuicultura creció de 7.4 millones de toneladas en 1980 a 16.80 millones de toneladas en 1990 y a más de 42 millones de toneladas en 1999 y fue valorizada en más de 53 mil millones de dólares.

La producción está creciendo a una tasa promedio mayor del 10% por año, en comparación con el crecimiento de alrededor de 3% de la producción de carne en tierra y 1,5% de captura en la producción de las pesquerías.

Desde 1984, la contribución de la acuicultura a la alimentación mundial se ha duplicado. En 1997, más del 30% de la alimentación pesquera consumida por la humanidad, sobre un promedio total de alimentación pesquera de 16,1 kg. per cápita, fue suministrada por la acuicultura. En la actualidad, la maricultura contribuye con más del 25% al suministro mundial de alimentos marinos.

Las proyecciones mundiales sobre el suministro futuro de la producción de acuicultura estiman, por ejemplo, un suministro en el año 2010 de 47 millones de toneladas. El continente asiático continúa contribuyendo con casi 90% de la acuicultura mundial.

---

19 *Rocha, Álvaro.* La Nueva Ola. *Revista Somos, Empresa editora El Comercio N° 893 del 17 de enero del 2004.*

El debate entre los beneficios resultantes de la maricultura comercial y la pesca tradicional recientemente ha saltado a la palestra. De un lado, existe preocupación de que los pescadores tradicionales pierdan el modo de ganarse la vida frente a los inversionistas extranjeros y al personal no pescador, y también del posible impacto medioambiental adverso sobre los ecosistemas costeros. De otro lado, se reconoce que la maricultura puede aumentar la producción, crear empleos y elevar las ganancias e ingresos de divisas extranjeras.

En India, por ejemplo, los gobiernos estatales y el gobierno federal están estudiando fuentes alternativas de ingresos para los pescadores y el desarrollo de tecnologías para una maricultura medioambientalmente sostenible. Pero en la República Unida de Tanzania un proyecto de maricultura multimillonario de camarones fue suspendido en enero del 2000 debido a la preocupación respecto a una degradación medioambiental.

También, la Agenda 21 está alentando acciones destinadas a promover esquemas de consumo que reduzcan la tensión medioambiental y satisfagan las necesidades básicas de la humanidad.

Con respecto a las pesquerías marinas y la maricultura se ha diseminado varias guías para orientar la selección de los consumidores. Las más recientes incluyen, la Guía de Alimentos Marinos publicada por el Programa de Vida Oceánica de la Sociedad Nacional Audubon de los Estados Unidos y la Guía de Alimentos Marinos publicada por el Acuario de la Bahía de Monterrey, de California. La primera cubre 34 especies con rangos que fluctúan entre calificaciones que van desde "cantidad suficiente para el consumo humano" a las que consideran que los "*stock* están en un nivel bajo peligroso". El Acuario de la Bahía de Monterrey, en su programa Vigilancia de Alimentos Marinos, enumera 11 especies que denomina "las mejores selecciones", 14 que considera "potenciales problemas" y 15 a las que califica como "es mejor evitar". Estas últimas incluyen al bacalao, la langosta americana, el pez mono, el rougy naranja, el róbalo marino chileno, el tiburón, el camarón, el pez espada y la tuna de aletas azules.

Biodiversidad marina y costera

Como ha informado la Secretaría de la Convención sobre Diversidad Biológica, además de la implementación del Programa de Trabajo del Mandato de Jakarta sobre biodiversidad marina y costera, la creciente preocupación en relación al problema del "blanqueo o descoloración de los corales" ha determinado que la Secretaría de la Convención inicie actividades para abordar este asunto. A tal efecto, entre el 11 y el 13 de octubre de 1999 se convocó en Manila una Consulta de Expertos en "blanqueo de corales" para identificar -en base a los hallazgos más recientes- los más importantes aspectos científicos, técnicos y tecnológicos de la cuestión.

En dicha reunión, se identificó varios asuntos, como la importancia ecológica, cultural y económica de los arrecifes de coral para los Estados isleños pequeños en desarrollo; los principales factores que amenazan la supervivencia de los arrecifes de coral (en adición a los factores antropogénicos, como el aumento de la temperatura de la superficie del mar); el papel del "blanqueo del coral" como causa potencial de severa pérdida de la diversidad biológica, y las consecuencias socioeconómicas del fenómeno.

De otro lado, conviene subrayar la relación extremadamente compleja entre los ecosistemas marinos y la biodiversidad marina. Un ejemplo de esta complejidad es el reciente descubrimiento de hábitats apoyados por "megaplumas" submarinas. En efecto, erupciones volcánicas bajo el agua proyectan roca fundida cargada de minerales y extrañas formas de vida bajo el lecho marino.

Un efecto colateral de tales erupciones, recientemente descubierto, son los gigantescos "tornados submarinos" de agua caliente llamadas "megaplumas", observados por primera vez en 1986. Se ha informado que durante las erupciones submarinas del lecho oceánico algunas veces emerge agua hirviendo que llega a formar un disco de 10 millas de ancho o más. Al mismo tiempo, comienza a rotar y a desplazarse viajando durante meses y cubriendo distancias de cientos de millas.

Recientes hallazgos relacionados con el estudio de las "megaplumas" indican que su movimiento vertical puede proporcionar energía y alimentos a la superficie del mar, permitiendo que áreas marítimas, previamente consideradas yermas, puedan sostener después vida marina. Estas formas de vida, denominadas termofilas (thermophiles), solamente pueden sobrevivir en "áreas calientes" cerca del lecho marino. Recientes estudios de las "megaplumas" indican que ellas podrían ser ecosistemas móviles que se trasladan horizontalmente transportando termofilas hacia áreas donde no existe actividad volcánica.

El asunto general de la biodiversidad del mar profundo, así como las cuestiones específicas de los recursos genéticos del lecho marino profundo, más allá de la jurisdicción nacional y en alta mar, constituyen cuestiones importantes. Ellas se relacionan no sólo con la protección y preservación del medio marino, incluida el área del lecho marítimo internacional y la alta mar, sino también con cuestiones tales como la aplicación del régimen de investigación científica marina, el derecho a conservar y gestionar los recursos vivos en alta mar y la conservación y uso sostenible de la biodiversidad marina en general.

Los recursos marinos no vivos: los minerales, el petróleo y el gas mar adentro

Desde su incepción justo hace poco más de 50 años, la industria de petróleo y gas mar adentro ha estado aumentando crecientemente su cuota en la producción total de petróleo y gas. En la actualidad, constituye alrededor del 25 al 30 % de la producción total de estos vitales elementos. La industria está considerando la producción de petróleo y gas a profundidades de hasta 10.000 pies y hasta 250 millas de distancia mar adentro.

Los expertos creen que, además del constante aumento de la demanda mundial de energía, un elemento que estaría jugando un papel significativo en el crecimiento de la industria mar adentro es la aplicación de nuevas tecnologías, especialmente de las denominadas tecnologías tridimensionales (3D) y cuatridimensionales (4D) (incluido el tiempo), adquisición, procesamiento e interpretación de datos sísmicos; técnicas de perforación horizontal, y la utilización de instalaciones de producción y almacenamiento flotantes e instalaciones mar adentro.

Con la creciente demanda mundial de petróleo y gas, la exploración y el desarrollo mar adentro se ha desplazado desde lugares remotos y difíciles donde en el pasado habían tenido lugar pocas actividades de investigación y desarrollo hacia zonas de aguas profundas y áreas seleccionadas, donde algunas veces los estratos de sal oscurecían lo que estaba por debajo de ellos.

Actualmente, las cuatro regiones de mayor actividad a este respecto son el Golfo de México, el Mar del Norte, África Occidental y el Sureste de Asia. En África Occidental, en mar adentro frente a Angola, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Namibia y Nigeria, se ha producido la más intensa actividad de petróleo y gas mar adentro, la mayor parte de ella en aguas profundas.

La empresa Texaco recientemente ha informado de un campo mar adentro en Nigeria que está siendo perforado desde una profundidad de 4.800 pies hasta una profundidad total de alrededor de 15.700 pies. Se ha informado que las reservas de este campo podrían exceder el billón de barriles de petróleo (alrededor de 140 millones de toneladas métricas de petróleo equivalente), una cifra que lo ubica entre los campos más grandes explotados hasta la fecha en aguas profundas frente a África Occidental.

De otro lado, la OMI ha tomado nota de la necesidad de que la industria de petróleo y gas mar adentro y todas las partes concernidas desarrollen directrices sobre la mejor práctica medioambiental en las actividades de petróleo y gas mar adentro y ha acordado mantener la cuestión bajo revisión. Se ha propuesto el desarrollo de directrices mejoradas de práctica medioambiental tomando en cuenta todos los aspectos relevantes de la prevención de la contaminación marina de actividades mar adentro, incluida la provisión de planes de contingencia para la preparación y respuesta a la contaminación por hidrocarburos, la provisión de equipos de combate de petróleo y la elaboración ulterior de un régimen de responsabilidad para hacer frente a derrames de petróleo.

El Grupo Conjunto de Expertos en Aspectos Científicos de Protección del Medio Marino (GESAMP) en su reunión de agosto de 1999, al considerar asuntos de preocupación particular en relación a la degradación del medio marino, tomó nota que en las áreas del Asia Sudeste, las actividades de exploración y explotación de petróleo y gas continuaban siendo efectuadas sin tener en cuenta, como un prerrequisito, la evaluación del impacto ambiental (EIAs).

El desarrollo de instalaciones y estructuras mar adentro, usualmente asociadas a la industria de petróleo y gas mar adentro, pero no limitadas a esta industria, incluye aspectos de seguridad, contaminación de las actividades mar adentro, cuestiones relacionadas con la remoción y disposición y reglas y estándares internacionales aplicables a las unidades móviles mar adentro.

En ese conjunto de obligaciones y particularmente en lo que concierne a las obligaciones sobre remoción de las instalaciones y estructuras mar adentro que han terminado su operación, un reciente descubrimiento puede ser de importancia. Y es que se ha encontrado colonias de una especie de coral en peligro, creciendo en las estructuras de concreto de algunas viejas plataformas de petróleo y gas en el Mar del Norte, alrededor de 100 a 200 pies por debajo de la superficie del mar.

El hallazgo del coral ha tenido implicaciones importantes en relación con el futuro obligado desmantelamiento de las plataformas obsoletas de petróleo y gas, cuyo ciclo de producción ya ha pasado. Algunos expertos sugieren que una alternativa podría ser dejar en su lugar algunas partes de las estructuras –por ejemplo, las grandes bases– con el fin de preservar las colonias de coral existentes y sostenerlas así para que ganen un lugar en el área marítima.

Otras fuentes de energía marina

Aunque se reconoce su alto potencial, las actividades de investigación y desarrollo respecto a las fuentes no convencionales y renovables –olas, mareas, corrientes, vientos de aguas profundas, gradientes térmicas oceánicas y gradientes de salinidad– están todavía en etapas experimentales. Por ejemplo, los recursos de energía explotable de las olas se estiman conservadoramente en 400 billones de vatios.

El interés de la investigación también está dirigido hacia la recuperación de hidratos de metano, como los compuestos helados de gas metano. Sobre los márgenes continentales, 600 a 1.500 pies por debajo del lecho oceánico, vastos depósitos se mantienen a alta presión. Los científicos estiman que la cantidad de carbón orgánico contenido en los hidratos de metano del piso oceánico es el doble del encontrado en todos los depósitos terrestres de petróleo, gas y carbón, recuperables y no recuperables.

Conclusiones

El espacio disponible es pequeño para poder delinear, aunque sea esquemáticamente, la situación de los océanos. No obstante, de todo lo anteriormente dicho –en realidad, unos cuantos brochazos sobre el desarrollo de los oceános– se puede extraer rápidamente algunas conclusiones:

Primera. Aunque se está realizando extraordinarios esfuerzos, en la actualidad sigue existiendo gran incertidumbre, inclusive entre los científicos, sobre cuál es la salud real de los océanos.

Segunda. El problema es de tal categoría que la propia Asamblea de las Naciones Unidas ha decidido encargarse ella misma de coordinar todas las actividades oceánicas del sistema de Naciones Unidas y supervisar la solución del problema.

Tercera. Además, un grupo de científicos de ocho organismos de las Naciones Unidas, GESAMP, lleva a efecto, por encargo de la Asamblea, estudios periódicos sobre el estado de los océanos y proporciona importantes recomendaciones que se están complementando a través de una acción intergubernamental, multisectorial y multiagencial.

Cuarta. Se ha identificado que las cuatro más grandes amenazas a los océanos del mundo son:

- la introducción de especies marinas invasoras en nuevos medio ambientes por el agua de lastre de los buques, junto a los cascos de los buques y a través de otros vectores
- las fuentes terrestres de contaminación marina
- la sobreexplotación de los recursos vivos marinos
- la alteración/destrucción física del hábitat marino.

Quinta. El medio ambiente, y particularmente el medio oceánico, debe ser utilizado teniendo en cuenta el principio de "desarrollo sostenible". Esto implica la necesidad de "satisfacer las necesidades del presente, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias".

Sexta. Para la preservación del medio ambiente en relación con el transporte marítimo se debe tener en cuenta que:

- el transporte marítimo es una industria internacional, y para que el comercio marítimo pueda llevarse a efecto se debe cruzar líneas jurisdiccionales
- las regiones son esencialmente mares cerrados y los entornos marinos y costeros de los Estados ribereños están inextrincablemente unidos por la circulación natural y las corrientes y por el transporte marítimo dentro de las regiones. Por lo tanto, acciones individuales de los países son de eficacia limitada
- existe un gran historial de eficaz cooperación regional en cuestiones marítimas y de gestión de los recursos marítimos.

Algunas reflexiones finales: ¿Perú está cumpliendo, cómo país ribereño y Estado rector de puerto, sus responsabilidades en relación con el uso de los océanos y el desarrollo sostenible? ¿Se ha establecido una clara política oceánica que tenga en cuenta las diversas actividades que se desarrollan en los océanos? ¿Estamos garantizando para nuestros hijos el mantenimiento de las condiciones favorables para la utilización de los océanos o estamos depredando sus actuales riquezas, con un criterio de economía cortoplacista que realmente no toma en cuenta su futuro?

Respuestas sinceras y objetivas a estas preguntas deberían servirnos de norte para contribuir a fijar metas y objetivos que orienten nuestra acción como nación de tradición marítima, en el marco de una racional política oceánica. ⚓



48 años orgullosos de ser Peruanos

48 años brindando a nuestros clientes eficiencia, seriedad y confianza. Maquinarias mas de 300 peruanos comprometidos con Usted.

Siempre le damos más

Maquinarias

Las fragatas holandesas de las clases *Jacob van Heemskerck* y *Karel Doorman*

MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIBLIOTECA
Escuela Superior de Guerra

John Rodríguez Asti

El 30 de enero del 2004, la ministra de Defensa de Chile anunció que el gobierno chileno había autorizado el inicio del proceso de negociación para adquirir cuatro fragatas holandesas de segunda mano declarando desierta la licitación para construir tres fragatas en el marco del proyecto 'Fragata'. Adicionalmente, se ha conocido también que el gobierno holandés ha ofrecido dos unidades más, con lo que la adquisición chilena se concretaría en un total de seis unidades.

Como se recordará, el proyecto 'Fragata', junto al proyecto 'Puente', aún en proceso de ejecución, nacieron a principios del 2002, luego que el actual gobierno de Ricardo Lagos cancelara definitivamente el proyecto 'Tridente' que contemplaba la construcción de cuatro fragatas de la clase *Meko A-200.*

En esta inesperada decisión por parte del gobierno chileno, que ha postergado indefinidamente la construcción de buques nuevos, habría gravitado de manera decisiva la necesidad, por razones que no son del dominio público, de contar al más corto plazo con unidades de superficie que reemplacen a los dos destructores de la clase *County* aún en actividad, así como incrementar sustancialmente las unidades en servicio de su Escuadra.

Esta gran oportunidad para la Armada de Chile, de reemplazar antes de lo previsto a la mayor parte de sus unidades, se ha debido principalmente a que el actual gobierno holandés viene complementando una serie de cortes presupuestales en el sector Defensa. Entre las medidas adoptadas está el retiro prematuro del servicio de varias de sus unidades de superficie, entre ellas, la última de las fragatas de la clase *Kortenaer*, las dos fragatas de la clase *Jacob van Heemskerck*, y cuatro fragatas de la clase *Karel Doorman.*



Koninklijke Marine

Fragata multipropósito Hr.Ms. Tjerk Hiddes (F-830). Esta unidad, perteneciente a la clase Karel Doorman o Clase "M" será transferida a la Armada de Chile en junio del 2005.

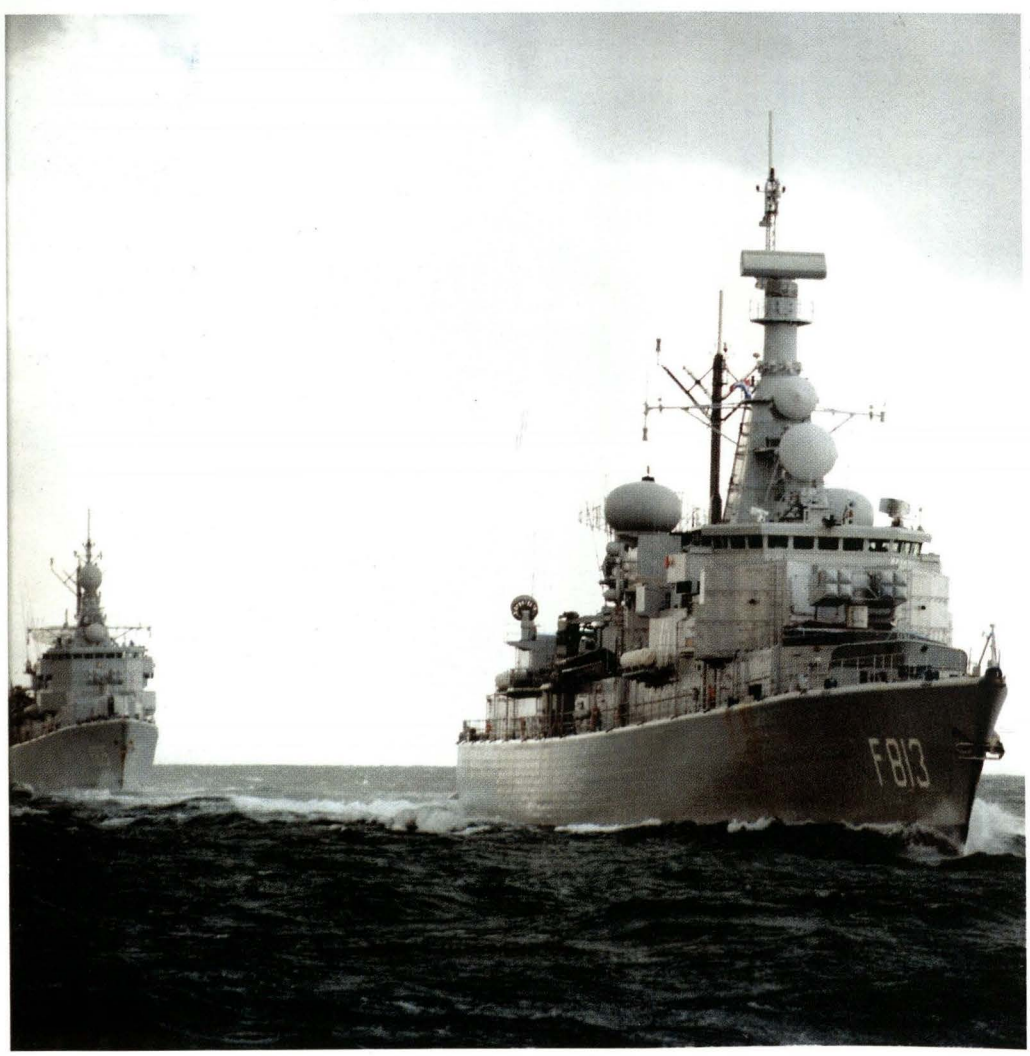
Conforme a lo anunciado oficialmente por el Gobierno y la Armada de Chile, los buques adquiridos en los Países Bajos, son dos fragatas multipropósito de la clase *Karel Doorman* o clase 'M' y dos fragatas de defensa aérea de la clase *Jacob van Heemskerck* o clase 'L', como parte de los planes renovación de la flota naval chilena, cuyo costo es de 350 millones de dólares, cifra que es menos de la mitad del coste previsto por el Gobierno. Lo destacable de esta operación, es que la armada chilena obtendrá en un relativo corto plazo, cuatro excelentes unidades de superficie a un coste muy por debajo del estimado para la ejecución de los proyectos '*Fragata*' y '*Puente*'.

El contrato para la compra de las cuatro fragatas, fue firmado el 26 de marzo en La Haya, por la ministra de Defensa chilena Michelle Bachelet y el subsecretario de Defensa holandés, Cees van der Knaap, estando previsto que el primer buque de la clase 'M' deberá ser transferido en junio del 2005, y el segundo de esta misma clase, será incorporado en diciembre de 2005. Luego, la primera fragata de la clase 'L' será transferida en julio 2006 y la segunda en mayo del 2007.

Según se ha conocido también, durante las negociaciones la marina holandesa ofreció el traspaso de otras dos fragatas de la clase 'M' para mediados de la década, las que podrían llegar a Chile a partir de 2008 como reemplazos de las fragatas clase *Leander*.

Considerando el retiro de los destructores *Blanco Encalada* y *Cochrane*, que deberá producirse al arribo de las dos primeras naves holandesas, probablemente para el 2007, la Escuadra chilena contará aun con dos de las tres fragatas *Leander* que actualmente posee (*Condell* y *Lynch*), la recién adquirida en el reino Unido *Almirante Williams*, las cuatro fragatas holandesas y dos fragatas más aún por adquirir correspondientes al proyecto 'Puente', que al parecer serán dos unidades holandesas más de la clase *Karel Doorman*. Con ello, su Escuadra totalizará nueve unidades de superficie con capacidad oceánica, en adición a las siete patrulleras misileras de las clases *Reshef* y *Tiger* que fueron recientemente modernizadas y repotenciadas.

En éste artículo presentaremos una descripción de las fragatas holandesas que están en proceso de compra para la Armada de Chile.



Koninklijke Marine

Fragata Witte With (F-813). Esta unidad, con su gemela Jacob van Heemskerck, es empleada en tareas de defensa antiaérea.
Su diseño es una variante de las fragatas de la clase Kortenaer y se diferencian de aquellas por no poseer cubierta de vuelo, hangar y el cañón de 76 mm en proa.
Sin embargo, se hallan dotadas del sistema antiaéreo de mediano alcance standard SM-1.

Fragatas de la clase Karel Doorman (clase - M)

Las ocho fragatas multipropósito de la clase *Karel Doorman* o clase M (del holandés *Multipurposefregat*) fueron construidas para la Marina Holandesa por el astillero De Schelde entre los años 1985 y 1995, las diseñaron para operar como parte de un Grupo de Tarea en cualquier océano del mundo, pero con especial énfasis en las aguas del Atlántico Norte. Estas naves están equipadas principalmente para la guerra antisubmarina, antiaérea y antisuperficie, con un papel secundario de vigilancia antisubmarina gracias a que cuentan con un sonar remolcado.

Su diseño, que incorpora las lecciones dejadas luego del conflicto por las Islas Malvinas, posee características que las diferencia de las clases predecesoras. Entre las más saltantes, una mayor automatización en sus sistemas de combate, propulsión y control de averías, que les han permitido una reducción de 50 efectivos comparando a los 200 hombres que tripulan las fragatas de la clase *Kortenaer* y un menor tamaño y desplazamiento que aquéllas.

La primera unidad de la clase, la *Karel Doorman* entró en servicio en mayo de 1991, mientras que la octava y última, la *Van Speijk* fue incorporada en setiembre de 1995.

Varias unidades de esta clase, han participado en diversas operaciones y ejercicios de la OTAN, con fuerzas multinacionales de las Naciones Unidas en el mar Adriático y en operaciones antidrogas en el mar Caribe juntamente con buques estadounidenses.

Como ya se ha indicado, tan pronto como el actual gobierno holandés decidiera reducir el presupuesto de defensa, en un principio dos de estas unidades fueron ofrecidas a mediados del año pasado a la Armada de Chile, y las otras dos en febrero del presente año. Las dos primeras serán la *Tjerk Hiddes* (F830) y la *Abraham Van der Hulst* (F 832) entradas en servicio en diciembre 1992 y diciembre 1993, respectivamente, quedando todavía pendiente conocer el nombre de las otras dos, en caso que su compra sea decidida por los chilenos.

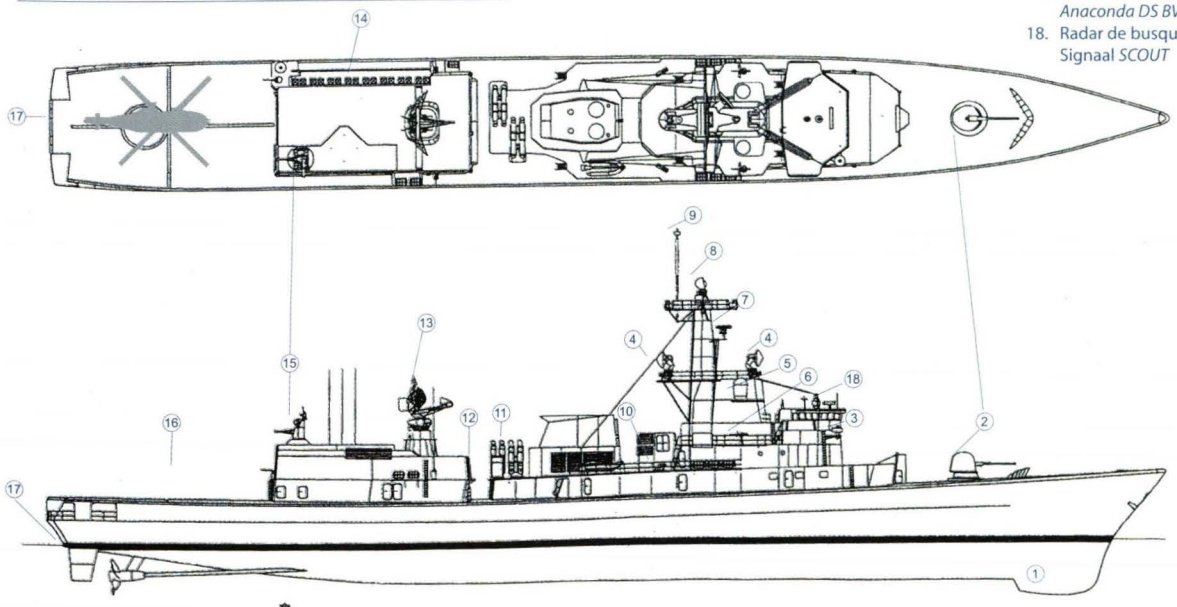
Fragata clase Karel Doorman

F 830 TJERK HIDDES

CARACTERISTICAS

Eslora	: 122,25 m
Manga	: 14,37 m
Calado	: 6,20 m
Desplazamiento	: 3,320 tons
Propulsión	: Turbinas a gas y diesel (CODOG)
Velocidad	: 30 nudos (turbinas)
	: 29 nudos (diesel)
Autonomía	: 5,000 millas a 18 nudos
Dotación	: 16 oficiales y 140 tripulantes

1. Sonar de casco Signaal *PHS 36*
2. Cañon de 76 mm/62 de doble propósito Oto Melara
3. Antena del sistema de Guerra Electrónica *APECS - II*
4. Sistema de Control de Tiro multiple con 2 radares *STIR*
5. Antena del sistema de Comunicaciones Satelitales SATCOM
6. 2 cañones de 20 mm Oerlikon
7. Radar de Navegación Racal Decca *TM-1226*
8. Radar de busqueda Aerea y Superficie Signaal *SMART 3D*
9. Sistema de Guerra Electrónica Argo *APECS II*
10. Lanza Cohetes Multiple Chaff *SRBOC-6 M K36*
11. 8 rampas de misiles superficie-superficie *Harpoon Block 1C*
12. montajes dobles *MK-32 Mod. 9* de tubos lanzatorpedos Antisubmarinos de 324 mm *MK-46*
13. Radar de busqueda aérea Signaal *LW-08*
14. Lanzadores verticales / *MK-48* para 16 misiles superficie aire *Sea Sparrow*
15. Sistema de defensa de corto alcance (antiaereo y antimisil *GoalKeeper*)
16. Helicóptero
17. Sonar remolcado pasivo de largo alcance *Anaconda DS BV 61*
18. Radar de busqueda de superficie Signaal *SCOUT*



Características de las fragatas clase *Karel Doorman*

Las características de esta clase de fragatas son las siguientes:

Casco

En el diseño, los constructores le dieron un gran énfasis a lo que a furtividad respecta. Para el caso de las radiaciones infrarrojas, se han reducido las emisiones provenientes de la chimenea con materiales aislantes, mientras que algunas áreas, como la cocina y panadería, están ubicadas en zonas interiores sobre la línea de crujía.

En lo referente a las emisiones sonoras, la mayor parte de los equipos están ubicados sobre bases flexibles y todas las tuberías de a bordo cuentan con acoples flexibles. Los engranajes de la planta propulsora son considerados como los más silenciosos en buques de su tipo, y en el diseño de las hélices de paso variable se ha tenido en cuenta evitar los efectos de la cavitación. Con la combinación timones/estabilizadores, se ha obtenido una minimización acústica en comparación al sistema tradicional.

Las firmas radáricas han sido también minimizadas gracias a que se ha evitado la presencia de grandes superficies planas y verticales, así como los ángulos rectos.

En lo que respecta a sus cualidades marineras, se ha logrado reducir el balance y el cabeceo considerando que estas fragatas fueron concebidas para operar en aguas movidas. Poseen dos timones que a la vez sirven de aletas estabilizadoras con un inusual ángulo de 20° con respecto a la vertical. Este sistema es controlado en forma automática.

Control de averías

A bordo de las *Karel Doorman* se ha brindado una gran atención al control de averías. Cuentan con tres sistemas contraincendio con capacidad de 610 m3/h.

Para evitar una rápida propagación de fuego, humo y agua en caso de un siniestro, el buque se halla dividido en varios compartimentos estancos y áreas vitales como la planta propulsora y cuenta con materiales especialmente diseñados para resistir el calor.

Se cuenta también con un sistema de protección NBC que, junto al sistema de control de averías, es vigilado desde una central de monitoreo y control.

Sistemas de comando y control

Estas fragatas poseen un sistema de comando y control SEWACO VII B que integra todos los datos provenientes de los sensores (radares, sonares) y efectúa el control de tiro de todas las armas del buque. El sistema SEWACO también integra todos los sistemas de navegación, comunicaciones y enlace (data link) en tiempo real con otras unidades.

Misiles

Las *Karel Doorman* están equipadas con ocho rampas para misiles antisuperficie *Harpoon Block 1C*. Estos misiles tienen un alcance de 120 Km. y una cabeza de combate de 220 Kg.

Para la defensa antiaérea y antimisil de corto alcance, posee un sistema de lanzamiento vertical Mk 48 para 16 misíles *Sea Sparrow* que tiene un alcance de 14 Km.

Artillería

Poseen un cañón de 76 mm. Oto Melara *Mk100* con capacidad para disparar 100 tiros por minuto con un alcance en superficie de 16 Km. y en tiro antiaéreo de 12 Km. Aparte, poseen dos cañones antiaéreos de 20 mm. *Oerlikon* .

Asimismo, poseen un sistema de defensa antiaérea y antimisil de corto alcance *Goalkeeper*, que consiste en 7 cañones de 30 mm. que tienen un régimen de disparo de 4.000 tiros por minuto con un alcance entre 200 y 3.000 metros.

Torpedos

Estas fragatas poseen dos lanzadores dobles *Mk 32 Mod-9* para torpedos antisubmarinos *Mk 46* de guiado activo/pasivo con un alcance de 9 Km. y una cabeza de combate de 45 Km.

Aeronaves

Estas fragatas poseen una cubierta de vuelo de 24,2 x 14,4 m. y un hangar que les permite operar un helicóptero mediano del tipo *Lynx*.

Sistemas de guerra electrónica

Dentro del equipamiento para la guerra electrónica, poseen dos lanzadores cuádruples Mk 36 *SRBOC* para cohetes Chaff (señuelos contra radar) con un alcance de 4 Km. Poseen, asimismo, dos señuelos remolcados antitorpedo AN/SLQ-25 *Nixie*.

Como equipo principal de guerra electrónica, poseen un sistema *APECS-II* para la detección de señales de radar e interceptación con capacidad de identificar y perturbar hasta 16 amenazas en forma simultánea. El alcance de detección de este equipo es de 370 Km. para buques y 93 Km. para aeronaves.

Sensores

Como sensor principal a bordo, se cuenta con el radar de búsqueda aérea y de superficie *SMART-S* 3D que con un alcance superior a 100 Km., puede detectar un blanco con una superficie de 2 m.

Para la búsqueda aérea, poseen un radar *LW-08* con alcance de 230 Km.

Para el control de tiro de los misiles *Sea Sparrow* y el cañón de 76 mm., poseen dos radares *STIR* (para traqueo e iluminación de los blancos) con un alcance de 40 Km. Adicionalmente, posee un radar de navegación Racal Decca *TM-1226*.

Para las operaciones antisubmarinas, poseen un sonar remolcado *Anaconda DSBV-61* de baja frecuencia instalado a popa del buque, así como también un sonar de búsqueda y ataque de frecuencia media *PHS-36*, instalado en la proa.

Propulsión

Estas fragatas poseen una planta propulsora combinada de turbinas de gas con motores Diesel (CODOG), conformada por dos motores Diesel Stork Werkspoor *12 SW 80* para velocidades hasta 21 nudos y dos turbinas a gas Rolls Royce *Spey* que les permiten desarrollar hasta 30 nudos.



Koninklijke Marine

Por su equipamiento y sistema de comando y control, las fragatas de la clase Heemskerck o clase 'L', son excelentes plataformas para servir de buque insignia en una fuerza o grupo de tarea.

Fragatas de la clase *Jacob van Heemskerck* (clase - L)

En la década de los 70, la Real Marina Holandesa recibió por parte de la OTAN la tarea de conformar cuatro Grupos de Tarea en el Atlántico Norte. Cada uno de estos grupos de tarea requería de un buque de defensa aérea, y para 1976 ya habían incorporado las dos fragatas de la clase *Tromp*, quedando pendiente la construcción de dos unidades que sirvieran para este propósito.

Entre tanto, en 1974, en Holanda se había iniciado la construcción de una serie de ocho fragatas destinadas a reemplazar a los destructores de las clases *Holland* y *Friesland*. Durante el proceso de construcción de esta nueva clase de fragatas, conocidas como clase *Kortenaer*, la Armada griega se interesó en dos de ellas, por lo que se ordenaron dos unidades adicionales, pero con un diseño modificado para la defensa aérea. Estas dos últimas fragatas, con las variaciones del caso, pasaron a constituir la clase Jacob van *Heemskerck* o clase 'L' (del holandés *Luchtverdedigingsfregat* = fragatas de defensa aérea)

La diferencia de las dos *Heemskerck* con respecto a las *Kortenaer* reside fundamentalmente en algunos de sus sistemas de combate. Poseen los mismos misiles antibuque *Harpoon*, antiaéreos *Sea Sparrow*, el sistema de defensa *Goalkeeper* y los torpedos antisubmarinos *Mk-32*; pero carecen del montaje de 76mm. a proa, así como el hangar y cubierta de vuelo, lo que ha sido reemplazado por un lanzador y magazines del sistema de defensa antiaéreo de mediano alcance *Standard SM-1MR*.

Las dos fragatas de esta clase, la *Jacob van Heemskerck* y la *Witte de Wit*t, que son las que va a adquirir la Armada de Chile, entraron en servicio en enero y setiembre de 1986 respectivamente. Durante su servicio, fueron modernizadas entre 1994 y 1996, siendo dotadas del radar tridimensional *SMART* en reemplazo del más antiguo *DA-08*. ⚓

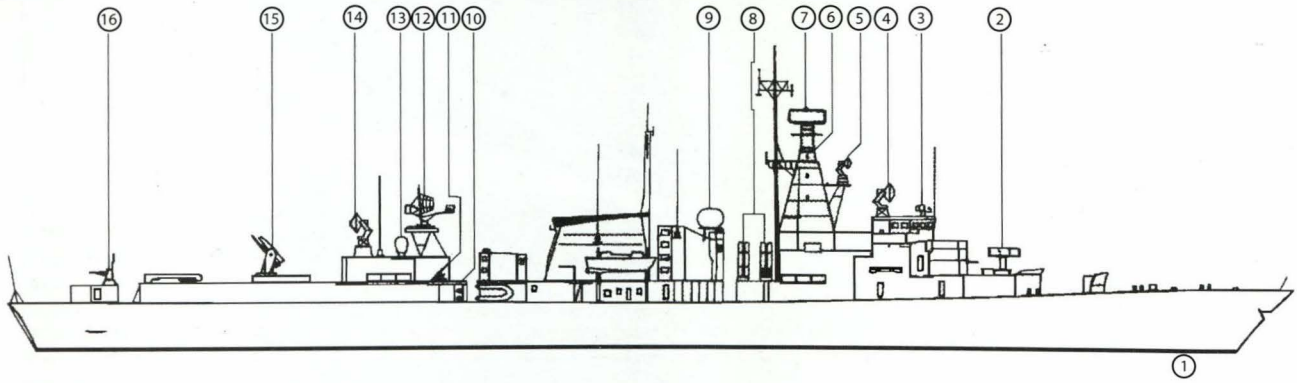
Fragata clase Jacob van Heemskerck
Witte de Witt (F-813)



CARACTERISTICAS

Eslora	: 130,50 m
Manga	: 14,60 m
Calado	: 6,20 m
Desplazamiento	: 3,750 tons
Propulsión	: Turbinas a Gas (COGAG)
Velocidad	: 30 nudos
Autonomía	: 4, 700 millas a 16 nudos
Dotación	: 23 oficiales y 174 tripulantes

1. Sonar de casco
2. Lanzador óctuple *MK 29* para misiles *Sea Sparrow*
3. Radar de superficie Signaal *ZW-06*
4. Radar de control de tiro Signaal *STIR 240*
5. Radar de l de tiro Signaal *STIR 180*
6. Arreglo de Antenas del Sistema CME *RAMSES*
7. Radar de búsqueda aérea y superficie Signaal *SMART 3D*
8. 8 rampas de misiles superficie superficie *Harpoon Block 1C*
9. Antenas del Sistema de Comunicaciones satelitales SATCOM
10. 2 montajes dobles *MK-32 Mod. 9* de tubos lanza torpedos A/S de 324 mm *MK-46*
11. Lanzacohetes múltiples Chaff*SRBOC-6 MK-36*
12. radar de búsqueda aérea Signaal *LW-08*
13. Antena de sistema de comunicaciones satelitales
14. Radar de control de tiro Signaal *STIR 240*
15. Lanzador *MK-13 Mod. 1* para misiles *Standard SM-1MR*
16. Sistema de defenza de corto alcance abtiaéreo y antimisisl *Goalkeeper*



Fragata (F-812) Jacob van Heemskerck



Características de las fragatas clase *Jacob van Heemskerck*

Las características de esta clase de fragatas son las siguientes:

Casco

El diseño del casco de ambas fragatas es idéntico al de las *Kortenaer*, con cubierta corrida y cualidades marineras que las capacita para operar en aguas del Mar del Norte bajo cualesquiera condiciones meteorológicas.

Poseen dos cubiertas que corren de proa a popa; la superior soporta tres superestructuras. En la de proa están instalados el puente de comando, los sistemas de misiles *Sea Sparrow* y *Harpoon*, el trinquete en donde se halla la antena del radar *SMART*, así como los alojamientos de oficiales y oficinas. La superestructura central está formada por la chimenea y la admisión de aire para las turbinas de gas y motores auxiliares. La superestructura de popa, comprende el mástil en donde se halla ubicada la antena del radar *LW-08*, el radar *STIR 240*, el lanzador *Mk 13 Mod1* del sistema *Standard* y los pañoles de misiles del mismo sistema.

La siguiente cubierta posee un gran pasadizo sobre la línea de crujía, hacia cuyas bandas se hallan los compartimentos operacionales y alojamientos del personal, agrupados de tal manera que permiten minimizar el desplazamiento del personal hacia sus puestos de combate.

No obstante poseer dos ejes, se hallan dotadas de un solo timón, y en proa, el emplazamiento de la única ancla que tienen está dispuesto en la parte alta de la roda para evitar que la cadena roce contra el carenado del sonar de proa. Para contrarrestar el balance, se hallan dotadas de dos aletas estabilizadoras Denny-Brown no retráctiles, y el casco está subdividido en 15 compartimentos estancos.

Sistemas de comando de control

Las *Hemskerck* poseen un sistema de comando y control *SEWACO VI* que es una variante del instalado en las *Kortenaer* para misiones de comando y defensa aérea. El *SEWACO VI* integra las señales provenientes del grupo de sensores conformado por los radares *LW-08, SMART 3D, ZW-06, Scout* y el radar del *Goalkeeper*; por el sistema MAGE *SPHINX*; el sistema CME *RAMSES*, los dos directores ópticos y los tres directores de tiro *STIR*. Todas las señales son procesadas y presentadas en las consolas del sistema *DAISY*, conformado por seis consolas verticales, dos horizontales y una destinada al sonar. Las señales provenientes de los sistemas IFF, datalink, también se hallan integrados al *SEWACO*.

Este sistema también centraliza el control de armas compuesto por el sistema antiaéreo de mediano alcance *Standard*, de corto alcance *Sea Sparrow*, el de defensa puntual *Goalkeeper*; por el sistema contra blancos de superficie *Harpoon*, los lanzadores CME *RBOC* y los torpedos A/S *Mk-46*.

Misiles

Dado el misionamiento principal al que están destinadas, las *Heemskerck* poseen un formidable sistema de defensa antiaéreo, conformado por el sistema de mediano alcance *Standard SM-1MR*. Este sistema emplea el lanzador *Mk-13 Mod.4* que recarga automáticamente los misiles *Standard* desde el magazín ubicado en popa. A bordo hay una provisión para 40 de estos misiles, que a una velocidad de mach 2,5, poseen un alcance de hasta 64 Km.

Como defensa de corto alcance, poseen un lanzador óctuple *Mk29* a proa para 24 misíles *Sea Sparrow RIM-7M*, cuyo alcance es de 14,5 Km. y que puede lanzar un misil cada 10 segundos.

Para la defensa contra blancos de superficie, poseen ocho rampas de misiles *Harpoon Block 1C* sin recarga a bordo, con un alcance máximo de 120 Km.

Artillería

Los únicos cañones a bordo de las *Heemskerck* son los dos cañones antiaéreos de 20 mm. *Oerlikon* ubicados en ambos costados del puente de mando y el sistema de defensa antiaérea y antimisil de corto alcance *Goalkeeper*, similar al de las *Karel Doorman.*

Torpedos

Estas fragatas también poseen dos lanzadores dobles Mk 32 Mod-9 para torpedos antisubmarinos *Mk 46,* llevando a bordo 5 de ellos.

Sistemas de guerra electrónica

De manera similar a las *Karel Doorman*, se hallan dotadas de dos lanzadores cuádruples Mk 36 *SRBOC* para cohetes Chaff y dos señuelos remolcados antitorpedo AN/SLQ-25 *Nixie*.

Sin embargo, poseen sistemas más sofisticados para la guerra electrónica y de contramedidas. Para detección e interceptación de señales, poseen el sistema Signaal *SPHINX* mientras que para las tareas de contramedidas posee el sistema Signaal *RAMSES* que interfiere las señales de larga distancia de radares de búsqueda y a distancias menores, de radares de control de tiro y autoguiado de misiles en fase final activa.

Sensores

Al ser completadas, las dos fragatas de esta clase poseían un radar de búsqueda aérea *DA-05* que fue reemplazado entre 1995 y 1996 por el radar de búsqueda aérea y de superficie *SMART-S* 3D de mejores prestaciones.

Sobre la superestructura de popa, cuentan con una antena del radar *LW-08* de búsqueda combinada.

Para el control de tiro de los misiles *Standard SM-1MR,* cuentan con dos radares *STIR* 240 con capacidad de detectar un blanco de 0,5m2 a un alcance de 140 Km. Un tercer radar de control de tiro, el *STIR 180*, se halla destinado al control de los misiles *Sea Sparrow* y tiene un alcance para detectar blancos aéreos de 0,5m2 a 100 Km. de distancia. Este radar, durante la modernización de 1996, fue habilitado para servir como director alterno para el sistema *Standard.*

En lo que a búsqueda de contactos de superficie refiere, cuentan con el radar *ZW-06,* y para navegación, con el radar Signaal *Scout.*

Como complemento a sus sistemas de combate, para la defensa antisubmarina, cuentan con un sonar de casco de ataque *AN/SQS-509* instalado en la proa.

Propulsión

Estas fragatas poseen un planta propulsora COGOG que combina dos turbinas de gas Rolls Royce *Tyne RM1C* que les permiten desarrollar 20 nudos y dos turbinas de gas Rolls Royce *Olympus TM3C* para altas velocidades, pudiendo llegar a los 30 nudos.


Koninklijke Marine

Sistema de defensa puntual Goalkeeper


Koninklijke Marine

Cañón de 76mm Oto Melara MK-100


Koninklijke Marine

Lanzador MK-13 Mod.4 de sistema Standard llevado a bordo de las fragatas clase 'L'.


Koninklijke Marine

Misil Sea-Sparrow disparado desde un lanzador vertical MK-48 a bordo de una fragata 'M'.

Consideraciones finales

La decisión por parte de la Armada de Chile para adquirir estas cuatro fragatas holandesas en lugar de las originalmente previstas a ser construidas dentro del 'Proyecto Fragata', se debe considerar como una decisión acertada, puesto que a pesar de no tratarse de buques recién construidos, poseen tecnología actualizada y su adquisición, les permite acelerar el reemplazo e incremento de las unidades de su Escuadra a un corto plazo, sin tener que esperar hasta el año 2012.

Conforme a lo declarado por las autoridades navales chilenas, la variable costo fue la que finalmente decidió optar por estas cuatro fragatas, permitiendo el empleo de parte de los recursos originalmente previstos para las tres fragatas del 'Proyecto Puente', en atender otros requerimientos de la Armada chilena.

Por otro lado, se trata de buques que poseen los sistemas de combate más sofisticados y modernos de toda la región, poseen misiles actualmente en uso por países de la OTAN y los EE.UU., que han sido probados en los últimos conflictos internacionales, de gran confiabilidad y efectividad.

Se debe considerar también, que Chile se convertirá en el primer país de Sudamérica en poseer misíles de defensa aérea de mediano alcance (38Km) que son llevados a bordo de las fragatas de la clase 'L' o clase *Heemskerck*, buques que por sus características y equipos, podrán servir cada uno de ellos como buques de comando en un Grupo o Fuerza de Tarea.



John Rodríguez Asti

Capitán de fragata en actividad. Se graduó como alférez de fragata de la Escuela Naval en 1986. Es bachiller en Historia por la Universidad Católica del Perú. Actualmente, sigue la Maestría en Historia en la Escuela de Graduados del referido centro de estudios. Se desempeña como jefe del Departamento de Conciencia Marítima y del Archivo Histórico de la Direccción de Intereses Marítimos e Información de la Marina. Es miembro de número y secretario ejecutivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHM) y editor de la Revista de Marina y de la Revista del IEHM. Autor del libro: 'Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros' (Lima, 1998) y de diversos artículos de historia y tecnología naval.

NEMECIO BONHOMME: NADA NI NADIE DEBE SER OLVIDADO

Liliana Saurré de Muñiz

Nemecio Manuel Bonhomme nació en Trujillo, Perú, el 24 de marzo de 1837; hijo del caballero francés Andrés Bonhomme y de la dama peruana Rafaela Arriaga. Nemecio contaba con cuatro años de edad cuando su familia decide cambiar la ciudad de su residencia y establecerse en el Callao. Para los Bonhomme, acostumbrados a los primaverales días de Trujillo, no fue fácil aclimatarse a la humedad de Lima y el frío del Callao que afectaba la salud de la familia.

Tras la intempestiva muerte de su padre en 1850, la precaria economía familiar y el embrujo del mar fueron motivación suficiente para que Nemecio se presentara al Colegio Militar con el consentimiento de su madre. El 16 junio de 1851 se expide la orden para su admisión en la clase de Guardia Marina de la Armada Nacional donde destacó como alumno del Colegio Militar.

Desarrollando siempre un profesional y ejemplar desempeño rindió sus servicios desde enero de 1855 a noviembre de 1856 en el vapor transporte *Caupolicán*, luego, en el vapor de guerra *Ucayali* y posteriormente en la fragata de guerra *Apurímac.*

La Revolución de 1856

Fue un acontecimiento político importante en la historia del país. El 16 de noviembre 1856 el teniente segundo Lizardo Montero y el alférez de fragata Miguel Grau ofrecieron a Vivanco el dominio del mar rebelándose en la fragata *Apurímac* contra la administración nacional. Durante estos acontecimientos, Bonhomme fue desembarcado del vapor *Ucayali* por ser sospechoso de simpatizar con los revolucionarios. El 20 de diciembre de 1856 solicitó su baja de la Armada Peruana por motivos de salud. Aparentemente una enfermedad respiratoria producida por su continua exposición al mar lo afectaba. El 20 de enero de 1857 fue separado permanentemente de la Armada. Esta decisión respondió a la sospecha de que Bonhomme simpatizaba con la revolución encabezada por el General Vivanco contra el gobierno de Ramón Castilla.

Bonhomme tuvo el honor de trabajar bajo las órdenes de los capitanes de navío Lizardo Montero, Miguel Grau y Gaspar Zelaya en abril de 1857 a bordo del vapor de guerra *Tumbes* y desde mayo hasta marzo de 1858 a bordo de la fragata *Apurímac.*

El 29 de marzo de 1862 pidió su reincorporación a la Armada y señaló como causa de su separación la revolución ocurrida en 1856, solicitud que fue endosada por haber mantenido siempre buena conducta y merecido por ella el aprecio de sus superiores, como señala un informe a la Comandancia General de Marina. El 7 de enero de 1863 es reinscrito en la clase de guardia marina por la ley del 11 de abril de 1861 en mérito a la resolución del 25 de mayo siguiente.

Desde enero a febrero de 1863, desempeñó diversas labores en el vapor de transporte *Huaraz*, en el vapor de guerra *General Lerzundi* y fue ayudante en la Batería de Junín. Por estar su salud afectada a causa del servicio marítimo, en febrero 25 de 1863, pide su cambio al Ejército en la clase de subteniente. Sus ejecutorias en la Marina le hicieron acreedor de una buena recomendación, resaltando sus aptitudes, conducta irreprensible y asegurando que sus servicios en el Ejército serían de provecho para la nación. El Ejército declaró sin lugar esta petición el 12 de mayo por existir un número de oficiales excedente, recomendándosele "*que un marino por cuya buena conducta se ha hecho acreedor al honroso informe emitido por el coronel mayor de órdenes, sería más conveniente que permaneciera en la Armada siguiendo su carrera*".

Su ascenso

Por orden del supremo gobierno, fue dispuesto en 1863 que guardias marinas y oficiales fueran examinados. Bonhomme fue considerado entre los mejores, en consecuencia el señor mayor de órdenes dispuso su pase al Colegio Militar en unión de algunos compañeros. Pero esta promoción académica no pudo cumplirse, pues la situación económica familiar no estaba acorde con los requisitos.

El 18 de marzo de 1864 fue reincorporado en la Armada Nacional a su solicitud, y desde mayo de 1864 hasta julio de 1865 tuvo la oportunidad de rendir servicios en el pontón de guerra Gral. Plaza, en la capitanía de Paita y en el vapor de guerra *Huaraz*.

Atendiendo al mérito y servicios del Guardia Marina de la Armada, el presidente Juan Antonio Pezet le ascendió a alférez de fragata el 31 de marzo de 1865 y posteriormente fue ascendido a teniente segundo el 7 de julio de 1865. Desde julio fue comisionado a Europa y de octubre a diciembre de 1865 al cónsul general del Perú en Londres Don Federico Pezet.



Su familia

En 1867 residió en Lavaur, departamento de Tarn en Francia. Allí conoció a la bella Marguerite Marie Louise, hija mayor de Agustín Bonhomme y de Aglaé Therese Marie Castrenc con quien contrajo matrimonio en la parroquia de San Francisco el 4 de febrero de 1869 en Lavaur, Francia.

El hogar de Nemecio se llenó de felicidad con el nacimiento de su hija Maria Luisa el 5 de enero de 1870, a quien bautizaron en la parroquia El Sagrario de Lima. Sus padrinos fueron el señor Manuel Belisario Dulanto y doña Maria Antonieta Bonhomme.

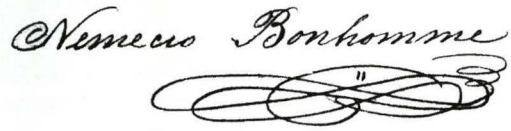
A su regreso a Perú, Bonhomme es destinado al monitor *Manco Cápac*.

Loreto

En mayo de 1873 hasta 1875 Bonhomme fue destacado al departamento de Loreto donde rindió servicios en la Comisaría de Iquitos y en el vapor *Pastaza*. La mayor parte del tiempo Bonhomme se desempeñó como segundo ayudante de la Comandancia General de la Marina en el departamento de Loreto, así lo reporta el capitán de corbeta de la Armada Nacional, oficial 1ro. y jefe de la sección de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina, Manuel Melitón Carbajal.

Iquitos vivía un momento histórico muy importante, trasformado en ciudad (1864) y en uno de los primeros puertos del Perú, crecía de forma acelerada en población por el próspero desarrollo del comercio.

Bonhomme perteneció, además, al destacamento de la corbeta *Unión* y en setiembre de 1875 prestó sus servicios en el *Huáscar*.



El Combate de Pacocha

Ocurrió en mayo de 1877 durante la revolución dirigida por Nicolás de Piérola. El *Huáscar*, que se encontraba con orden de inamovilidad y al ancla en el Callao, fue asaltado por partidarios de Piérola al mando del capitán de fragata Germán Astete. No es de extrañar la participación de Bonhomme en estos acontecimientos acompañando a otros oficiales navales. Marineros de la fragata *Apurímac* que se encontraba anclada al lado del *Huáscar* apoyaron a los revolucionarios, que serían protagonistas de un incidente con la Real Marina Británica.

La Guerra con Chile

Empezó el 5 de abril de 1879. Declarada la guerra, al Perú por parte de Chile, Bonhomme con 42 años de edad no dudó en aceptar el llamado que le hacía su amada patria. Durante seis meses el monitor *Huáscar* defendió nuestro honor y mantuvo a la escuadra chilena a distancia prudente de nuestras costas tras su pérdida en el combate de Angamos el 8 de octubre de 1879, la situación fue inevitablemente adversa.

Ante el desastre de las campañas anteriores sólo quedaba una guarnición en el puerto de Arica, 1.600

hombres al mando del coronel Francisco Bolognesi contra ella un Ejército Chileno de 8.000 hombres. El 5 de junio de 1879 se presenta un parlamentario ante Bolognesi y entrega un mensaje del coronel chileno Lagos. El Ejército Chileno, a fin de evitar un derramamiento de sangre pide la rendición del puerto y ofrece respetar la vida de todos los peruanos. El coronel Francisco Bolognesi, después de consultar con sus oficiales, quienes conocían el destino de la nación y el de sus familias, responde al enviado chileno*:" decidle a vuestro jefe que Arica no se rinde y que pelearemos hasta quemar el último cartucho".*

El 6 de junio de 1880 se preparaban los ejércitos para la batalla. Narra Thorndike en "Vienen los Chilenos": *"... Tiro directo, aconsejaba el teniente 2º Nemecio Bonhomme. Lleva una hora convenciéndose de que con este ángulo de tiro y con toda esta pólvora, su proyectil de 100 libras caerá en medio de la primera batería enemiga, emplazada a trescientos metros de Buena Vista. Campo Hermoso asintió escupiéndose las manos duras, palmas de herrero... A las 11:25 de la mañana, el Parrot número uno despidió un llameante sonido y pareció volar hacia atrás mientras su boca exhalaba un interminable espeso humo negro que flotó lentamente por encima del fuerte, oscureciendo a sus servidores. Ya Bonhomme y Campo Hermoso saltaban al parapeto a observar los estragos de este disparo que afeitó a los chilenos y abrió un agujero en el Condorillo".*



Oficiales chilenos alrededor de una destrozada pieza de artillería perteneciente a las baterías del Morro una vez terminada la batalla.

Entre las órdenes que se emitieron ese día se indicó al monitor *Manco Cápac* acercarse a la orilla y reforzar con sus cañones. Allí se encontraba el teniente primero José Pizarro Barrechea como oficial de dotación, ex combatiente en el Combate del Callao el 2 de Mayo de 1866 en la Guerra contra España. Los tenientes Nemecio Bonhomme y José Pizarro compartieron como dotación del Manco Cápac, compañeros durante muchos años y muchas batallas. Bonhomme fue destacado al Fuerte del Este y conocía las escasas o nulas posibilidades de sobrevivir. Pizarro permaneció a bordo del Manco Cápac sin abandonar su puesto de combate, siguiendo enérgica y regularmente sus órdenes hasta que el agua invadió la máquina de su barco luego de ordenada la sumersión del monitor para evitar que cayera en manos del enemigo. El historiador Jorge Basadre documenta que Alfonso Ugarte describe en una carta a su primo Fermín Vernal... *"Estamos resueltos a resistir con toda seguridad de ser vencidos"*, y escribe Thorndike en "Vienen Los Chilenos: *"...sólo porque es preciso cumplir con el honor y el deber".*

Nemecio Manuel Bonhomme, hombre fuerte, valiente, honorable y de coraje a toda prueba, fue de los primeros en ofrendar su vida por la patria que tanto amaba. Encontró la gloria aquella mañana del 7 de junio de 1880 en el Fuerte del Este. Y su honra crece enmarcando lo mejor de las virtudes nacionales que contrastan ante la cobardía de unos y el abuso de otros.

Durante mi investigación sobre la Batalla de Arica, encontré pasajes sobrecogedores que desgarran nuestro espíritu y nos arrancan lágrimas, así como he apreciado el compromiso de estos caballeros que confiaban y depositaban sus vidas en manos de sus compañeros, seguros de nunca ver esta confianza traicionada. Honor... palabra sagrada.



Después de una sangrienta batalla los soldados chilenos entraron en Chorrillos, matando civiles, provocando incendios, saqueos, violando mujeres. Inútiles fueron los intentos de los oficiales chilenos para detener a sus soldados, quienes, en muchos casos ebrios, se mataban entre ellos por cientos.
El Repase, cuadro de R. Muñiz

Muchos dudaron de los excesos del Ejército chileno durante esta guerra, cuya tropa mató, destripó a heridos y remató sobrevivientes en Arica y consolidando su victoria entró en la ciudad de Lima atacando a la población civil.

Hoy día, a comienzos del siglo XXI, muchos desconocen y dudan que tanta barbarie sea cierta. Lamentablemente, años después Chile sufriría los desmanes de su ejército en carne propia. Después de 1973 Chile supo y confirmó de lo que era capaz su ejército con sus propios hermanos.

El 14 de julio 1904 falleció Marguerite Marie, esposa de Bonhomme. En 1922 sobrevino la muerte de su hija que siempre llevó una vida honorable y murió sin dejar descendientes.

El honor, la dignidad, entrega y amor a la patria son patentes en cada pasaje de nuestra historia, no son solamente figuras anecdóticas o convenientes. Nemecio Bonhomme, tu lección de honor y las de tus compañeros son dignos ejemplos que nos mostrarán el camino cierto, iluminando nuestro destino en los momentos nacionales de mayor reto, y nos recordarán siempre que *nada ni nadie debe ser olvidado.*

Quisiera, finalmente, trascribir literalmente el último párrafo del parte oficial del Combate de Arica, escrito por el coronel Manuel C. De la Torre, Jefe de Estado Mayor de la Plaza de Arica, que es un mensaje del pasado para la generación presente y futura de toda la nación peruana...

"...Quieran Dios y la Patria aceptar el sacrificio de tantas víctimas, de tantos patriotas de corazón, como un holocausto ofrecido en aras del honor nacional para la salvación del país, i plugiera a la Divina Providencia, por tanta sangre generosa vertida, que nuestro Gobierno sea siempre bien inspirado i retemplado el valor, la fe i el entusiasmo en nuestro pueblo que, una vez por todas, debe mostrarse unido y viril hasta ver realizados sus nobles propósitos".

Extracto del parte oficial del coronel Manuel C. De La Torre

Combate de Arica, 7 de junio de 1880

Nuestro sincero agradecimiento: al amigo contralmirante de la Marina de Guerra del Perú, Reynaldo Pizarro Antram por su valiosa ayuda en la preparación y recopilación de información de este artículo. Y a todos los que de una u otra forma hicieron posible este tributo a nuestro héroe.





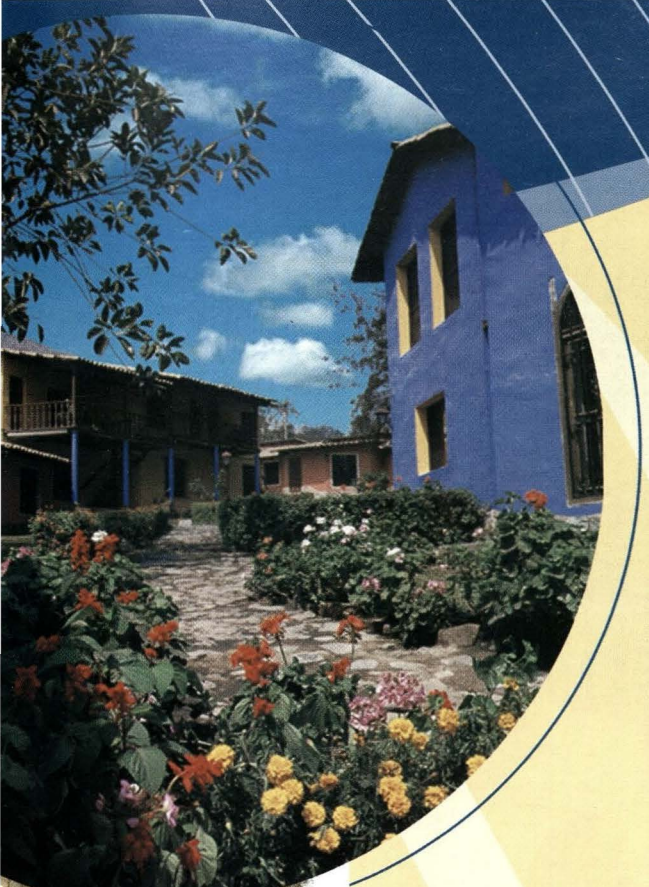
La Plaza de Armas del pueblo Los Chorrillos, antes de la batalla y días después del 13 de enero de 1881, el Morro Solar sirve de fondo. Las fuerzas chilenas embrutecidas arremetieron contra la población civil, violando mujeres, asesinando ancianos y niños, inclusive fusilando a 13 bomberos garibaldinos. La indignación y conmoción que produjo tal barbarie decidió la intervención del contralmirante francés Petit Thouars. Hoy, la historia lo reconoce como el hombre que evitó que Lima fuera incendiada.

Bibliografía

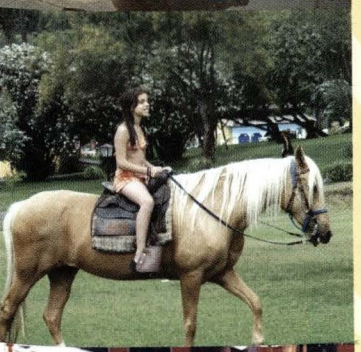
- *Basadre Grohmann, Jorge.* Historia de la República del Perú, 1822-1933. *7ma. Ed. y aum. Lima. Ed. Universitaria, 1983.*
- *Thorndike, Guillermo.* Vienen los Chilenos. *Promoinvest. Lima, 1978*
- *Archivo Histórico de la Marina*

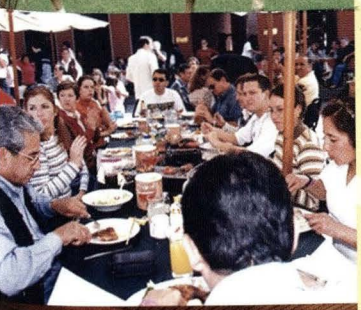


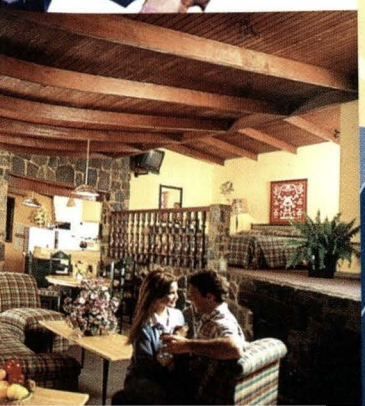
Liliana Saurré de Muñiz *(Lima- Perú)*
Administradora de Empresas. Reside actualmente en Tampa, Florida. Es bisnieta de Fanny Bonhomme Arriaga quien fue prima de Nemecio Bonhomme Arriaga.
Se ha desempeñado como vicepresidente administrativo para la empresa privada en San Juan, Puerto Rico (1984-1996), miembro de la directiva de una organización filantrópica privada en San Juan, Puerto Rico (1990-1995), representante de la OES de Illinois en Puerto Rico (1990-1993), presidenta de una institución filantrópica privada en San Juan, Puerto Rico (1995-1996), secretaria del Instituto Cultural Peruano-Puertorriqueño 1994-1996, secretaria del grupo femenino 'Enclave de Mujer' 1995, presidenta de domadoras del Club de Leones de Santurce San Juan, PR 1995-1996 y como representante para Sudamérica de 'Order of the Eastern Star', institución internacional no lucrativa desde 1996 a la actualidad.











El Placer de Vivir en un Paraíso

Venga y disfrute de todas las maravillas que le ofrece El Pueblo a usted y su familia: piscinas, toboganes, juegos infantiles, restaurantes, paseos a caballos, canchas de voley y tenis, discoteca, karaoke, bowling y un maravilloso sol serrano todo el año, a sólo 20 min. de la ciudad.

Oferta Especial

Todas las comodidades a sólo:

US$.115.00

paquete para 2 personas*

incluye impuestos

sólo para:

- FF.AA. y Policía Nacional (aportantes y pensionistas de la Caja de Pensiones Militar Policial) - Extensivo al cónyuge e hijos - También para los Servidores de La Caja , del Banco del Comercio - Alpeco y de la Cadena de Hoteles Las Américas.

INCLUYE

- 3 días, 2 noches. - Alojamiento. Habitación.
- 4 Desayunos (continental o americano). - 4 Almuerzos. - 4 Cenas.

*Paquete mínimo para 2 adultos. $. 35.00 adicional por cada niño en la misma habitación doble.

No válido para feriados largos

Carretera Central Km. 10

Sta. Clara - Telfs.: 3560042 - 4441599

Fax: 3560024

Email: elpueblo@hoteleslasamericas.com

RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES

EL PUEBLO

LAS AMÉRICAS

LIMA - PERU


PILSEN CALLAO, CALIDAD DESDE 1863
CERVEZA
Pilsen
Calidad
Pilsen
www.pilsencallao.co

EL DEBIDO PROCESO EN EL MARCO DE LA NORMATIVIDAD COMÚN Y EN LA PRIVATIVA MILITAR

Carlos Schenone Castillo

Los tribunales de Justicia Militar están encargados de mantener la moralidad, el orden y la disciplina reprimiendo su quebrantamiento en los casos previstos por la Ley. Su constitución y funcionamiento se rigen exclusivamente por las normas que contiene la Ley Orgánica y el Código de Justicia Militar, cuyas disposiciones sólo serán modificadas por ley expresa y de igual naturaleza.

Dicha normatividad tiene por fin administrar justicia en forma eficiente con la mejor utilización de recursos humanos y logísticos disponibles, donde lo más importante es alcanzar los objetivos trazados, principalmente el de hacer justicia; por lo que, haciendo un parangón con el Debido Proceso en las normas constitucionales y las de procedimientos del Fuero Común, cabe su aplicación imperativa en el ámbito del Fuero Privativo Castrense.

Con razón, se sostiene que la primera declaración de voluntad del Estado en materia penal está en la Constitución y no en los Códigos. En todo caso, lo que hace el Código Procesal Penal es desarrollar los principios rectores que contienen la Carta Magna y los Convenios Internacionales sobre Derechos Humanos.

Uno de esos principios rectores es precisamente el que asegura el Debido Proceso a favor de todo inculpado. Debido Proceso es el que se desarrolla conforme a la normatividad preexistente a cargo de los magistrados designados. Éste impide que a un inculpado se le desvíe de la jurisdicción establecida previamente por la Ley o se le someta a trámites y procedimientos distintos de los legalmente fijados o, por último, se le juzgue por tribunales creados especialmente, sea cual fuere su denominación.

En cuanto a la garantía de la tutela jurisdiccional, los Tribunales de Justicia y los Procedimientos Judiciales están en la obligación de proteger a los inculpados contra posibles excesos que podrían presentarse en la sustanciación de las causas. El procedimiento penal persigue, obviamente, las investigaciones de las infracciones punibles y la sanción para los responsables, pero todo ello dentro de un marco de protección a la persona y de respeto por sus derechos fundamentales.

PRINCIPIOS GENERALES DEL PROCESO PENAL

CLASIFICACIÓN :

a. Principios referidos al Imputado.
b. Principios referidos a los Órganos Estatales.
c. Principios referidos al Proceso.

A. PRINCIPIOS REFERIDOS AL IMPUTADO

Mediante el Proceso Penal, el Estado busca concretar su pretensión punitiva, la que pasa inevitablemente por un proceso penal predeterminado y el mismo que se desarrolla con la intervención de tres Instituciones: la Policía, el Ministerio Público y los Juzgados Penales; todos ellos con el peso político que les concede el formar parte de la estructura del Estado y de contar con el poder represivo que éste les asigna.

Al otro lado se ubica el imputado que, como persona tiene derechos fundamentales que se deben respetar antes, durante y después del proceso, sea cual fuere su consecuencia, de tal manera que los intereses en juego

durante un proceso penal son, de un lado, la represión estatal y del otro, la libertad del imputado. De ahí que sea necesario concertar en el proceso penal el derecho del imputado a que se respete su libertad individual con el derecho del Estado a ejercer su pretensión punitiva.

1. El Juicio Previo (Debido Proceso)

Este principio constitucional establece que son principios y derechos de la función jurisdiccional el de no ser penado sin proceso judicial; empero el juicio debe ser Debido, es decir, realizado en plena observancia de la Ley, la Constitución y el respeto de los derechos de la persona.

La garantía del Juicio Previo tiene dos dimensiones: por un lado, el ejercicio penal del Estado se halla limitado por una forma (proceso judicial con garantías); por otro, el Juicio Previo se vincula con la existencia de un órgano estatal autorizado para realizarlo, es decir, un Juez Natural con autonomía e independencia en el ejercicio de su función.

El principio del Juez Natural avala la imparcialidad del funcionario estatal encargado de administrar justicia al establecer que deberá existir un Juez Penal competente con anterioridad al hecho punible, de tal modo que cuando una persona cometa un delito estará prohibido designar un Juez Especial (Ad Hoc) para conocer dicho ilícito con posterioridad. Igualmente, el Principio del Procedimiento Predeterminado demanda la existencia de un procedimiento anterior al hecho que garantice así la imparcialidad del medio (Proceso Judicial).

La importancia del respeto a los Principios y Garantías del Juicio Previo, del Debido Proceso, Juez Natural y Procedimiento Predeterminado, radica, además, en el hecho de que éstas posibilitan, a su vez, el reto a las garantías de defensa, inocencia, inmediación y publicidad.

2. El Derecho de Defensa

Es un derecho fundamental e imprescindible en un Debido Proceso que permite al imputado hacer frente al sistema penal en una formal contradicción con igualdad de recursos. Se materializa en la facultad de ser oído en juicio, de controlar la prueba de cargo, en la de probar los hechos que procuran una exclusión o atenuación de responsabilidad y todas aquellas que signifiquen la obtención de lo más favorable para el acusado. Una defensa postergada puede dar lugar a serias violaciones de los demás derechos del imputado e incluso a que éste ingrese en el proceso en una situación disminuida e intimada.

El derecho de defensa como garantía de un Debido Proceso Penal comprende una serie de derechos derivados, como son el referido, a saber los fundamentos de la imputación y, si el imputado fue detenido, a conocer los motivos de su detención, con el fin de que pueda ejercer su defensa de manera eficaz y logre recobrar su libertad más prontamente.

3. La Dignidad Humana

El imputado de la comisión de un delito, por grave que éste sea, no pierde, de ninguna manera, los derechos fundamentales inherentes a la persona. Sólo pueden ser restringidos en casos claramente establecidos, como acontece con el de la libertad individual de desplazarse, restringidos, pero de ningún modo eliminados o anulados.

Este principio inspira todo el sistema de control penal formal y obliga a estructurar formas procedimentales respetuosas que garanticen la igualdad de armas legales (recursos), señales límites formales a la actividad probatoria y proscriban la detención preventiva con carácter segurista y de anticipo de pena.

4. Principio de Favorabilidad

Se materializa a través de la aplicación de la más favorable al imputado (la duda favorece al reo). Mediante este principio se exige que la condena sólo puede fundarse en la certeza y verdad de lo establecido en el proceso, de tal manera que si sobreviene duda, deberá absolverse al acusado.

Si bien es cierto que el proceso penal se dirige a demostrar la responsabilidad penal de los autores del delito y a aplicar la pena, el objetivo último lo constituyen el establecimiento de la verdad y la justicia del fallo. Así, en muchos casos, lo más justo constituye el reconocimiento de la inocencia del imputado. El Ministerio Público no puede guiarse por la pretensión de obtener siempre y en todos los casos la condena de todos los acusados. A la sociedad, a la cual representa, no necesariamente le interesa ese resultado, sino el esclarecimiento de lo sucedido y el triunfo de la justicia y la equidad.

En suma, el Principio de la Favorabilidad debe imperar en todas las situaciones en que lo exija el derecho de defensa o la tutela de las garantías procesales por la Constitución y las Leyes.

5. La Presunción de Inocencia

Es la más elemental de todas las garantías judiciales penales. Influye básicamente en lo que se refiere a la actividad probatoria, pues impone al órgano estatal de persecución penal la carga de demostrar la culpabilidad del imputado mediante la actuación de pruebas indudables. Correlativamente, éste no está obligado a demostrar su inocencia, pues ella se presume.

Este principio debe regir desde el comienzo del pro-

ceso en las normas para detener, para enjuiciar o para condenar. Para cualquiera de estas decisiones se exige siempre una prueba de culpabilidad. Si bien en las dos primeras, esa prueba puede no ser plena, se exige siempre una determinada prueba que pese más que la presunción de inocencia.

Toda persona debe ser tratada como inocente, desde el punto de vista del orden jurídico, mientras no exista una sentencia penal de condena; por ende la situación jurídica de un individuo frente a cualquier imputación es la de inocente mientras no se declare formalmente su culpabilidad y, por ello, ninguna consecuencia penal le es aplicable. Dicho Principio no afirma que el imputado sea, en verdad, inocente, sino, antes bien, que no puede ser considerado culpable hasta la decisión que pone fin al procedimiento condenándolo.

6. Principio de la Excepcionalidad de la Detención y la Libertad como Regla

Este principio sostiene que el imputado debe afrontar el proceso penal en libertad, ya que le corresponde recibir el trato de inocente durante su desarrollo hasta que exista una sentencia final condenatoria. Se deriva del Principio de Inocencia, ya que surge de la combinación del derecho fundamental a la libertad ambulatoria que posee toda persona, y la prohibición de aplicar una pena que limite ese derecho antes de la sentencia firme de culpabilidad en el juicio previo.

La privación de la libertad, en el proceso penal, es un medio de coerción de utilización excepcional y debe ser indudablemente legal, es decir, deberá realizarse en los casos permitidos por Ley de acuerdo con los procedimientos y en las condiciones y formas que ella misma establece; de lo contrario, la privación de libertad será ilegal o arbitraria.

7. El Derecho a ser juzgado en plazo razonable

Toda persona tiene derecho a ser juzgada sin demora, lo que significa el deber del Estado de realizar un juicio penal breve y sin dilaciones con el fin de resolver la condición de inocente o culpable del imputado, así como la tutela del interés resarcitorio de la víctima. Este derecho se da más en los casos de procesados detenidos, ya que la ineficiencia del sistema penal estatal no puede ni debe justificar la privación de la libertad por plazos indeterminados e inciertos.

La dilación indebida también tiene incidencia en el propio resultado del proceso y la verdad material que en él se persigue, ya que con el retraso del juicio puede resultar inútil incluso la prestación del testimonio por el lógico olvido de los hechos o de la identidad de los que en ellos participaron.

Cabe destacar que las demoras atribuibles a la Defensa no son computadas como supuestos de dilación indebida; empero muchos imputados se aferran a dicho retardo indebido con el objeto de lograr la prescripción de la acción penal.

8. El Principio de la prohibición de revivir procesos fenecidos con Resolución Ejecutoriada

Este principio prohíbe a los órganos judiciales que reabran un caso que ya fue resuelto y que ha quedado ejecutoriado; empero y excepcionalmente una sentencia condenatoria puede ser revisada cuando circunstancias conocidas posteriormente hacen presumir que puede haberse cometido un error. La cosa juzgada opera en los casos en que una persona es sometida a dos o más procesos por el mismo hecho y el mismo motivo procurándose con aquello la unificación o acumulación en uno solo o suspendiendo cualquiera de ellos.

B. PRINCIPIOS REFERIDOS A LOS ÓRGANOS ESTATALES Y LA ORGANIZACIÓN JUDICIAL

1. Juez Lego o Técnico, Único Colegiado

Nuestra Constitución establece una función jurisdiccional a cargo de jueces técnicos o profesionales; sin embargo, excepcionalmente, acepta también la posibilidad del ejercicio de la judicatura de paz por ciudadanos legos que pueden ser elegidos incluso por votación popular, así como la jurisdicción especial en las comunidades campesinas y nativas.

El sistema penal comprende tanto a los jueces unipersonales como a los jueces colegiados. La idea de conformar Colegios o Tribunales de Jueces responde a



Carlos Schenone Castillo
Capitán de fragata CJ. Graduado en Derecho y Ciencias Políticas. Es Bachiller en Derecho. Tiene una maestría en Derecho Administrativo. Siguió el Curso Básico de Estado Mayor (BAEM) y el Curso Especial de Estado Mayor (CEEM).
En la institución naval se ha desempeñado como asesor jurídico en diversas dependencias así como en la Auditoría General de la Sala de Guerra y Jefatura de la Defensoría de Oficio del Consejo Supremo de Justicia Militar, Juez del Segundo Juzgado de Instrucción Permanente, Vocal y Fiscal del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de la Marina, asesor Jurídico de la Inspectoría General de la Marina, Vocal del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de la Marina. Actualmente es Asesor Jurídico del Estado Mayor General de la Marina.
En la vida civil ha prestado servicios en el Estudio Jurídico Luis Loli Roca, en el Ministerio de Vivienda y Construcción, en el Ministerio Público – Fiscalía de la Nación y en el Banco de Crédito.

la necesidad de dotar de mayores garantías a la justicia del fallo, la misma que al estar en manos de varios jueces técnicos ofrece menos margen de error (importancia de la deliberación y el debate de los considerandos) que el fallo pronunciado por el juez unipersonal.

2. Independencia Judicial

Consiste en el sometimiento del juez al derecho y a las funciones propiamente jurisdiccionales que la Constitución declara. El juez que resuelve conforme al deber no tiene superiores en el ejercicio de sus obligaciones oficiales. La independencia del magistrado no importa un privilegio para éste, sino más propiamente una libertad y garantía para producir resoluciones justas, arregladas a derecho.

Sin embargo, el ejercicio independiente, en última instancia, depende de la conciencia del juez, pues de nada vale que se otorgue independencia a los jueces si luego renuncian a ella para obtener una mejor posición, para hacer una carrera más brillante o para establecer relaciones políticas. Todos los mecanismos diseñados para preservar la independencia del juez significan muy poco si no hay en él la férrea voluntad de hacerla respetar y de guiarse sólo por criterios de conciencia. Él es el custodio principal y último de su propia autonomía.

3. El Ministerio Público

Es el titular de la función persecutoria del delito y como tal es la máxima expresión de la separación de los poderes de acción y de jurisdicción. Ello técnicamente representa una mayor garantía de imparcialidad al eliminar el subjetivismo y los prejuicios que podía tener el juez de investigación y de fallo.

A pesar de que las reformas procesales contemporáneas se orientan hacia los procesos acusatorios. Con un Ministerio Público con mayores funciones y poderes no se puede dejar de lado un principio de cuño propiamente inquisitivo: la oficialidad. El Ministerio Público es el organismo del Estado encargado de investigar y acusar los delitos que, para el ejercicio de su función demanda las mismas condiciones de autonomía e imparcialidad que el juzgador.

Las funciones más importantes del Ministerio Público que mayor atención han recibido en las últimas reformas son, por un lado, el control de la actuación policial y, por otro, la promoción de la acción penal en atención a criterios de utilidad. La primera tiene como objetivo rodear la actuación policial de las mayores garantías de legalidad; la segunda, lograr una administración de justicia más eficaz, rápida y descongestionada en observancia del principio de oportunidad.

C. PRINCIPIOS REFERIDOS AL PROCESO

1. Legalidad

La legalidad procesal entraña cuando menos que el procedimiento penal se inicie, desarrolle y culmine con la debida sujeción a las prescripciones legales pertinentes: que se oriente la actividad procesal penal a la luz de los principios jurídicos que la sustentan, y que si se comete infracción de la legalidad procesal, se sancione con la nulidad.

2. Impulso Oficial

El proceso penal por excelencia es de impulso oficial, ya que pesa sobre el titular de la persecución penal la obligación de demostrar la responsabilidad del imputado en juicio penal sin dilaciones. Este principio es un aporte del sistema inquisitivo, en otras palabras significa la persecución del delito de oficio que se manifiesta desde el inicio del proceso hasta su conclusión.

Este principio domina al proceso penal en un doble aspecto:

- El Ministerio Público y la Autoridad Policial no tienen necesidad de esperar a que los particulares denuncien los hechos delictivos, sino que deben intervenir de oficio frente a posibles sospechas de delito. Al Ministerio Público le incumbe promover de oficio la acción penal. El fundamento político jurídico de este deber oficial es el deber constitucional de garantizar la justicia.
- Llegado el proceso a manos del juez por la promoción de la acción penal, se trasmite al mismo el deber de continuarlo.

Vinculado con este principio está el de obligatoriedad o necesidad del proceso penal, el mismo que impone al Estado el deber de resolver el conflicto originado por el delito mediante el proceso penal. Sin embargo, el principio de obligatoriedad no es absoluto ya que a él se opone el de oportunidad y conformidad. El principio de oportunidad es la facultad del Ministerio Público de abstenerse a dejar de ejercitar la acción penal por consideraciones de utilidad y política criminal. En cambio, por la conformidad se entiende la posibilidad de que, previa una negociación entre el Fiscal y el imputado sobre los cargos, éste ofrezca su conformidad con ellos acelerando el procedimiento.

3. Contradicción e igualdad

Los principios de contradicción e igualdad son los fundamentos del proceso legal. En el proceso penal la contradicción obedece a la exigencia constitucional de que nadie puede ser condenado sin antes haber sido oí-

do en juicio. La igualdad es el complemento de la contradicción, pues no puede haber una contradicción justa y legal sin que previamente exista igualdad de armas con las mismas posibilidades de ataque y defensa.

El proceso supone la idea de debate, de controversia y de contradicción, ya que constituye una relación dialéctica donde la tesis y la antítesis de las partes dan origen a la síntesis de la decisión jurisdiccional. Esto significa que la condición necesaria para una condena es la realización del contradictorio. Por su parte, el principio de legalidad constituye la base del principio de contradicción.

4. Celeridad, Economía, Concentración y Simplificación Procesal

El principio de Celeridad Procesal responde a la exigencia constitucional del derecho a un juicio breve y sin dilaciones.

Por Economía Procesal se pretende la obtención del mejor resultado con el mínimo de esfuerzo para posibilitar, simplificando el procedimiento, la más rápida decisión final. Este principio se le vincula con la preclusión y el impulso oficial.

La Concentración es la posibilidad de reunir un conjunto de actos procesales a un solo procedimiento. Por ejemplo, en el juicio oral se realizan el debate, las alegaciones, la producción de pruebas y la sentencia; de ahí que este principio se relacione con los principios de oralidad, inmediación, identidad física del juzgador, instancia única, unidad y continuidad de la audiencia.

El Principio de Simplificación Procesal es aquel mediante el cual los actos procesales orientados a la solución de un conflicto derivado de un delito deben realizarse de la manera menos gravosa y en el tiempo más corto posible.

5. Publicidad y Reserva

La regla en el procedimiento penal es la publicidad, ya que ella es garantía de la administración de justicia, pues permite el control de la imparcialidad, probidad y profesionalidad de los jueces mediante la publicidad de los juicios. Empero, para cuestiones de seguridad en la averiguación del objeto o por razones de moralidad, o privacidad, se autoriza la restricción de dicha publicidad a una situación de reserva. ⚓

REVISTA DE MARINA

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y enviela a:

Revista de Marina
Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340
Telefax 452-7062

Email: revismar@marina.mil.pe

Suscribete ahora






Costo de Suscripción anual (PERÚ)

- **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
- **Otros suscriptores** **U$ 18,00**

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 Intereses Marítimos e Información.

Apellido		Nombres			
Grado		Ocupación			
Calle		Número		Código Postal	
Localidad		Provincia		País	
Teléfono		Celular		E-mail	

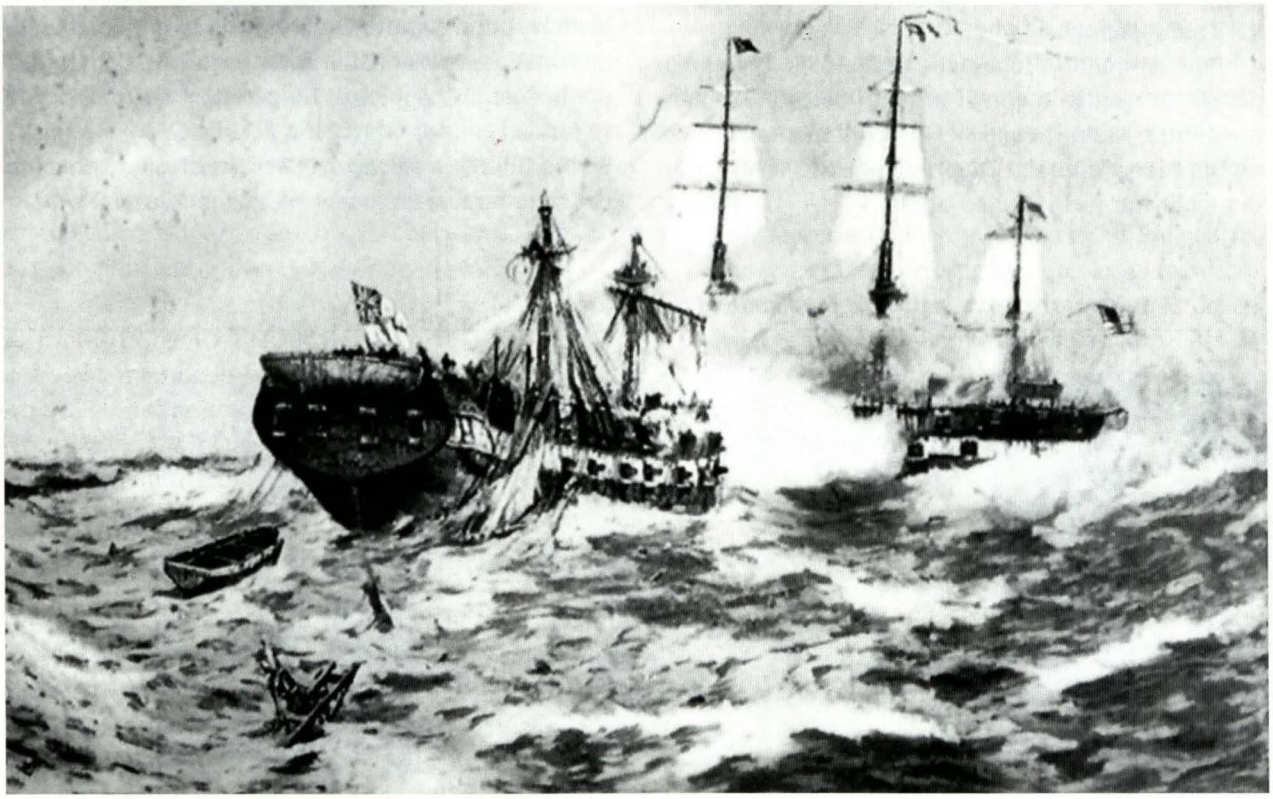
Número de CIP:

FIRMA

Los usos de la Historia Marítima

John B. Hattendorf*

El conocimiento del pasado, el registro de las verdades reveladas por la experiencia, es eminentemente práctico, es un instrumento de acción, y el poder de construir el futuro" Lord Acton (1832 – 1902)



Combate durante Guerra de 1812. HMS Macedonia *y el USS* United States.

Una tendencia muy común en la historia es aquella que disminuye y relega el pasado al considerarlo irrelevante y poco útil frente al presente y al futuro, es decir, al cambio y la transformación. Institucionalmente, las armadas son muy susceptibles a esta corriente de pensamiento, razón por la cual los oficiales navales tienden a ignorar el valor y utilidad de la introspección histórica.

---

* *El profesor Hattendorf, secretario del recien creado Departamento de Historia Marítima del Colegio de Guerra Naval, es desde 1984 profesor de Historia Marítima del Instituto Universitario Ernert J. King. Sirvió durante tres décadas en la Marina de los Estados Unidos como oficial con experiencia en combate a bordo de destructores, en el Centro Histórico Naval y como miembro del cuerpo académico del Colegio de Guerra Naval. Obtuvo su título de historiador en la Universidad Brown en 1971 e hizo su doctorado en historia militar en la Universidad de Oxford en 1979. El Keynon College le otorgó el doctorado honorario en 1997, y el Museo Marítimo de Greenwich le concedió la medalla Cairn el 2000 por su contribución en el campo de la historia marítima. Desde 1988 dirige el Departamento de Estudios Avanzados en el Centro de Estudios de Guerra Naval. Es autor de numerosos artículos y de más de una treintena de libros sobre la historia marítima norteamericana y británica.*

Esta actitud negativa hacia la historia tiene su origen en las propias raíces culturales de las armadas de los países de tradición y herencia angloamericana. Sin embargo, una mirada desapasionada a la historia nos revela que las alternativas y el impacto de la tecnología en la vida marina importan como referente y guía para los oficiales de nuestros días. La historia marítima es el elemento central para el conocimiento y entendimiento de la herencia y tradición de las armadas. No obstante, su valor supera con creces la dimensión histórica-patrimonial. El conocimiento de la historia naval es vital para comprender la naturaleza, el carácter, las limitaciones y el desarrollo y construcción del arte y ciencia de la guerra en el mar. Todo lo dicho líneas arriba lo siente todo marino, pues del saber dónde nos ubicamos y cuáles son las fuerzas que afectan nuestro recorrido depende la decisión del mejor curso a seguir[1].

El valor de estas ideas se ha reforzado en un reciente estudio sobre la utilidad de la historia para la Marina de los Estados Unidos. El año 2000 el Secretario de Marina Richard Danzig, sobre la base de las recomendaciones del Subcomité Consultivo de Evaluación de la Secretaría de Marina, autoriza la creación de una comisión independiente sobre los programas históricos de la Marina. Esta comisión entrega su informe en octubre del 2000, destacándose entre sus conclusiones "el fracaso de la Marina de los Estados Unidos en utilizar sus ricas fuentes de información histórica en provecho de sus fines intra y extrainstitucionales"[2]. El reporte añadía que "la utilización de la historia del patrimonio naval es desordenada, esporádica, inconsistente y ocasionalmente contradictoria. Al carecerse de una visión histórica-institucional, el patrimonio histórico de la Marina de los Estados Unidos tiene un valor instrumental, casi una mercancía que se intercambia por otro tipo de información".

Reuniones posteriores al 2000 y 2002 -que congregaron a todos los involucrados en la historia marítima estadounidense, ya sea institucional o extrainstitucionalmente– permitieron llegar a un consenso sobre una estrategia de revalorización de la historia marítima y un programa quinquenal de acción con este fin. Sin embargo, la Marina aún carece de una política integral de utilización de la historia. Las recomendaciones y solicitudes del doctor David A. Rosenberg, portavoz del Subcomité Consultivo de la Secretaría de Marina sobre Historia Naval, para el establecimiento de una política en la materia, aun no han sido trabajadas[3]. Si hay voluntad para cambiar esta situación, el alto mando naval debe perfilar las vigas maestras para una política al respecto. Se puede considerar como una de las primeras medidas adoptadas el establecimiento del Departamento de Historia Marítima en Newport, pero aún estamos muy lejos del objetivo de integrar la historia, las lecciones de ésta con la doctrina, el pensamiento y la planeamiento en la marina de nuestros días.

La Condición Presente

Pocas personas e instituciones dentro de la Marina de los Estados Unidos se interesan y se ocupan del tema histórico-naval, generalmente, especialistas civiles del Centro Histórico Naval de Washington D.C. y un puñado de académicos de administradores en los doce museos navales, la Academia Naval y el Colegio de Guerra Naval. La historia naval como tema de investigación y estudio constante cuenta con más apoyo fuera del ámbito institucional, y su vitalidad queda demostrada en las novelas, películas y programas de televisión que se ocupan de ella. Existen muchas instituciones privadas en los Estados Unidos que promueven la conservación y difusión de la historia naval, destacándose entre éstas: la Fundación Histórico-Naval y la Fundación Memorial de la Marina de los Estados Unidos en Washington, la Orden Naval de los Estados Unidos, la Asociación Naval de Buques Históricos y el Centro de Análisis Naval.

Quizás la institución más activa en la difusión de la historia marítima sea el Instituto Naval de los Estados Unidos, el cual edita la revista Proceedings y, desde 1986, una revista trimestral sobre Historia Naval. Desde la década de los sesenta la editorial del Instituto Naval ha publicado gran número de libros sobre historia marítima. El instituto también cuenta con un importante archivo fotográfico abierto al público. El instituto es líder en el campo de la historia oral, habiendo producido más de doscientos volúmenes de tapa dura sobre liíderes navales contemporáneos.

En el quehacer naval, la historia no es una creación intelectual amorfa y abstracta: es lo que hacen todos los miembros de la Marina de los Estados

---

1 *Almirante Richmond, Herbert W.* El Estudio Científico de la Historia Naval. *Revista del Instituto Real de las Fuerzas Armadas N° 18, (1879), pp – 508 – 27, y, La Importancia del Estudio de la Historia Naval, Revista Naval N° 27, mayo de 1939 pp-221-18, reproducida en la Revista Naval N° 68, abril de 1980, pp 139-50. Las principales ideas de ambos artículos están subsumidas en este artículo.*

2 *History Associates Inc.* Historia y Tradición en la Marina de los Estados Unidos. *Rockville, Maryland: 16 de octubre del 2000. pp.3*

3 *Idem, nota bibliográfica, p.3*

Unidos todos los días. Lo que los marinos profesionales hacen cotidianamente es parte de la historia de nuestra nación, de la misma forma en que lo hicieron sus predecesores. Los buques y las estaciones navales son lugares históricos por excelencia por localizarse en lugares de gran importancia cultural y arqueológica.

Muchas de estas instalaciones militares guardan objetos de gran valor, documentos históricos, obras de arte y archivos cuya preservación y custodia debe estar en los Archivos Nacionales. La Marina y el Cuerpo de Marina son un mosaico de la historia de los Estados Unidos: nuestra tradición histórica se refleja en nuestra cultura material, en el caso que nos ocupa, a la institución naval.

En la ley de Conservación Histórica Nacional, el Congreso de los Estados Unidos hizo responsable a la Marina ante la nación por la conservación del patrimonio que guarda. Ésta es una gran responsabilidad, en especial para una institución que vive el día y no puede detenerse a mirar al pasado. La Marina necesita encontrar la forma de revalorar su papel de custodio del patrimonio nacional con sus responsabilidades como primera línea de la política de defensa nacional, y, para hacerlo, debe "tomar conciencia e inspiración de la historia para que de las lecciones de ésta tomen conciencia las generaciones de hoy y mañana"[4].

A pesar del amplio y generoso apoyo extrainstitucional, la Marina, como institución, tiene la tarea de lograr hacer un uso pleno y efectivo de la historia marítima como fuente y guía de su labor profesional. El desafío práctico de complementar una política institucional para el apoyo del estudio y difusión de la historia marítima a nivel institucional es complejo. En primer lugar implica la interrelación de distintos niveles de conocimiento e interpretación de la historia y la organización de las tareas al respecto en todos los niveles institucionales.

Definiciones

La base del programa al que hacemos referencia líneas arriba son las definiciones de historia naval y marítima respectivamente. Hay una gran confusión entre ambos términos, pero en la década pasada se ha llegado a un consenso general para clarificarlos. *Historia marítima es, en términos esquemáticos, el campo general y, como tal, incluye la historia naval.*

La Historia Marítima se ocupa del conjunto de las relaciones entre el hombre y el mar y los océanos del mundo. Por esta razón, la historia marítima es de naturaleza interdisciplinaria, pues implica las múltiples dimensiones de la actividad humana en el mar y los océanos tales como: la ciencia, la tecnología, la cartografía, la economía, el comercio, la política, etc.

Empero, sus actores y temas están bien definidos: las naves y los marinos, los avances científicos y tecnológicos para poder dominar el hostil ambiente marino que cubre la mayor parte de la superficie del planeta. Entre las muchas especialidades en el campo de la historia marítima destacan la historia de las ciencias marítimas y de la navegación, la de la construcción naval, aeronáutica y de submarinos, la economía marítima, la navegación mercante, la de la pesca y la caza de ballenas, de la exploración geográfica y la cartografía, las leyes del mar, las artes y la historia naval, etc. Estas especialidades están interrelacionadas en distinto grado al quehacer de la historia marítima y a tópicos históricos ajenos a los asuntos propiamente marítimos. Este distanciamiento se limita a una cuestión de perspectiva, mas no de temática.

La guerra en el mar y desarrollo de sus elementos políticos, tecnológicos, institucionales y financieros es el tópico de la historia naval. En calidad de rama de la historia marítima, la historia naval tiene una gran cantidad de aproximaciones y encuentros con otras especialidades como la historia de la exploración geográfica, la construcción naval, la cartografía, el derecho, la literatura, etc.

La historia naval tiene una ventaja indiscutible sobre el resto de las ramas de la historia marítima. Esta ventaja es aquella relacionada al tema del que se ocupa, pues le permite estar en contacto con las tradiciones y responsabilidades de instituciones como la Marina misma, el Cuerpo de Infantería de Marina, la Guardia Costera y el Servicio de Recaudación Aduanera. A su vez estas tres instituciones se ocupan de funciones marítimas de suma importancia como los estudios hidrográficos, la supervisión y vigilancia de la navegación, el entrenamiento y calificación de los marinos. Fuera de la esfera marítima, la historia naval está relacionada con la política internacional, los estudios militares, la tecnología, etc.

La historia naval involucra específicamente el estudio y el análisis de las formas en que los gobiernos

---

4 *Citado de la Ley de Propiedad de Sitios Históricos Nacionales de H.T Johnson, secretario adjunto de Marina. Memorandum al vice-director de Operaciones Navales y Comandante Adjunto del Cuerpo de Infantería de Marina. 16 de noviembre del 2001.*

de las naciones han organizado y hecho uso de la fuerza naval para lograr sus objetivos nacionales en diferentes períodos históricos, teniendo como fuentes privilegiadas los archivos públicos, privados y los de particulares que sirvieron en o con la marina.

El estudio de la historia naval involucra el análisis de cómo se tomaron las decisiones, así como el diseño, producción y empleo de barcos, aviones y armas para la consecución de los fines nacionales. Parafraseando al almirante Sir Herbert Richmond, "la historia naval se ocupa del porqué de la estrategia en todas sus fases, desde la esfera política a la estrategia y tácticas de flotas y escuadrones. Es también el estudio del cómo de los resultados y el porqué de los éxitos y fracasos. En ella se reúne todos los elementos de las relaciones internacionales, la economía, el comercio, el derecho internacional público y la neutralidad, las posiciones y los principios de la guerra y la administración, la naturaleza de las armas y la personalidad de los hombres"[5].

La historia naval en la era tecnológica debe explicar estos temas de la forma más extensa posible, encajando las decisiones individuales y la interacción colectiva de los líderes en toda la amplitud del contexto tecnológico, financiero y operativo[6].

El enfoque tradicional en el campo de la historia naval se centra en la forma en que los líderes reaccionan ante situaciones internacionales de crisis y deciden cursos de acción que involucran el uso del poder naval y de las causas para la toma de dichas decisiones. Luego se ocupa de los resultados de esas decisiones y examina el uso de los medios navales y las consecuencias de las acciones tomadas destacando la personalidad de ciertos almirantes, la importancia de batallas y campañas específicas o el relato pormenorizado de la acciones de las flotas, escuadrones e incluso de unidades navales y aéreas en particular.

Por el contrario, los historiadores navales modernos entienden que los buques y quienes sirven en ellos no existen separadamente del resto de la sociedad. Así, además del enfoque tradicional en términos de liderazgo, tácticas y estrategias, los especialistas se ocupan del ambiente externo, la política interna, la situación organizacional, la capacidad y el desarrollo tecnológico, la logística y la capacidad de las dotaciones (en una profesión marcada por rígidas estructuras jerárquicas) para la innovación, el cambio y propuestas alternativas[7].

La historia naval moderna estudia a las marinas no sólo dentro de sus contextos nacionales o instrumentos del interés nacional particular, sino también desde la perspectiva comparativa con sus similares en términos de desarrollo cronológico de certámenes específicos o de largo aliento en todas las marinas del mundo[8]*.Las acciones que toma una marina no pueden estudiar de forma aislada sin tomar en cuenta la influencia externa, ya sea la del enemigo, del aliado o de una tendencia de carácter mundial.*

Los historiadores navales, especialistas en una rama del frondoso árbol de la historia marítima, están obligados a cumplir con los mismos requerimientos y normas aplicables a los académicos que se ocupan de cualquier otro tópico histórico. Cualquier proyecto histórico requiere un amplio entendimiento en el contexto en el cual tienen lugar los sucesos, una profunda apreciación de la literatura histórica y un examen cuidadoso de los documentos originales y otras fuentes primarias de información para saber qué es lo que ocurrió, cómo y por qué.

El público de la historia marítima

Para el éxito de un programa histórico, la Marina y los historiadores deben ser selectivos en su aproximación con el público objetivo de la historia marítima. La historia marítima en los Estados Unidos tiene cuatro tipos de público y cada una de estos requiere diferentes aproximaciones, niveles de comprensión y tópicos de mayor interés: los miembros del Congreso y funcionarios públicos, incluyendo al alto mando de los otros servicios de las fuerzas armadas, los marinos y oficiales en actividad y en retiro, los académicos y el público en general. A los dos primeros tipos de público –congresistas, funcionarios gu-

---

5 *Richmond, p.205*

6 *Goldrick, James.* Los Problemas de la Historia Naval Moderna. Haciendo Historia Naval: Ensayos hacia su perfeccionamiento. *Editado por John B. Hattenford (Newport R.I Naval War College Press, 1995), p.11*

7 *Jervis, Robert.* Marinas, Política y Ciencia Política. *ibid, p.46*

8 *Rodger, N.A.M.* Consideraciones para escribir sobre Historia Naval. *in ibid, pp.117-28*

9 *Agradezco al doctor Rodney P. Carlisle, al doctor Philip L. Cantelon y los miembros de History Associates Inc, de Rockville, Maryland, por la cabal distinción entre historia básica e historia aplicada, aparecida en el reporte encargado por el sub-secretario de Marina titulado Historia y Tradición en la Marina de los Estados Unidos, del 16 de octubre del 2000, p-5. Algunos historiadores no discriminan los terminos 'historia pública' e 'historia aplicada'. En este artículo se afirma la necesidad de distinguirlos, en el sentido que el primero se utilice para la divulgación al público en general y el segundo para el público especializado. En el campo naval, 'historia aplicada' debe entenderse como el desarrollo de la ciencia histórica para el fomento del orgullo profesional y su uso para las tareas que se les asigna al personal naval.*

bernamentales y personal de los otros servicios de las fuerzas armadas– se les debe orientar a considerar la historia marítima como el medio de conocer el papel e involucrarse en el quehacer marítimo-naval. La técnica de aproximación hacia ellos puede ser llamada historia aplicada[9]. Tanto el público en general y el público académico forman una dupla que busca entender los sucesos marítimos y navales como claves para la historia nacional y mundial. Esta visión puede llamársele historia básica.

Las autoridades como público especializado

El entendimiento del público en general de los asuntos navales y marítimos –estudiados, explicados y difundidos por la comunidad académica– son el fundamento inicial para introducir a las autoridades en el quehacer marítimo-naval. Ellos son el público específico de lo que líneas arriba llamamos historia aplicada. Sus necesidades son la de información más detallada, específica y actual porque se trata de que sirva de correlato con el presente en diversas formas.

Las autoridades políticas

Los miembros del Congreso, personal legislativo y los oficiales de alta graduación y poder de decisión de las otras ramas de las fuerzas armadas forman un público distinto para ciertos aspectos de la historia marítima. Este público tiene interés particular en aspectos específicos de la historia naval que involucran información puntual sobre sus vínculos tradicionales o sus perspectivas nacionales o regionales.

Una parte de este público especializado compromete a los funcionarios civiles de alto rango de la Secretaría de Marina. La mayor parte de esos funcionarios tiene un período de servicio sumamente corto. Muchos miembros del Congreso y oficiales de los otros servicios armados no tienen conocimientos previos en asuntos navales. Estos líderes con importantes responsabilidades tienen una necesidad práctica y directa sobre el papel y las funciones de la Marina y cuándo, por qué y cómo había sido usada, abusada o abandonada en el pasado. Como escribió Sir Basil Lidell Hart: "*La historia es un cataálogo de errores. Es nuestro deber sacar provecho de las lecciones de ésta*"[10].

Aquellos que tienen la responsabilidad de tomar decisiones sobre el presente y el futuro de los asuntos navales deben conocer los problemas actuales y los errores del pasado. Para ellos, la historia es el referente sociotemporal para decidir sobre los asuntos que están en sus manos. La tarea de proveerles el entendimiento histórico de cómo se tomaron las decisiones en el pasado y sus consecuencias es responsabilidad de los historiadores navales, haciendo que esta información les llegue de manera concisa los hechos de la historia marítima que se repiten en la toma de decisiones como la fundamentación de la política de defensa, la provisión de los fondos presupuestales y el planeamiento técnico. Este tipo de información debe ser precisa y detallada, incluso cuantificada, tomando como ejemplos incidentes específicos en la experiencia histórica mundial de los Estados Unidos que puede usarse como paralelos útiles.

Un estudio independiente recientemente comisionado por la Secretaría de Marina, *Historia y Patrimonio de la Marina de los Estados Unidos,* señalaba que la Marina hace muy poco para dar a los responsables de las decisiones, sobre su presente y futuro, la información histórica específica para cumplir con sus tareas. Lo poco que se está haciendo se lleva a cabo informalmente a través del Centro de Análisis Naval, el Centro Histórico Naval, el Museo Naval, el Colegio de Guerra Naval y otras organizaciones no gubernamentales y museos[11].

Es claro que este tipo de público especializado está abandonado, y a un gran coste para los intereses de la Marina. Cuando un Estado enfrenta una guerra, los líderes de los poderes y de la comunidad que cooperan con la Marina deben tener el conocimiento y el entendimiento sobre el papel fundamental y las limitaciones de la organización de la Marina y su capacidad de proveer movilidad para las fuerzas militares, proyección de poder en el exterior, control y protección de las rutas aéreas y marítimas, servir a los objetivos de la política exterior y cumplir una gran variedad de tareas que se le asigne. Por ello es necesario que tengan el entendimiento de los desafíos institucionales que la Marina enfrenta y que la razón de los papeles que un estadista puede asignar a la Marina no son aconsejables porque distraen sus fines y papeles principales.

El personal de la institución

El personal de la institución es un público especial con una necesidad particular de la historia, pues se trata de la tradición y la fuente de análisis histórico para el acopio de información y la toma de decisiones.

---

10 Liddell Hart, Basil. Consideraciones sobre la Guerra. *London: Faber and Faber, 1944. pp.138*
11 History Associates, Inc, p. iv

El conocimiento y el entendimiento de la historia marítima es parte de la identidad profesional de los oficiales y del personal, pues crea el vínculo con quienes le precedieron en el servicio y con otros marinos, no importa su especialidad o nacionalidad. Los marinos de nuestros días tienen como predecesores a una línea de marinos y exploradores como Cristóbal Colón, Fernando de Magallanes y James Cook. Los líderes navales también son personajes importantísimos en este panteón. Entre ellos nos viene a la memoria grandes comandantes como: Drake, Tromp, Blake, De Ruyter, Nelson, Togo, Jelllicoe, Scheer, Farraugt, Dewey, Nimitz, Spruance y Halsey. Todos estos personajes reflejan la variedad de héroes y personajes que inspiran a quienes se dedican en una marina a materias tan diversas como la guerra naval, la ciencia, la tecnología y la logística.

Surgen también otros personajes de quienes hay mucho que aprender como el oceanógrafo John Maury, el inventor John Ericsson, el estratega y filósofo J.C Wylie, el matemático C.H Davis, el experto en rescate marítimo Edward Ellsberg, el diseñador de armamento John Dahlgren, el especialista en logística Henry Eccles, el educador Stephen B. Luce, el ingeniero naval B.F Isherwood, el ingeniero civil Ben Morrell, el oficial de inteligencia J.J Rochefort, el aviador William Moffett, el marino y diplomático William Perry y el submarinista Charles Lockwood. Otros personajes deben ser citados, como Joy Bright Hancock, quien luchó por los derechos de la mujer en la Marina; Grace Murria Hopper, programadora de ordenadores; Charles M.Cooke y Forrest Sherman, estrategas operativos; H. Kent Hewitt, innovador en el campo de la guerra anfibia; Sumner Kimball, del Servicio de Aduanas y Guardacostas; Spencer Baird, de la Comisión de Pesca; Alexander Bachem del Servicio de Supervisión de Costas; entre los muchos ejemplos que puede encontrarse en la historia del Cuerpo de Marina, incluyendo Holland Smith, Edson, Puller y una gran variedad de personas que ofrendaron sus vidas al servicio de la nación. Hay incluso héroes navales para muchos historiadores navales: Sir John Knox Laughton, Sir Julian Corbett, Sir Herbert Richmond, el capitán Stephen Roskill en el Reino Unido y Alfred Thayer Mahan, Robert G. Albion y Samuel Eliot Morison para los Estados Unidos.

Asimismo, la historia marítima para la institución naval tiene un fin práctico-ideológico; sirve para inculcar el orgullo y la tradición en la formación de tripulantes y oficiales. El papel de la historia marítima como formador de conciencia institucional se ve realzado en que las instalaciones en tierra y unidades llevan el nombre héroes e hitos en la historia institucional. El doctor William S. Dudley –Director de Historia Naval del Comando del Jefe de Operaciones Navales y Director del Centro Histórico Naval– recalca la importancia del papel formativo de la historia marítima en "celebrar, conmemorar y motivar" a nuestros marinos, pues hace hincapié en el hecho de que una marina no son sus buques, sino los hombres que la integran. La historia marítima, en palabras del doctor Dudley, es "el medio por el cual se enriquece el potencial humano de la Marina"[12].

El uso de la historia para fines patrióticos y de motivación es muy importante, pero debe tomarse con mucho cuidado. En un Estado democrático se debe hacer guardando criterios tan importantes como el análisis crítico de las fuentes, su valor y aproximación a los hechos históricos que se estudian. Una de las principales razones por la falta de calidad en la subespecialidad de la historia naval es la sospecha que muchos de sus practicantes falsifican o tergiversan los hechos para lograr objetivos políticos o institucionales inmediatos.

Los historiadores al servicio de dependencias e instituciones públicas en una nación con gobierno democrático tienen una especial obligación de salvaguardar el criterio de objetividad de la profesión histórica. El criterio de objetividad al que hago referencia tiene como parámetros la soberanía popular y que todas las acciones de los elegidos para gobernar están bajo el escrutinio del pueblo, el soberano. El poder legislativo, el poder ejecutivo y el poder judicial tienen la función de establecer las leyes y reglamentos donde se ordena las libertades de información, los poderes y limitaciones de la acción gubernamental al respecto que le son aplicables a los Archivos Nacionales y otras instituciones encargadas de preservar la memoria nacional. A menos que se pierda, sea deliberadamente destruida o excluida al público, la información de los archivos públicos debe estar disponible para el escrutinio y análisis. Esto implica la responsabilidad de los historiadores al servicio del Estado de tener presente su calidad de servidores públicos, por lo que su trabajo profesional debe estar orientado a servir al público. La historia

12 *Dudley, William S.* Reinventando la Historia Naval. *Shipmate, julio –agosto 2002, p.40*

naval estadounidense es muy rica y contiene una gran variedad de ejemplos de valor, coraje y excelencia profesional que no hay necesidad de hacer hipérboles para embellecerlas. Todo lo contrario, se trata de que todos estos ejemplos sean conocidos en su contexto histórico y social.

Volviendo al tema del uso de la historia como medio de formación del profesional naval, es necesario decir que todo propósito pedagógico implica una metodología de trabajo. No se trata de reducir la historia a un conjunto de anécdotas y relatos edificantes, sino de hacer de ella el medio por el cual el oficial adquiera madurez y visión en el desarrollo de su carrera. Esta aseveración apunta al innegable hecho de que existe una dimensión profesional que diferencia a la historia en general con los usos propios de la historia naval. Esta diferencia es la de estudiar críticamente el pasado naval para involucrarse con los problemas del presente y del futuro. En este punto hay que destacar una segunda dimensión de la labor del historiador naval: la labor formativa patriótica–institucional no significa que se tenga que abdicar al ejercicio criítico y racional de los éxitos y fracasos del pasado, razón por la cual el deber de acopiar la mayor cantidad de fuentes para aproximarse a la verdad histórica-profesional.

La doctrina operacional y los principios de guerra son intentos de convertir experiencias recientes –experiencias históricas de tanta validez como las de la Segunda Guerra Mundial– en axiomas que pueden ser aplicados rápidamente a condiciones presentes y futuras[13]. No hay duda que este procesamiento de la experiencia es útil, pero también puede ser limitado. Las acciones y reacciones humanas no están regidas por las leyes de la física, la mecánica o las ciencias naturales. En el siglo XIX se pensó que aquello era posible, pero análisis posteriores demostraron la imposibilidad de eso. Los axiomas y fórmulas del pasado no pueden ser tomados ciegamente, pues respondían a situaciones de su época. Para demostrar o no su utilidad y validez hay que ser el contraste en diferentes contextos. El resultado de esta operación será el conocimiento de lo que ha funcionado o no en el pasado. Las analogías históricas no crean axiomas, pero sugieren preguntas que apuntan hacia lo pertinente.

Los especialistas navales estadounidenses han encontrado un ejemplo e inspiración en la obra de Alfred Thayer Mahan a la hora de formular sus propios axiomas sobre estrategia naval, pero olvidan que Mahan ya forma parte de la historia, por lo que su obra debe ser entendida en términos de las necesidades, intenciones, uso, abuso, reinterpretación y ampliación de su pensamiento[14]. Los estudios históricos proveen una base práctica para el entendimiento y conocimiento de la estrategia y el proceso que involucra su formulación[15]. Así, el conocimiento y entendimiento de los hechos del pasado no es un objeto, sino un medio para que los profesionales navales resuelvan los problemas en su campo con otro instrumento de decisión más allá de la suerte o la intuición.

La opinión pública

El interés de la opinión pública en la historia naval es creciente y significativo. Este gran mercado lo comprenden medios que van desde los canales de televisión públicos hasta canales de televisión por cable, como el Discovery Channel y the History Channel. Esta audiencia incluye a veteranos de las instituciones marítimas, pero no se limita a ellos. Hay un gran número de personas que están descubriendo la historia naval, y en su fascinación por ella quieren saber más sobre buques, aviones y equipamiento naval, así como hazañas de navegación o de exploración geográfica. Vemos, pues, que es una audiencia muy amplia, pero con intereses dispersos a menudo en certámenes específicos, personalidades, hechos de armas y armamento. La Marina satisface su interés al permitirles el acceso a información histórica de carácter escrito y gráfico manteniendo museos y proveyendo consejería a los productores de obras sobre temas marítimos para que correspondan con los hechos históricos. La Marina también tiene muchos sitios de Internet donde el público puede acceder a información histórica, siendo el más notable de éstos el del Centro Histórico Naval de Washington DC[16], del cual se debe destacar la guía completa de museos y lugares conmemorativos navales en todo el país, organizaciones y programas que se ocupan de la historia naval estadounidense. El sitio de Internet del Centro

---

13 *Know, See D. W*. El rol de la Doctrina en la Guerra Naval. Instituto Naval Norteamericano. *Proceedings N° 41, marzo – abril 1915, pp 31 -75*

14 *Tetsuro Sumida, See Jon.* Cómo crear grandes estrategias y comandar. *Estudio de las Obras Clásicas de Alfred Thayer Mahan. Baltimore: John Hopkins University Pres; y Washington D.C: Woodrow Wilson Centre Press, 1997) y New Insights from Old Books: Estudio de las obras de Alfred Thayer Mahan. Naval College Review 54, Nº 3 (verano 2001), pp- 100 - 11*

15 *Rosenberg, David A.* Formulando las Estrategias Navales Modernas. En Mahan ya no es suficiente. *Conferencia sobre las obras de Sir Julian Corbett y el Almirante Sir Herbert Richmond. Editor James Goldrick y John D. Hattendorf (Newport, R.I: Naval War College Press, 1999) pp.141 -75*

16 *Centro Histórico Naval , http://www.history.navy.mil*

Histórico Naval incluye enlaces con los sitios de otras organizaciones fuera del ámbito institucional que se ocupan del tema histórico-naval.

En un Estado con gobierno democrático los ciudadanos necesitan saber en qué se gastan sus impuestos en la marina y los logros obtenidos con éstos. No necesitan conocer los detalles técnicos, sino el sentido y la importancia de la supremacía naval en las relaciones internacionales, así como el papel y las tareas de la marina en tiempo de paz y en la guerra dentro del contexto de desarrollo histórico de la nación. La opinión pública estadounidense necesita entender el papel del mar en la historia del Estado y papel esencial que jugaron los marinos en su descubrimiento, colonización, asentamiento y expansión.

Además de lo ya mencionado, debemos destacar los museos y monumentos conmemorativos a lo largo y ancho de todo el país. En términos cuantitativos, hay una gran cantidad de museos marítimos en los Estados Unidos. El Consejo Americano de Museos Marítimos reúne, cuarenta y dos instituciones y tiene veintiún museos afiliados. Entre los museos afiliados se cuentan dos de los doce museos a cargo de la Marina de los Estados Unidos (el Museo de la Marina en Washington y el Museo de la Academia Naval). Tres de los doce museos de la Marina de los Estados Unidos han sido reconocidos por la Asociación Americana de Museos por su alto estándar profesional: el Museo Naval de Washington DC, el Museo de Aviación Naval de Pensacola, FL y el Museo de Submarinos de Keyport, Washington.

No todo el material de interés histórico puede preservarse, pero tampoco debe permitirse su destrucción o abandono de manera impropia. Hay material que es intrínsecamente valioso, otros de valor instrumental y otros con ambas calidades. Empero, el material digno de consideración tiene un ciclo de vida, que implica su identificación, preservación, identificación, uso y disposición, ya sea la trasferencia como monumento o descarte. Cada objeto histórico debe ser tomado y asumido en el marco de una estructura institucional que permita darle un valor de estudio y apreciación para el público en general y para el académico. Hasta los sistemas de computación utilizados para fines tácticos y administrativos necesitan ser programados para la preservación de información para uso futuro. Para que un material se convierta en digno de preservación debe estar en un contexto que lo permita, es decir un museo, una biblioteca o alguna otra forma de colección que permita su catalogación, identificación y exhibición y acceso al público[17]. Para alcanzar esta meta se necesita oficiales entrenados en materia histórica, un historiador naval que sirva de asesor y oficial operativo en el campo al comando naval que pueda cubrir temas que vayan de la historia local hasta la organización de los materiales dignos de preservación.

El público académico

En contraste, el público académico es pequeño y limitado a un puñado de estudiantes y profesores de universidades e institutos universitarios. Sin embargo, su tamaño no está en relación con la importancia de este público, pues son fuente de la base científica para el conocimiento y entendimiento de los hechos marítimos y navales que se expone a los otros tipos de público. El fruto de la investigación académica puede ser usado de manera parcial o superficial, pero es al final la percepción e interpretación académica que terminan por prevalecer.

La forma más importante en que la institución naval interactúa con el mundo académico es el discurso directo, es decir, su participación en la investigación, publicación y evaluación académica. Esta tarea está, en gran medida, en manos del personal de investigación del Centro Histórico Naval de Washington y de los especialistas en historia naval de la Academia Naval de Annapolis, el Colegio de Guerra Naval en Newport y la Escuela Naval de Graduados en Monterrey, California.

La capacidad de los historiadores de la Marina para publicar estudios históricos que cumplan con los requisitos académicos es esencial para la institución, pues de ello depende la capacidad de informar al público sobre la contribución de la Marina en la vida nacional y su papel en la política exterior. Adicionalmente, la Marina hace una contribución esencial al público académico al permitir que los investigadores interactúen con los de la institución. La tarea de publicación (en base al juicio y al conocimiento profesional de sus historiadores) de documentos oficiales desclasificados que sirven a los académicos[18].

Por mucho tiempo el estándar académico de la enseñanza y la práctica de la historia marítima en los Estados Unidos no fue de la más alta calidad; sólo un puñado de universidades e institutos universitarios

---

17 *Thomas, Jay. Oficial de Recursos Culturales. Comando de Instalaciones Navales, contactar con el Grupo de Trabajo de Conservación del Centro Histórico Naval, 7 de octubre del 2002.*

18 *Hattendorf, John B.* Propósitos y Fines de la Edición de Documentos Navales en Historia Naval y Estrategia Marítima: Ensayos seleccionados. *Malabar Fla, Krieger 2000, pp 91 –108; y Christine Hughes en su obra de próxima publicación Franklin D.Roosevelt, Dudley W.Know y la Documentación Naval.*

tienen departamentos académicos que se ocupan de la materia. Sin embargo, en una década se puede observar una fuerte y sostenida tendencia a revertir esta situación[19]. El libro *América y el Mar: Una Historia Marítima (1998)* se ha convertido en una fuente de inspiración para el esfuerzo de renovación del interés en la historia marítima y sirve de apoyo para los departamentos académicos recientemente creados sobre el campo en muchas universidades e institutos universitarias[20]. En Mystic Seaport, Conn, el Instituto Munson de Historia Marítima Norteamericana ofrece cursos de verano de nivel universitario en historia marítima[21]. El interés del público académico por la historia marítima es creciente en todo el país, y cursos como el del Instituto Munson lo brindan muchas universidades e institutos universitarios en todo el país. El interés en la historia marítima no es sólo nacional, sino internacional, y las relaciones con académicos y estudiantes del Reino Unido, Australia, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, España, Portugal, Noruega, Nueva Zelanda, África del Sur y de muchos países de América del Sur.

El Simposio Histórico Naval es el certamen académico más importante que reúne a la comunidad histórica- naval y es auspiciado y realizado por la Academia Naval de Annapolis desde hace 31 años. Originalmente concebido como un acontecimiento anual, se celebra cada dos años desde 1973. Desde el tercer Simposio Histórico Naval de 1980 se publica un volumen que reúne exposiciones y trabajos de los participantes, el cual refleja la variedad de interpretaciones y perspectivas de los asistentes al foro[22] .

Los historiadores de la Marina, bibliotecarios y archivistas ayudan a los académicos interesados en la búsqueda de material para sus trabajos de investigación. Esta labor es constante y no se limita a la publicación de la guías de los registros navales disponibles en los Archivos Nacionales, sino también a actualizaciones vía Internet de documentos disponibles en otros centros de investigación en todo el país[23]. Esto se complementa con los archivos y actualizaciones del Colegio de Guerra Naval y otras instituciones, con su respectivas listas de ayudas de investigación disponibles[24].

Dos comandos dentro de la Marina y muchas instituciones han intentado elevar el estándar de la investigación histórico-naval y promover nuevos trabajos académicos estableciendo premios para ello. Entre las organizaciones civiles destacan el Consejo de la Liga de la Marina de los Estados Unidos en Nueva York, la Asociación Theodore Roosevelt y el Instituto Franklin y Elena Roosevelt, organizaciones que en conjunto otorgan anualmente el premio Theodore y Franklin Delano Roosevelt de historia naval. En el 2002 el monto del premio fue de cinco mil dólares. Además, la Sociedad Norteamericana de Historiadores Oceánicos otorga anualmente el prestigioso premio John Lyman a los historiadores marítimos y navales. Una de las categorías de los premios es la historia naval estadounidense.

El Centro Histórico Naval fomenta nuevos trabajos académicos a través de la Fundación vicealmirante John D Hayes. Asimismo, el fondo de becas vicealmirante Edwin B. Hooper concede fondos de investigación para trabajos de posgrado y autores conocidos en el tema naval. Finalmente, la beca en Historia Naval Samuel Eliot Morison sirve para los mismos propósitos entre el personal en servicio en la Marina de los Estados Unidos y el premio Ernest M.Eller premia el mejor artículo de historia naval estadounidense anualmente.

Además de aquellos premios, la Fundación del Colegio de Guerra Naval otorga el premio Edward S. Miller por el mejor artículo sobre historia naval y lo publica en su revista. La fundación también concede un subsidio de mil dólares para la investigación y los archivos y colecciones en jurisdicción. El trabajo de los historiadores navales es también conside-

---

19 *Labaree, Benjamin W.* La Historia Marítima de los Estados Unidos en la década de los Noventa. *Hagan Kenneth, J. and Schulman, Mark R.* Centenario de la obra de Alfred Mahan: La Historia Naval Norteamericana en la Actualidad; *y Rosenberg, David Alan.* Más allá de Toddlerhood: Consideraciones sobre el Futuro del Historia Naval; *estos textos se encuentran en Ubi Simus?* La Situación de la Historia Marítima y Naval de los Estados Unidos, *editada por Hattendorf, John B. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1994. pp 363 –419. Ver Broeze, Frank.* La Historia Marítima en una encrucijada: una Mirada Crítica a la Historiografía Reciente. *Artículo publicado en la Revista de Historia Marítima N° 9 (Saint John, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1995). Sobre el mismo tema véase también Bruijn, Jaap R.* Reflexiones sobre el Pasado Reciente de la Historia Marítima en los Países Bajos y el extranjero *y Broeze, Frank J. A.* En la cresta de la ola: La Historia Marítima en la actualidad, Oportunidades y Desafíos. *Van Royen et al., Paul C.* In Frutta di mare: Evolución y Revolución en el Mundo Marítimo en los siglos 19 y 20. *Amsterdam: Batavian Lion Heart. 1998. pp 9 –18, 195 – 207, y Palmer, Sarah.* Frente al mar: La Dimensión Marítima de la Historia. *Discurso inaugural en la Conferencia del 11 de mayo del 2000 en la Universidad de Greenwich, (Greenwick, UK: University of Greenwich, 2000).*

20 *Labaree et al., Benjamin W.* Los Estados Unidos y el Mar: Una Historia Marítima. *Mystic, Conn: Mystic Seaport, 1998.*

21 *Mystic Seaport: El Museo Marítimo de los Estados Unidos http://www.myatixseaport.org*

22 *El resumen de las ponencias en el forum ha sido publicado con diferentes títulos y por muchos editores.*

23 *Centro Histórico Naval.* Fuentes de la Historia Naval de los Estados Unidos. *http://www.history.navy.mil/sources/index.htm*

24 *Biblioteca del Colegio de Guerra Naval: Colección Histórica. http://www.nwc.navy.mil/library*

rado para los premios Samuel Eliot Morison, Víctor Gondos, Moncado y del libro distinguido del año de la Sociedad de Historia Militar en el campo de historia militar. La Comisión Norteamericana de Historia Militar concede subsidios de 2.500 dólares para fomentar entre los estudiantes graduados, el cultivo de temas relacionados a la historia naval y su presentación en el certamen anual de la Comisión Internacional de Historia Militar.

La historia marítima en la Marina estadounidense actualmente

Resumiendo todo lo expuesto hasta el momento, el tema que nos ocupa e interesa es uno, pero debe presentarse de distintas maneras a cuatro tipos distintos de público. Para unos se trata de llegar a ellos de manera general por medio de libros y artículos, a otros por medio de imágenes, acceso a fuentes de investigación. Las necesidades de un investigador no son las mismas que las del público en general, como tampoco del senador o representante o de un oficial de carrera. Por esta razón es necesario que el historiador marítimo sepa discriminar a qué y cómo se dirigen a su audiencia para que el conocimiento les sea –en todos los ámbitos– útil.

Empero, el problema trasciende la cuestión de la audiencia y del estilo con el que hay que dirigirse a ellos. Se trata de crear conciencia histórica en la institución naval. En junio de 1999 el portavoz del Subcomité Asesor en Historia Naval de la Secretaría de Marina reportó al Secretario que la Marina era la institución que debía poner más esfuerzo y atención en la conservación y uso de la historia en comparación con las demás ramas de las fuerzas armadas[25].

La Marina emplea el menor número de historiadores profesionales, archivistas y museólogos que los demás servicios armados y no tiene nada comparable al Instituto de Investigación de Historia Militar del Ejército (Colegio de Guerra del Ejército en Fort Carlisle) o la Agencia de Investigación Histórica de la Universidad de la Fuerza Aérea. Lo único con lo que cuenta la Marina es el Centro Histórico Naval para estas labores, mientras mantiene separada e inorgánicamente el Museo Naval, el Museo de Arqueología Submarina y exposiciones diversos de buques y aviones usados en todo el mundo, además de la colección de arte de la Marina.

La Marina no tiene oficiales historiadores destacados permanentemente en cada comando operacional. El Centro Histórico Naval de Washington sólo tiene una unidad de reserva y un pequeño grupo de voluntarios que se ocupan del trabajo de reunir, clasificar y ordenar el archivo histórico operacional de la Marina. Estas deficiencias también se notan en el ámbito operacional, pues los métodos de archivo de la información de las unidades desplegadas en todo el mundo son sumarios y realizados por oficiales jóvenes sin mayor criterio y valoración de la documentación.

Es más, en muchos de estos archivos no existen, puesto que desde la guerra de Vietnam las unidades operativas y los comandos no llevan un registro de las acciones o diarios de guerra; en su reemplazo hay una memoria anual que fue diseñada para reemplazar los viejos métodos de registro.

Hoy, las unidades operacionales de la Marina están reunidas en flotas numeradas, pero poco o nada se ha escrito porque no se mantiene un registro permanente de sus operaciones. Estos comandos operativos tienen guerras que ganar, pero del resultado de sus acciones no queda testimonio por esta falta de registros que afecta, incluso, el presente y futuro de la institución porque sin registros no hay forma de que las autoridades políticas puedan tener información para tomar una decisión. En los pocos casos que se tomaron medidas para rectificar esta situación, esta información se guardó en archivos electrónicos cuyo formato los hace muy fáciles de perder. La dependencia de los medios electrónicos de información ha hecho que desde 1981 a 1990 el archivo en papel de documentos oficiales de unidades operativas haya decrecido en 75%, y que desde 1990 a la fecha ese declive sea de un 50%[26]. No se ha creado hasta el momento un medio electrónico automático que permita la conservación de la información operativa.

En diciembre del 2001 el portavoz del Subcomité Asesor de la Secretaría de Marina reiteraba su preocupación al Secretario de Marina Gordon England en la siguiente nota: "*...por mucho tiempo ha sido común pensar que en la Marina la historia es un problema de otros. Como resultado de esta política nuestros archivos de los últimos cincuenta años han sido destruidos, y poco o nada aprecian nuestros marinos la historia institucional. Esta forma de ver la historia debe cambiar. Cada unidad de la Marina tiene la responsabilidad de mantener un archivo y de empaparse de la historia y tradiciones institucionales, porque éstas sir-*

25 Cita del Reporte del Subcomité Asesor de Historia Naval al Secretario de Marina Gordon R. England. Diciembre 2001
26 Dr. Rosenberg, David A. Presidente del Subcomité Asesor de Historia Naval

vieron de inspiración y experiencia de nuestros logros pasados"[27].

El resultado de estas repetidas advertencias al Secretario de Marina y al vicecomandante de Operaciones Navales, almirante William J. Fallon, fue la orden de agosto del 2002 para que todas las naves y estaciones establezcan políticas internas de acopio y uso de información histórica con el fin de informar y sustentar las operaciones, planes y programas navales[28]*. Éste es un primer paso positivo, pero mucho queda por hacer para la concretización de un programa histórico efectivo para la Marina de los Estados Unidos.*

El Centro Histórico Naval de Washington tiene un presupuesto anual de nueve millones de dólares en el que se incluye el mantenimiento del USS *Constitution,* pero no el apoyo de otros museos fuera de Washington y las actividades educativas del Colegio Naval de Guerra y la Academia Naval. La Marina no ha abandonado totalmente la historia marítima pese a todo, pues el presupuesto del Centro Histórico Naval no ha sufrido los recortes de presupuesto que otras dependencias y comandos. Además, se ha hecho una cuantiosa inversión en la desclasificación de muchos archivos históricos de una serie de comandos. Éste es un indicio prometedor que vientos de cambio corren en la Marina, y que con un esfuerzo mayor, una conciencia histórica-naval se formará institucionalmente. El reto ahora es no pedir más fondos o personal, sino el de lograr que el cambio de mentalidad se difunda y ver más allá del Centro Histórico Naval como la única dependencia encargada del tema histórico-naval.

Los historiadores que trabajan y asesoran a la Marina desde hace mucho tiempo han advertido que la pérdida de la memoria del pasado reciente de la institución es un peligro constante. Esto se podrá evitar si una nueva mentalidad hacia la historia toma cuerpo en el alto mando y los funcionarios civiles de la institución. Este proceso será largo y costoso, pues requiere un grado de compromiso muy alto. El enseñar el valor de la historia no es una lección de un día. Toma tiempo, pues enseñar la historia es educar, orientar, reflexionar y compenetrarse en ella y con ella.

La falta generalizada del conocimiento histórico en la Marina de los Estados Unidos es un problema indudablemente institucional. En los demás servicios armados el 90% de los oficiales generales tienen un conocimiento histórico que les permite tener una visión mucho más amplia de la política, estrategia y naturaleza de la guerra. En comparación, el nivel de instrucción sólo en un 30% de oficiales de baja graduación tienen estudios generales de nivel universitario, y tan solo un 5% un grado mayor de educación universitaria[29]. Así, incluso en los niveles más altos, la falta de conocimiento necesario para entender la creciente complejidad de nuestro mundo es apabullante.

Es igualmente sorprendente que alguien diga seriamente que el conocimiento histórico es irrelevante para el desarrollo profesional, como sucede en la Marina de los Estados Unidos. El motivo es sencillo: uno de los usos de la historia es aquel de interconectar sociedades por medio de una educación interdisciplinaria[30]. Precisamente porque nuestro mundo es altamente tecnológico, la educación en ciencia y tecnología es insuficiente. La historia es necesaria en la carrera del oficial de marina como medio de entender el presente y prever el futuro, en particular en relación a su campo: el mar. La historia marítima es un recurso y una herramienta, la cual ha sido usada con limitaciones por la Marina de los Estados Unidos. Mucho hay y queda por hacer por la historia marítima de nuestra nación.⚓

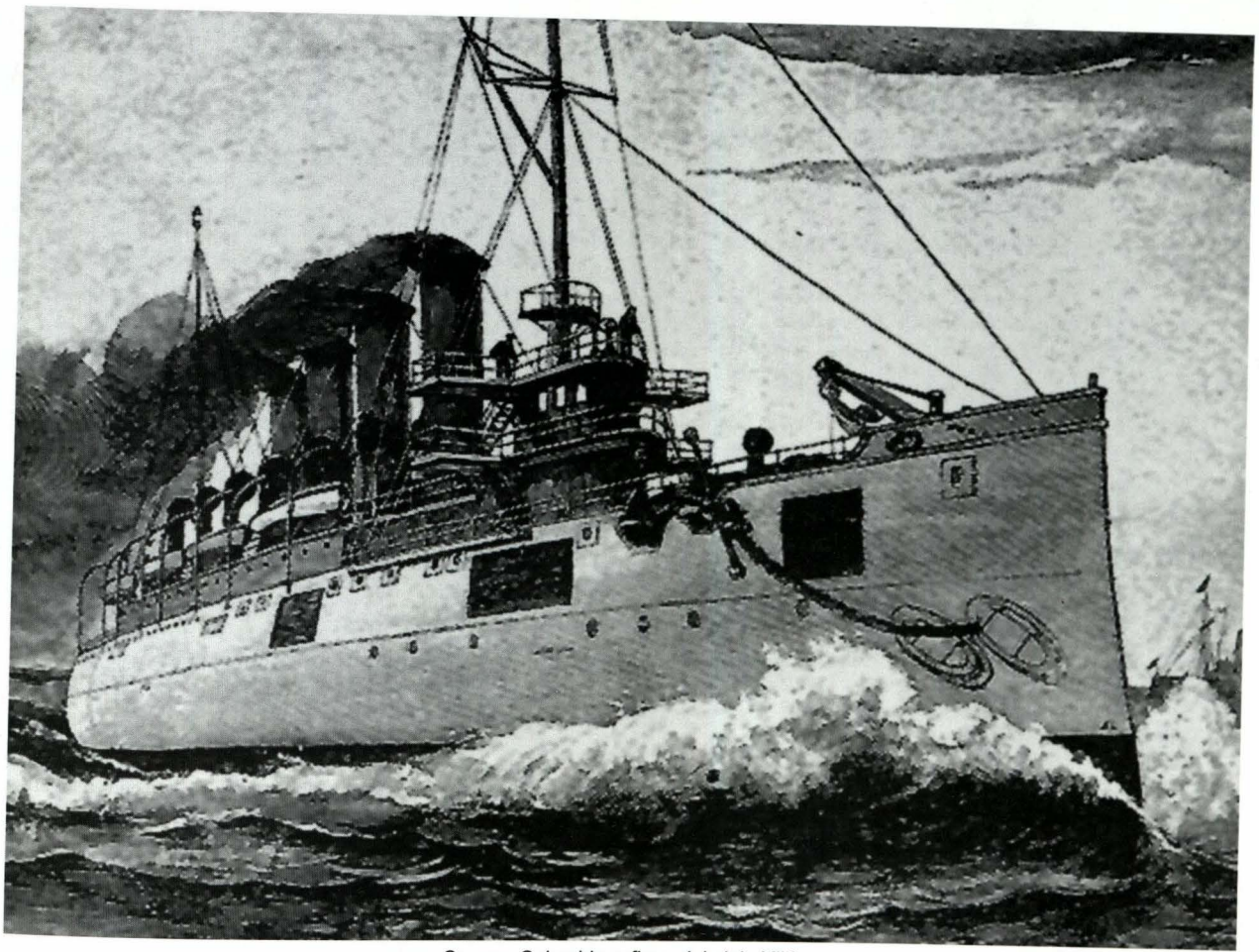
---

27 *Ibid, p.1*

28 *OPNAV (Personal naval)* Nota de instrucción 5750.4D. *23 de agosto del 2002.*

29 *Nota del Comité de Educación. Cambios en la educación militar. 2002, p.14*

30 *Suttie, Richard. Cpt. USN.* El Valor de la Educación Militar para la América Corporativa. *Comité de Educación, 2002 p.4 Operations and Assistant Commandant of the Marine Corps, 16 de noviembre del 2003.*



Crucero Columbia *a fines del siglo XIX.*

CRONOLOGÍA DE LA HISTORIA DE LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

1800 El presidente John Adams ordena al primer secretario de Marina, Benjamín Stoddard, reunir material bibliográfico en holandés, español, francés y especialmente en inglés, sobre temas marítimos. Éste es el origen de la Biblioteca del Departamento de Marina que desde 1970 se encuentra en el apostadero de la Marina en Washington DC.

1813 Thomas Clark publica el primer estudio histórico sobre la Mariana de los Estados Unidos en base a las comunicaciones personales de los protagonistas de la Guerra de 1812.

1814 El Congreso establece el primer museo de objetos navales al solicitar a la Secretaría de Marina que le despachen todas las banderas enemigas capturadas en custodia en Washington.

1833 El comandante Matthew Perry funda el Liceo Naval con el fin de fomentar en los oficiales de Marina la búsqueda del conocimiento y la superación profesional. Con el mismo objetivo se establece una institución similar en Boston, en 1842, y otra poco después en Mare Island en California. Las colecciones histórico-navales de Nueva York y de Boston son donadas al Museo de la Academia Naval en 1892 y en 1922.

1839 James Fenimore Cooper escribe la primera gran historia de la Marina de los Estados Unidos.

1845 –1846 Se funda la Academia Naval de Annapolis y con ella su liceo y biblioteca. Su primera colección permanente se crea tres años después al trasferírsele las banderas de las naves capturadas en la Guerra de 1812.

1873 Se funda el Instituto Naval Norteamericano. Dos de sus fundadores, el capitán Stephen B. Luce y el comodoro Foxhall Parker se convierten en los primeros oficiales navales que promueven el estudio de la historia naval. James R. Soley incluye en el programa de estudio de la Academia Naval las primeras lecturas sobre historia naval.

1882 Se crea la Oficina de Registros Navales y Bibliográficos. Su primer director es James Soley, quien es el primero en compilar sistemáticamente los registros navales, rarezas bibliográficas y material histórico. Se publican extensas ediciones de los documentos de campaña y despachos desde el frente de la Guerra Civil y los registros de operaciones de la Guerra Hispano – Norteamericana.

1884 El vicealmirante Stephen B. Luce funda el Colegio de Guerra Naval en Newport. Luce enfatiza el valor del estudio de la historia para actuar en situaciones específicas y desarrollar generalizaciones. Entre sus primeros seguidores está el capitán Alfred Thayer Mahan, quien estudia la vida profesional de grandes oficiales y estrategas. Los conceptos de Mahan sobre liderazgo siguen teniendo vigencia un siglo después de enunciados.

1899 – 00 El capitán Charles Stockton de la facultad del Colegio de Guerra Naval estudia la historia del derecho internacional y codifica las leyes de la guerra naval.

1905 Los restos de John Paul Jones son exhumados y repatriados produciendo un gran interés en la historia naval de las primeras décadas de independencia de los Estados Unidos.

1917 El vicealmirante William S. Sims, comandante en jefe de las Fuerzas Navales Norteamericanas en Europa, crea la primera sección histórica de Estado Mayor que documentó las operaciones navales hasta el fin de la guerra. También se organiza una sección histórica especial en Washington en la recientemente creada Oficina del Jefe de Operaciones Navales.

1919 El mayor general George Barnett, comandante del Cuerpo de Infantes de Marina, crea una sección histórica especial del mismo nivel que la inspectoría y la oficina del comandante adjunto del cuerpo. El primer oficial a cargo de la oficina es el mayor Edwin N. McClellan.

1921 El capitán Dudley W. Knox es nombrado jefe de la sección histórica de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales y la Oficina de Registros Navales y Bibliográficos. En su período se realizan una serie de monografías en base a la información reunida en la Sección Histórica de Londres.

1926 La Fundación Histórico-Naval es fundada con el fin de reunir documentos y artefactos navales y, eventualmente, donarlos a la Biblioteca del Congreso. La Fundación Histórico-Naval tiene la colección privada más importante de documentos relacionada a la historia naval de los Estados Unidos.

1927 La sección histórica de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales y la Oficina de Registros Navales y Bibliográficos se convierten en una sola oficina.

1930 Dudley W. Knox asume la responsabilidad adicional de convertirse en curador en jefe de la Marina. En 1934, en estrecha cooperación con el presidente Franklin Delano Roosevelt, empieza a publicar una serie de documentos navales sobre la guerra contra los corsarios bereberes en el Mediterráneo a inicios del siglo XIX y la tensión naval franco-norteamericana.

1931 El USS *Constitution* es nuevamente puesto en servicio y es enviado en gira por todos los puertos estadounidenses.

1938 Por ley del Congreso de los Estados Unidos se crea el museo de la Academia Naval autorizándole a recibir donaciones libres de impuestos.

1942 Dudley W. Knox forma un archivo operativo para reunir y organizar todos los archivos de guerra. Por otra parte, Samuel Eliot Morrison de la Universidad de Harvard recibe la comisión de teniente comandante, encargado de hacer la historia de las operaciones navales con carta blanca del presidente Roosevelt para viajar y reunir toda la información que solicite. Su obra titulada "Historia de las Operaciones Navales de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial" aparecerá en quince volúmenes entre 1947 y 1962.

1943 El profesor Robert G. Albion de la Universidad de Princeton es nombrado supervisor-asesor del equipo de 150 oficiales navales encargados de los aproximadamente doscientos estudios de la historia administrativa de la Marina durante la Segunda Guerra Mundial. Este proyecto se concluye en 1950.

1944 El secretario de Marina James Forestal establece la Oficina de la Historia Naval como dependencia de la Oficina del Secretario de Marina. Su primer director es el almirante (r) Edward C. Kalbfus, dos veces presidente del Colegio de Guerra Naval. William W. Know es nombrado director asistente de historia naval.

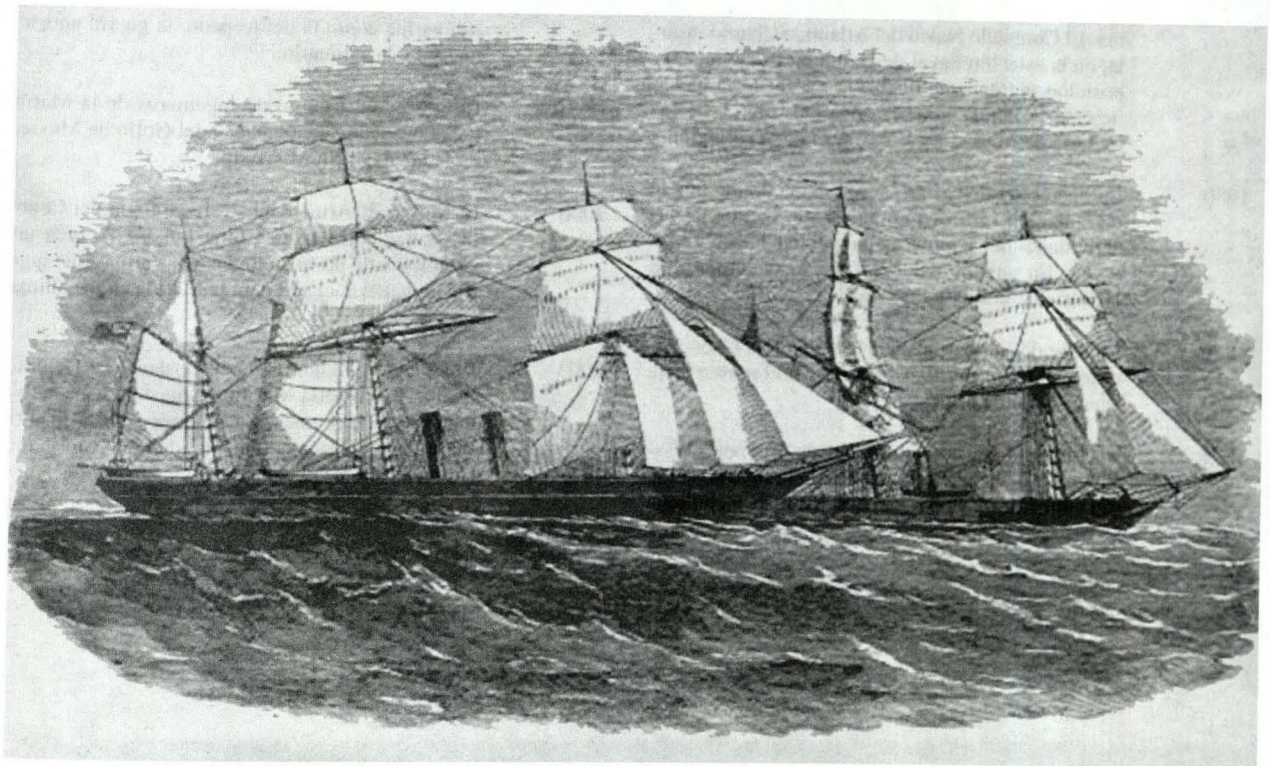
1945 La Secretaría de Construcciones Navales establece la Oficina del Curador de Diseños Navales para continuar la adquisición de planos y diseños en cumplimiento de una ordenanza de 1883. Hoy, con el auspicio del Centro de Guerra Naval en Superficie y el Comando de Sistemas Navales y del Centro Histórico Naval, la colección de planos y modelos es de más de 2.100 modelos de buques y aviones.

1947 Se establece el museo del Cuerpo de Ingeniería de la Marina en Port Hueneme, California, con su archivo correspondiente.

1948 Con la recomendación del almirante Raymond Spruance, el secretario de Marina aprueba el establecimiento de la cátedra de historia marítima en el Colegio de Guerra Naval, que posteriormente fue llamada la cátedra King en honor del almirante Ernest J. King. El USS *Texas* se convierte en un monumento conmemorativo y museo en el parque estatal San Jacinto en Texas.

1949 La Oficina de Historia Naval y la Oficina de Registro Naval y Bibliografía se fusionan para crear la División Naval de Registros y Bibliografía de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales. En 1952 se renombra la dependencia como División de Historia Naval a cargo del director de Historia Naval.

1952 El Comité Asesor de la Secretaría Naval sobre Historia Naval, un grupo independiente de expertos sobre historia naval, es creado para asesorar a la Marina en sus programas históricos. Desde entonces, este Comité cuenta entre sus miembros con distinguidos historiadores como Samuel Flagg Bemis, Francis L. Berkeley, James Field, John Kemble, Alan Nevins, Walter Muir Whitehill y oficiales en situación de retiro, museógrafos y bibliotecarios profesionales.



Corsarios de la Guerra civil norteamericana (1861-1865).

1957 La Marina trasfiere en propiedad a una organización privada el USS *Olimpia*, nave insignia del almirante Dewey, para su exhibición y preservación.

1960 Se establece el primer Museo del Cuerpo de Infantería de Marina en Quántico, Virginia. Entre 1972 y 1973 el museo estuvo a cargo de la División de Historia y Museos. La colección pasó al primer piso de Centro Histórico del Cuerpo de Infantería de Marina en el arsenal de la Marina entre 1976 - 1977, donde permanece hasta nuestros días.

1961 El Centro de Exhibición Histórico Naval, antecesor del Museo Naval, se establece en Washington. Abre sus puertas en 1963.

1963 Se establece el Museo de la Estación Naval de Pensacola, hoy museo de aviación naval.

1964 El Museo y Centro histórico de la Fuerza de Submarinos en New London, Conn, se establece con material adquirido de la colección de la Electric Boat Company.

1967 El Servicio de Guardacostas crea un departamento histórico. La Academia de Guardacostas establece un museo en New London, Conn, para complementar su programa de instrucción. En 1971 se instala en el Museo de Guardacostas de los Estados Unidos.

1970 El Colegio de Guerra Naval crea la colección histórico-naval con sus archivos, manuscritos y rarezas bibliográficas.

1972 La Academia Naval de los Estados Unidos convoca el primer simposio histórico que luego se hace bianual y en la conferencia académica más importante sobre historia naval norteamericana.

1974 La Escuela de Abastecimiento de la Marina en Atenas, Georgia, establece su museo.

1976 Se crea la fundación sin fines de lucro USS *Constitution.*

1977 El Laboratorio de Investigación Naval establece su oficina histórica. El Centro Histórico del Cuerpo de Infantería de Marina en el dique de Washington abre sus puertas a la división de museos e historia del cuerpo, formada en 1973 a cargo del brigadier general Edwin H. Simmons, USMC.

1978 Un museo dedicado a las pruebas de aviación se instala en la Estación Aeronaval de Patuxent, en Maryland. El Colegio de Guerra Naval abre un museo en el primer salón de clases del colegio. El cuerpo aéreo de la Infantería de Marina crea su museo, el que luego rebautizan como Museo Aeroterrestre del Cuerpo de Infantería de Marina en 1983 como una sección de la División de Museos e Historia. El museo ocupa muchos hangares y edificios de almacenamiento de la base de Quántico, Virginia, antes de cerrar al público para la creación de un gran museo del Cuerpo de Infantería de Marina el 2005 - 2006.

1979 La Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos en Kings Point, New York, establece un museo para la enseñanza de la historia maríti-

ma. El Comando Naval del Atlántico Central instala, en la estación naval de Hampton Road, una exposición permanente dedicada a la historia naval. Se crea la Fundación Histórica del Cuerpo de Infantería de Marina en el Astillero de Washington.

1980 La Secretaría de Cirugía y Medicina define que la recopilación histórica en su campo es una de las actividades del seminario que publica la Navy Medicine. En setiembre del 2002 se crea la Oficina de Historia de la Medicina Naval.

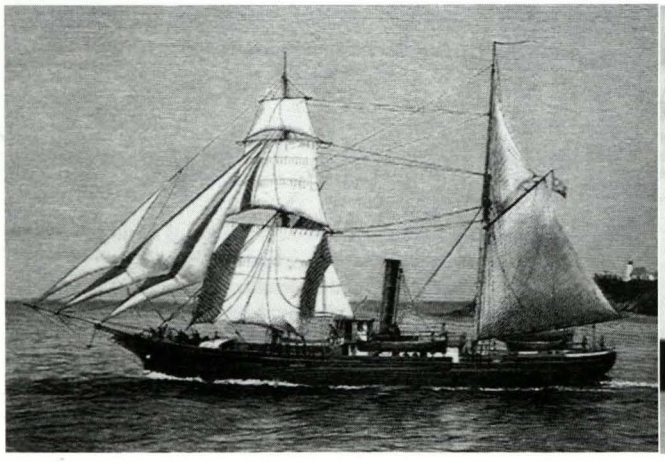
1986 La base de submarinos de New London, Conn, adquiere el USS *Nautilius* para formar el museo de la fuerza de submarinos.

1991 Se funda el museo submarino en Keyport, Washington, dedicado a la historia de la investigación del ambiente oceánico y el desarrollo de tecnología submarina como la del torpedo, la guerra antisubmarina y la submarina.

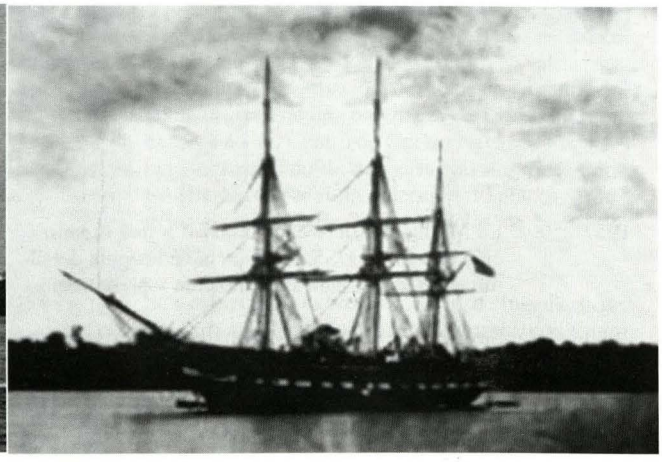
1995 El museo del Cuerpo de Ingenieros de la Marina crea una sucursal en la costa del Golfo de México, en la boca del río Mississipi.

2000 El Museo de Armamento y Tecnología del Centro de Armas Navales en China Lake, CA. crea una exhibición de las tecnologías y las armas que jugaron un papel decisivo para la Marina en las últimas seis décadas.

2003 El Colegio de Guerra Naval instaura su Departamento de Historia Marítima, consolida sus actividades y colecciones en el campo de la historia marítima estableciendo una unidad de historia marítima básica y aplicada.



Buque del Servicio de Aduana de Estados Unidos (1870).

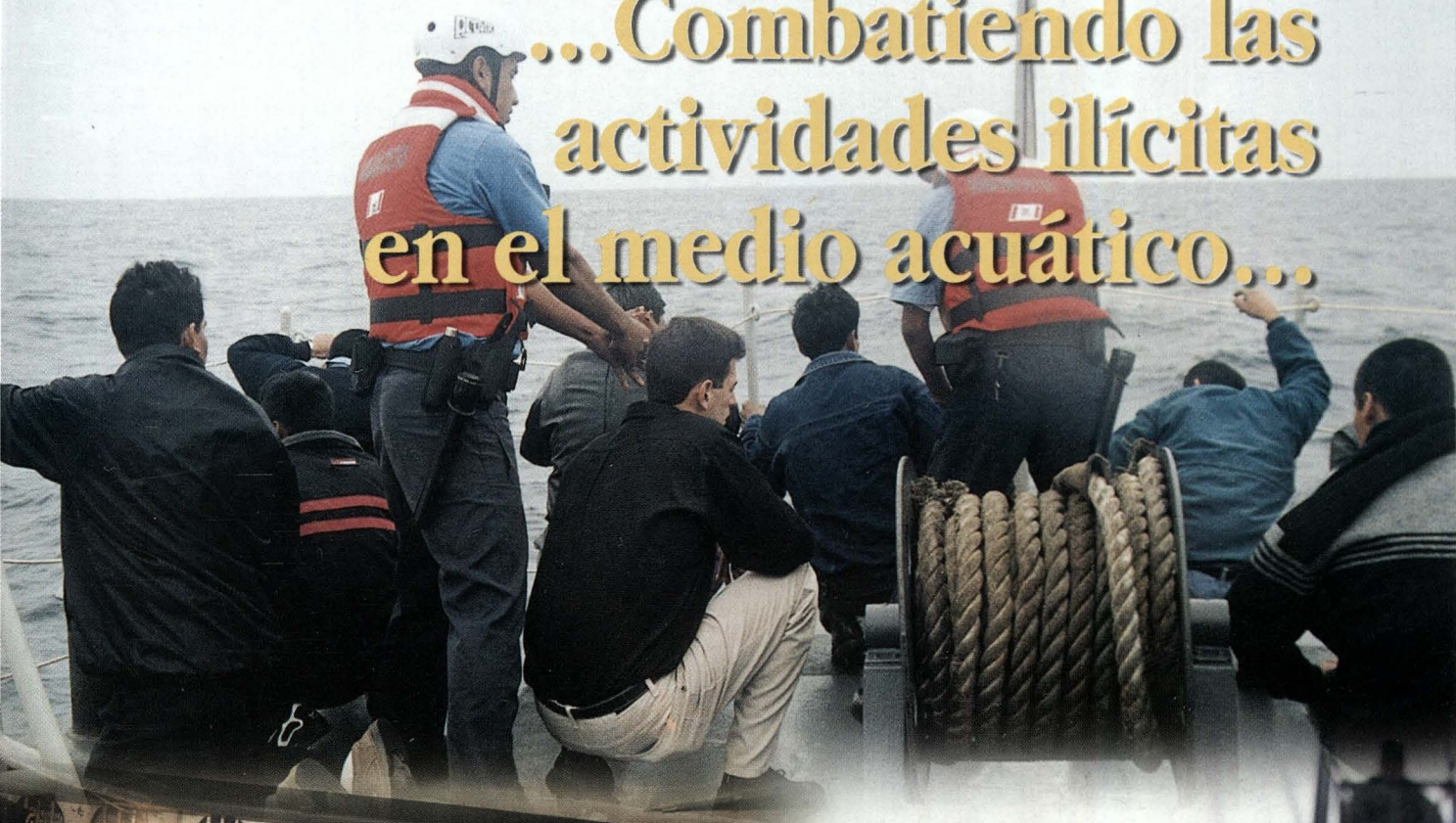


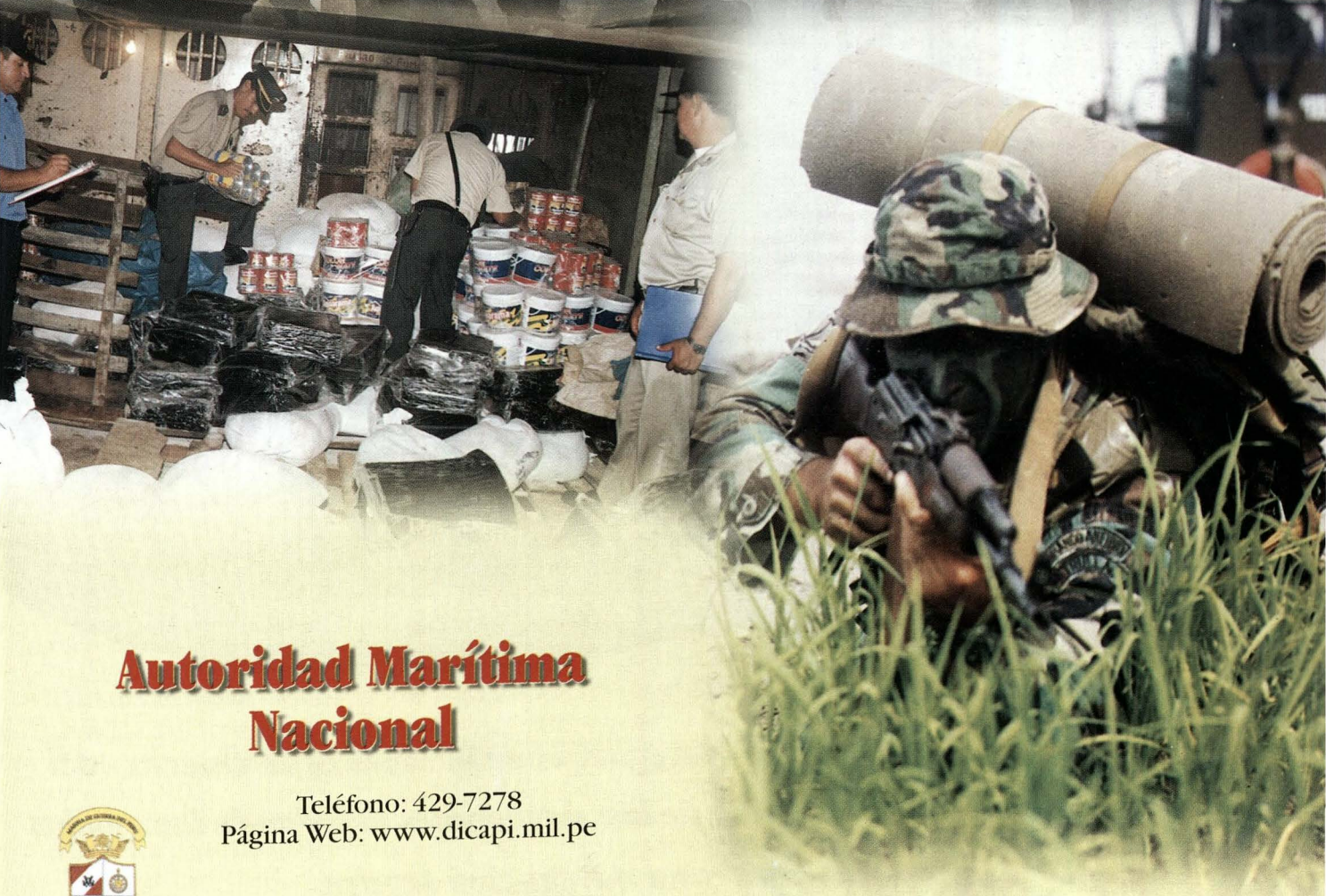
USS Constelation, *el último buque a vela de la Marina de los Estados Unidos.*

** *Traducción del artículo por Héctor López Aréstegui, publicado en la revista del Naval War College, edición de la primavera del 2003, pp 13–38.*

GUARDACOSTAS

...Combatiendo las actividades ilícitas en el medio acuático...





Autoridad Marítima Nacional

Teléfono: 429-7278
Página Web: www.dicapi.mil.pe

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Trazando el Rumbo



Dirección de Hidrografía y Navegación

Marina de Guerra del Perú

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú continúa trazando el rumbo de los navegantes brindando las ayudas necesarias para una navegación segura.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao Telf.: 429-6019 Fax: 465-2995 Pág. Web: www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.



María del Pilar Fortunic Oliveira

Isla San Lorenzo
Puesta en valor del patrimonio natural y cultural

El proyecto 'Puesta en valor del patrimonio científico, histórico y arqueológico de la isla San Lorenzo' se lleva a cabo desde 1995 impulsado por la Marina de Guerra del Perú. Dirigido por un Comité de Trabajo presidido por el Director de Intereses Marítimos e Información e integrado por oficiales e investigadores civiles, el proyecto tiene como objetivo central conservar y difundir la importancia del mar para los peruanos en todos los tiempos. En 1997, la Marina y el Instituto Nacional de Cultura firmaron un convenio de Cooperación Interinstitucional, en cuyo marco en el cual se desarrolla el presente proyecto de recuperación y conservación del patrimonio en el ámbito marítimo.

Por patrimonio cultural entendemos todos los restos de actividad humana de época pasada (Reglamento de Investigaciones Arqueológicas – INC. Resolución Suprema No. 004-2000-ED del 25 de enero del 2000). En San Lorenzo, el proyecto tiene registrado restos de actividad de época prehispánica, colonial y republicana, de acontecimientos de importancia en la historia de la nación. Esta riqueza cultural de la isla se debe a su ubicación geográfica –costa central del Perú y cercanía al litoral– que la convirtió en una estación marítima ancestral. A este patrimonio cultural sumamos su patrimonio natural que incluye, paisaje, geología, biodiversidad de especies y recursos marinos diversos, lo cual convierte a la isla San Lorenzo en una reserva de gran valor.

Las áreas de valor patrimonial, donde se encuentran concentrados vestigios y riqueza natural, reúnen las condiciones para ser declaradas áreas protegidas en la categoría de Santuario Histórico Natural. Estos Santuarios están destinados a la protección de fauna, flora, geología, paisaje y escenarios naturales en los que se desarrollaron acciones históricas relevantes. Desarrollar este potencial es el objetivo del plan integral del proyecto 'Puesta en valor del patrimonio científico, histórico y arqueológico de la isla San Lorenzo'. El presente artículo es un avance de resultados.

LA PUESTA EN VALOR

El trabajo de puesta en valor actualmente se viene desarrollando a través de varias líneas de trabajo: gabinete e investigación histórica, trabajo de campo, conservación museográfica y difusión.

El trabajo de gabinete e investigación histórica es una labor muy detallada donde cabe destacar el aporte de todos los investigadores, y si bien la información es abundante, ella se encuentra dispersa, principalmente la relativa a la época colonial. Al Decreto Supremo de 1983 que menciona el funcionamiento de un lazareto en la isla, que compartió el Dr. Uriel García generosamente, sumamos otro aporte sustancial del Dr. Humberto Currarino, quien puso, igualmente, a disposición del proyecto su archivo bibliográfico y fotográfico donde registra alrededor de noventa fotos de San Lorenzo y del complejo de islas que datan de fines del siglo XIX y primeras décadas del XX. El capitán de fragata e historiador John Rodríguez Asti, secretario del comité de trabajo del proyecto aportó con dos monografías de igual valor: "Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema" y "La Expedición Holandesa de Jacques Clerk L´Hermite". La consolidación de una amplia bibliografía sobre islas es uno de los objetivos que nos hemos trazado y una contribución a los interesados en el tema.

El trabajo de campo tiene por finalidad elaborar el catastro integral del patrimonio natural y cultural de la isla. Con este trabajo se registran todos los sitios con evidencias de cultura material y riqueza natural, lo que nos permite disponer de un plano de ubicación y extensión a la par de recuperar las evidencias.

La colección museográfica registra y conserva todos los vestigios de cultura material y natural que se recuperen durante el trabajo de campo, lo cual incluye la implementación de un depósito museográfico y una sala de exhibición.

La difusión de avances y resultados del proyecto es conducida por la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Cabe resaltar que el interés del proyecto se da tanto a nivel nacional como internacional destacando la participación de la empresa de reportajes televisivos Engels Brothers Media Inc. y de la televisión nacional, que posibilitaron el financiamiento de la temporada 2003-2004.

EL CATASTRO INTEGRAL

Elaborar el Catastro Integral del patrimonio natural y cultural de la isla es uno de los objetivos centrales del trabajo de campo. El otro objetivo central es la recuperación de vestigios con el consiguiente incremento de la colección museográfica. El catastro y el incremento de la colección, se desarrollan a través de la excavación arqueológica y la exploración.

La excavación arqueológica, iniciada en abril del 2003, tuvo como punto de partida los cementerios arqueológicos identificados tanto en el Catastro del INC – 1974, el Catastro Instituto Riva Agüero-Marina de Guerra 1999, referencias bibliográficas de la expedición Uhle 1906-07 y las exploraciones realizadas por el Museo Naval 1995-2003. En ambos catastros se registraron las dos grandes áreas con entierros: Caleta Panteón y Caleta La Cruz. Ambas caletas se encuentran en el flanco oriental mirando al litoral.

Los entierros registrados hasta la fecha en Caleta Panteón corresponden al siglo XIX y principios del XX. Los contextos funerarios corresponden al panteón de la Estación Sanitaria y a un componente militar aún por definir su origen. En esta misma área se han encontrado restos de ocupación colonial, piezas sueltas de origen prehispánico y vestigios de la época de la Guerra del Pacífico 1880-1881 (pabellón). No se descarta aún la posibilidad que en el área existan entierros de otras épocas, con especial interés en confirmar o descartar la presencia de los entierros correspondientes a los marinos fallecidos por peste de la expedición holandesa que, bajo el mando de Jacques L´Hermite, amenazó el Callao en 1624, los cuales hasta la fecha no han sido ubicados.

El cementerio de Caleta La Cruz corresponde a época prehispánica. Son dos grandes áreas colindantes y una zona de ocupación doméstica. Al parecer no es un cementerio exclusivo de elite, existiendo una población variada con enterramientos de diferentes status, perteneciente a la civilización Ichma (siglo XIII-XVI). Son los arqueólogos que presentan en este artículo un resumen detallado del trabajo realizado. El compromiso adquirido es convertir estos cementerios olvidados en camposantos, en respeto y conmemoración de la memoria, reconocidos oficialmente como Patrimonio Cultural de la Nación.

LA EXPLORACIÓN

La exploración a la isla se lleva a cabo en paralelo a la excavación arqueológica. A los dos cementerios históricos les corresponde un perímetro adyacente. Caleta Panteón y la Estación Sanitaria son una unidad encontrándose en su periferia entierros dispersos, conchales, canteras y en el otro flanco, uno de los polígonos de tiro. En Caleta La Cruz, las dos grandes áreas de entierros y la zona de uso doméstico, las integramos a una periferia que incluye la zo-

na de eco, las terrazas de piedra, las cumbres, los conchales y las grutas. Toda esta área, que abarca flanco oriental, sur y occidental, litoral y cumbre, la denominamos Complejo Guanay.

Importante es mencionar que dado el uso de la isla de tan larga data, se superponen evidencias de diferentes épocas y eventos, tal es el caso de los conchales que se encuentran por diversas zonas de la isla y que estudiándolos a profundidad nos dirán su origen y quiénes fueron sus usuarios. Mientras la exploración los va registrando.



Conchal, flanco oriental.

Una situación parecida se da con otro de los grandes recursos de la isla: el guano. Explotado desde época prehispánica, en menor escala durante la colonia y a gran escala durante la república, San Lorenzo es un gran habitat de aves, y en especial de guanayes y piqueros, aves guaneras por excelencia. En Complejo Guanay, al extremo sur de la isla, es donde estas dos especies tienen su hábitat natural y donde observamos estructuras de piedra de diferentes diseños y tecnología para su explotación organizada. En este mismo complejo operaron en el siglo XIX y principios del XX, la Compañía del Guano y concesionarios de extracción de recursos geológicos quedando evidencia de su paso. La explotación de canteras y recursos minerales también se dio en diversas zonas de la isla y por diferentes ocupaciones.



Punta Gruta, flanco oriental. Diversidad de gaviotas: serrana, gris, dominicana, de Franklin y gaviotín común.



Complejo Guanay, flanco occidental. Se puede apreciar los muros de contención del guano.

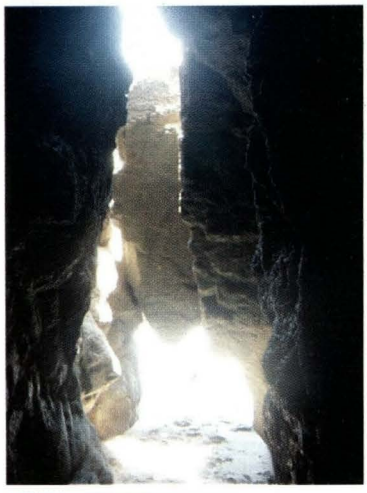


Complejo Guanay, sur. Zona de anidación de piqueros.



María del Pilar Fortunic Oliveira (Lima, Perú)
Antropóloga graduada en la Pontificia Universidad Católica del Perú, dedicada a la investigación académica y puesta en valor del patrimonio cultural. Actualmente, es miembro del Comité de Trabajo del Proyecto de la Isla San Lorenzo y de Arqueología Subacuática de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina.

Toda esta superposición de evidencias de diversas épocas nos llevan a una pregunta vital: ¿desde qué época hay presencia humana en la isla?, ¿con el desarrollo de la navegación?, ¿con la línea de mar por debajo de la actual? El cementerio prehispánico de Caleta La Cruz-Complejo Guanay, es la evidencia más contundente de uso de la isla de manera organizada durante época prehispánica. Los conchales que se estudiaron durante el Catastro INC – 1974 se estimaron corresponden a una época anterior, el precerámico (sin cerámica: +1100 a 1000 a.C.), en ellos se halló implementos completos (palitos) para hacer fuego, artefactos líticos, telas, redes, cordelerías, maíz que se calcularon databan entre 2000 a 2500 a.C. El estudio de los conchales es de suma importancia para responder esta interrogante. Del mismo modo lo es la exploración y registro de las grutas, las cuales son a nivel universal un hábitat natural de refugio tanto para los cazadores-recolectores de la prehistoria, como en épocas posteriores. Dada la inclemencia del sol y del frío, la intemperie en la isla obliga a buscar refugio. Las grutas son, a vista del catastro actual, sitios con alta probabilidad de encontrar restos de ocupación humana. Hasta la fecha tenemos registrados cinco puntos de grutas: en Complejo Guanay, flanco sur y occidental; en Punta Gruta y Cerro La Mina, ambos flancos.



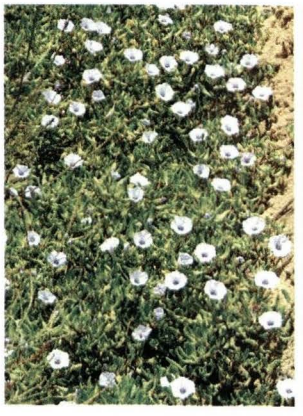
Con la exploración se registran sitios de probable uso humano, para su siguiente estudio a profundidad. Izquierda- Gruta ubicada en el flanco oriental norte, en la zona denominada Complejo Huachac. Abajo- Cumbre Complejo Guanay, flanco oriental. Estructura ¿natural o artificial?



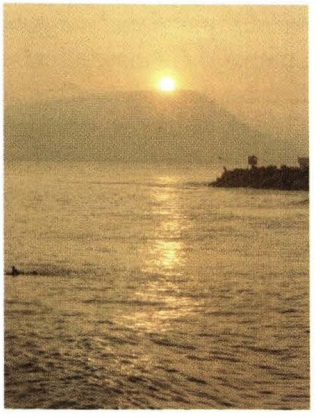
Una segunda pregunta de vital importancia que nos hacemos es el uso de la isla como espacio sagrado durante época prehispánica y donde está la huella de sus espacios rituales. Al Complejo Guanay -y Punta Gruta- sumamos otra área de gran interés: el Cerro La Mina-Cabezo Norte, zona denominada Huachac por los pescadores nativos, vocablo quechua asociado a la fertilidad del mar (huachac: "la que pare"). En esta misma zona tenemos dos de los puntos de grutas registrados. La cumbre del cerro más alto de la isla con sus megalitos, cauces secos, vegetación anual y estacional es la cumbre en que cuenta la leyenda existió el templo a la Luna. Entre ambas cumbres, alineada con las huacas de Maranga, podemos observar la puesta de Sol en ambos equinoccios y la puesta de Luna en enero-febrero, mas, para afirmar cualquier hipótesis, necesitamos seguir incrementando los hallazgos de cultura material y documental.



Cumbre del Cerro La Mina (496 msnm). Complejo Huachac.



Flora y Megalito, en proceso de estudio.



Puesta de Sol, 18 marzo 2004.

La exploración de la isla no puede dejar de abarcar el perímetro subacuático. En esta temporada de trabajo de campo, los arqueólogos, con los demás miembros del campamento, iniciaron la exploración subacuática a baja profundidad hallando un proyectil de inicio del s. XX y una reja de fierro con diseño ornamental probablemente de fines del s. XIX. La

exploración subacuática de mayor profundidad se llevará a cabo con la participación de buzos profesionales civiles y de la Marina, conjuntamente con los investigadores del proyecto. Se tiene contemplado empezar la exploración por el flanco oriental, desde el Cabezo Norte a Caleta La Cruz, abarcando desde la playa a una distancia de 200 m. (aprox. 10 a 12 m. de profundidad).

En las actividades relativas al patrimonio natural, los avances se dan en la realización del censo de especies que incluye flora y fauna. La metodología en la recolección de información divide la isla por niveles: supramareal (por encima del nivel del mar), intermareal (franja de litoral entre marea alta y baja) y submareal (acuática). En la presente temporada, se tiene previsto cubrir el área del Complejo Guanay, del Complejo Huachac, y todo el flanco oriental (submareal).

Es interesante asociar el término quechua Huachac "la que pare", con la zona intermareal de la isla, que al igual que la pradera de sargazos, es un hábitat protegido para la fauna juvenil: toda esta franja, sobre todo en las zonas rocosas, se encuentra poblada por fauna recién nacida.

A la fecha se tienen registradas alrededor de ciento cincuenta y tres especies y el trabajo recién se ha iniciado. De las áreas de gran concentración identificadas, hay dos que se encuentran bajo normas de protección por parte del Estado: la pradera de sargazos, al ser hábitat ideal de fauna juvenil permitiendo la reproducción especialmente del pejerrey y la pintadilla, ubicada en el flanco oriental y el banco natural de conchas de abanico ubicado entre el sur de San Lorenzo (Complejo Guanay) y El Frontón.







Variedades de la anemona común (phymactis clematis). Zona intermareal.



Pradera de sargazos (macrocistix pyrifera). Hábitat de fauna juvenil, flanco oriental.



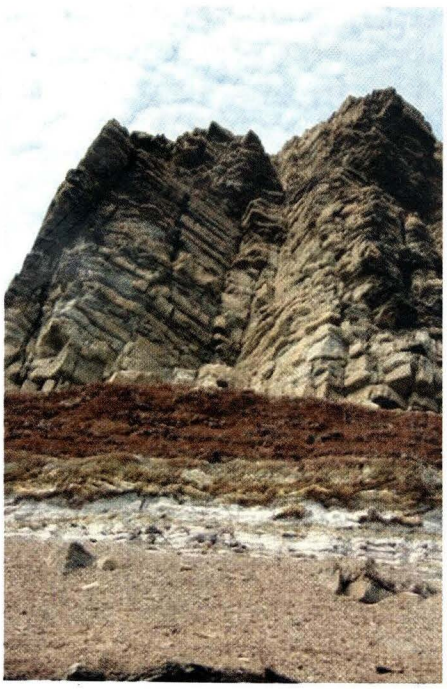
Banco de conchas de abanico, isla Redonda y El Frontón.



Cortesía Eugenio Oliveira.

Colonia de lobos (otaria byronia) en islas Palominos. En el horizonte se puede apreciar San Lorenzo, Cabinzas y El Frontón.

Estratigrafía, flanco oriental.



Paralelo al trabajo expuesto, registramos cortes geológicos con terrazas de estratigrafía de valor científico y la deposición de fósiles esperando, con verdadero interés, se sumen al equipo de investigación los especialistas.

CRONOLOGÍA ISLA SAN LORENZO

Período geológico límite Jurásico-Cretásico. *Levantamiento de la cordillera andina.Formación de la isla San Lorenzo. Fósiles de fauna y flora en la isla: trigonias, amonites, lamelibranquios…*	145-65 millones de años
La cordillera continuó levantándose hasta formar un volumen montañoso.	40-6 millones de años
Modelado de los grandes rasgos del paisaje de la costa peruana.	7 a 2 millones de años
…	¿?
Última glaciación conocida (Würm/Winsconsin) Eustatismo: fluctuaciones de la línea de playa.	70- 10000 a.C.
El nivel del mar en la costa central del Perú estaba aprox. 120 m. por debajo del actual. En ese contexto, San Lorenzo era parte de tierra continental (isla/cerro).	12-10000 a.C.
Fin de la última glaciación conocida, aumenta el nivel del mar. Se reduce el ancho de costa en kilómetros.	10-8000 a.C.
Poblamiento de los Andes. Evidencias de ocupación humana en la Costa Central.	11-6000 a.C.
Primeros humanos en la isla.	¿?
Explotación de recursos marinos, vestigios culturales en conchal precerámico. Se halló instrumentos para hacer fuego, artefactos líticos, maíz, algodón y mate. A la fecha es la evidencia más antigua del uso de la isla.	2500 a.C.
Línea actual de playa.	2000 a.C.
¿Uso de la isla como espacio sagrado?	¿?
Espacio ritual funerario, cementerio del período Ichma, Caleta La Cruz, Complejo Guanay. Incluye vestigios de asentamiento con estructuras de piedra. Conchales. Actualmente en investigación.	1200-1532 d.C.
En las primeras décadas de la Colonia, la isla fue dada en Encomienda al español Diego Rivera, lo que se deduce incluía población nativa tributaria propia de la zona.	15…
Preso en la isla –por unos días– el Virrey Blasco Núñez de Vela.	1544
Después del Combate de Cerro Azul, en el cual enfrentó a la Armada del Mar del Sur, recala en la isla por unos días, el corsario Joris van Spilbergen. Antes de retirarse dispara su artillería contra el Callao.	julio 1615
Expedición holandesa al mando de Jacques Clerk L´Hermite, sitia al Callao. Parte de la tripulación es víctima mortal de la peste –incluido L´Hermite– y son enterrados en la isla.	1624
Explotación de las canteras de piedra para apoyar la construcción de las murallas del Callao Antiguo y sus baluartes (Virrey Pedro de Toledo).	1640
Trabajos forzados indígenas (extirpación de idolatrías).	1660

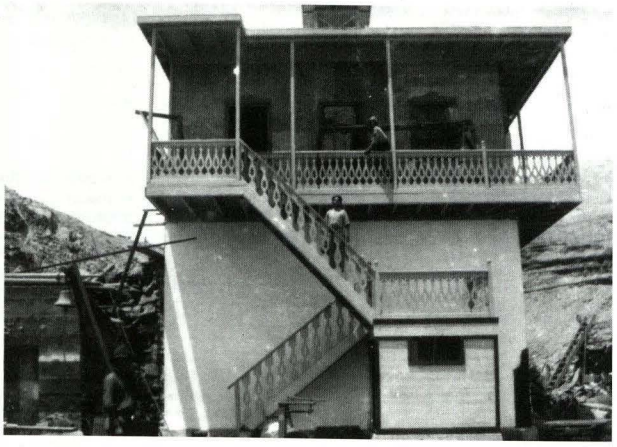
Maremoto azota el Callao. Destrucción total del puerto.	1746
Construcción del Real Felipe apoyada en la explotación de las canteras de San Lorenzo y la utilización de huevos de guanayes (argamaza).	1747-1783
Vestigios de un campamento temporal, con evidencias materiales de uso doméstico: estructuras del rancho, restos orgánicos, fragmento de impresiones en latín. Caleta Panteón. Actualmente en investigación.	fines s. XVIII
La flota de la Expedición Libertadora al mando del vicealmirante Lord Cochrane acantona en la isla. Liberan a los presos patriotas, instalan una factoría de explosivos y atacan el Callao.	1819
Por Decreto Supremo de Gobierno se dispone el funcionamiento de un lazareto en la isla San Lorenzo como parte de las medidas para prevenir el ingreso de una epidemia del "cólera morbus" en territorio peruano. Esta estación cuarentenaria dispuso de su propio Panteón, el que a la fecha está siendo estudiado.	1833
Charles Darwin, durante su viaje alrededor del mundo, recala en el Callao durante seis semanas y recorre la isla reconociendo parte de su vegetación, su geología, las fluctuaciones del nivel del mar y los conchales con restos de vestigios culturales prehispánicos (hilo de algodón, junco tejido, maíz).	1835
Se inicia la exportación del guano peruano a gran escala.	1841
Naufraga la fragata inglesa Lord Wellington *frente a la isla.*	13 octubre 1851
Después del Combate del 2 de Mayo, la flota española se retira a San Lorenzo donde entierran a sus combatientes (los que posteriormente, durante la ocupación chilena, son trasladados fuera de la isla). Reparan las averías de sus naves y hunden una embarcación dañada capturada en Chile, el paquete Maule. *El día 10 parte rumbo al Atlántico.*	2 al 10 de mayo 1866
Miguel Grau, Ferreyros, García y García, entre otros marinos, son confinados a la isla por oponerse al nombramiento del comodoro norteamericano John Randolph Tucker como Jefe de la Escuadra Peruana. En enero de 1867 el Consejo de Guerra los declara inocentes.	15 agosto 1866
Guerra del Pacífico - Bloqueo al puerto del Callao.	abril 1880- enero 1881
Bloqueo al Callao desde la isla. Evidencias de entierros de marinos, muertos en acción de armas: en 1980 se halló un pabellón chileno en uno de los contextos funerarios de Caleta Panteón. Actualmente la zona está siendo estudiada. *Registro de enfrentamientos:* * *Nave peruana* Urcos, *al mando del alférez Valle Riestra, pone en fuga a las lanchas chilenas* Janequeo *y* Guacolda. * *La lancha* Independencia, *al mando del teniente segundo José Gálvez, enfrenta a la* Janequeo, *hundiéndose ambas.* * *Incursiones de combatientes peruanos sobre la isla.* * *Combate generalizado. La lancha peruana* Arnao, *al mando del teniente primero Antonio Jimeno, es impactada.*	23 abril 24 mayo 16 junio, 22 agosto, 15 y 16 setiembre 6 diciembre
Naufraga la goleta nacional Anita Garibaldi *en las inmediaciones.*	5 julio 1888
Opera la fundición del inglés Mr. Harris. Los franceses, señores Honoré explotan las canteras del norte.	1891
Explotación de vetas de cuarzo.	1890-1915
Reconstrucción del Lazareto (Estación Sanitaria). Mientras, el pontón Perú *funciona como tal.*	1898
Factoría de explosivos.	1905
Arqueólogo Max Uhle trabaja en la isla.	1906 y 1907
Naufragio de la fragata Italia.	anterior a 1913
Resolución de Gobierno restringiendo la extracción de piedras de las canteras de San Lorenzo con el fin de destinarlas exclusivamente para la construcción de obras portuarias en el Callao y a la construcción del Malecón Figueredo. Sólo será permitida la extracción con autorización especial del Supremo Gobierno.	20 julio 1915
El Gobierno funda la Compañía Administradora del Guano encargada de controlar la explotación del guano en beneficio del Estado.	1919
Durante el gobierno de A.B. Leguía, opositores políticos fueron recluidos en la isla.	1919 -1930
Inauguración de la Base Naval – MGP, la que opera hasta la fecha.	26 setiembre 1926
Durante el gobierno de Luis M. Sánchez Cerro se da la ley de 'emergencia' para reprimir diversos levantamientos políticos. Uno de estos levantamientos tuvo como consecuencia el fusilamiento de ocho marineros en San Lorenzo.	11 de mayo 1932
Continúa operando la Compañía del Guano.	1950
Primer Catastro Arqueológico de la isla, realizado por el Instituto Riva Agüero y el Instituto Nacional de Cultura.	1974
Terrorista Abimael Guzmán (SL) preso en San Lorenzo los primeros meses de su confinamiento.	1992
'Proyecto puesta en valor del patrimonio natural y cultural de la isla San Lorenzo' - Marina de Guerra del Perú.	1995-2004

Nuestro agradecimiento al equipo del campamento: asistentes de campo y excavadores. A los especialistas invitados: Dr. Uriel García y Guido Lombardi Almonacín, especialistas en paleopatología; al arqueólogo Aurelio Rodríguez, especialista en prospección y fotografía de altura; al biólogo Jorge Troll, y a Rodolfo Molina por su fotografía artística. Al Dr. Humberto Currarino, al compartir con el proyecto su archivo fotográfico. Un agradecimiento especial a la Marina de Guerra del Perú, a la Dirección de Intereses Marítimos e Información, a la Dirección de Hidrografía y Navegación y a la Estación Naval de San Lorenzo por la logística brindada permanentemente. Nuestro reconocimiento a quienes con su aporte privado hicieron posible el desarrollo de esta Temporada 2003-2004.

Colección museográfica.



Compañía del Guano.



Archivo H. Currarino.

BIBLIOGRAFÍA

- *Bonavia, Duccio.* Perú, Hombre e Historia. De los orígenes al siglo XV. *Fundación del Banco Continental para el Fomento de la Educación y la Cultura. Ediciones Edubanco. Lima, 1991.*
- *Bonilla, Heraclio (comp.).* Informes de los cónsules británicos 1826 – 1919. *Instituto de Estudios Peruanos – Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1976.*
- *Cárdenas M. Mercedes, Mac Kay F. Martín, Santa Cruz G. Raphael, Ugarte G. Azucena.* Informe Final de la Prospección Arqueológica de la Isla San Lorenzo. *Instituto Riva Agüero – Dirección de Intereses Marítimos, setiembre 1999. Proyecto 'Puesta en valor del patrimonio científico, histórico y arqueológico de la isla San Lorenzo' MGP.*
- *Cisneros, Carlos y García, Rómulo.* Guía del Viajero. Callao y sus alrededores. *Lima, 1898.*
- *Darwin, Charles.* Diario del viaje de un naturista alrededor del mundo. En el Navío de S.M. *Beagle. t. I y t. II, editorial Espasa Calpe, Madrid, 1940.*
- *Diario El Comercio.* Primeras planas del Siglo XX. *Lima, 2002.*
- *Fortunic Oliveira, María del Pilar.* La Isla San Lorenzo y su valor histórico. *En: Revista de Marina, Año 89 Nº 2, p.50-60. Lima, 1996.*
- *García Cáceres, Uriel.* El Cólera y la isla San Lorenzo en la Historia de la Medicina Social Peruana. Comentarios sobre un decreto precursor. *En: Revista de Marina, Año 96, No. 3. Lima, 2003.*
- *Henríquez, Luis. (1624)* Relación de lo sucedido con la armada holandesa desde el nueve de mayo de 1624 hasta 14 de agosto del dicho año. *Publicación de la Asociación Holandesa del Perú, Lima, s/f.*
- *Huapaya, Cirilo y Roselló, Lorenzo. Informe preliminar sobre sitios sin cerámica en la Isla San Lorenzo, Callao Perú. En Revista Arqueología PUC, Nº15-16, publicación Nº 96 del Instituto Riva Aguero, 1974-1975.*
- *Hudtwalcker, José A. y Pinilla, José.* Informe Excavación Arqueológica Caleta Panteón – INC. *Setiembre 2003. Proyecto "Puesta en Valor del Patrimonio Científico, Histórico y Arqueológico de la Isla San Lorenzo" MGP.*
- *Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Historia Marítima del Perú. *Lima, 1973*
- *Jones S., Martin R., Pilbeam D.* Human Evolution. *Cambridge University Press, 1992.*
- *León Canales, Elmo.* Los Primeros Pobladores de los Valles del Chillón, Rímac y Lurín. *Cortesía Arq. Aurelio Rodríguez.*
- *Marina de Guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos.* Compendio de Historia Naval y Marítima. *Lima, 1998.*
- *Melo, Rosendo.* Derrotero de la Costa del Perú. *2da. Ed. Lima, 1913.*
- *MNAAH, Informe Nª046-95/INC-Catastro-HW.* Registro de Evidencias Arqueológicas de la isla San Lorenzo-1974. *Catastro Milla. Pueblo Libre, octubre 1995.*
- *Ortíz Sotelo, Jorge.* El Almirante Miguel Grau (1834-1879) una aproximación biográfica. *Ed. Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Perú, 1999.*
- *Ortíz Sotelo, Jorge.* Arqueología submarina y naufragios en el Perú. *Revista de Marina, Año 96, No. 1 – abril 2003.*
- *Pulgar Vidal, Javier.* Las Ocho Regiones Naturales del Perú. *Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.*
- *Revista Perú Cronos.* El progreso de la explotación del guano en el Perú, como obra de la Cia. Administradora del Guano. *Perú, 1949.*
- *Rodríguez Asti, John.* Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema. La Expedición holandesa de Jacques Clerk L´Hermite.
- *Rosenzweig, Alfredo.* Geología de la Isla San Lorenzo. *Ministerio de Fomento y Obras Públicas, Instituto Nacional de Investigación y Fomento Mineros. Boletín N° 7. Preparado por el Instituto Geológico del Perú. Lima, 1953.*
- *Rostworowski, María.* Señoríos Indígenas de Lima y Canta. *Instituto de Estudios Peruanos. Lima, 1978.*
- *Rostworowski, María.* Ensayos de Historia Andina. *Elites, Etnias, Recursos. Instituto de Estudios Peruanos. Lima, 1993.*
- *Valcárcel, Luis. Historia del Perú Antiguo. Ed. Mejía Baca. 4ta. Edición. Lima, 1984.*


CONSORCIO NAVIERO
PERUANO S.A.
CSAV
www.csav.com
LIBRA
Av. Central 643, Pisos 7 - 8, Lima 27, PERÚ
Central Telefónica: (51-1) 411-6500
Fax: (51-1) 411-6599
Website: www.cnpsa.com E-mail: cnp@cnpsa.com

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"46 años contribuyendo al desarrollo de la Marina y del país"

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao 05

Teléfonos:
(00511) 453-0281 (00511) 453-0724

Fax: 465-0305

E-mail: webmaster@navieracomercial.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios



Préstamos FINMAR

del Banco de Comercio

El Préstamo más ventajoso del mercado para miembros de Marina de Guerra del Perú.

- Hasta 36 meses para pagar.
- Préstamos en efectivo y de consumo.
- Hasta S/17,000 soles, mediante descuento por planilla.
- Hasta S/40,000, mediante débito automático en cuentas de ahorro
- Disponible con o sin aval.

Para información adicional sírvase comunicarse con nosotros a la Central Telefónica 513-6000 anexo: 3721, 3749 y 3747; Nextel: 811*1627, 811*4638, 811*4621 y 814*7019

Juntos por tu bienestar!

BANCO DE COMERCIO

ágil, cálido, personal

Oficina Principal: Paseo de la República 3705 - San Isidro Central Telefónica: 513-6000
www.bancomercio.com

UAP

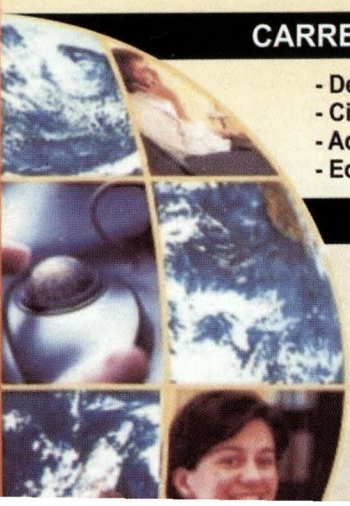
UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

EDUCACIÓN A DISTANCIA

VENTAJAS PARA LOS ALUMNOS

- Plataforma educativa de e-learning: **campus virtual.**
- Docentes especializados en la metodología de enseñanza-aprendizaje,
- Brindamos apoyo en tutorías telemáticas a nivel nacional en todas las asignaturas
- Materiales didácticos diseñados específicamente para educación a distancia. (textos, audio y video).
- Brindamos apoyo en tutorías presenciales en cada unidad descentralizada donde se matricule el alumno.
- Laboratorio con acceso Internet, biblioteca en cada unidad descentralizada.
- Planes de Estudio y sílabos modernos y orientados al mercado laboral.
- Carnet Universitario
- Convalidación de Cursos (Segunda Carrera, Traslados)
- Ingreso directo para titulados y/o mayores de 30 años (entrevista personal)

CARRERAS PROFESIONALES



- Derecho y Ciencias Políticas
- Ciencias Contables y Financieras
- Administración
- Educación

Informes e Inscripciones

LIMA
Jr. Cayetano Heredia 1092 - Jesús María
Telf.: 471-1462
266-0195 / 266-0196 Anexo 205
http://dued..uap.edu.pe dued@uap.edu.pe

Miembro de la
A.I.E.S.A.D.
Asociación Iberoamericana de Educación Superior a Distancia

SIMA

INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





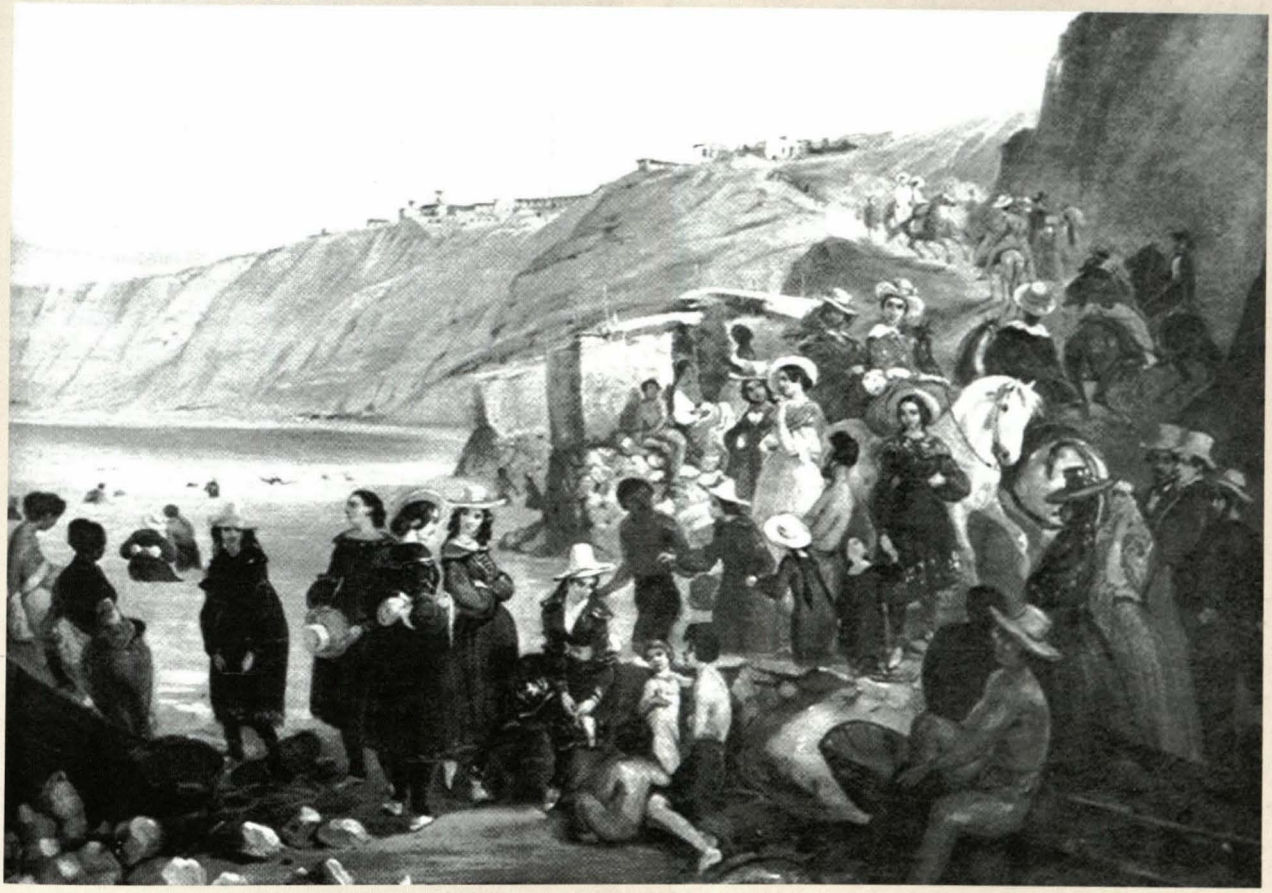
54 AÑOS COMO EMPRESA CONTRIBUYENDO CON LA DEFENSA Y EL DESARROLLO NACIONAL

GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN

Avda. Contralmirante Mora 1102 - Callao
Teléfono: (51-1) 4131140/4131129 Fax: (51-1) 4131130
Web: www.sima.com.pe - jangeles@sima.com.pe

CHORRILLOS: LOS INICIOS DE UN HISTÓRICO BALNEARIO

Héctor López Martínez



La playa de Chorrillos vista por el pincel de J.M. Rugendas, a mediados del siglo XIX.

Chorrillos es un nombre entrañable para quienes recordamos y sentimos, en todo momento, la historia de nuestra patria. Este balneario, de humildísimo origen, por obra del destino se convertiría en escenario de diversas etapas de nuestra andadura republicana. Allí, en la villa de José Olaya, el héroe de la Independencia, convivieron bronceados y hábiles pescadores que se ganaban la vida trabajando en el honrado oficio de San Pedro, junto con una variada gama de personajes que, por los más diversos motivos, se instalaban en Chorrillos durante los meses de verano para escapar de los 'calores' de Lima y otros, generalmente por motivos de salud, que permanecían todo el año gozando del 'temperamento' (clima) a las orillas del mar que, aliviaba sus males.

Muy pronto Chorrillos cobró fama al convertirse en el encontradero propicio de las personas –hombres y mujeres- amantes del juego. Sobre el tapete verde se ganaron y perdieron grandes fortunas. Haciendas, incluyendo esclavos negros y colonos chinos, pasaron de una mano a otra en contadas horas. Opulentos comerciantes o terratenientes, junto con sus familias, quedaron sumidos en la mayor pobreza por una mala 'racha' de un compulsivo jugador. Cho-

rrillos, pues, adquirió, sobre todo en los años del auge del guano, una cierta aureola de lugar pecaminoso, y peligroso, del cual se contaban infinitas anécdotas, algunas verdaderas y fantasiosas las más.

Lo cierto es que apenas el Perú ingresó en la senda del orden, con el advenimiento del general Ramón Castilla al poder, en 1845, Chorrillos comenzó a crecer y se convirtió en lugar de moda al cual gustaban concurrir las personas más pudientes de Lima. Comenzaron a construirse 'ranchos', que no se condecían con el nombre, pues muchos fueron residencias fastuosas, cada vez más numerosas. Su malecón se hizo famoso y el establecimiento de baños, al que había que bajar fatigosamente hacia 1850, recibió importantes mejoras para comodidad del público. Estos trabajos recibieron un fuerte impulso durante el segundo gobierno de Castilla, quien según refiere don Ricardo Palma en sus Tradiciones, "veraneaba en Chorrillos, y cuando a las dos de la tarde arreciaba el calor, se iba un par de horas a bordo; se arrellanaba en una mecedora en la toldilla de popa; el comandante (de uno de nuestros buques de guerra) le agasajaba con un vaso de refrigerante cerveza, y su excelencia, que siempre tuvo gran predilección por los marinos, convocaba en torno suyo a los oficiales, entregándose con ellos a expansiva conversación, la que concluía al 'picar' un guardián las cinco de la tarde, hora en que regresaba a tierra, llevándose siempre a uno de los oficiales francos para que le acompañase a comer[1]. Es necesario recordar que la construcción del muelle de Chorrillos se inició en 1861 y la obra fue dirigida por una comisión presidida por el intendente del balneario e integrada por los vecinos notables José Vicente Oyague y Manuel G. San Martín. La parte técnica estuvo a cargo de los ingenieros Prentice, Dupard y Bonnemaison.

Los progresos materiales de Chorrillos fueron constantes hasta convertirse en un lugar de gran belleza, una verdadera joya sobre la costa del Pacífico que arrancó entusiastas elogios a propios y extraños. En 1877, dos años antes que Chile nos declarara la guerra, escribía Mariano Felipe Paz Soldán en su ya clásico *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*: "Tiene 3,850 habitantes. La población ocupa una gran extensión; pocas calles se cortan en ángulo recto y por esto forman una verdadera encrucijada; muchas apenas tienen tres metros de ancho y son verdaderos callejones; pero hay dos calles anchas y hermosas que corren casi de Norte a Sur; sin embargo por todas partes se encuentran casas muy bien construidas y con todas las comodidades de una gran ciudad. Hay una iglesia cuya plaza tiene una fuente de agua. La villa está alumbrada por gas; tiene una estación del ferrocarril que la une con Lima y el Callao; y estaciones telegráficas en contacto con las líneas telegráficas terrestres y la submarina. Chorrillos es el lugar de baños y de veranear de los habitantes de Lima; en otro tiempo fue el verdadero Baden-Baden del Perú" [2].

Es evidente que la comparación con Baden-Baden, el balneario alemán en la Selva Negra donde acudían reyes y la nobleza europea, es hiperbólica. Sin embargo, para nuestra circunstancia, Chorrillos era un lugar donde la moral de las gentes podía correr serios peligros. Felipe Pardo y Aliaga escribió su comedia *Una huérfana en Chorrillos* situándola en 1833. El argumento trata sobre los peligros que debe sortear una niña acaudalada que está a cargo de una tía codiciosa y sin escrúpulos. La obra de Pardo y Aliaga es un catálogo de las costumbres limeñas durante el verano en Chorrillos (vestidos, fiestas, bailes, juegos de azar –sobre todo- comidas, bebidas, etc.)[3].

La muy afilada pluma de Manuel Atanasio Fuentes "El Murciélago", que cual escalpelo se abrió paso entre los tumores de nuestra sociedad, exageró muchas veces, pues el apasionamiento de Fuentes era proverbial. El retrato que hace de la vida en Chorrillos en su muy difundida *Guía Histórica-Descriptiva, Administrativa, Judicial y de Domicilio de Lima*, merece reproducirse, pues está fechada en 1860.

Dice *El Murciélago*: "En los meses de diciembre a marzo, en que se hace sentir el mayor calor en Lima, empieza la temporada de baños; las familias no muy acomodadas se refrescan en la capital, pero las que tienen alguna fortuna prefieren los baños de Chorrillos.

Es preciso que la moda ejerza un imperio despótico y fascinador para que haya elevado al pueblo de Chorrillos hasta hacerlo un sitio de reunión de la aristocracia y de la belleza. A pesar de una que otra finca nueva y elegante, el aspecto del pueblo es feo y repugnante; sus calles sin empedrado, ofrecen un piso molesto que llena los vestidos de polvo y arena.

¿Cuál es entonces el gran atractivo de Chorrillos? ¿Por qué es el pueblo predilecto de la aristocracia?

---

1 *Palma, Ricardo.*Tradiciones Peruanas. *Completas Madrid. Ed. Aguilar. 1957. Tradición* El godo Maroto *(1847), pag. 1,114.*

2 *Paz Soldán, Mariano Felipe.* Diccionario Geográfico Estadístico del Perú. *Lima. Imprenta del Estado. 1877, pag. 318.*

3 *Cornejo Polar, Jorge.* Felipe Pardo y Aliaga. El inconforme. *Lima. Universidad de Lima-Banco Central de Reserva del Perú. 2000, pag. 107.*

¿Por qué no es hombre de tono el que no pasa siquiera los domingos en Chorrillos? ¿Por qué es ese pueblo el sitio de reunión de los vagos de la capital? ¿Son sus aguas? ¿Es su temperamento? Nada de eso. Es porque allí tiene establecidos sus templos la diosa de la fortuna; es porque el mayor número de las casas son otros tantos campos de batalla en que luchan todo el día y toda la noche los genios prósperos y adversos de los hombres; es porque de Chorrillos se trae una fortuna adquirida en uno o dos días, o se saca la pérdida de las economías de todo el año o de toda la vida. La existencia de las señoras en Chorrillos es monótona y poco divertida; a la plaza y al baño, lo más del día a dormir y a fastidiarse; mientras tanto el sexo vigoroso lucha todo el día y toda la noche, y experimenta una sucesión de emociones ya de placer o ya de despecho que lo hacen pasar el tiempo cada cual...sabe cómo"[4].

Chorrillos seguía teniendo sus atractivos lúdicos pero a estos se unían otros placeres y diversiones que el hipercrítico Fuentes no quiere ver. Claro que no era Baden-Baden, pero sí una hermosa villa donde nuestros antepasados solían pasar temporadas de veraneo y descanso. Fuentes, no menciona las espléndidas mansiones que habría en Chorrillos, donde casi todos los materiales habían sido importados de Europa. Diversos testimonios nos describen bellas escaleras de mármol de Carrara, estatuas también traídas de Italia, rejas forjadas en Francia o Bélgica, muebles trabajados en Inglaterra, etc. Esta fue la villa que consumió el fuego la trágica noche del 13 de enero de 1881 por obra del invasor chileno. Hasta ahora nos conmueve contemplar las fotografías donde sólo se ve paredes calcinadas, casas en ruinas, destrucción por doquier[5].

Después de la guerra con Chile, el balneario de Chorrillos intentó restañar sus heridas, pero ya no sería jamás el de antes. En los inicios del siglo XX buen número de familias limeñas reconstruyeron o levantaron nuevos 'ranchos', más modestos, más sencillos. Se fundó un elegante Club Social muy concurrido por la juventud. El tren seguía uniendo Chorrillos con Lima haciendo escala en el Barranco y Miraflores. A partir de 1904 el tranvía eléctrico le dio vida al balneario donde cada vez más personas residían todo el año. Chorrillos tenía en el malecón una zona aristocrática y también barrios de personas de clase media y de menores ingresos económicos.

Chorrillos crecía, aunque no desmesuradamente, hasta que sobrevino el terremoto de 1940 que le causó gravísimos daños, ya que fue una de las zonas donde el siniestro produjo mayores desastres personales y materiales. El último medio siglo chorrillano está lleno de avatares. Obviamente ya no es el balneario aristocrático del siglo XIX y primeras décadas del XX. Ha sufrido y sufre todas las transformaciones urbanas operadas en la Gran Lima durante los últimos cuarenta años. Allí sigue, como vigía mancillado por las antenas de T.V., el Morro Solar, baluarte del heroísmo, mientras sus playas, los domingos, acogen a miles y miles de nuestros compatriotas de todas las regiones, de todos los barrios de Lima que disfrutan de las frescas aguas del Mar de Grau.

Los balnearios marítimos, como lugares de reposo o de terapia, aparecen en Europa en la década de los años treinta del siglo XIX. Veinte años más tarde la Emperatriz Eugenia, esposa de Napoleón III de Francia, puso de moda Biarritz y casi inmediatamente otras playas siguieron el mismo rumbo. En nuestro medio, las primeras playas con veraneantes fueron Chorrillos y La Punta. Chorrillos para los limeños y La Punta para los chalacos. Hacia 1830 se comenzaron a construir los primeros ranchos y la villa cobró fama de ser un garito gigantesco, cosa que no era falsa, aunque sí tal vez un tanto exagerada.

Al comenzar el verano –y antes que se construyera el tren– el viaje a Chorrillos se efectuaba en co-

4 *Fuentes, Manuel A.* Guía Histórica-Descriptiva, Administrativa, Judicial y de Domicilio de Lima. *Lima. Librería Central. 1860, pags. 273 y 274.*

5 *San Cristóval, Evaristo.* Grandeza y esplendor de Chorrillos. *Lima. Compañía de Impresiones y Publicidad. 1949, cap. VI, pag. 41*



Héctor López Martínez

Doctor en Letras, en la especialidad de Historia y Geografía, en la Universidad Católica (1963). Sus estudios universitarios los hizo en la Universidad Católica de Lima y en la Universidad de Sevilla.

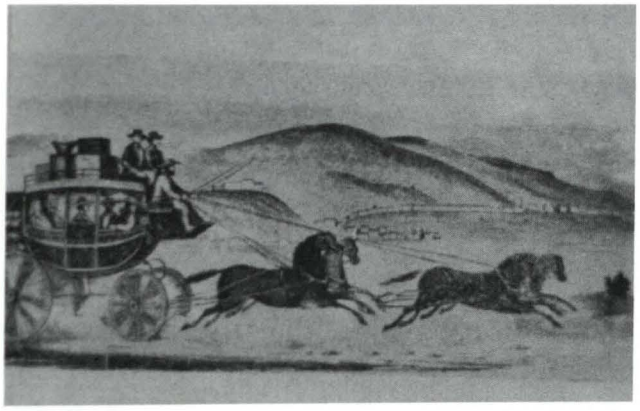
Es miembro de número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, del Instituto Riva Agüero y miembro de la Real Academia de Historia de España.

Autor de los diversos libros y de centenares de artículos en El Comercio, en El Dominical y El Comercio Gráfico.

Ha sido Secretario Permanente de la Comisión Nacional de la UNESCO en el Perú y director de organismos internacionales del Ministerio de Educación durante el primer gobierno de Fernando Belaunde y viceministro del Interior durante su segundo gobierno. Fue director de la Biblioteca Nacional y asesor principal de la Presidencia del Consejo de Ministros. Ha integrado asimismo la Comisión Consultiva del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Editor de la Sección Ediciones. Asesor del área de Opinión y Servicios Periodísticos (OPSE) y de asuntos de carácter histórico a los editores o redactores de El Comercio que se lo solicitan.

Hace 19 años publica ininterrumpidamente, las secciones Sucedió hace 100 años y Sucedió hace 150 años que aparecen en la Página de Opinión.



Típico carruaje que hacía el viaje entre Lima y Chorrillos.

ches. Eran unas berlinas, como las diligencias usadas en Estados Unidos durante el proceso de colonización del Oeste. Los coches salían del establecimiento ubicado en la calle de Palacio N° 66, todos los días, a las cuatro de la tarde, y regresaban a Lima al día siguiente, a las siete de la mañana. El costo del asiento, de ida, era de doce reales y el regreso costaba catorce reales. No nos explicamos a qué se debía esta diferencia. Los días de fiesta los coches partían de Lima a las ocho de la mañana y regresaban de Chorrillos a las cuatro de la tarde[6].

El camino era muy malo, lleno de huecos, la tierra ahogaba a los pasajeros y también existía el peligro de ser asaltados por las numerosas partidas de bandoleros que merodeaban en todo el trayecto y que tenían infinidad de lugares donde ocultarse antes y después de cometer sus fechorías. Cuando algún personaje de importancia iba a Chorrillos, o regresaba de la villa, generalmente era acompañado por una escolta de gendarmes. Pese a todas estas dificultades el número de veraneantes no decrecía.

Otro tema de importancia era el traslado de muebles y otros objetos si la familia decidía pasar el verano en Chorrillos. Para esta operación se contrataba carretas jaladas por mulas. El viaje duraba casi todo el día con paradas de descanso en los pueblitos de Miraflores y el Barranco. Al concluir el verano la caravana de carretas entre Chorrillos y Lima era igualmente aparatosa, pintoresca y bullanguera.

En la fuente inagotable de información para las más diversas disciplinas que es *El Comercio*, hemos encontrado un artículo de Ramón Rojas y Cañas (1827-1883), un costumbrista en la línea de Manuel A. Fuentes o Felipe Pardo y Aliaga, aunque sin el vuelo de éstos. Tampoco estuvo a la altura de Palma en su libro *Museo de limeñadas*, que publicó en 1853 y que sólo es conocido en nuestro medio por los eruditos, pues el único ejemplar que se conserva, está en una universidad de los Estados Unidos. Rojas y Cañas es un caso singular. Alternó sus obligaciones como oficial del ejército –fue sargento mayor– con su afición literaria que expresó fundamentalmente en artículos periodísticos, algunos muy bien logrados, como el que leeremos a continuación, donde muy donosamente señala y se burla de las evidentes faltas o carencias de una sociedad donde las 'consolidación' llevada a cabo por el gobierno del general Rufino Echenique había creado una gran cantidad de nuevos ricos, gente advenediza que perdía en el juego, a veces con increíble rapidez, el dinero que muchas veces había ganado empleando el fraude y otras malas artes. En este aspecto la crítica de Ramón Rojas y Cañas es descarnadas pero legítima. Esa fue una etapa negativa de nuestra historia. Una de las oportunidades perdidas, como dijo Jorge Basadre. La riqueza del guano solo quedó en unos cuantos bolsillos o emigró a bancos del extranjero.

La vida en Chorrillos

I

¿Por qué tiene la gente tanto afán de ir a Chorrillos? ¿Por qué ese desasosiego y comezón de salir de Lima, aunque sea los sábados por la tarde con la cara risueña y volver los lunes temprano lánguidos y cariacontecidos? Cualquiera que repare aquel ahínco y desesperación con que los más de los limeños desean irse para allá, creería sin duda que aquello era una especie de paraíso terrenal o cosa mejor, si mejoría puede haber. No hay duda que para cierto escaso número de señores, es un emporio de delicia y bienandanza. Mas…¿y los otros? Ya llegaron a Chorrillos, ya están en el tan apetecido Chorrillos, donde la vida es un chorro continuo, si no de pesos, de cuatros, si no de cuatros, de reales y si no de reales de medios, porque la bolsa ha de estar chorreando hasta para apagar la sed con un vaso de agua. Bueno pues, ya nos desembarcamos de ese armatoste arrastrado, después de haber sorbido polvo, y de haber hecho en el camino diez o doce paradas, tan infernales acaso, como las que se hacen en Chorrillos mismo, sobre la carpeta de paño y téngase por entendido que estas frecuentes paradas son a mereced del cansancio y extenuación de las seis lagartijas que con el título de caballos, por apodo, remolcan ese indecentísimo y viejísimo cajón a que su dueño un italiano apolinchinelado, le acostumbra llamar coche, con cierto tonito entre victorioso y sardónico.

¿Qué es lo que se hace en Chorrillos? ¡Entendámonos! Se hace más de lo que se debe hacer, o no se

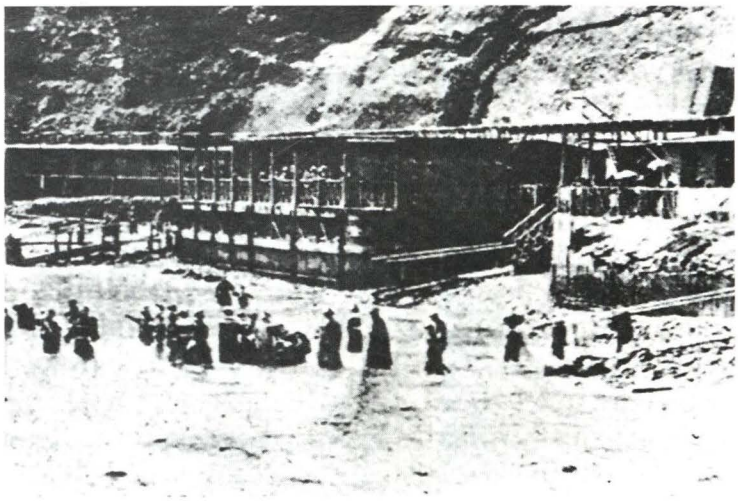
6 *El Comercio. Ed. del jueves 29 de diciembre de 1853.*

hace nada. Algunos para hacer algo se van al baño a ver como se remojan esos variados cuerpos más o menos blancos, más o menos informes o perfectos.... De los que algunos sirven de estuche a los verdes años de la niñez lozana, y otros de respetable alojamiento a muy venerables semi siglos... y otros muchos son depósitos de cierta semilla...no hay necesidad de llamar a las cosas por sus nombres y menos aun, cuanto que todo el mundo ve en tales y cuales fisonomías, marcadísimas señales de que a fuerza de gastar plata, han conseguido el derecho y privilegio de llevar la nariz de color rojo.

II

El baño es el más grato aliciente de Chorrillos y hasta delicioso nos parecería, sino fuera por la desconsoladora idea, y más que idea, necesidad de trepar ese luengo barranco, en donde se hunden los pies hasta el tobillo en aquel polvo calcinado, que más parece harina cernida que tierra, a fuerza de ser sutil y mortificante. Si a lo menos cada ganancioso, echase en un depósito, una leve suscripción, en calidad de barato, para formar un fondo suficiente a proveer de una ramada y un andito o calzada, ese forzoso camino, ellos no perderían nada, y Chorrillos ganaría mucho. El Intendente, hombre activo y sagaz, podía formar una especie de peaje para emprender obra tan útil. Pero no importan estas pequeñeces o nimiedades, como diría Bieitin. Lo que importa es estar en Chorrillos. Bueno pues. Ya estamos ¿qué hacemos? ¿a dónde vamos? A dar vueltas, no hay más. ¿Pero con este sol que nos desuella, con ese polvo que nos ahoga, con ese suelo hirviente que tuesta nuestras plantas? ¡Bah, esto es nada! Camine Ud. En Chorrillos, es cierto, se disfruta de un clima benigno y sano, más como toda medalla tiene su reverso, ver aquí que el reverso de Chorrillos es tan malo como el peor; a toda hora no se escucha más que el estrepitoso canto de los pollinos, el monótono y tétrico aullido de ese enjambre de perros que toman baños de sol en mitad de las desaseadas calles. Los perros de Chorrillos se parecen a ciertos escritores limeños de esos que no estampan sus firmas ni por la salvación eterna.

De día, esos miserables de perros, enflaquecidos por el hambre y el calor yacen tendidos y si los pisotean al pasar, ellos sufren con paciencia y silencio, más bajos y más serviles que pretendientes cortesanos que encadenados por la esperanza de un empleillo sufren todo linaje de vejaciones y desdenes...pero en la noche, tomando el vuelo del anónimo, prevaliéndose de las tinieblas, usando la garantía de la oscuridad, ladran y amenazan morder al más encopetado personaje. Humildes de día y furiosos de noche, cuando la oscuridad los patrocina.



Los baños de Chorrillos antes de la Guerra con Chile.

III

¿Qué se hace en Chorrillos? Ya se ve que muy pocas cosas el que tiene mucho dinero que perder o aunque tenga poco con tal que tenga el mismo humor, hace paradas que apenas paran sobre el paño el tiempo necesario para que un golpe de dados las arrebate...Los que no juegan porque no tienen el humor de jugar se fastidian y estos hacen la parada de otro modo. Estacionados en el corredor del Hotel, no diré sentados, pero sí sembrados en frescas poltronas de junco y entre bostezar y decir cosas indignas de ser escuchadas ni repetidas, se pasan el santo día y algunos, la bendita noche. La risa asoma a los labios al ver el corredor del Hotel tan perfectamente decorado de estatuas de carne y hueso. El Hotel, es el verdadero depósito del ocio, en una especie de valle de Josafat, donde se amalgaman y se injertan y se rozan y se mezclan todas las clases, rangos y condiciones. La sociedad en sus tres clases: alta, media y baja, por precisión o por falta de otro lugar, es en el Hotel en el único lugar en el que hace un simulacro de democracia, de aquella igualdad tan preconizada por todo mandarín, para que, a nombre de esta palabra consoladora, endilgar sendas lavativas al pueblo. Durante la noche los hombres se van a pasear a un monte que hay en cada rancho de Chorrillos; allí hay palacios, pero como están en Chorrillos siempre han de llamarse ranchos como en el Callao barracas y como en París hoteles. Lo particular es que, en estos montes no hay árboles ni pájaros...pero en trueque, tienen un poder irresistible, mágico, para atraer a los paseantes. En Chorrillos todos están sanos; pero tienen la fiebre amarilla de las onzas, todos aspiran a ganar. Por supuesto que como los parroquianos del monte se creen en absoluta soledad, no ponen reparo en descamisarse y descalzoncillarse hasta el grado de tener que volverse a sembrar en los sillones de mim-



Cabaña en Chorrillos y un grupo de veraneantes que se preparan para ingresar al mar (bocetos de L.M. Rugendas).

bre del Hotel, con la cara más larga que de catorce puntos de largo; indicio irrecusable de que las paradas sólo pararon en la mesa el tiempo necesario para ir a parar al bolsillo del dueño del monte.*

IV

Como en Chorrillos cada individuo se cree en el deber, en la necesidad, en la indispensable obligación de jugar, ya tendría para avergonzarse aquel que dijese que no jugaba. A mérito de esto, nadie se ruboriza de decir: "me han desplumado", y aun muchos que fueron sin plumas y hasta sin cañones, tienen que pronunciar esta fórmula por no pasar por unos babiecas, que allí quien no juega, es un Malolo.

Esto es al cabo, una gran ventaja para muchos que especulan con la muletilla, de "me han desplumado". En Lima un hombre, para pedir dinero prestado a otro, se mira y se remira mucho, y como que hay en él alguna quisicosa que medio le arredra...pero en Chorrillos ¡disparate! Se le acerca a Ud. un prójimo y escopeteándole la fórmula sacramental "me han desplumado", ya se cree autorizado no solo para pedir, más hasta para exigir con fuerza, y lo que es peor olvidando la ceremonia, de hágame Ud. el favor. De resultas de este feliz estribillo, muchos industriosos que conocen el mundo y que estudian las costumbres, aun cuando no las escriban, como navíos corsarios, abordan al buen señor a quien huelen algo sacado de las minas, en el bolsillo, y tan revestidos de llaneza como desnudos de cortedad, le granizan esta palabras (haya o no haya gente) con tono firme y sereno. Hombre, Sr. Fulano, "me han desplumado", me han dejado sin blanca, pienso desquitarme, porque la ráfaga ha cambiado, deme Ud. el dinero que lleva o parte de él, ya nos arreglaremos en Lima. No son ellos malas limas. Son escofinas o limas sordas, que a más de limarte a uno el capital se hacen los sordos cuando se les va a cobrar. Inútil es decir que alguno de estos benditos del Señor, si se acercaron al monte fue sólo para ser espectadores, y que ni siquiera perdieron un real por la sencilla razón de que no lo tuvieron por conveniente...y de estos pajarracos pululan muchos en toda ciudad destinada al vicio. Las señoritas por mero pasatiempo y como por estrangular el fastidio, también se dedican a hacer paradas...y como esto se va haciendo costumbre y la costumbre se respeta tanto en Chorrillos, y es menester que la niña juegue por el qué dirán, hétenos aquí, que la complaciente mamá, deja de hacerse una manteleta para que sus queridas Chepita y Manonguita, puedan ganar o perder, que es lo más seguro aun dado el caso de que ganaran plata, pues regularmente la posición de una niña es tan vidriosamente delicada, que el pueblo acostumbrado a opinar como se le antoja, dice lo que quiere. Una mujer cuando más plata está ganando, es porque más está perdiendo. Y no concluyo diciendo que muchas pierden el rubor y el decoro en siendo punto del juego, por verme libre de las maldiciones de las enchorrilladas y de los desaires que me hagan cuando se me ofrezca ir a estudiar un Chorrillo, que tanto tiene que estudiar, aunque no sea más que por ser un chorro de libertinaje donde chorrean las monedas como en pila.

Rojas y Cañas[7]

¿Cuáles fueron los inicios de esta suerte de Sodoma que nos describe Rojas y Cañas? Pedro Paz Soldán y Unanue, 'Juan de Arona', en su libro *La*

---

* *El 'monte' era un juego de azar donde en pocos minutos se podía ganar o perder grandes sumas de dinero en onzas de oro.*

7 *El Comercio. Ed. del viernes 10 de febrero de 1854.*



Una bañista en Chorrillos con un elegante traje para ingresar al mar. (Dibujo de J. M. Rugendas)

línea de Chorrillos, cuya primera edición apareció en 1894, dice que el pueblo de Chorrillos "comenzó a formarse en 1688, en virtud de la donación que de estas tierras hizo el alférez Francisco Carrasco a los indígenas pescadores; al efecto vinieron de Huacho y Surco algunos y fabricaron sus ranchos. La tradición oral habla de nuevas donaciones de terrenos hechas posteriormente por D. Francisco Pérez Cormenante.

Decíamos que la población fue de cuatro mil y es de dos mil. Esto se sabe por la estadística de la República, que es la del al tun tun. Pero en 1815, cuando todavía imperaba latente el sano y moral régimen español, que ha necesitado de más de medio siglo de relajación para extinguirse del todo, encontramos los siguientes datos consoladores, porque de seguro son tomados del natural y por la competencia administrativa, o en su defecto, siquiera con amor y buena fe.

Los indígenas de este pueblo que son 1,050 –580 hombres y 470 mujeres– dice un escrito de la época, están destinados a la pesca, son bañadores y uno que otro tiene tienda de comestibles, rindiéndoles la utilidad de 24,500 pesos de la cual pagan 964 de contribución.

Este pueblo tiene su ramo de propios que anualmente rinde 540 pesos dedicados a objetos de policía, y para el pago de un preceptor de primeras letras.

Al sur de la plaza se halla el templo con su camposanto al costado. Igualmente a poca distancia de la población existe la Capilla del Señor del Barranco, labrada por el doctor Villalta a una efigie que encontraron allí.

Los datos que preceden los hemos tomado de Córdova y Urrutia en sus *Noticias estadísticas* publicadas en Lima en 1839"[8]

Ya se dijo que la principal actividad de los nativos de Chorrillos era la pesca, que hoy llamamos artesanal. Con ella conseguían sus alimentos principales y con la venta de los peces obtenían una magra ganancia que les permitía vivir modestamente. Cuando Chorrillos se convierte en balneario muy concurrido, los pescadores encontraron otra fuente de ingresos convirtiéndose también en 'bañadores', es decir, las personas que cuidaban la integridad física de los hombres, mujeres y niños que 'bajaban' hasta la playa para bañarse en el mar. Ante diversos problemas surgidos entre los 'bañadores' y sus eventuales clientes, la autoridad decidió hacer público un Reglamento, que nos parece un documento interesante, curioso y pintoresco con cuya transcripción, que no requiere de comentarios, damos punto final a este artículo.

REGLAMENTO a que deben sujetarse las personas que concurren a los baños de Chorrillos, y muy particularmente los bañadores.

Siendo necesario dictar para mayor comodidad de las personas que concurren a las caletas de este pueblo a tomar baños, algunas medidas que tiendan a precaver las molestias que frecuentemente se originan, resuélvese:

Art. 1° Que ningún individuo pueda ejercer el oficio de bañador sin tener la correspondiente licencia otorgada por el Intendente de Policía que le dará gratis.

Art. 2° Todo bañador tiene, bajo la pena de multa o arresto, la obligación forzosa de limpiar la caleta en que desempeña su oficio, quedando sujetos en virtud de este artículo, a cuidar de la estabilidad y firme colocación de las piedras que sirven de escala pa-



Una dama limeña ingresa al mar con el apoyo de su bañador. Acuarela de Pancho Fierro

8 *Arona, Juan de (Pedro Paz Soldán y Unanue).*La línea de Chorrillos. *Lima. Edición de* El Comercio. *1993, pag. 115.*

ra bajar al mar, así como también a remover todos los estorbos que embaracen en la orilla el libre paso de las personas.

Art. 3° Quedan igualmente obligados, en caso de peligro de algún individuo que está bañándose, a auxiliarlo oportunamente y ofrecerle todos los socorros que las circunstancias permitan, como lo aconsejan los sentimientos naturales y los deberes de humanidad. Los contraventores de este artículo serán severamente castigados.

Art. 4° Nadie podrá bañarse en las caletas públicas sino en traje honesto y decente, el mismo de que usarán los bañadores.

Art. 5° Prohíbese lavar en ellas no solo los objetos de pesca, sino también todos aquellos otros que puedan ocasionar la fetidez o insalubridad del agua.

Art. 6° Prohíbese también bañar en las caletas públicas toda clase de bestias y demás animales, comprendiéndose especialmente en este número los perros.

Art. 7° Los que comprometiéndose a bañar a las personas en una hora fija y determinada, no lo hicieran por su culpa y ocasionaren el retardo en el baño u otras molestias, serán penados con retención o multa, quedando las personas responsables por su parte a indemnizar los perjuicios que ocasionaren a los bañadores por no concurrir a la hora acordada, lo que se probará previamente. Las diferencias que sobre esto ocurrieren, serán resueltas por el Intendente de Policía.

Art. 8° El Comisario o Juez de bañadores cuidará estrictamente de que ningún bañador u otros individuos se presenten en las caletas en estado de embriaguez, ni formen algazaras ni bullicios, bajo la pena de sufrir una multa de 4 a 10 pesos, o de uno a dos días de arresto. Cuidará igualmente de que no se profieran palabras obscenas o inmorales, ni se practiquen actos que afecten la decencia o sanas costumbres, prohibiéndose especialmente, en virtud de esta disposición, practicar las necesidades naturales en presencia del público.

Art. 9° El Juez de bañadores dará parte al Intendente de Policía tan luego como advierta que alguna persona cabalgada atraviesa precipitadamente el barranco, causando molestias a los transeúntes.

Art. 10 Bajo ningún pretexto podrá, sin conocimiento de la Intendencia, alterarse el precio establecido para los ranchos y demás útiles de baño, debiendo en caso de contravención a este artículo, pagar una multa de cuatro a doce pesos.

Art. 11 Si se le probare a algún individuo haberse sustraído prendas de los concurrentes al baño, será considerado como un ladrón público, y puesto en el acto en arresto a disposición del juez competente.



Una bañista protegida con unas calabazas atadas a la cintura que le servían como una especie de flotador. (Dibujo de J.M. Rugendas)

Art. 12 Los bañadores tiene la obligación de proporcionar a sus abonados todas las comodidades posibles.

Art. 13 Las personas que concurran a las caletas a vender frutas u otros artículos, deberán situarse de modo que no se agolpen en un solo punto ni impidan el libro paso de los concurrentes.

Art. 14 Los encargados de cuidar los caballos que se les entregan durante el baño, tienen la obligación de responder de ellos, y de las prendas que quedaren a su cargo, ofreciendo éstos todas las comodidades posibles para que las señoras puedan cabalgarlos sin peligro.

Art. 15° Se tendrá para los lázaros y leprosos un vestuario señalado, quienes podrán bañarse en una hora que no haya concurrencia para evitar el contagio.

Art. 16° Las prendas que se encontraren en el baño se llevarán a la Intendencia para que de allí las recojan sus dueños.

Art. 17° Se prohibe a los muchachos tirar de un punto superior piedras o echar tierra a los que bajan al baño, haciendo el juez de bañadores tomarlos y remitirlos a la Intendencia para aplicarles el castigo correspondiente.

Art. 18° Se encarga a las personas que concurran al baño, prevengan a sus domésticos o sirvientes guarden a las señoras el respeto debido y no hagan uso de expresiones groseras o indecorosas". ⚓

Chorrillos, Enero de 1853.
José María de Arias[9]

9 *El Comercio. Ed. del sábado 29 de enero de 1853.*

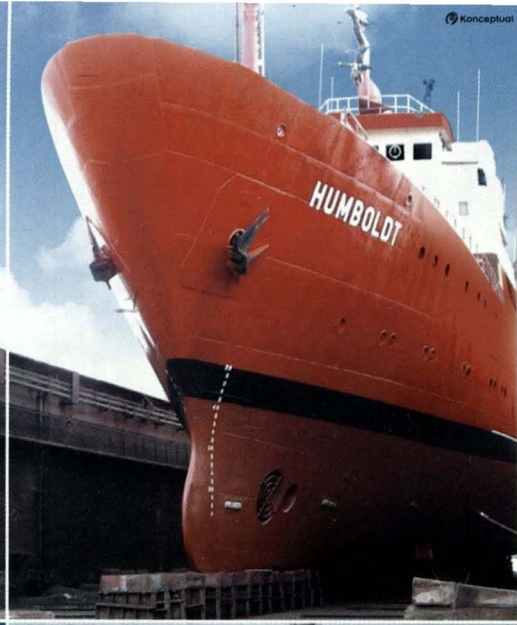
Ameron

JET

CPP

Líderes en Pinturas y Recubrimientos Marinos





EMPRESA CERTIFICADA UNE-EN ISO 9001 SGS Nº 030068

Protección y Resistencia
al servicio de nuestra gloriosa
Marina de Guerra



CPPQ CORPORACION PERUANA DE PRODUCTOS QUIMICOS S.A.

Jr. Chamaya 276 Breña, Telf.: 331-1010, Fax: 420-0264.
E-mail: ***basenaval@cppq.com.pe***
www.cppq.com.pe







ISO 9001:2000

Líderes en Operaciones Marítimas - Portuarias

Tramarsa
Operadores Portuarios

Servicios
Remolcaje
Practicaje
Agenciamiento marítimo
Estiba/desestiba
Terminal de almacenamiento
Alquiler de equipos
Salvataje y
Reflotamiento de naves

Sedes
Paita, Salaverry, Chimbote,
Huarmey, Callao, Pisco,
Matarani e Ilo

Av Saenz Peña 177 Callao (3°, 4°, 5° y 6° piso)
T. 413-0400 F. 453-4500

www.tramarsa.com.pe

GLORIA®

La Lonchera más nutritiva



La calidad que usted conoce

apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Continuando con nuestro permanente interés de otorgar vivienda propia al personal de la Marina de Guerra del Perú, al concluir el año 2003, hemos finalizado también de vender a nuestros Asociados, en este caso Personal Subalterno de nuestra Marina de Guerra del Perú, 20 Departamentos en el Edificio que construimos en la Urb. PEDRO CUEVA VASQUEZ en Ventanilla.

Asimismo, con este mismo deseo en forma simultánea, hemos terminado y puesto a la venta en la misma Urbanización 6 unidades de vivienda (2 unifamiliares de un piso con aires y 2 bifamiliares de una vivienda por piso) e iniciando la 1era Etapa 2004 con los acabados de 6 módulos de un piso, los que serán puestos a la venta con la inigualable oportunidad de ser sin Cuota Inicial y a 20 años.

Próximamente presentaremos un proyecto de Vivienda para nuestros Asociados, Personal Superior de Marina.

Si todavía no eres Asociado, inscríbete y benefíciate con todos los servicios que ofrecemos.

Av. Rafael Escardó 665 Maranga – San Miguel Telef. 451-7849 4-51-58-84
E-Mail: Apagger@infonegocio.net.pe

ACTUALIDAD MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodriguez Asti

Chile

Se completa plan de adquisición de fragatas holandesas

Chile modificó su plan de adquisición de tres fragatas multipropósito a favor de adquirir cuatro fragatas holandesas de segunda mano. Las negociaciones fueron confirmadas para el suministro de dos fragatas para defensa antiaérea *clase-L Jacob van Heemskerck* y dos fragatas multipropósito *clase-L* por un valor estimado de 350 millones de dólares. Según la ministra de Defensa chilena la compra de estas cuatro fragatas obedecen a un coste efectividad que significan un ahorro de casi 500 millones de dólares y la mayor rapidez para renovar su flota. Las negociaciones realizadas a fines de marzo, consideran el arribo de la primera fragata en junio del 2005, la segunda a finales del 2005 y las otras dos entre agosto del 2006 y abril del 2007. Asimismo, el director de Material de la Marina chilena anunció que se está a la espera de un ofrecimiento, principalmente de Inglaterra, para la adquisición de dos o tres fragatas adicionales, posiblemente del *tipo 22, serie 2,* al igual que la recientemente adquirida de la *clase Sheffield*, con el fin de recuperar la capacidad de su flota de operar con ocho o diez buques, incrementando su capacidad de interoperar y contribuir con las operaciones de paz, así como controlar y proteger el extenso mar territorial chileno y sus líneas marítimas.(Ver mayor información entre las páginas 15 y 22).



RNN

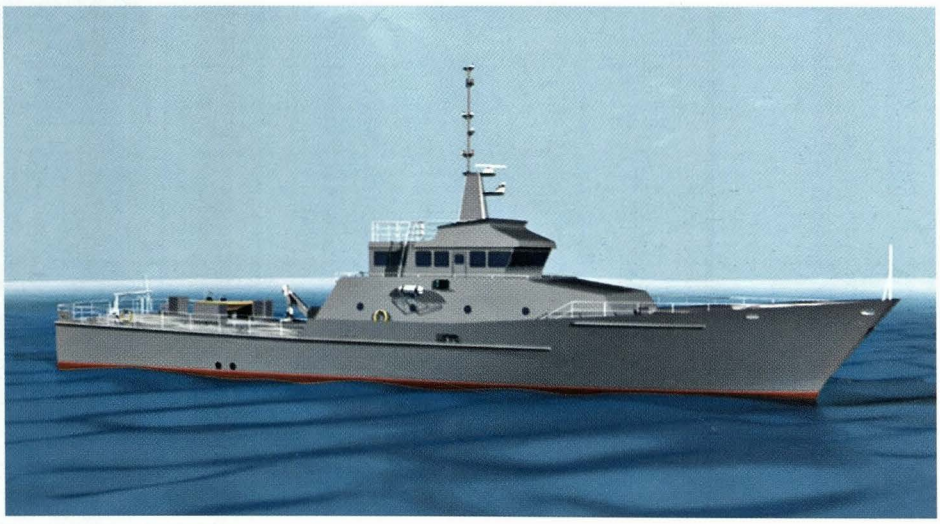
Fragata Jacob van Heemskerck.

Ecuador

Armada del Ecuador ordena la construcción del tres patrulleros oceánicos

Conforme a lo anunciado a principios de marzo por el astillero FBM Babcock Marine la Armada del Ecuador ha ordenado la construcción de tres patrulleros oceánicos de 45 m. de eslora, para el comando de guardacostas a un coste total de 33 millones de dólares.

Dichas naves, pertenecientes al modelo *Vigilante*, serán construidas en el astillero español De Murueta en consorcio con FBM Babcock Marine.



FBM Babcock Marine

Imagen digital del patrullero oceánico Vigilante.

Estos patrulleros capaces de desarrollar 25 nudos de velocidad serán empleados principalmente para labores de patrullaje costero, y gracias a su diseño podrán extender sus tareas hasta una distancia de 600 millas y en zonas aledañas a las islas Galápagos.

Entre de sus características, las *Vigilante* poseen un casco de acero de alto francobordo, lo que les permite unas excelentes condiciones marineras y maniobrabilidad aún en mar gruesa. La superestructura, fabricada de aluminio, posee un puente de comando de gran visibilidad y adecuados espacios para los compartimentos de comunicaciones y el centro de operaciones. La superestructura además está ubicada en la parte central del buque con el propósito de minimizar sus movimientos en navegación, habiéndose logrado por diseño un balance máximo de hasta 15 grados.

Otros espacios considerados a bordo, incluyen un laboratorio, enfermería, camarotes para oficiales y personal, cocina, pañoles para víveres secos, y camaras refrigeradas para víveres frescos y congelados.

Los *Vigilante* por diseño se hallan tripuladas por 27 personas, y su habitabilidad consiste en un camarote para el comandante, dos camarotes dobles para oficiales, y cuatros sollados para la tripulación (tres de seis literas y uno de cuatro literas), todos los cuales se hallan complementados por sus respectivos servicios higiénicos. Tres literas más pueden ser adicionadas en caso de ser requerido lo que incrementaría la capacidad del buque hasta 30 efectivos. Para efectos de un mayor comfort de la dotación los *Vigilante* contarán con equipos de aire acondicionado.

En lo referente a la propulsión contarán con dos motores *MTU 16V 4000 M90*, acoplados a un tercer motor *MTU 12V 4000 M90*, ubicado en posición central, todos ellos con hélices de paso fijo.

Entre las capacidades operacionales de los *Vigilante* se halla una autonomía de 3000 millas naúticas a una velocidad de 12 nudos, mientras que la capacidad de provisiones y agua, que incluyen una planta desalinizadora, les permitirán navegar 15 días sin reabastecimiento.

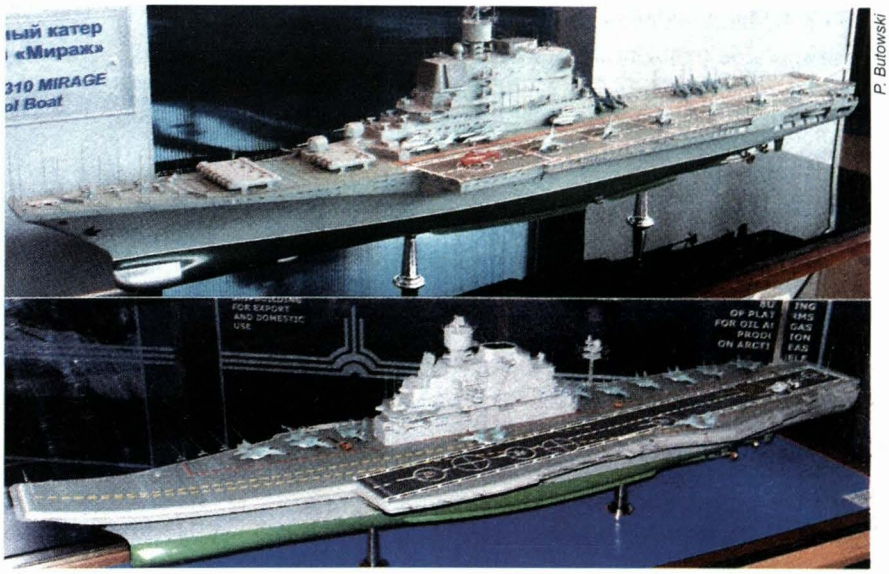
Contarán asimismo con una lancha rápida de 5,2 m para labores de interdicción y polícia marítima la misma que podrá ser izada por popa mediante una grua hidráulica.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora	*45,02 metros*
Eslora (línea de dotación)	*40,98 metros*
Manga	*9,80 metros*
Calado	*2,5 metros*
Desplazamiento	*300 toneladas*
Casco	*Acero*
Superestructura	*Aluminio*
Propulsión	*2 motores MTU 16V 4000 M90, 1 motor MTU 12V 4000 M90*
Hélices	*3 de paso fijo de 5 palas*
Velocidad máxima	*25 nudos*
Velocidad de crucero	*12 nudos*
Autonomía	*3,000 millas a 12 nudos*
Combustible	*40 toneladas*
Agua fresca	*12 toneladas*
Generadores	*2 Caterpillar 3306TA, 1 Cummins 4 B3.9G(M)*

India

Finaliza acuerdo para la adquisición del portaviones *Gorshkov*



P. Butowski

La Marina hindú logró, finalmente, firmar un contrato con Rusia para la adquisición del *Admiral Gorshkov*, portaviones de 44.570 toneladas de la clase Kiev, después de casi una década de negociaciones.

El contrato firmado en Nueva Delhi, cuyo monto establecido fue de 1.500 millones de dólares, fue firmado el 20 de enero entre el ministro de Defensa hindú George Fernández y su homólogo ruso Sergei Ivanov.

La Marina hindú recibirá el portaviones, construido hace 17 años, luego que sufriera daños ocasionados por un incendio a comienzos de los 90. El coste de su reparación, estimado en 625 millones de dólares, incluye 16 interceptores de ataque *MIG-29K*. El adiciona, incluye paquetes de otros componentes y sistemas no especificados. Fuentes extraoficiales indican que parte de esos paquetes considera 6 u 8 helicópteros antisubmarinos *K-28*, helicópteros multipropósito *K-31*, sistemas de defensa puntual *tipo Kashtan* rusos y *Barak* israelíes. Las reparaciones tomarán cinco años y se espera que entre en servicio en el 2008 reemplazando al portaviones *clase Hermes INS Viraat (*Ex HMS *Hermes).*

Indonesia

Se moderniza submarino en Corea del Sur



Van Ginderen Collection

El astillero Sudcoreano Daewoo & Marine Engineering finalizó su primer contrato para el recorrido y modernización de uno de los dos sub marinos diesel-eléctricos tipo *209-1300* que se encuentra operando en la Marina de Indonesia. El contrato, formalmente anunciado, fue firmado en diciembre del 2003 habiéndose iniciado en febrero del presente año, esperándose que el submarino *KRI Cakra* arribe al astillero entre abril y mayo, para trabajos que demandarán un tiempo de 26 meses. El contrato de 60 millones de dólares comprende la reparación y mantenimiento de las cuatro máquinas, el reemplazo de las baterías, la modernización del sistema de armas que incluye el radar, sonar, capacidad de lanzamiento de misiles y contramedidas.

México

Hawkeye renovado transita desde Israel

La Armada de México ha recibido la primera de tres aeronaves de alarma temprana *Grumman E-2C Hawkeye* pertenecientes anteriormente a la Fuerza de Defensa Israelí (IDF/AF) en las instalaciones del aeropuerto internacional Ben Gurion. El acondicionamiento fue completado por el Grupo de Aviación Bedek de la Industria Aeronáutica Israelí (IAI).



Según el vicealmirante mexicano Alberto Castro Rosas, Jefe del Estado Mayor de la Armada, México tiene como desafío asegurar sus costas y el espacio marítimo que son posibles blancos para terroristas. Con el fin de mejorar su capacidad de vigilancia, la Armada mexicana ha adquirido las aeronaves *Hawkeye* reacondicionadas por la IAI.

El Grupo Bedek se encuentra brindando cursos de entrenamiento a la tripulación de vuelo y personal para calificarlos en la operación y mantenimiento de los *E-2Cs* cuando arriben a México.

Éstas tres aeronaves de cuatro *E-2C*, de la fuerza de defensa israelí, forman parte de la Configuración Básica del *E-2C*, tienen el sistema de radar AN/APS-125 AEW desde que fueron entregados en 1978 y retirados del servicio de la IDF/AF en 1994. Fueron vendidos a México a través del SIBAT, una Organización del Ministerio de Defensa de Israel encargada de la Asistencia en Defensa y exportaciones al extranjero.

Las tres aeronaves han vuelto a Israel para su remotorización y equipamiento (incluyendo el sistema de misionamiento) en marzo del 2003. La cuarta aeronave no vendida a México ha sido conservada para el Museo de la IDF/AF.

Noruega

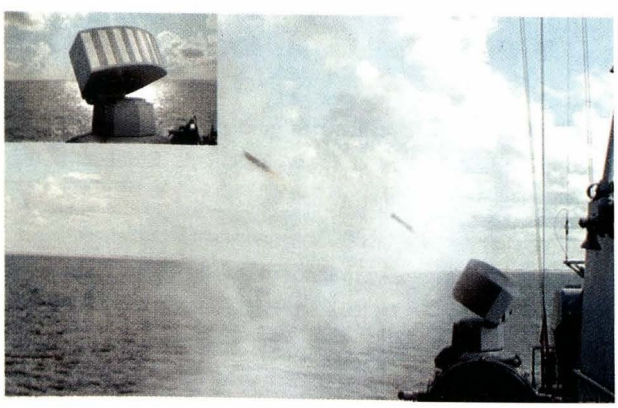
Equipa patrulleras de la clase *Skjold* son equipadas con el sistema de señuelos MASS

La Marina Real Noruega (RNoN) equipará sus seis patrulleras de la clase *Skjold*, construidas por los astilleros Umoe Mandal con el sistema MASS de señuelos para contramedidas de la Rheinmetall DeTec, subsidiaria de la Buck Neue Technologien alemana.

Las seis instalaciones del sistema *MASS (multi-ammunition softkill system)* serán provistas bajo contrato otorgado por la Konsberg Defense & Aerospace, anunció la compañía alemana.

El sistema *MASS* puede disparar hasta 32 señuelos desde un lanzador dirigido en un proceso escalonado desviando los misiles del enemigo secuencialmente desde su blanco proyectado haciendo que finalmente caigan en espacio no vital. Gracias a los señuelos omniespectrales programables del sistema, se puede proveer protección en todas las longitudes de onda del espectro electromagnético, incluyendo la ultravioleta, la electro óptica, la láser, la infrarroja y de radar.

A comienzos del 2003, el sistema *MASS* ya había sido seleccionado por la Marina alemana para las



Sistema de señuelos MASS.

corbetas *K130* y por la Marina finlandesa para sus lanchas rápidas *Squadron 2000* y dragaminas de *clase Hämeenmaa*. La tecnología de despliegue de señuelos también ofrece actualmente aplicaciones para su uso en tierra con el fin de proteger construcciones de gran valor de ataques por proyectiles guiados a precisión.

Países Bajos

Primera fragata *LCF* holandesa efectúa pruebas en forma exitosa

La primera de las fragatas de la Marina Real holandesa, clase De *Zeven Provincien*, ha tenido éxito en el lanzamiento de prueba de los misiles ESSM (Evolved Sea Sparrow Missile) de Raytheon y el misil standar *SM-2* en versión *Block III,* teniendo como guía la Iluminación de Onda Continua (ICWI) del radar APAR (Advanced Phased Array Radar) del buque.

La técnica ICWI es vital para las nuevas naves clase *De Zeven Provincien* (Fragatas de comando y defensa aérea). Permite al operador de armas controlar de manera simultánea hasta 16 misiles en el aire dando datos del blanco y guía desde un único radar *APAR I/J-band*, en modo *track-while-scan* (traquea mientras busca); lo que permite la defensa aérea permanente, un ciclo de enfrentamiento más acelerado y una mayor probabilidad de impacto.

Mientras que España ha aprobado y seleccionado el radar Lockheed Martin *SPY1* y el sistema de combate *AEGIS* para sus destructores antiaéreos, la RNLN, el Comando Marítimo de las Fuerzas Canadienses (MARCOM) y la Marina alemana optaron por el *APAR,* desarrollando la concepción del *APAR/ICWI* en la fragata, bajo el programa de Cooperación Trilateral.

Inicialmente, esto fue visto como un riesgo técnico, siendo el principal reto la integración de los misiles estadounidenses con el radar europeo y la adición de un datalink aún no probado para las actualizaciones de guía. Sin embargo, la TNNL (Thales Naval Nederland) trabajó estrechamente y de manera conjunta con la Marina Real Holandesa, la Marina alemana, MARCOM, EADS y Raytheon para perfeccionar la integración.

Según la Marina Real Holandesa, las recientes pruebas en las afueras de Madeira, entre el 26 y 27 noviembre del 2003, cumplieron satisfactoriamente con todos los objetivos, detectando, rastreando y destruyendo dos blancos (drones).

La compañía preparó, en las afueras de Den Helder, un polígono para la pruebas en tierra, que fuera usado para la primera integración de los sistemas de combate y armas a bordo de la *HrMs De Zeven Provincien* y *FGS Sachsen*, primera fragata tipo *F-124* alemana.

A mediados del 2004 se realizarán otras pruebas de lanzamiento e integración con la *FGS Sachen.*

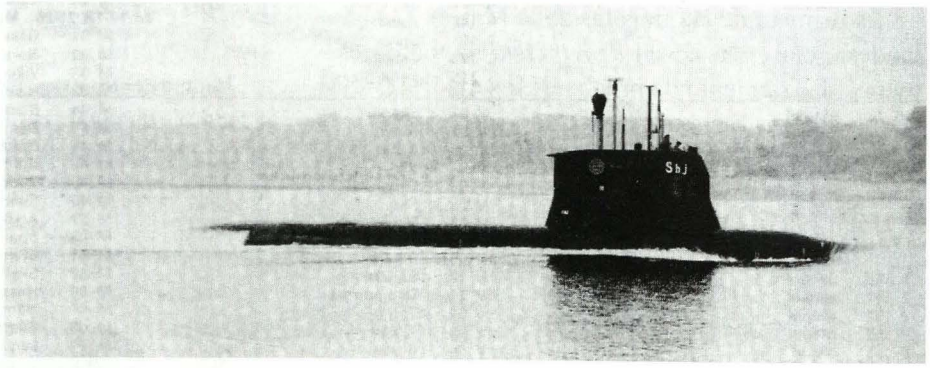


Royal Schelde

La fragata holandesa De Zeven Provincien (F-802) es la primera de las unidades en proceso de construcción para la Marina Real Holandesa.

Singapur

Submarinos parten para Singapur



Kochums

Dos submarinos de la clase *Sjoormen* que pertenecieron a la marina sueca y que fueron usados para el entrenamiento de las tripulaciones en operaciones básicas y aspectos tácticos de la marina de la República de Singapur en el mar Báltico partieron a bordo del dique flotante *Dock Express.*

El RSS *Challenger* y el RSS *Centurion* arribaron en febrero, junto con el RSS *Conqueror* y RSS *Chieftain,* submarinos del mismo tipo comisionados entre el 2000 y 2002, conforman el 171 escuadrón con sede en la Base Naval de Changi.

Los cuatro submarinos adquiridos a través de los proyectos *Riken I* y *Riken II* fueron modernizados por el consorcio Kockums en el astillero de Karlskrona para su operación en aguas cálidas. La tropicalización de los sistemas incluyó la instalación de nuevos sistemas de aire acondicionado y refrigeración de baterías. El quinto y último de los submarinos de esta clase servirá para el suministro de componentes a los otros cuatro submarinos.

Astillero DCN presenta el Proyecto Delta

El astillero francés DCN mostró por primera vez –en la Feria asiática de Imdex-UDT realizada en noviembre– el diseño de las fragatas de tecnología "stealth", clase *Formidable*, que serán construidas para la Marina de la República de Singapur. El contrato para el suministro de seis fragatas de este diseño fue firmado en marzo del 2000, indicándose que la primera de ellas sería construída en los astilleros Lorient DCN de Francia, y las otras cinco, en Singapur bajo un programa de trasferencia de tecnología. Se espera que las seis fragatas se encuentren operando para el 2009.


DCN

Imagen digital de las fragatas clase Formidable.

Estos buques tendrán una eslora de 110 m., una manga de 16m., con un desplazamiento a plena carga de 3.200 toneladas, autonomía de 4.000 mn. y velocidades por encima de los 25 nudos. Estarán equipadas con el radar multifunción *Herakles* suministrado por Thales y radares de superficie y búsqueda suministrados por la empresa danesa Terma A/S siendo su sistema primario de defensa el misil de lanzamiento vertical MBDA *Aster 15.*

Sudáfrica

Armada recibe segunda Corbeta clase *MEKO*

El 19 de diciembre, en una ceremonia protocolar efectuada en las instalaciones del astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft, la Marina sudafricana recibió su segunda corbeta con tecnología stealth de clase *MEKO A-200*, la SAS *Isandlwana*

La primera de esta clase, la *SAS Amatola,* construida por Blohm+Voss en Hamburgo, fue entregado en setiembre y llegó a Simon's Town el 4 de noviembre.

La corbeta *Isandlwana* dejó Kiel el 12 de enero para efectuar ejercicios en el Mar Báltico. Luego zarpó a Susáfrica arribando el 25 de febrero.



SAS Isandlwana.

Libros y revistas

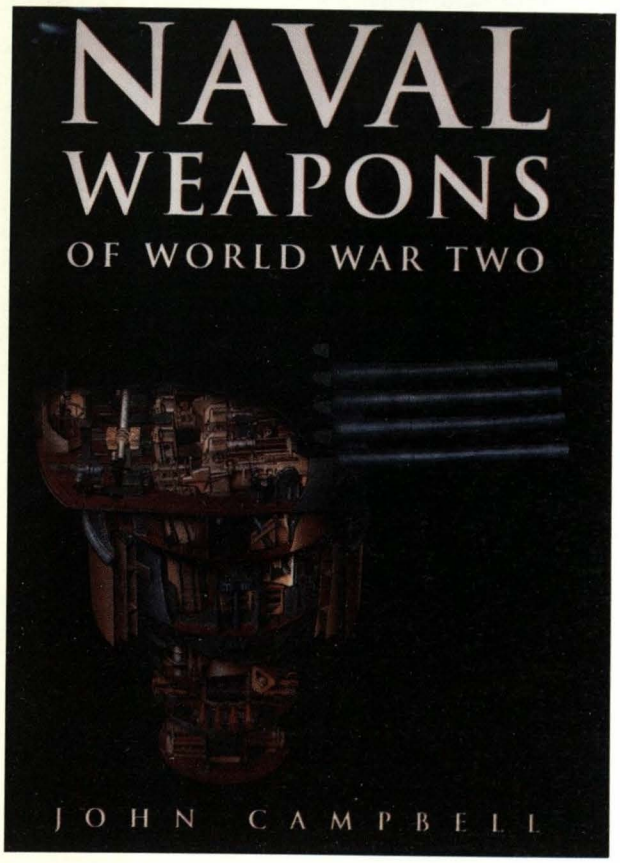
Esperanza Navarro Pantac

Campbell, John
Naval weapons of World War Two. **Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2002. 403 p. ilus.**

John Campbell, reconocido erudito respecto del tema de armamento naval, presenta este extenso volumen, obra enciclopédica por su alcance y extensión, basada en una exhaustiva investigación y recopilación sobre las armas navales que se utilizaron durante la Segunda Guerra Mundial: cañones y montaje, torpedos, minas, armas antisubmarinas, armas antisubmarinas lanzables desde el aire, rockets y los incipientes mísiles. La obra fue originalmente publicada en Gran Bretaña en 1985 por Conway Maritime Press.

Dividido por países (incluyendo aquellos de poder menor y no directamente involucrados en la guerra), el libro comprende la información referida a la mayoría del armamento conocido y disponible en ese período, desde el más antiguo en ese entonces hasta aquel que se encontraba todavía en fase de experimento, ensayo o desarrollo en 1945.

El libro es el resultado de varios años de investigación con fuentes de primera mano. Sobre las armas británicas, las principales fuente han sido: manuales, listas, informes y sumarios escritos durante la guerra y en los períodos inmediatos de la posguerra. Entre los temas especiales destacan los reportes de la Escuela de Torpedos, órdenes confidenciales de la Flota del Almirantazgo, Tablas de alcance de tiro, escalas de alcance y elevación de tiro. También cabe resaltar la gran colección Elswick de dibujos sin clasificar que se conservan en el Museo Nacional Marítimo y las numerosas armas y pertrechos de guerra del Museo de Artillería Naval Priddy's Hard.



Sobre los armamentos de países extranjeros, la información proviene de la bibliografía publicada en EE.UU. y la documentación de los archivos de los Museos de Guerra. Respecto de las otras armadas, una importante fuente consultada fue el sumario de inteligencia alemán *Waffentechnische – Nachrichten aus fremden Marinen* que se encuentra en la División Histórica Naval. Sobre Francia, mucha de la información fue proporcionada por el Centre de Archives de L'Armament y por Sciences et Techniques de l'Armament; para Italia, información de la Agrega-

duría Naval y de la obra *La Armi delle Navy Italliane*, de Bagnasco.

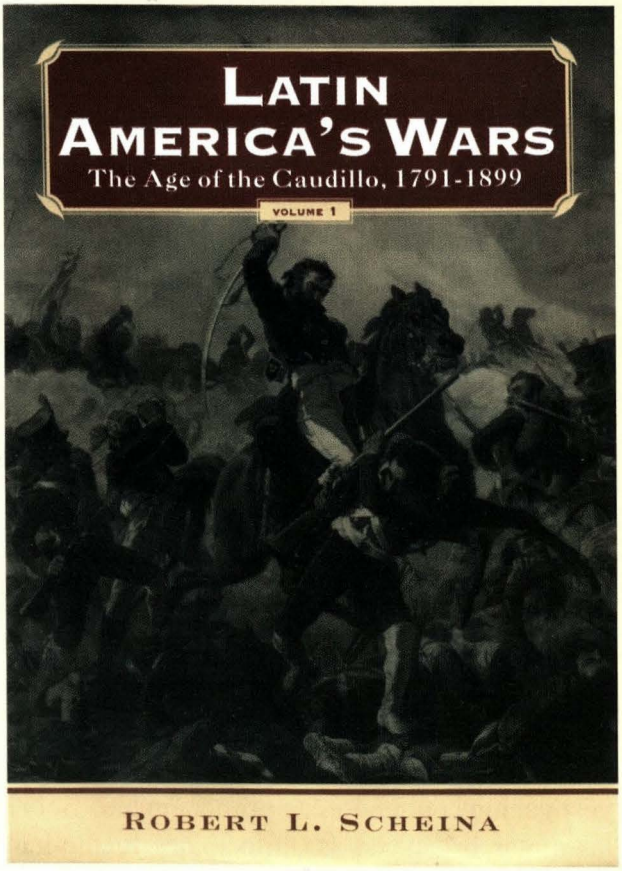
En la página 386 hay una mención a la Armada Peruana con referencia a los cañones 6in (152.4mm)/50 Vickers, conocidos como MK J, instalados en los antiguos cruceros Grau y Bolognesi.

El libro está organizado por países. A cada introducción general le siguen los capítulos referidos a cañones, torpedos, armas antisubmarinas, minas y armas aéreas (bombas, rockets y mísiles guiados). Éstos, a su vez, se encuentran divididos en una introducción técnica y una lista del armamento que está subdividida por categorías. Los cañones, que conforman la vasta mayoría del libro, están listados por orden de tamaño y de precedencia en el tiempo.

La obra está ampliamente ilustrada con fotografías y dibujos (planos, esquemas, etc.). Se la puede consultar en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú.

Scheina, Robert L.
***Latin America's wars*. Washington, D.C., Brassey's Inc., 2003. 2 v. ilus.**

Robert L Scheina, Ph.D., profesor de historia en la National Defense University, es una autoridad en el campo de la historia militar latinoamericana. Ha publicado numerosos artículos, así como cuatro libros sobre América Latina, entre ellos el de *Latin America: A Naval History, 1810-1987*. Es miembro correspondiente del Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú.



En esta obra, examina los acontecimientos desde un punto de vista estratégico sin descuidar el gran marco histórico. Diríamos que enfoca la historia operacional en el contexto de la guerra como un instrumento de la política y de la sociedad, comprendiendo al mismo tiempo un penetrante análisis de las fuerzas armadas como institución, así como sus relaciones con el gobierno civil y, en general, el cuerpo civil de la sociedad.

La obra, en sus dos volúmenes, comprende todo tipo de actividad militar, interna o externa, incluyendo las guerras de conquista, terrorismo, revoluciones, golpes de Estado, disputas de fronteras, conflictos de clases y desórdenes civiles.

Al final de cada volumen presenta notas a los capítulos, biografías sumarias de los personajes, un índice onomástico-analítico y otro referido a las citas bibliográficas que aparecen a lo largo de la obra.

El volumen 1, "La era del Caudillo, 1791-1899", estudia el papel central que desempeñó el *caudillo* en la historia militar de la región. Los caudillos militares locales, que se ubicaban por encima de la ley, conducían sus huestes a la victoria en el campo de batalla, pero tenían además la capacidad de conseguir recompensas para sus seguidores, ya fuera en dinero, tierras o, muchas veces, en forma de propiedades confiscadas.

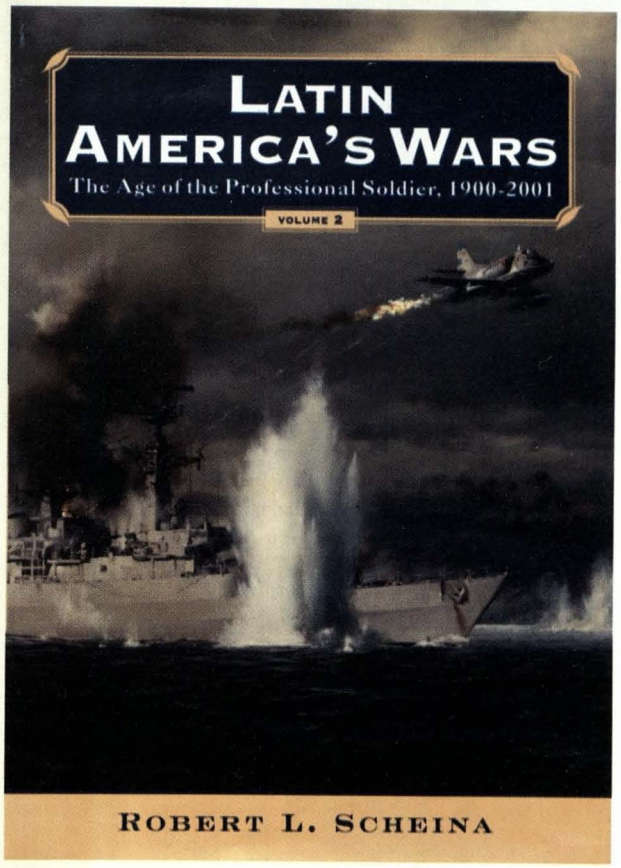
Revisa en primer lugar, las muchas guerras que se suscitaron por la independencia de la dominación de España y Portugal y que tuvieron lugar desde fines del siglo XVIII y bien avanzado el siglo XIX. Examina también los conflictos entre México y los Estados Unidos, provocados por los afanes expansionistas de este último, entre los años 1830 y 1840. Asimismo, la intromisión de Francia en la política de México du-

rante el reinado de Napoleón III. Concluye este tomo con la guerra entre España y Estados Unidos en 1898, la que marca el inicio de la era del imperialismo de Estados Unidos en América Latina.

El segundo volumen describe cómo las fuerzas militares no sólo defendieron valerosamente su nación de los enemigos extranjeros, sino que aportaron con su sangre peleando en las dos guerras mundiales y en la Guerra de Corea. Examina también las numerosas intervenciones de los Estados Unidos en Latinoamérica durante el trascurso del siglo XX y las distintas motivaciones que tuvo para ellas, desde los pequeños intereses relacionados a los negocios de Estados Unidos hasta los intereses de orden mundial relacionados con la gran estrategia, como por ejemplo, las consecuencias de la construcción del Canal de Panamá.

Analiza el papel de América Latina en la Guerra Fría y el estado de guerra que mantiene y soporta Colombia en su lucha contra los cárteles de la droga.

Quien quisiera consultar este libro lo podrá encontrar en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú. ⚓





Esperanza Navarro *(Ica, Perú)*
Egresada de la especialidad de Lengua y Literatura de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Formó la actual biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, repositorio de la bibliografía marítima y naval del Perú, en donde labora desde 1975.

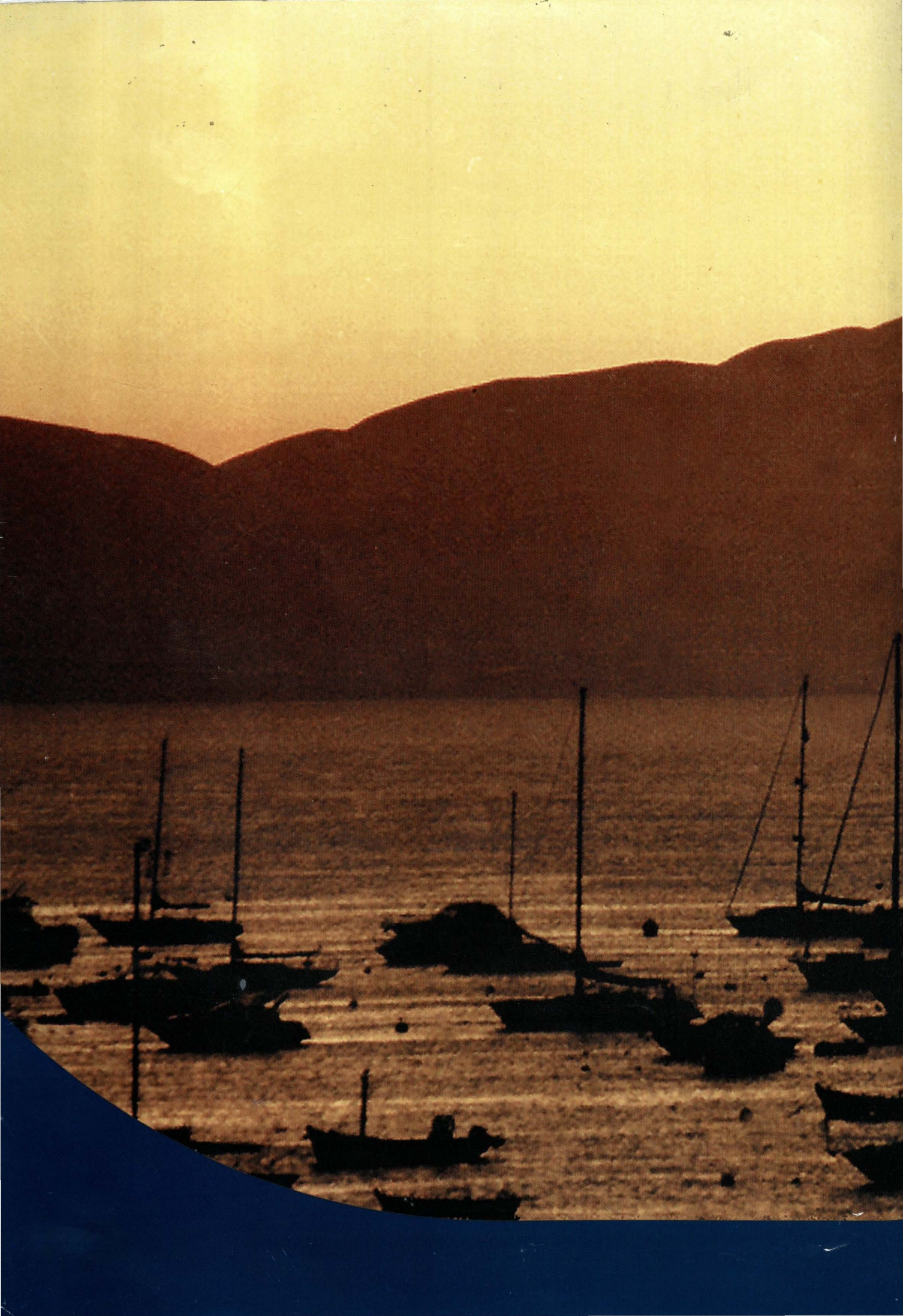
Marina de Guerra del Perú



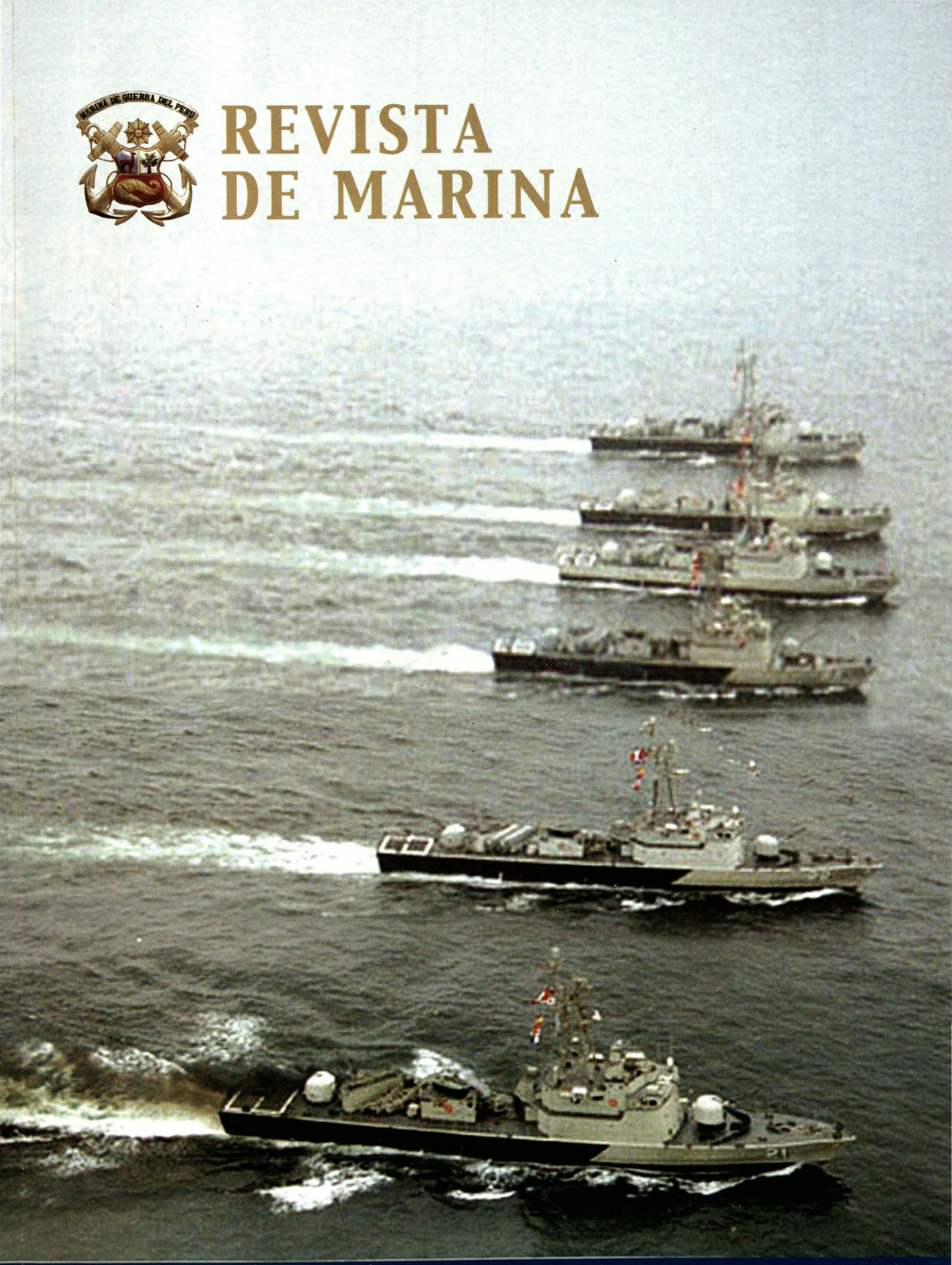
Presencia naval en el Titicaca, el lago navegable más alto del mundo.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIBLIOTECA
Escuela Superior de Guerra Naval





REVISTA DE MARINA



Año 97, N° 2 - 2004

SUMARIO

1 *Editorial*

2 *Ejercicio Multinacional Unitas 45-2004: útil, brillante y fraterno*
Héctor López Martínez

6 *La férrea espiritualidad en la refundación de Iquitos y los 100 años del B.A.P.* América
Fernando Casaretto Alvarado

13 *Aproximación histórica al incidente de Jambelí*
José Eduado Cavani Ríos

21 *La relación cívico-militar en los nuevos escenarios de seguridad y defensa hemisférica y su impacto en la relación peruano-chilena*
Jorge Brousset Barrios

23 *La gestión de proyectos de investigación y desarrollo en el ámbito de la Defensa Nacional*
Roger Valencia Reyes

34 *Historia del empleo de los misiles tácticos en el ámbito naval*
Carlos Rada Benavides

40 *Seguridad en submarinos*
Javier Olivares Polack

45 *El concepto de la salvaguarda marítima*
Santiago Hernández Maura

49 *Guillermo Spiers Gill, marino y pintor marinista*
Francisco Yábar Acuña

55 *Proyecto arqueológico San Lorenzo 2003-2004*
José A. Hudtwacker Morán
José Pinilla Blenke

65 *Actualidad Naval Mundial*
John Rodríguez Asti

79 *Comentarios de libros y revistas*
Esperanza Navarro Pantac



Corbetas de la clase Velarde en formación, durante el Ejercicio Multinacional Unitas 45-2004.

REVISTA DE MARINA

Año 97, N° 2 Agosto 2004
SSN 1012-8287

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao.
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340 Telefax 452-7062
Web: http//: www.marina.mil.pe. 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 las mismas.

Director: Contralmirante José Cueto Aservi, Subdirector: C. de N. Juan Carlos Quesada Chiarella,
Editor: C.de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Lic. Virginia Lacherre Calderón,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Cipriano Torres Guerra,
Publicidad: Juan Alberto Moreyra Vidarte, Manuela Zevallos Gutiérrez
Impresión: FIMART S.A.C. Editores e Impresores

EDITORIAL

A tres años de cumplir la Revista de Marina el centenario de su fundación, efeméride de profundo significado en nuestra vida institucional, la Marina de Guerra se enorgullece de logros recientemente alcanzados, eventos que han significado la reafirmación de su reconocido prestigio a nivel nacional e internacional.

Estas realizaciones han contribuido al robustecimiento de las columnas de la tradición naval, el profesionalismo, la disciplina así como a la permanente observancia y brillantez de los valores morales que constituyen la espiritualidad que sustenta a cada hombre y mujer al servicio de la Marina y la nación.

En significativo gesto de reconocimiento nacional, el Congreso de la República a través de su presidente Dr. Henry Pease y una delegación de representantes, concurrieron a Iquitos, sede de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía. Allí, a bordo del BAP. *América* clasificado monumento histórico de la nación, el presidente impuso a la bandera de guerra del buque, la condecoración del Congreso que él portó, como lo hizo sucesivamente, en la misma ceremonia del 12 de julio de 2004, el Comandante General de la Marina, Almirante José Noriega Lores al imponerle la presea Orden Cruz Peruana al Mérito Naval.

Se honró así, en la ocasión, a los hombres que durante una centuria han servido a bordo de esta nave de la patria y en especial a quienes, al mando del teniente primero Manuel Clavero combatieron en la jornada del Caquetá, el 10, 11 y 12 de julio de 1911. Así, en hermosa ceremonia cívico - patriótica con multitudinaria participación del pueblo loretano, se rindió justo homenaje a los héroes del Combate de La Pedrera y entre ellos a los marinos de todas las épocas que han servido y lo hacen en ese lugar incorporado a la peruanidad por antiguo esfuerzo de la Marina durante el gobierno del mariscal Ramón Castilla Marquesado.

"Loreto, antorcha de la peruanidad" fue expresión volcada por la Marina de Guerra en el discurso de orden aquel día, frase que enfatizó en su correspondiente alocución el alcalde Provincial de Maynas.

Pero, así como la tradición es sustento de la historia, así también el reciente Ejercicio Multinacional UNITAS en el que han participados trece mil marinos de doce países, confirma el ya señalado prestigio institucional.

Los ejercicios Pre-UNITAS: 'Pacífico Centauro' y 'Anfibia Chavín' constituyeron necesario precedente para el evento que tuvo como inicio la Fase Anfibia –que incluyó Acción Cívica Humanitaria– a lo que continuó la Fase Pacífico y el 'Ejercicio Siforex'. La espectacular primera fase se realizó el 4 de julio en la bahía de Huacho, la que fue teatro de operaciones para el notable despliegue de ochocientos Infantes de Marina peruanos y extranjeros integrando una Fuerza de Tarea en las que participaron el crucero B.A.P. *Almirante Grau*, el destructor B.A.P. *Ferré* y los buques de desembarco B.A.P. *Pisco*, B.A.P. *Paita*, B.A.P. *Callao* y USS. *Tortuga* que condujeron también tanques anfibios y botes Zodiac. El componente aéreo estuvo constituido por: helicópteros *MI-8T*, aviones de combate bombarderos *MIG-29* y *A-37* de la Fuerza Aérea del Perú, aviones de combate *F-18* de la Armada de los Estados Unidos de América. Las aeronaves *F-18 Super Hormet* estadounidenses despegaron del portaviones *Ronald Reagan,* presente en el Mar de Grau días antes del ejercicio.

Dos batallones multinacionales constituyeron el núcleo de ataque, que estuvo compuesto por efectivos de Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Estados Unidos de América y Uruguay; el segundo, por contingentes de Perú, República Dominicana y Estados Unidos de América, un pelotón de Operaciones Especiales, uno de Comandos Anfibios de Infantería de Marina y un tercero de la Armada de los EE.UU. Integraron este operativo, precediendo el desembarco, ochenta paracaidistas del Ejército Peruano y veinte de la Fuerza Aérea del Perú.

En la zona geográfica oriental del país se llevaron a cabo –como ejercicio complementario de la Fase Anfibia, en el área nominada 'Manatí'– diversas operaciones que conllevaron previamente instrucción y entrenamiento en las instalaciones de la Base Naval de Iquitos. Allí, la capacitación de supervivencia en jungla, las operaciones ribereñas, el tiro de reacción y navegación terrestre diurna y nocturna fue especial motivo para que los hombres del Batallón de Infantería de Selva Nro. 1 compartieran su experiencia profesional con sus camaradas de armas de América.

Así como las sucesivas Operaciones Unitas que realiza la Marina de Guerra desde la década del 60 ésta fue una nueva ocasión que permitió compartir, con unidades de la Armada de los Estados Unidos, ejercicios que son familiares a nuestras dotaciones embarcadas. Constituyó especial incentivo del profesionalismo el 'Ejercicio Siforex', de exclusiva programación para unidades estadounidenses y peruanas: entre ellas el portaviones *Ronald Reagan* y los submarinos *209* de la Fuerza de Submarinos, que en siete años más conmemorará 100 de su fundación (1911).

El 29 de julio, contingentes navales se presentaron en la Avenida de la Peruanidad, abriendo, en el Campo de Marte, el tradicional Desfile de Fiestas Patrias. La representación de la Marina de Guerra, que incluyó en la ocasión vehículos de Infantería de Marina, exhibición de misiles *Exocet* y *Otomat*, así como torpedos de diversos tipos, hizo honor a una tradición de gallardía que se apareja a la eficiencia profesional del hombre de mar.

En el próximo mes de octubre, el Comandante General de la Marina ha dispuesto que los tradicionales eventos navales y cívicos en honor al 8 de octubre, sean enfatizados y enmarcados en el contexto nominativo: Mes del Mar de Grau. El planeamiento ya realizado que acata la orden es divulgada primicia institucional, que como siempre, ha de ser en la fase de ejecución, un cúmulo de múltiples actividades que la ciudadanía apreciará y compartirá con los herederos de Miguel Grau, "Almirante del Perú por los siglos sucesivos". Un número especial de la Revista de Marina enterará a nuestros lectores de este suceso institucional.

El Director

EJERCICIO MULTINACIONAL UNITAS 45–2004: ÚTIL, BRILLANTE, FRATERNO

Héctor López Martínez



Corbetas misileras de la clase Velarde en formación durante el Ejercicio Multinacional Unitas 45-2004.

El último tramo de junio y casi todo el mes de julio del presente año ha sido para nuestra Marina de Guerra un período de intensa y fructífera actividad. El Mar de Grau, nuestra costa y selva, han sido escenarios para la realización de los Ejercicios Unitas en su 45° versión general y en su 5ª de carácter multinacional, donde el Perú, por segunda vez, tiene el privilegio de ser el país anfitrión, ya que el 2000 también le cupo esta grata y, al mismo tiempo, importante tarea.

Han pasado más de cuatro décadas desde que en 1960, exactamente, se efectuara la primera Operación Unitas, un ejercicio naval en que un Grupo de Tarea de la Marina de los Estados Unidos realizaba entrenamientos con diversos países de la región. Éstos eran de carácter bilateral y se caracterizaron por su variedad en el amplio campo de las diferentes áreas de la Guerra Naval. En las Operaciones Unitas no hubo rutinas que se repitieran año a año. Por el contrario, la característica fundamental de estos entrenamientos era su variedad, sus nuevos aportes tecnológicos que, en el último tramo del siglo XX, alcanzaron niveles de altísima calidad y sofisticación.

Los profundos cambios operados en la política mundial, a partir de 1989, repercutieron también en el concepto, en el sentido y en la mecánica de la Operación Unitas. El mundo vivía el fenómeno de la globalización, y los entrenamientos bilaterales, a

partir del 2000, se convirtieron en multinacionales. La Marina de los Estados Unidos sugirió tres fases regionales: Atlántico, Pacífico y el Caribe. El Perú ha sido el único país de la región que ha participado en las tres fases regionales.

Este cambio, evidentemente sustantivo y altamente provechoso, requirió una minuciosa planificación en que ningún detalle fue descuidado. Especialmente importante fueron las experiencias y las conclusiones que dejaron cada uno de los ejercicios multinacionales, donde se sumaron profesionalismo, talento y experiencia de los participantes. Pero no sólo se ganó conocimientos en el aspecto naval, sino que también las operaciones multinacionales contribuyeron de un modo significativo a reforzar la confianza mutua, la camaradería, la cordialidad entre los marinos de las tres Américas. Este hecho hubiera sido impensable apenas unas décadas atrás. Además, desde un punto de vista económico, nuestros visitantes gastaron aproximadamente 22 millones de dólares en turismo, artesanía, hoteles, transporte, diversión y otros rubros.

Permítaseme una breve digresión para recordar cómo hace precisamente un siglo las grandes potencias navales estaban enfrascadas en una carrera armamentista cuyo sangriento colofón sería la Primera Guerra Mundial, que precedería a una conflagración más terrible, la que transcurrió entre 1939 y 1945.

El siglo XX trae –entre muchísimas otras cosas– la luz eléctrica, los rayos X, los automóviles y aviones, la energía atómica, la conquista del espacio, el psicoanálisis, y también grandes sorpresas en el campo naval. Japón, ante el asombro del mundo, exhibe una marina de guerra poderosísima que derrota a la escuadra rusa en 1904. El emperador de Alemania, Guillermo II, admirador de Alfred Thayer Mahan (1840 -1914), que publicó en 1890 *La influencia de la potencia marítima en la historia*, pone el máximo empeño en construir una flota de alta mar capaz de vencer a la británica. Son los años en que reinan los cruceros –los *Dreadnoughts*– que se considera el buque más rápido, con mayor blindaje y con cañones de calidad superior a cualquier otra nave. Es la época del recelo entre los países, del ansia imperial, del espionaje implacable, de la carrera armamentista que hace exclamar a Winston Churchill, entonces Primer Lord del Almirantazgo: "Nuestra marina es para nosotros una necesidad; la marina alemana tiene para Alemania más bien el carácter de un lujo. Nuestra potencia naval garantiza la existencia misma de Gran Bretaña. Es nuestra existencia; para Alemania es una expansión". Ya no había punto de retorno, el enfrentamiento era inevitable y sus consecuencias terriblemente luctuosas y funestas.

El primer tramo del siglo XXI nos ofrece un escenario muy diferente: Europa está mayoritariamente unida, China se va despojando del dogmatismo comunista de Mao y ya juega un papel de importancia dentro del mundo capitalista. La que parecía sólida Unión Soviética se derrumbó y los Estados Unidos encabezan un mundo unipolar. Sin embargo, viejos problemas socio-políticos y económicos siguen vigentes, con mayor o menor fuerza, en todos los continentes. En el ámbito de la salud se ha eliminado la viruela y la poliomielitis, pero la tuberculosis y la malaria tienen rebrotes constantes, mientras el cáncer y el SIDA siguen cobrando víctimas.

Han surgido nuevos desafíos que deben combatirse con energía: el terrorismo ha alcanzado niveles altamente peligrosos, el narcotráfico, muchas veces coludido con guerrilleros que ya no tienen banderas ideológicas, sino son simples delincuentes, la contaminación ambiental que deteriora el clima mundial, la seguridad portuaria, operaciones de búsqueda y rescate, control de tráfico marítimo, etc. Por esta razón en los últimos Ejercicios Multinacionales hubo menos incidencia en áreas de guerra naval convencional y se privilegió el manejo de situaciones de crisis y operaciones militares diferentes, ya que se busca respuestas oportunas y eficaces a los nuevos retos que trae el siglo XXI. Para luchar contra estos peligros, que son reales y no teóricos, las fuerzas armadas de América en general, y sus respectivas Armadas, en particular, permanecen en actitud vigilante,



Héctor López Martínez
Doctor en Letras, en la especialidad de Historia y Geografía, en la Universidad Católica (1963). Sus estudios universitarios los hizo en la Universidad Católica de Lima y en la Universidad de Sevilla.
Es miembro de número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, del Instituto Riva Agüero y miembro de la Real Academia de Historia de España.
Autor de los diversos libros y de centenares de artículos en El Comercio, en El Dominical y El Comercio Gráfico.
Ha sido secretario permanente de la Comisión Nacional de la UNESCO en el Perú y director de organismos internacionales del Ministerio de Educación durante el primer gobierno de Fernando Belaunde y viceministro del Interior durante su segundo gobierno. Fue director de la Biblioteca Nacional y asesor principal de la Presidencia del Consejo de Ministros. Ha integrado asimismo la Comisión Consultiva del Ministerio de Relaciones Exteriores.
Editor de la Sección Ediciones. Asesor del área de Opinión y Servicios Periodísticos (OPSE) y de asuntos de carácter histórico a los editores o redactores de El Comercio que se lo solicitan.
Hace 19 años publica ininterrumpidamente, las secciones Sucedió hace 100 años y Sucedió hace 150 años que aparecen en la Página de Opinión.

potenciando su capacidad operativa, fortaleciendo los lazos profesionales y personales –como ya quedó dicho– y esta cuadragésima quinta versión de la Operación Unitas la podemos calificar de muy exitosa pues ha cumplido a cabalidad con todos los objetivos propuestos tanto en el Mar de Grau, en el Litoral y Selva de nuestro territorio. En la fase anfibia han participado Argentina, Bolivia, Chile, República Dominicana, Ecuador, Estados Unidos, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay. El ejercicio anfibio, como todos los demás, fue dirigido por un Estado Mayor Multinacional al mando del Comandante de la Fuerza de Tarea 138.

Sería redundante pretender detallar, o siquiera enunciar, las operaciones efectuadas en la Fase Anfibia, pero vale la pena remarcar las Operaciones de Paz auspiciadas por la Organización de las Naciones Unidas. En ellas se buscan prevenir conflictos, buscando las posibles causas de ellos, vigilar fronteras o zonas desmilitarizadas luego de la firma de un armisticio, verificar el retiro de fuerzas acordado por las partes en pugna, supervisar el desarme y la consiguiente desmovilización de las fuerzas o milicias locales que se hubieran formado. En una palabra, lograr y mantener las condiciones de seguridad esenciales para la realización de elecciones y, si fuera menester, administrar transitoriamente el Estado y Estados en entredicho. La experiencia nos dice –basta estar al tanto de las noticias mundiales– que estas Operaciones de Paz pueden ser necesarias en cualquier momento, con el añadido de que deben contar con la presencia de personal civil para múltiples e importantes tareas.

Desde el punto de vista naval, ha tenido una gran importancia el Operativo Bilateral SIFOREX-2004,



Ejercicio de interdicción en río amazónico.



Ejercicio de desembarco ribereño.

en que participó un escuadrón de submarinos peruano, unidades de superficie peruanas y estadounidenses, donde destacó el portaviones *Ronald Reagan*, un verdadero gigante, el más moderno de los buques de esa clase en el mundo, capaz de llevar 85 aviones de combate y que tiene como fuente de energía dos reactores nucleares. No podemos ocultar nuestra satisfacción por el hecho que se siga manteniendo al tope el bien ganado prestigio de nuestra Fuerza de Submarinos, la más antigua de América del Sur, pues cuenta con 90 años de brillante existencia. Por su bien ganado prestigio la Marina de Guerra de los Estados Unidos decidió que este ejercicio se hiciera con buques de nuestra Armada.

Los certámenes en el litoral fueron múltiples e igualmente exitosos. Creemos que uno de los más impor-



Desembarco anfibio en la bahía Salinas - Huacho.





El poblado de Carquín (Huacho) se benefició con un diverso programa de apoyo social desarrollado durante los ejercicios Unitas 45-2004.

tantes fue el Ejercicio de Manejo de Crisis que recibió el nombre Problema Final de Batalla en el Área de Las Salinas de Huacho. Hubo fuego de apoyo de las unidades de superficie de la Marina de Guerra del Perú, de la de Marina de los Estados Unidos de América y de nuestra Fuerza Aérea (FAP). Posteriormente, se procedió al asalto anfibio y aerotransportado de batallones multinacionales a Operaciones de Terreno Interior. Hubo, igualmente, Defensa de una Fuerza de Tarea Anfibia por Unidades de Superficie y Ejercicios de Guerra de Minas. Sin falsa modestia podemos decir que se cumplió a cabalidad nuestro objetivo como institución anfitriona: conducir la primera Fase Anfibia Multinacional y la Fase Pacífico de los Ejercicios Unitas.

Las Operaciones en la Selva se desarrollaron en la zona de Manatí, en el departamento de Loreto. Aquí se dio un hecho significativo: en los diversos ejercicios participaron fuerzas de países que no cuentan en sus respectivos territorios con zonas selváticas. Era, pues, una excelente oportunidad para tomar contacto con un medio nuevo, impresionante por su grandeza y por sus peligros. Se efectuaron técnicas de navegación en los ríos, cruce de los mismos, técnicas para no sucumbir ante las Trampas Caza Bobos, Técnicas de Emboscada, Técnicas de Supervivencia en la Selva, etc, que culminaron con un Ejercicio de Manejo de Crisis que se denominó Problema Final de Batalla en el Área de Manatí.

A lo largo de casi un mes nuestra Marina de Guerra ha sido cordial anfitriona de más de quince mil hombres y mujeres de instituciones navales de naciones hermanas. Hemos demostrado capacidad para planear, organizar, conducir y ejecutar operaciones multinacionales de gran envergadura. Así mismo, se ha incrementado nuestra experiencia para interactuar en escenarios múltiples, lo cual tiene un gran valor si llegara el caso de contribuir a la estabilidad regional. Tenemos la seguridad que la evaluación final aportará conclusiones altamente positivas, estimulantes y muy merecidas para todos los participantes. Pese a las conocidas limitaciones presupuestales, la Marina de Guerra del Perú supo cumplir con proverbial eficacia las infinitas tareas que demanda la organización de un evento de esta magnitud que, como de costumbre, ha abordado con realismo y oportunidad la problemática del mundo de hoy, proponiendo respuestas y soluciones perfectamente planificadas, absolutamente factibles, dentro de un espíritu que busca preservar la paz o contribuir a conservarla en caso de que hubiera estallado un conflicto, como ya quedó dicho.

No podemos dejar de mencionar que como colofón de la Operación Unitas - 2004 hubo una serie de actividades que llevaron apoyo de diversa clase a los sectores más necesitados del país. Así, por ejemplo, en Huacho, se efectuó un programa a favor de los escolares, se construyó una losa deportiva, se brindó asistencia médica a la población y ayuda variada a la comunidad. Sin duda, ha sido una hermosa y útil forma de reafirmar la solidaridad entre el pueblo peruano, su Marina de Guerra y nuestros gratos visitantes que han cumplido una agenda muy apretada, donde también se ha tratado temas Científicos, de Legislación Internacional Marítima, Control de Pesca y otros muchos más de igual importancia. Esta 45° versión de la Operación Unitas se puede resumir en dos palabras: éxito total. ⚓

LA FÉRREA ESPIRITUALIDAD EN LA REFUNDACIÓN DE IQUITOS Y LOS 100 AÑOS DEL B.A.P. *AMÉRICA*

Fernando Casaretto Alvarado



Legendaria cañonera B.A.P. América.

El Perú es una nación bendecida por el Creador en una multiplicidad de aspectos. El hombre peruano protagoniza, en gesta perpetua, una historia de antigua data que se desenvuelve en portentoso escenario de llanos y alturas, de mar, arena, ríos y lagos cercanos al cielo.

Difícilmente es posible encontrar contendor para el Perú.

Nuestra nación tiene la capacidad de ser simiente y futuro en permanente proceso. El doctor Jorge Basadre expresa, en obra temprana, que el Perú es problema y posibilidad. Problema en permanente búsqueda. Búsqueda que es reto. Posibilidad que podríamos definir como objetivo que exige y deslumbra. En tal empresa, la nación peruana posee, como en caleidoscopio, al conjunto amazónico, macizo que constituye parte de la estructura territorial del país, pero que al mismo tiempo es –utilizo una frase de nuestro comandante Fernando Romero Pintado– "un continente fluvial", un bastión de todas las aguas.

Nada se da por generación espontánea. Todo es proceso, sucesión de etapas engarzadas en el tiempo, muchas de las cuales desconocidas, pero que son obra realizada, legado que se entrega para que sucesivas generaciones continúen a aquéllas, a menudo anónimas y frecuentemente perdidas en el tiempo. La circunstancia de hoy es en el tránsito histórico como la latitud y la longitud expresan la situación del navegante en la mar. La diferencia es que en este último caso es más predecible la posición.



Comandante General de la Marina, Almirante José Noriega Lores impone la Cruz Peruana al Mérito Naval a la bandera de guerra de la cañonera B.A.P. América.

La historia del oriente amazónico no se inicia con la expedición de Gonzalo Pizarro de Orellana en el descubrimiento del río Amazonas el 12 de febrero de 1542. El río Amazonas estaba allí desde el instante mismo de la creación y es develado –digamos al conocimiento occidental– tras un capítulo que guarda esencial mérito para los expedicionarios, para quienes deciden, entre 1539 a 1542, tantas cosas como construir aquella 'balandra o lanchón de vela' que, con una pequeña flotilla de canoas, serían el precedente de otra armadilla mayor que alcanza la boca del río Putumayo –siendo atacada entonces por legendarias mujeres: 'las Amazonas'– antes de arribar finalmente de Orellana a la isla Trinidad a fines de agosto o principios de setiembre de 1542. Hay aquí, ya temprano, un mensaje importantísimo: del corazón del Perú a través de sus ríos, el océano Atlántico es accesible.

De Trujillo partiría después, en 1559, Pedro de Ursúa, constructor también, en su propia expedición de naves grandes como bergantines, descendería al Huallaga y luego al Marañón para acceder al Amazonas. Ha zarpado en febrero de 1559 y los expedicionarios llegan al mar el 4 de julio de 1561. Antes, Lope de Aguirre ha asesinado a Ursúa y a su sucesor Fernando de Guzmán.

En 1636, la expedición del capitán Palacios, comandante de la Guarnición de San Miguel, embarca con 90 soldados y religiosos, siguen la senda del río Aguarico para llegar al país de los indios Cofanes, tribu de los Encabellados, donde debió ser recibido por el padre Rafael Ferrer. Palacios moriría en el intento y parte de sus huestes de religiosos y soldados. Algunos de los sobrevivientes huyen a Quito, otros salen del Aguarico al Napo y llegarían al Pará —Belem do Pará–, población portuguesa. El arribo de tan inesperada visita propiciaría la expedición del capitán portugués Pedro de Texeira, expedición que tiene dos acompañantes religiosos el padre Andrés de Artieda y el padre Cristóbal de Acuña; este último viajaría después a España e informaría de "una nación con muchos países": es el oriente amazónico y sus mil rostros.

Desde el mismo instante en que se inician las plurales expediciones –muchas de ellas con trágico resultados– están presentes los misioneros. Es decir, desde el siglo XVI religiosos jesuitas, franciscanos, agustinos, emprenden una cruzada de convicción en demanda de llevar la fe cristiana a quienes, por no poseerla, eran llamados históricamente: 'infieles'. Esto último es comparable a aquello de los 'bárbaros' en el concepto europeo, términos en uno y otro caso utilizados interesadamente para explicar con distorsión diferencias culturales y así minimizar a quien es diferente.

Hasta aquí –sin ánimo de profundizar en los temas aludidos– necesaria mención a lo que constituye el basamento sobre el que ha de transcurrir posteriormente lo que podríamos considerar el período republicano en la historia de la Amazonía y lo que éste ha significado en el tema que nos ocupa.

La obra *Perfiles Históricos de la Amazonía Peruana* cuyo autor es el padre Jesús Víctor San Román de la orden de San Agustín, como lo es el padre Joaquín García Sánchez, actualmente director del Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía. Fue enriquecida en su segunda edición –que data de 1994– justamente por el padre García, quien sumó, a la obra del padre San Román, un capítulo VII intitulado: *Petróleo, coca y violencia. Dos décadas de cambio en la Selva.*

*M*e permito traer a la memoria la presencia del padre Jesús Víctor San Román muerto a la temprana edad de 49 años, luego de perennizar a través de sus

hechos y sus obras nuestra Amazonía tanto como la de Joaquín García, esforzado pionero de la cultura amazónica, autor perenne de caudalosa y silenciosa obra. El mencionado capítulo VII introduce en el problema un factor de modernidad que aúna progreso, desarrollo y también un sino de historia desgraciada para la Amazonía. Antes se había dado el tenebroso capítulo de una historia bipolar: la era del caucho con sus luces y oscuridades, que halla paralelo de igual esplendor y eclipse en lo que significó al otro lado del Perú la prosperidad ficticia del guano.

El 5 de enero de 1864 está determinado por ley promulgada durante el gobierno del presidente Fernando Belaúnde Terry como la efeméride fundacional de Iquitos –en realidad refundación–.

La historia explica que la Marina de Guerra recibió por entonces este encargo institucional del presidente Ramón Castilla Marquesado, misión que conllevaba el planeamiento y la comisión de disponer la construcción de buques en Inglaterra, la supervisión de tan delicada tarea y luego conducir las naves hasta Iquitos. Asimismo, debían los oficiales de Marina, establecer contratos de arrendamiento para el transporte de material y equipos que tenían como finalidad establecer en la Provincia Litoral de Loreto un verdadero complejo industrial constituido por: una factoría, una grada de construcción, un dique y una fábrica de ladrillos. Todo ello debía ser erigido, supervisado y administrado por los marinos en un lugar donde realmente no había nada.

En la historia del Perú, una misión de esta naturaleza, en plena mitad del siglo XIX a cumplirse en el corazón de la Amazonía, es un hecho que debe enorgullecer a todo peruano.

La Marina lo hizo.

Pero antes.

Antes de emprenderse tan difícil y compleja misión, otros hombres y mujeres –debemos repetirlo– habían construido lo que antes se había calificado como países en la Amazonía, etnias que deslumbran al antropólogo y que hoy subsisten a pesar de los embates de la modernidad. Progreso que a menudo deja de lado considerar políticas inteligentes y consecuentes con culturas que son locales que son auténticas, enraizadas durante siglos en áreas territoriales donde se forjaron y desarrollaron hombres y mujeres merecedores de nuestro respeto, reconocimiento y consideración. Incorporar a estos peruanos en la modernidad del siglo XXI exige cautela, el encuentro de los mundos europeo y americano en 1492 bien puede compararse en el desentendimiento cultural con este encuentro doméstico, que por ser nuestro debe ser muy racional. En esta tarea, conviene tener presente el espíritu de nuestros próceres, aplicando en la problemática la 'caridad civil' que con terquedad predicaba Faustino Sánchez Carrión.

La historia suele agitar campanillas en los lugares y circunstancias más impensados. Por ello, conviene dedicar unas breves líneas a lo que fue un precedente de esta refundación.

Diez años antes de 1864 el gobierno peruano tuvo la buena intención de poner a navegar en los ríos amazónicos dos buques: *Tirado* y *Huallaga*. Ambos fueron construidos en Estados Unidos de América, específicamente en Nueva York. El *Tirado* era una nave de 115 pies de eslora por 22 pies de manga y 100 Hp. de potencia. El segundo tenía 87 pies de eslora por 22 pies de manga y 75 Hp. El Ministerio de Gobierno los encargó y ambas naves fueron embarcadas en el buque *Star of the east*, condición en la que llegaron hasta el Pará (Belem do Pará). Según el contrato establecido por las partes, en el Pará debían ser desembarcadas y armadas estas naves de vapor. Con determinados inconvenientes se logró el cometido. En estas circunstancias interviene la Armada Peruana al encargársele que el *Tirado* y el *Huallaga* fueran conducidos hasta el corazón de la Amazonía por oficiales navales.

En el cumplimiento del deber Manuel Villar fue comisionado –en 1854– como comandante del *Tirado*, oficial que el 7 de febrero de 1866 comandaría –doce años después– la flota peruano chilena que se batió en Abato, combate que tuvo lugar durante la guerra contra España en la zona de Chiloé. Integraban la escuadra aliada las peruanas *Apurímac*, *América* y *Unión*. En la primera, la insignia de Villar. La *América* fue comandada por Manuel Ferreyros –después comandante del *Morona*– y la *Unión* al mando de Miguel Grau, quien la había conducido desde Nantes, Francia. A los buques nacionales se unió la chilena *Covadonga*. Frente a ellos combatieron las españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*. Meses después, el 2 de mayo de 1866, tendría lugar el definitivo Combate del Callao, efeméride impropiamente establecida como el Combate del 2 de Mayo.

Al mando del *Huallaga,* la Armada nombró, en 1854, a Juan Fanning, hoy patrono de la Infantería de Marina, marino de buque de a pie y de a caballo, hombre de todas las horas que conduce, el 15 de enero de 1881, los batallones navales: 'Guarnición de Marina', 'Guardia Chalaca' y la columna 'Celadores del Callao'. Antes de morir, como consecuencia de la Batalla de Miraflores, Juan Fanning dejó perennizada una arenga que hoy es como un segundo lema de la Infantería de Marina: "Adelante Marina", "Marina Adelante".

Así como el poeta Martín Adán expresa que: "Poesía no dice nada, poesía se está callada escu-

chando su propia voz", así también la historia es lento proceso, es diálogo esclarecedor consigo misma, una suma de lecciones desprendida de hechos, conjunto que se proyecta en el tiempo, desarrollado sin estridencia, con discreción; acude a la mente y al corazón aposentándose.

Recibida, pues, la misión dada por Castilla, ésta se ejecutó en circunstancias de asumir el cargo de Comandante General del Departamento Marítimo Militar de Loreto el contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería. Hay aquí una analogía entre aquel cargo de hace 140 años y el que hoy desempeña el también Comandante General de Operaciones de la Amazonia. No es asunto de palabras ni fonética, es nada más concatenación histórica, mensaje que encuentra filosofía en la imperfecta explicación del párrafo precedente.

Fueron comisionados a Londres los capitánes de fragata Federico Alzamora, Manuel Ferreyros y el capitán de corbeta Abel Raygada. El presidente Castilla había decidido, pues, la construcción, en Inglaterra, de dos vapores de 300 y 500 toneladas respectivamente. A la postre, estos buques serían los vapores *Morona* y *Pastaza,* de 500 toneladas de registro y una capacidad de carga de 150 toneladas. El capitán de fragata Manuel Ferreyros tuvo a cargo el comando del *Morona* y el capitán de corbeta Abel Raygada el del *Pastaza*. El astillero británico de Samuda Hermanos erigió en sus gradas ambos buques.

Vale destacar que en este mismo astillero se construiría, años después, la fragata *Independencia*, aquella que al mando de Guillermo More Ruiz, héroe naval de la guerra de 1879, tuviera desgraciado final el 21 de mayo en Punta Gruesa. Él mismo asumiría, con ejemplar gallardía y autenticidad, su responsabilidad como comandante al morir al lado de Francisco Bolognesi el 7 de junio de 1880 en el Morro de Arica. A su lado, los hombres de su dotación le acompañaron en el sacrificio y en la gloria de morir por la nación.

En el mismo astillero de Samuda, se construyeron dos buques pequeños: el *Napo* y el *Putumayo,* de 60 toneladas de registro cada uno, respectivamente; los que fueron 'enfardelados y marcados' para su transporte a bordo del buque *Arica* con destino al Amazonas.

En lo que respecta al material correspondiente a la Factoría Naval, los marinos fletaron una nave: el bergantín *Próspero,* el cual tenía 109 pies de eslora, 24 de manga y capacidad de 192 toneladas. Este buque, cuyo propietario y capitán era George Malzard, fue construido en Jersey, Inglaterra y Malzard estaba lejos de suponer que su viaje inaugural comprendía 2.000 millas fluviales entre el Pará e Iquitos. El *Próspero* cumplió, pues, destacado papel en esta gesta naval amazónica. El bergantín *Próspero*, remolcado por el *Pastaza,* arribó a Iquitos cumpliendo así una misión que le ha valido perennizar su nombre en una calle de Iquitos, como perennizados también están los de buques nacionales que cumplieron tan destacada misión.

La fragata *Arica* condujo también, desde Londres, gran parte del material para el Complejo Naval Industrial, y compartió la carga con las naves inglesas –contratadas por el capitán de fragata Federico Alzamora comandante de la *Arica– Simbad* y *Elisa.* Estas últimas no ingresaron en el Amazonas y entregaron su carga a la goleta *Teresa,* adquirida por el Perú a Brasil en el mismo puerto del Pará.

Debe precisarse que, si bien el 5 de enero de 1864 es dispositivo legal de la fundación, ello no implica que la flotilla haya arribado en esa fecha. El 26 de febrero de ese año arribó a este puerto el bergantín *Próspero,* remolcado por el *Pastaza*. El 25 de mayo llega al mismo destino la *Arica,* a remolque del *Morona*; a continuación, el 29 de julio, la goleta *Teresa,* remolcada también por el *Morona*. Finalmente, el 6 de noviembre de 1864, el *Napo* ingresa remolcado por el *Pastaza* en convoy con el *Putumayo* que navega propulsado por sus propias máquinas.

En octubre de 1997, el SIMA-Perú –Servicios Industriales de la Marina de Guerra– tuvo a bien editar el libro de este nombre con motivo de los 50 años de su fundación. En el capítulo relacionado con el Centro de Operaciones del SIMA-Perú N°. 2 de Iquitos figura esta frase en referencia a la gesta amazónica descrita, hecho que de alguna manera significó también el punto de partida para lo que fue la construcción naval en la Amazonia y con ello el ya legendario SIDI: Servicio Industrial de Iquitos, creado en 1950 en la Base Naval de Santa Clotilde: "La impecable actuación de los marinos debe calificarse como una gesta heroica de consuno con la decisión política del visionario Castilla". Es una aserto en toda la línea.



Fernando Casaretto Alvarado

Contralmirante en retiro. Autor de libros de historia naval y literatura. Director del Museo Naval del Perú - Sede Callao: 'Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía', docente de la Escuela Naval del Perú. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación Cultural Peruana Británica.



Homenaje ante el busto del teniente primero Manuel Clavero, ubicado en la plaza Victoria en Iquitos.

Muchos nombres, pues, se entrelazan en esta trama histórica que tanto tiene de verde amazónico, de agua de río, de cielo azul, de lluvia, de reto permanente, habida cuenta que los hombres de la Armada incursionaban por entonces en un ámbito geográfico que les era extraño y de alguna manera hostil.

Hemos mencionado al contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería, nombrado en el cargo de Comandante General del Departamento Marítimo Militar de Loreto, pero fue el capitán de navío Federico Alzamora quien ejerció efectivamente el cargo como Comandante General Accidental, responsabilidad que engarzó después con el nombramiento que le hizo llegar la Armada al cumplir él mismo el mandato del capitán de navío Francisco Carrasco. Podemos, entonces, afirmar que Federico Alzamora Pequeño tiene, en esta historia, lugar de especial preeminencia, habida cuenta que la circunstancia y los numerosos años en que ejerció la Comandancia General él es el verdadero motor en esta génesis y su desarrollo.

El comandante Romero interviene nuevamente aquí para expresar que: "Altísimas miras guiaron la acción de los jefes y oficiales (...) y rindieron al oriente el tributo de su entusiasmo, su energía y muchas veces de su vida". A este respecto, debe mencionarse que una calle de Iquitos, nominada Távara y West, hace justo honor a los alféreces de fragata Juan Antonio Távara Renovales –hermano de Santiago Távara– Cirujano Mayor del monitor *Huáscar* durante la Guerra del Guano y el Salitre. Moriría el alférez Távara a los 31 años de edad al igual que Alberto West, en circunstancias en que realizaban una exploración en el río Pachitea, integrando la dotación del *Putumayo* –que estaba al mando del capitán de corbeta Mariano Adrián Vargas– fueron victimados el 14 de agosto de 1866 por un grupo de la etnia cashibos, hecho éste que significaría a finales del mismo año, la llamada 'expedición de castigo' dispuesta por el prefecto Benito Arana.

El capitán de navío Federico Alzamora hace llegar al ministro de Guerra y Marina, el 28 de abril de 1868, una comunicación que expresa optimismo y

reconocimiento. Optimismo en tanto se había concluido la construcción del Complejo Naval, la Factoría Naval y sus instalaciones. Asimismo, informaba que se encontraba aprestado ya el Dique Flotante, solicita entonces el notable Alzamora que este dique lleve el nombre: 'Guise', en honor al fundador de la Marina de Guerra y héroe peruano –nacido en Gloucester, Inglaterra– y que entregó su vida el 22 de noviembre de 1828 durante el bloqueo de Guayaquil, comandando él mismo la fragata *Presidente*. Era vicealmirante de la Armada Peruana desde 1823. Interesará saber que los restos de Guise reposan actualmente en el Panteón de los Próceres, al lado de otro grande de Inglaterra: Guillermo Miller, oficial como Guise del ejército libertador de José de San Martín Matorras.

El siguiente monumento de Guise –valga la acotación– se erigiría en el Callao por obra del director del Museo Naval, comandante Fernando Romero Pintado, el 12 de julio de 1974, un siglo y seis años después de la iniciativa del comandante Alzamora.

Los años que venimos transitando en este relato atan también en su espiritualidad al sabio italiano Antonio Raimondi. Él estuvo en Loreto en 1862 –es decir antes de la intervención decidida de la Armada Peruana– y volvería en 1869 cuando se ha cumplido la etapa que conocemos. La expresión de Raimondi entonces es la siguiente: "Los milagros que hace el vapor". En verdad, él está sintetizando en esta frase lo que ve en relación a lo que siete años antes ha podido apreciar con cierto pesimismo. Era el vapor que arribaba –aunque esta fuerza motriz había hecho presencia antes con el *Tirado* y el *Huallaga*–.

En el ya mencionado diálogo esclarecedor que consigo misma establece la historia, se dio en el presente año 2004, el del centenario de la construcción de la cañonera *América*, actualmente buque museo en la Amazonía, a cargo de la Marina de Guerra.

La cañonera *América* fue construida en Birkenhead, Inglaterra en 1904, Birkenhead es también cuna de construcción del monitor *Huáscar* y en el estuario del río Mersey se realizan las pruebas de buques erigidos en las gradas de sus astilleros. En el caso de la *América*, es nave en segunda instancia al encargo que la prefectura de Loreto realiza, pues antecedió a ella la cañonera *Loreto*, contratada en 1901. La *Loreto* naufragó saliendo de Europa rumbo a Sudamérica, desastre que significó nuevo contrato, convenido entre la Prefectura de Loreto y la empresa John Jones & Sons (St.Georges Iron Works Ltd.) con mediación del cónsul en Liverpool Manuel Derteano. Arribaría el buque a Iquitos el 11 de mayo de 1905 y fue su primer comandante el capitán de corbeta Carlos Donayre.

Señalados servicios en la exploración de la Amazonía realizó este buque histórico que tuvo actuaciones importantes en resguardo de la heredad nacional hasta hallar cumbre en la Acción del Caquetá que tuvo lugar del 10 al 12 de julio de 1911. La efeméride es más divulgada como Combate de La Pedrera.

En la mencionada acción, debe destacarse la actitud del comandante de la *América*, secundado por el entonces teniente segundo Héctor Mercado Silva, primer ingeniero teniente primero Juan M. Runciman Rivasplata y, como ellos, el íntegro de una dotación que en cumplimiento de su misión, cumplen el objetivo impuesto –a todas luces, en la circunstancia, aparentemente inalcanzable– y lo hacen forzando las máquinas al máximo y simultáneamente combatiendo en la cubierta hasta vencer la llamada 'cashuera' sobre el río Caquetá, lo que permitió que los hombres del batallón 9 de Infantería al mando del teniente coronel Óscar R. Benavides desalojaran finalmente a los invasores colombianos. Significaría la acción naval, finalmente, un triunfo que la ciudad de Iquitos supo homenajear a sus protagonistas el 31 de julio de 1911. Morirían siete hombres de la dotación de la *América*: teniente primero Manuel Clavero, fogonero Juan Sandoval, marinero Samuel Piña y grumetes, Faustino Guivin, Julio Tapuima y Pascual Pezo.



Ceremonia central que contó con la asistencia del presidente del Congreso, Dr. Henry Pease, congresistas, autoridades políticas y militares de la zona y el alto mando naval.

Justamente, en la plaza Victoria de Iquitos, se daría el 12 de julio de 2004 una ceremonia cívico-patriótica, testimonio auténtico de reconocimiento del pueblo loretano y autoridades congresales en torno al busto de Manuel Clavero que allí se ubica, y cuya placa reza : "Los oficiales de la Armada Nacional a su compañero teniente primero Don Manuel Clavero, vencedor en el Caquetá. 1911-1933". Este último año responde a la ceremonia inaugural del monumento el 8 de octubre de 1933.

En la misma fecha del 12 de julio de 2004, el presidente del Congreso de la República del Perú, doctor Henry Pease –y una delegación de congresistas– impuso, a la bandera de guerra de la cañonera *América*, justísima condecoración que hace honor a la acción del Caquetá, estela de gloria naval, altar de héroes de la nación. Reconocimiento que siendo permanente y cotidiano en la Marina de Guerra, en la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y por el pueblo loretano, halló también en la presencia del Comandante General de la Marina y autoridades institucionales, relevancia y manifestación en la condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval que impuso el Almirante José Noriega Lores.

En el entorno de esta fiesta cívico-naval, una exposición itinerante presentada por la Dirección de Intereses Marítimos e Información a través del Museo Naval y la presentación del libro *Estampas Amazónicas,* escrito en 1956 por el comandante José Valdizán Gamio –inédito cuarenta y ocho años–, contribuyó en el brillo de los actos conmemorativos, siendo sin duda destacable la labor de los marinos en la instalación y aprestamiento de la cañonera *América.*

La continuidad en un esfuerzo está sujeto al espíritu combativo de quienes estén comprometidos en la empresa. Requiere mística decir hoy que –por ejemplo– la cañonera *América* cumplió 100 años en el servicio de la Marina de Guerra y que el 12 de julio de 1911 tuvo lugar la Acción del Caquetá; que el comandante y hombres de su dotación murieron en el empeño de cumplir su misión. Enaltece, con ello, la continuidad que con lealtad y consecuencia demuestran los navales en el mismo lugar en que la *América* recibe honores como buque-museo. Hace veintitrés años navegaba –en 1981– cuando el tantas veces llamado conflicto con el Ecuador, en realidad, situación de guerra no declarada, se daba.

Durante los primeros años del siglo XXI, la organización de la Marina de Guerra contempla dos vertientes: la del Pacífico y la del Atlántico, esta última con el enfoque fluvial amazónico. En la historia de los pueblos, el conflicto es factor permanente, llámesele como se le llame, tanto como llamar o no a una guerra civil, guerra contrasubversiva, o al flagelo del narcotráfico, un fenómeno social. El hecho es que hoy, a la luz de la moderna historia del Perú, la Amazonia es un bien mundial inapreciable y la presencia de la Marina de Guerra allí juega papel importantísimo.

La Institución así lo entiende y con la organización tradicional se da, desde tiempo atrás, la presencia, por ejemplo, del Batallón de Infantería de Selva N°1 con base en Iquitos. Hombres que cumplen vital misión en diversos destinos y puntos del 'continente amazónico', en el Putumayo, en el propio Amazonas, en Güeppi, en Estrecho y en donde se les necesite.

La Marina de Guerra integró la Amazonía al país. Esto es tan poco conocido por los peruanos como que existe al otro lado de la cordillera una marina fluvial, que ya tuvo, tiene y tendrá héroes, como Manuel Clavero y quienes con él murieron en defensa de la nación. Desde el mismo instante de recibirse la orden del presidente Ramón Castilla, las cosas se han hecho con esfuerzo ímprobo, con sudor y con sangre.

Los pueblos más olvidados del Perú están en la Sierra y en la Selva. La Acción Cívica en demanda de apoyarlos e intervenir en sus propias vidas, en su educación, en su salud, en su supervivencia, es creación de la Marina, que después fructificó en organizaciones estatales que son simiente naval.

Los levantamientos hidrográficos en nuestros ríos sugieren reflexión que trasciende el aspecto científico, pues al trabajarse derroteros y establecerse, desde antiguo, posesiones territoriales que tienen protagonistas de gran significado como los pioneros Germán Stiglich y Óscar Mavila –quienes se adentraban en tan inhóspitos parajes con instrumentos, papel, lápiz y libretas hidrográficas–, la Marina ejercía, como hoy, tareas que conoce el Perú oficial, pero las ignora el ciudadano común y ¡cómo no! el currículo escolar.

En diez años más se cumplirá el sesquicentenario de la fundación oficial de Iquitos y en ello va, a la Marina de Guerra, honores de especial investidura, galardón ganado en su origen de 1864 –aunque diez años antes Villar y Fanning fueron prohombres en el esfuerzo–, siglo y medio en el que la continuidad en el esfuerzo viene dando a la Marina Amazónica, sitial de reconocimiento nacional que el rango de Comandancia General que hoy ostenta, es etapa de justificados méritos. ⚓



48 años orgullosos de ser Peruanos

48 años brindando a nuestros clientes eficiencia, seriedad y confianza. Maquinarias mas de 300 peruanos comprometidos con Usted.

Siempre le damos más

Maquinarias

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

.....

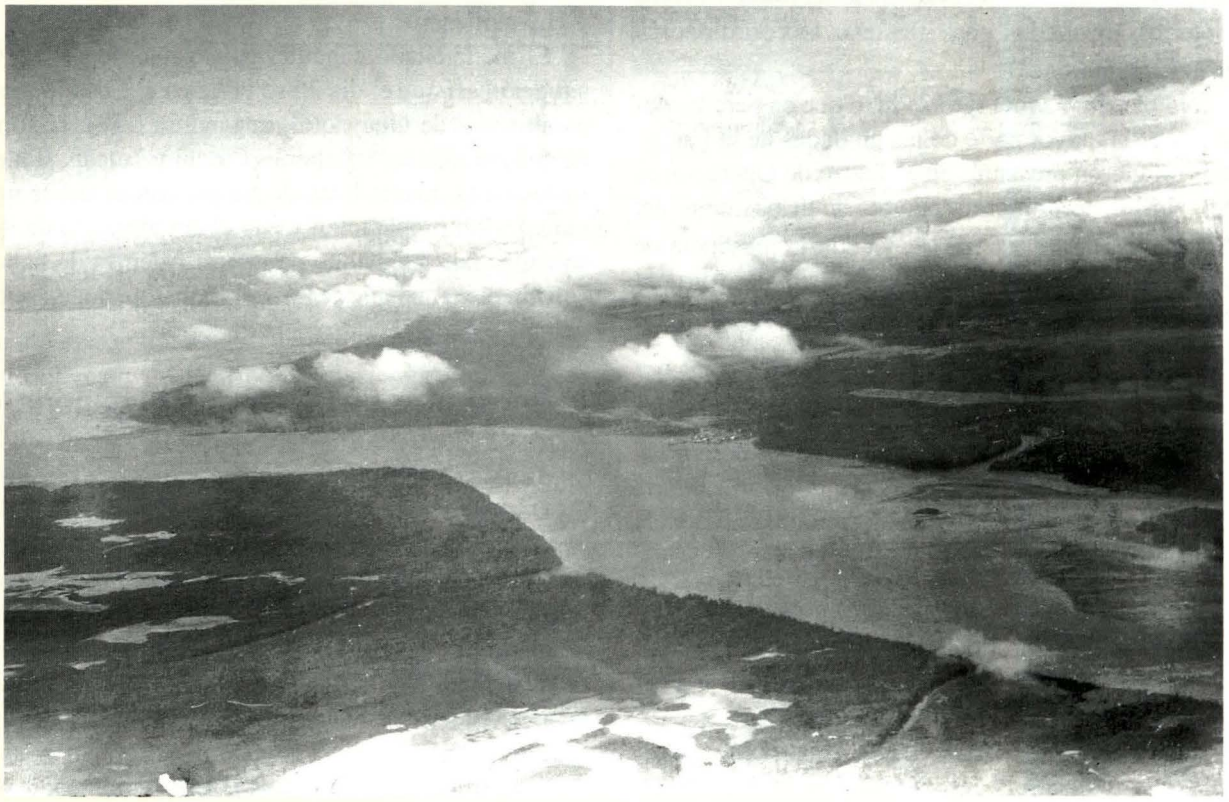
INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

APROXIMACIÓN HISTÓRICA AL INCIDENTE DE JAMBELÍ

José Eduardo Cavani Ríos

Las mejores enseñanzas para el porvenir se obtendrán con las lecciones del pasado.
Helmuth Von Moltke.



AHM

Vista aérea del Estero de Santa Rosa, Puerto Bolívar y la isla de Jambelí, captada desde una aeronave de reconocimiento peruana el 31 de julio de 1941. Para esa fecha, la acción efectiva de la naves de la escuadra peruana, lograron la retirada total de las naves ecuatorianas hacia Guayaquil sin ofrecer ninguna defensa en su territorio.

El conflicto bélico que el Perú sostuvo contra Ecuador en 1941 constituye una de las acciones militares más exitosas de su historia castrense. La eficiente combinación de fuerzas entre las diferentes armadas y su actuar rápido en el escenario de batalla, brindaron la posibilidad no sólo de neutralizar al contrincante sino también de 'reivindicar' nuestros derechos territoriales.

Sin embargo, y no obstante haber controlado las fuerzas armadas del Perú la situación en todo los espacios, se suscitaron ciertos hechos que por su intrascendencia en el resultado del conflicto no merecerían ser resaltados pero que, por motivos ajenos a la verdad histórica, han sido indebidamente magnificados.

Uno de estos hechos lo constituye la acción naval en Jambelí, donde participaron, por el lado peruano, el B.A.P. *Almirante Villar* frente al cañonero *Abdón Calderón* de la armada ecuatoriana, al cual la prensa en Ecuador ha venido erigiéndolo como un símbolo no sólo de sus fuerzas navales sino de la identidad ecuatoriana, basándose en una cuestionable victoria frente al primero.

En ese sentido, lo que buscan las siguientes líneas es presentar aproximadamente la real magnitud de los hechos acaecidos el 25 de julio de 1941, fecha en

la que se realizó aquel contacto naval, así como, ajustar a la verdad el resultado de este encuentro en el mar.

Preámbulo a la acción naval en Jambelí

Aun cuando los choques en tierra se fueron dando mucho antes del 21 de julio, recién en esa fecha se emitió un plan de operaciones en el que participarían conjuntamente los tres brazos de las fuerzas armadas tomando en cuenta, de alguna forma, "la comprensión definida y común de sus respectivas funciones en la defensa nacional y de los métodos aprobados para alcanzar la coordinación en las operaciones". [1]

No obstante aquel retraso hizo que se perciba como que "la mayor parte de las unidades de la Escuadra estuvieron presentes en el Teatro de Operaciones del Norte, pero fueron puestas a disposición del Agrupamiento muy tarde" [2], ya con la presencia de un jefe de Enlace en el Cuartel General del Agrupamiento que ayudó mucho a la comunicación entre las armadas.

Sin embargo, esto no fue óbice para que, como recuerda Juan Miguel Bákula, la situación fuera "enteramente favorable para el lado peruano, pero no al extremo de adivinar que ese desequilibrio resultaría tan grande en cuanto a la organización, la eficiencia y el empleo de las tácticas modernas". [3]

Las acciones militares del 25 de julio de 1941

El canciller ecuatoriano, Julio Tobar Donoso, señala que "el día 25 la desorganización llegó al extremo de que apenas quedaron sujetos a la disciplina 350 hombres más o menos."[4]

Asimismo, informes del Estado Mayor del Ejército Peruano daban cuenta de los resultados de las acciones de los días 24 y 25 que alcanzaron "un brillante y rotundo éxito contra un enemigo evaluado en 5.000 hombres al que infligieron fuertes bajas. Hubo numerosos muertos entre los que se encontraron: 1 capitán y 6 tenientes. El número de heridos fue elevado. [5]

Por otro lado, la aviación colaboraba exitosamente con las acciones que se desempeñaban en tierra, penetrando en misión de reconocimiento hasta Machala, Puerto Bolívar e Isla Puná, y destruyendo los puestos ecuatorianos de Huaquillas, Chacras y Santa Rosa, terminando así con el transporte de refuerzos entre los caminos de Santa Rosa, Arenillas, Chacras y Huaquillas.[6]

El mencionado canciller ecuatoriano describe la situación así que el día 25 se vivía en el Ecuador con carabineros de Guayaquil, negándose a ir a la zona de peligro, con los batallones Carchi y Tulcán, sublevados en la misma línea de fuego, con guardias nacionales sin preparación y con el desconcierto de los soldados por los ataque peruanos. Además de haber sufrido el ataque a Macará y el repliegue del ejército que quedaba en la provincia de El Oro. [7]

El encuentro del Villar con el cañonero *Abdón Calderón*

Después de media noche del 25 de julio de 1941 el Comandante General de la Escuadra recibe el comunicado del jefe del Agrupamiento del Norte quien, conociendo del desplazamiento ecuatoriano hacía Puerto Bolívar (capítulo II.1.5.), encarga a esa comandancia la misión de "efectuar el corte e impedir las comunicaciones a través del Canal de Jambelí". [8]

El comandante de la Escuadra, el capitán de navío Grimaldo Bravo Arenas, 'reflexionó' sobre el particular con sus oficiales, decidiéndose porque sea el *Villar* quien cumpla dicha misión, acompañado a

1 Política Naval. Coordinación de las Actividades del Ejército, Armada y Aviación como elementos de la Defensa Nacional. Folleto Nº 100-A. Adición al Folleto Nº 10030. Junio de 1951.

2 Ureta, Eloy G. Apuntes sobre una campaña (1941). Antorcha. Madrid, 1953. p. 345.

3 Bákula, Juan Miguel. Perú: Entre la Realidad y la Utopía. 180 Años de Política Exterior. FCE, Fundación Academia Diplomática del Perú. Lima, 2002. p. 1176. Tomo II.

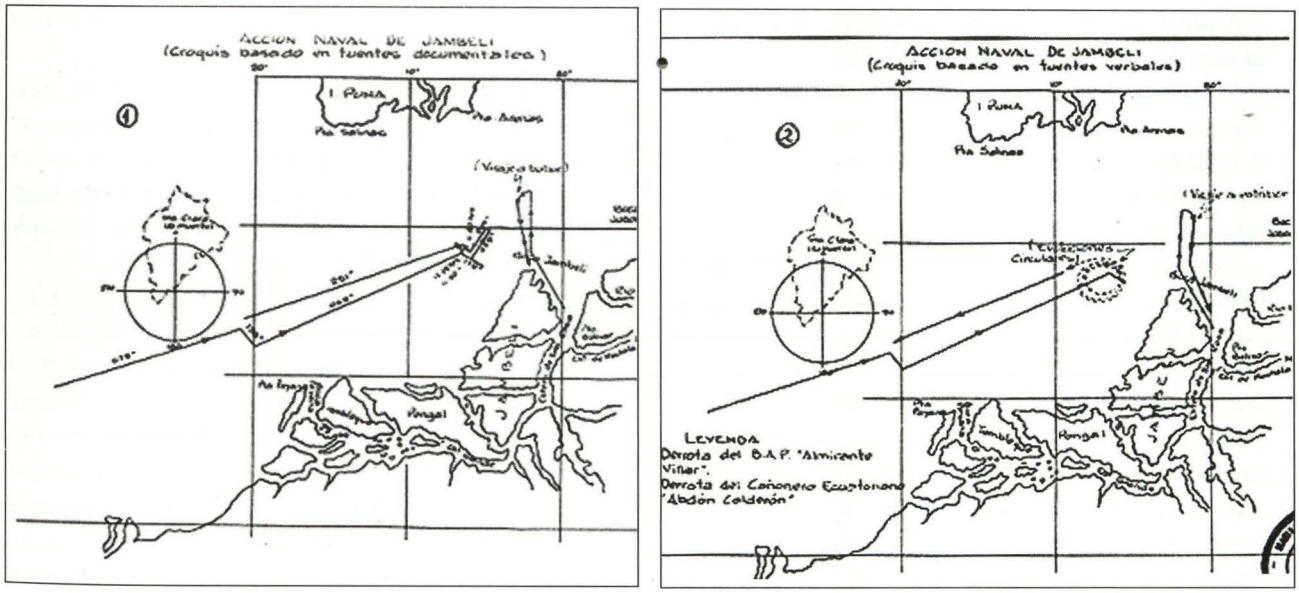
4 Tobar Donoso, Julio. La Invasión Peruana y el Protocolo de Río: Antecedentes y explicaciones histórica. Editorial Ecuatoriana. Quito, 1945. p. 60.

5 Boletín de Informaciones Nº 1 del Estado Mayor General del Ejército. Lima, 30 de julio de 1941. Ministerio de Guerra. Documentos Relacionados con los Incidentes de la Frontera Norte. Telegramas del Ministro de Guerra a la V División.

6 Boletín de Informaciones Nº 1 del Estado Mayor General del Ejército. Telegramas del Ministro de Guerra a la V División. Ministerio de Guerra. Lima, 30 de julio de 1941. Op. Cit.,

7 Tobar Donoso, Julio. La Invasión Peruana y el Protocolo de Río: Antecedentes y explicaciones histórica. Editorial Ecuatoriana. Quito, 1945. p. 60.

8 Informe Nº 0.200-18 del Comandante General de la Escuadra, capitán de navío G. Bravo Arenas, al Jefe del Estado Mayor General de la Escuadra al Jefe del Estado Mayor General de Marina sobre actividades de la Escuadra desde el 5 de julio hasta el 6 de agosto de 1941. p. 2. El canal de Jambelí se encuentra ubicado entre la isla Puná y la costa de la provincia de El Oro, en el golfo de Guayaquil.



Croquis, que muestra la reconstrucción del incidente de Jambelí, efectuados por el C. de N. José Valdizán en un estudio acerca de dicho evento (Archivo Histórico de Marina).

la distancia por el *Bolognesi*, donde se encontraba justamente el comando de la Escuadra peruana.

Los detalles de la misión asignada al buque peruano fueron tratados con mucha reserva, tanto es así que el resto de la tripulación siempre estimó que irían a cumplir una acción de rutina propia de las labores de patrullaje que realizaban hasta entonces, y que eventualmente podía suceder algún encuentro con un buque.[9]

En realidad, todo parecía que iba a ser así, ya que aquella 'orden' había llegado con retraso, y la ejecución se iba a iniciar cuando el buque de guerra *Calderón,* al que presumiblemente se podían encontrar en el camino, terminaba de convoyar –hasta el Puerto Bolívar– al motovelero *Olmedo* y a las motonaves *Pinta* y *Deys Edith*.

Por ello, es probable, como señala el capitán de fragata A.P. Rómulo Daneri Castagneto, que no se expusiera nunca "una pauta decidida para el empleo del buque". [10]

Tanto el *Bolognesi* como el *Villar* iniciaron su viaje rumbo a Jambelí a las 07:30 hrs. navegando el primero a una velocidad de 10 nudos, a diferencia del segundo que lo hacía a 14, ya que –no obstante su buen estado– sufría de un desperfecto en una de sus máquinas.

De acuerdo con su libro de bitácora el *Villar* avista a las 08:30 hrs. la Isla del Muerto; luego a las 09:30 hrs. la Isla Puná.

Después, el alférez de fragata Carlos Da Ponte Ribeyro, oficial de la Segunda División de Armamento, entrega a las 10:55 hrs. la guardia al también alférez de fragata, Jorge Ganoza Bustamante, quien se desempeñaba como Jefe de Navegación y Comunicaciones, y quien la recibe al momento del toque de 'zafarrancho de combate' ordenado para 'efectuar un reconocimiento'. [11]

A las 11:03 hrs. se ordenó aumentar la velocidad al haber sido avistado "un buque por la proa que cruzaba el Canal de Jambelí",[12] el cual iba rumbo hacía el mar y sin pabellón. Mientras tanto el comandante, capitán de fragata Hernando Tudela Lavalle, permanecía en su camarote.

Lo curioso del caso es que hasta ese momento la tripulación peruana no conocía cómo era el *Calderón*. Ni mucho menos concebían la idea de que éste tenía la apariencia de un 'buque ballenero', viejo, sucio y lleno la lona.[13]

Aquel buque ecuatoriano cumplía el recorrido hacia el norte motivado por una alarma de incursión aérea –que no se cumplió– y, "con el fin de obtener mayor campo de acción en la eventual defensa".[14]

9 Manifestación oral del teniente primero (r), Jorge Ganoza Bustamante, ex jefe de Navegación del B.A.P. Almirante Villar, 25 de julio de 1941.

10 Manifestación oral del capitán de fragata A.P. Rómulo Daneri Castagneto, ex jefe del Departamento de Comunicaciones y oficial secretario en el B.A.P. Almirante Villar, 25 de julio de 1941.

11 Diario de bitácora del B.A.P. Almirante Villar tomado de su historial de guardias, correspondiente al 25 de julio de 1941.

12 Diario de bitácora del B.A.P. Almirante Villar tomado de su historial de guardias, correspondiente al 25 de julio de 1941.

13 Entrevista realizada al almirante Pedro Mazuré Alcocer. III Parte de la Historia Marítima

14 Jaramillo del C., M. Combate Naval de Jambelí. Revista de Marina. Mayo-junio, 1963. p. 1

Como consecuencia de la "enorme refracción que en esos momentos existía, no se pudo apreciar el tipo y nacionalidad del mencionado buque".[15] Para entonces, ya el segundo comandante, capitán de fragata Eduardo Figueroa San Miguel, se dirigió a donde se encontraba el primer comandante para confirmarle lo que estaba sucediendo.

Ambos comandantes subieron al puente de comando, en donde permanecieron todo el tiempo que duró la acción. Allí, al haberse disminuido la distancia que separaba al *Villar* del referido buque (6.000 yardas aproximadamente) "se le izaron banderas de código internacional. Al no conseguir nada, el comandante, previa consulta con sus oficiales, ordenó disparar un cañonazo de intimidación cuyo proyectil de 101 mm. cayó cerca de la proa del buque en cuestión".[16] Eran las 11:19 hrs.

Valdizán Gamio reconoce que el haber aumentado la velocidad para reducir la distancia con el buque avistado, teniendo además problemas de refracción, no era aconsejable porque "si el buque por reconocerse era contrario, aunque más débil, tal acercamiento disminuía las ventajas inherentes al mayor alcance de la artillería del destructor peruano, situándolo dentro de su propio sector de fuego y con posibilidades de ser impactado si el caso llegara".[17]

Ante aquel disparo del Villar, el buque ecuatoriano izó su pabellón e inmediatamente respondió cuando ya había girado 180° "con el objeto de buscar protección dentro de los canales".[18] No cabía duda para los oficiales del buque peruano, era un buque de guerra ecuatoriano: el cañonero *Abdón Calderón*, que rápidamente buscaba los esteros al mismo tiempo que cubría su huida desplegando toda su artillería que en algunas oportunidades 'horquilló' al destructor peruano.

Mario Jaramillo del C., teniente de fragata de la Armada ecuatoriana describe así ese momento:

"Después de haber sido identificado como destructor peruano, el comandante de nuestro buque ordenó caer ciento ochenta grados a estribor y forzar las máquinas con el objeto de tomar la boca de Jambelí, cubriéndose en el laberinto de canales e impidiendo que le diera caza".[19]

En ese momento, el comandante Hernando Tudela, ordena caer a estribor para poder emplear todos los sectores de fuego del destructor peruano,[20] al mismo tiempo este movimiento lo conducía a 'cortar la proa' del *Calderón* e impedirle así su ingreso a la Boca de Jambelí, lo cual hubiera resultado desastroso para este buque, ya que esto lo hubiera dejado a merced de toda la artillería peruana.

Pero dicha acción implicaba tener que acercarse mucho a un litoral inseguro para un destructor, ya que en ese sector el nivel de las aguas cambiaba constantemente.

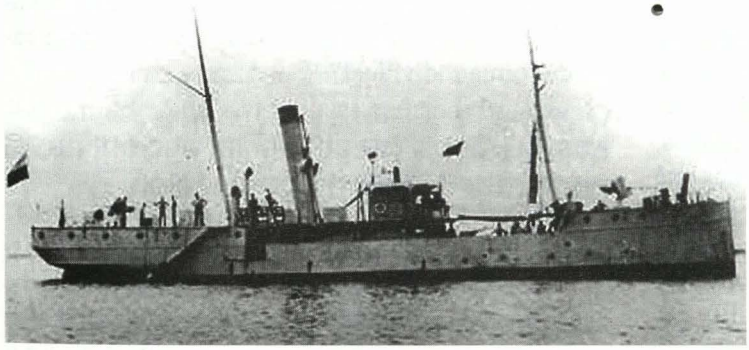
Por otra parte, el buque ecuatoriano, al forzar las calderas para imprimir mayor velocidad en el escape, sufrió graves daños, produciendo gran humareda. El comandante interino del *Abdón Calderón*, teniente de fragata Rafael Morán Valverde, confirma lo dicho y agrega que el buque peruano, al igual que el suyo, viró 180° navegando por un instante ambos con 'rumbo paralelo'. [21]

En efecto, el jefe de Navegación, Jorge Ganoza Bustamante, informó –como mencionamos– que el buque peruano se acercaba 'peligrosamente' a la costa exponiéndolo a una segura varada. En ese momento, recuerda el comandante del *Villar* que las consideraciones para tomar en cuenta dicha advertencia se basaban en lo siguiente:

15 Parte del combate de Jambelí N° 0.200-17 del comandante del B.A.P. Almirante Villar, capitán de fragata H. Tudela L. al Comandante General de la Escuadra. Puerto Pizarro, 25 de julio de 1941.
16 Manifestación oral del capitán de fragata A.P. Rómulo Daneri Castagneto, ex jefe del Departamento de Comunicaciones y oficial secretario en el B.A.P. Almirante Villar, 25 de julio de 1941.
17 Valdizán Gamio, José. Jambelí: Breve Estudio histórico. Revista de Marina, año 78, N° 1, Volumen 374. Enero-abril, 1985. p. 18.
18 Parte del combate de Jambelí N° 0.200-17 del comandante del B.A.P. Almirante Villar, capitán de fragata H. Tudela L. al Comandante General de la Escuadra. Puerto Pizarro, 25 de julio de 1941.
19 Jaramillo del C., Mario. Combate Naval de Jambelí. En Op. Cit... Mayo-junio, 1963. p. 2.
20 Parte del combate de Jambelí N° 0.200-17 del comandante del B.A.P. Almirante Villar, capitán de fragata H. Tudela L. al Comandante General de la Escuadra. Puerto Pizarro, 25 de julio de 1941.
21 Informe O/N° 160 y O/N° 181 sobre el combate naval de Jambelí en 1941 del comandante int. del c/. Abdón Calderón al señor Comandante de Marina. Guayaquil, 8 de julio de 1941. Publicado en el diario La Nación de Guayaquil el 25 de julio de 1950.



José Eduardo Cavani Ríos
Graduado en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Es alumno libre en los cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales en la Pontificia Universidad Católica.
Autor de diversos artículos académicos en revistas especializadas en derecho y colaborador de los diarios El Peruano y Expreso.Es miembro colaborador de la Comisión de Estudios Estratégico - Marítimos del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú. Es consultor en asuntos internacionales.
Ostenta diversos premios entre ellos el otorgado por el Ministerio de Economía y Finanzas y el Consejo de la Prensa Peruana (2001), del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú (2001 y en 2003) y la Asociación de Comunicadores Sociales Calandria y la Organización Internacional del Trabajo (2003).



El cañonero Abdón Calderón.

Si bien es verdad que la carta náutica que se usó data del año 1937 y que señalaba profundidad suficiente para este destróyer, también es verdad y muy cierto que esos fondos no pueden merecer mucha confianza dado que se trata de un golfo en donde los ríos que allí desembocan y las fuertes mareas, hacen que los bajos sean movibles como es fácilmente comprobable para todo profesional que haya navegado por ríos.[22]

Esto motivó que el comandante del *Villar* ordenara inicialmente caer 90° a babor, imprimiéndole mayor velocidad a un buque que para entonces llevaba 20 nudos, dificultando el tiro a los noveles artilleros que ya tenían problemas con la refracción que se presentaba en esa zona y obligando al *Villar* a navegar por un breve momento de 'vuelta encontrada' al *Calderón*.

Haciendo un paréntesis, cabe señalar que en esos momentos se envió un parte al Comando General de la Escuadra que se encontraba en el *Bolognesi*, informándole de la situación. Éste contestó –inmediatamente– ordenando el regreso a su base en Zorritos. Orden, cuya ejecución, el comandante del *Villar* consideró apropiado dilatar y continuar con el desarrollo de la acción.

Entonces, el comandante Grimaldo Bravo se dirige al comandante del *Bolognesi* diciéndole: "Mazuré, el *Villar* está empeñado con el *Calderón*, salga inmediatamente", recuerda el mencionado oficial, [23] cuya tripulación podía ya escuchar "los cambios de disparos del *Villar* con el *Calderón*".[24]

En esas circunstancias, se ordena al B.A.P. *Coronel Bolognesi* ir al encuentro del *Villar*, para lo cual se encendió todas las calderas y se dio el máximo de velocidad posible.

Para ese entonces, el comandante Lavalle, al ver que sobrepasaba su cuadra y se alejaba del *Calderón*, ordenó se terminara de virar 180° (lo que de acuerdo con los testimonios fue navegar en círculos[25]) con lo cual –recién– iba casi con 'rumbo paralelo' y en la misma dirección al buque ecuatoriano, con la diferencia de que éste terminó ocultándose detrás de la vegetación que caracteriza a la zona correspondiente a la boca del Canal de Jambelí.

Valdizán Gamio explica el porqué de la posibilidad de que el *Villar*, en ese instante, haya podido realizar movimientos circulares de la siguiente forma:

Las limitaciones que le imponía la proximidad de tierra y el riesgo inherente a su calado, impuso a su comandante la conveniencia de maniobrar con su buque dentro de los alcances de su diámetro táctico. Fue así que dicho buque, tratando de aprovechar los escasos minutos disponibles para tener al *Abdón Calderón* bajo fuego directo de sus cañones –y antes que se ocultara entre el 'mangle' de los esteros–, concretó sus maniobras dentro de una táctica con tendencia circular".[26]

Afortunadamente para el buque ecuatoriano, las estepas de Jambelí evitaron que la situación se le tornara 'aún más grave', ya que en los precisos momentos en que se ocultaban del destructor peruano les fallaba otro cañón de 76 mm., el que se sumaba al otro cañón de popa malogrado[27] recibiendo, sólo fuego indirecto del *Villar*.

Para cuando el *Bolognesi* se encontró con el *Villar,* su comandante había ordenado a las 11.40 hrs. el 'alto al fuego' al ver "que la persecución del enemigo era inútil" [28] y al recibir un segundo despacho

22 Informe Nº I-100-5 del 10 de noviembre de 1941 del comandante del B.A.P Almirante Villar al Jefe del Estado Mayor General de Marina sobre la acción en que tomó parte el B.A.P. Almirante Villar. p. 3.

23 Entrevista realizada al almirante Pedro Mazuré Alcocer. III Parte de la Historia Marítima. En: archivo oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimo del Perú.

24 Entrevista realizada al contralmirante José Namihas Meshali. Lima, 03 de octubre de 1995. En: archivo oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

25 Esto se puede ver en las fuentes verbales que se encuentran en el Anexo Nº 2.

26 Valdizán Gamio, José. Jambelí: Breve Estudio histórico. Revista de Marina, año 78, Nº 1, volumen 374, enero-abril, 1985. p. 22.

27 Oficio Nº -370 del Comandante de Marina Francisco Fernández Madrid, Guayaquil, 29 de julio de 1941. Citado por Sánchez Bravo, Mariano. Forjadores Navales del Ecuador. Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 1991. p. 417.

28 Parte del combate de Jambelí Nº 0.200-17 del comandante del B.A.P. Almirante Villar, capitán de fragata H. Tudela L. al Comandante General de la Escuadra. Puerto Pizarro, 25 de julio de 1941.

–en pleno desarrollo de la acción– que lo 'conminaba' a regresar a Zorritos.

La orden de la comandancia de 'hacer columna' con el *Bolognesi* se basaba en el hecho de que el alto mando percibió en ese momento que "el buque ecuatoriano había desaparecido dentro de los esteros, interceptándose posteriormente despachos en que pedía que la aviación de su país lo auxiliara y que estaba hundiéndose". [29]

Por ello, y no obstante este acto conminatorio, los testimonios coinciden en determinar que al ver la humareda negra que despedía el *Calderón*, se tomó inicialmente esta acción como un éxito rotundo digna de felicitaciones. Hubo 'hurras' y honores, los cuales fueron emitidas desde el *Bolognesi* tanto al Comandante del *Villar* como a la tripulación a su mando. [30]

El *Villar*, pues, regresaba a Tumbes intacto y con su tripulación completa.[31] Había cumplido con éxito su misión de patrullaje, demostrando al mismo tiempo, disciplina, destreza táctica y prudencia en el manejo de las acciones. Todo esto, pese a las limitaciones geográficas, ambientales, logísticas y de personal.

No obstante, se considera, bajo un análisis frío de la situación, que el éxito del *Villar* no hubiera dejado de ser rotundo si en su momento se hubiera continuado con las acciones "situándolo al buque propio frente a la boca de Jambelí, en buen fondo" [32] para así emplear la artillería contra un maltrecho *Calderón*.

Pero lo anterior hubiera significado desobedecer una orden que ya tenía carácter de conminatoria, al margen de lo 'desagradable' que esto pueda resultar.

Además, vale reconocer que, aunque los disparos del destructor 'casi acribillaron' al *Calderón*, "faltó quizás un ejercicio más eficaz del comando. Las maniobras efectuadas, unidas a la fuerte velocidad propia, al poco entrenamiento que bajo esas condiciones pudieran haber tenido las dotaciones de las piezas y el escaso control que pudo tener el jefe de Armamento, motivaron que no se hiciese el fuego por salvas (para centrar la rosa), habiendo los cañones disparado de forma individual".[33]

Los sucesos luego de la acción naval en Jambelí y su magnificación

El 26 de julio el Comandante General de la Escuadra, capitán de navío G. Bravo Arenas, suscribe una orden de operaciones en donde entrega la misión a los buques (entre los que se encontraba el *Almirante Villar*), submarinos e hidroaviones de "cooperar con el Agrupamiento del Norte, establecer patrullaje en la zona de la desembocadura río Guayas hasta altura de la boca de Jambelí, proteger desembarque de tropas y proteger refinería de *Villar*".[34]

Mientras tanto, reportes periodísticos del Ecuador de ese día daban cuenta del bloqueo que la Flota peruana ejercía sobre el golfo y del regreso, "luego de un ligero encuentro con un buque de guerra peruano", a Guayaquil del cañonero *Calderón*. Arribo que una empresa de noticias norteamericana describió de la siguiente forma:

Quito 26 (United). Arribaron al Puerto de Guayaquil el buque aviso *Atahualpa* y el cañonero *Abdón Calderón* procedentes de Puerto Bolívar, donde, según informaciones de los tripulantes el *Atahualpa,* fue atacado varias veces por la aviación peruana sin sufrir daños.

El *Calderón* sufrió algunos daños en el combate que se libró en el golfo de Jambelí contra tres naves peruanas, las cuales lo atacaron de acuerdo con lo que refiere la dotación.

El mencionado cañonero trajo la estación radiotelegráfica destrozada y vino convoyando a la motonave *Olmedo* averiada por los buques peruanos y cuyas máquinas se hallan en mal estado.[35]

29 Comisión compiladora y catalogadora del Centro de Estudios Histórico - Militares del Perú. Diario de Marchas y Operaciones de la Comandancia General de la Escuadra. Colección Documental del Conflicto y Campaña Militar con el Ecuador en 1941. Volumen VII. ITAL Perú. Lima, 1979. p. 1920.

30 Estas felicitaciones las recoge el comandante del Villar en el oficio Nº I-100-5, del 10-11-1941.

31 De acuerdo a un oficio del 27 de febrero de 1960, de la Dirección del Material del Ministerio de Marina, suscrito por su director, el capitán de navío Alfonso R. Pareja, se certifica que en los archivos de esa Dirección "no existe documento alguno en el que aparezca que el ex B.A.P. Villar haya sufrido daño material alguno por impacto de proyectil o por otra causa en la acción naval de Jambelí". Asimismo, otro oficio Nº 100-198, del 24 de febrero de 1960, del Director del Personal de la Marina, capitán de navío Augusto García Zapatero, señala "que en los archivos de esta Dirección no existe documento alguno que informe sobre bajas o heridos a bordo del B.A.P. Almirante Villar el día 25 de julio de 1941". También ver la relación de la plana mayor y menor del Villar en el Anexo Nº 1. Todos estos documentos se encuentran en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú

32 Manifestación oral del teniente primero (r), Jorge Ganoza Bustamante, ex jefe de Navegación del B.A.P. Almirante Villar, 25 de julio de 1941.

33 Manifestación oral del capitán de fragata A.P. Rómulo Daneri Castagneto, ex jefe del Departamento de Comunicaciones y oficial secretario en el B.A.P. Almirante Villar, 25 de julio de 1941.

34 Orden de operaciones 0.100-50, Nº 1. Escuadra C.". Insignia. Puerto Pizarro. 26 de julio de 1941:1400. Suscrito por el Comandante General de la Escuadra, capitán de navío (Fdo.) G. Bravo Arenas.

35 El Comercio, Lima, 27 de julio de 1941, P. 4. Es recomendable ver las ediciones del mismo diario de los días sábado, 26 de julio de 1941 (edición de la tarde), p. 1, y domingo, 27 de julio de 1941, p. 1.

Sin embargo, es sorprendente la variedad de versiones, muchas veces contradictorias, que el coronel ecuatoriano Rodríguez S. recogió en esos momentos, las cuales unas veces 'informaban' del ataque que sufrió el *Calderón* por los buques peruanos *Bolognesi* y *Grau*, otras veces hablaban de tres buques y en otras ocasiones hacían mención del impacto que al parecer este buque ecuatoriano realizó sobre el *Guise*.[36]

Informes de la comandancia del *Villar* también registraron versiones de la radio de Guayaquil que decían lo siguiente: "Como resultado del combate naval de Punta Jambelí, el *Olmedo* llevó a remolque hasta Guayaquil al cañonero *Calderón* el cual está con sus máquinas y cubierta destrozadas y volada toda la sección telegráfica".[37]

Además, refiere esa misma comandancia que de acuerdo con los informes oficiales se tenía conocimiento que tanto el *Atahualpa*, de cuyo bombardeo hicimos mención, junto con el *Calderón* se encontraban acoderados en Guayaquil. Este último un tanto inclinado y con una avería cuya reparación costaría 9985 sucres, lo que motivó que se usaran sus bredas para armar al *Alfaro*. [38]

Por otro lado, el entonces comandante interino del *Calderón*, el teniente de fragata Rafael Morán Valverde, sugirió a sus superiores –en un oficio fechado el 12 de agosto de 1941– "hacer las indagaciones necesarias para llegar a conocer exacta y positivamente los efectos de nuestra artillería en el buque enemigo y para establecer el verdadero valor de esta acción naval".

Esta acción, recuerda el oficial ecuatoriano Carlos Monteverde Granados, no influyó en el desenlace de la guerra, no tuvo ninguna significación estratégica, ya que "después del 25 de julio la Escuadra del Perú estableció el control de todas nuestras aguas"[39], concluye el mencionado autor.

Además, como apunta Óscar Anderson, "las fuerzas navales peruanas tuvieron el dominio del mar y proporcionaron apoyo de fuego y soporte logístico a las fuerzas terrestres en las operaciones del litoral ecuatoriano". [40]

Asimismo, agrega ese mismo autor que "la obtención del control del mar, permitió al Perú transportar personal y material bélico en forma segura y rápida y, de haber continuado el conflicto, al Ecuador le hubiera sido imposible usar el transporte marítimo lo que habría limitado sus operaciones militares y su comercio marítimo".[41]

Finalmente, queda demostrado que "la carencia de efectivos navales dignos de tenerse en cuenta (por parte del Ecuador), no dio mayores oportunidades a

36 Rodríguez S., L. A.. La Batalla de Zarumilla. Centro de Estudios Histórico Militares del Perú. Op. Cit.,. Cuaderno Nº 3. Lima: s.d., pp. 77-81.

37 Informe Nº I-100-5 del comandante del B.A.P Almirante Villar al Jefe del Estado Mayor General de Marina sobre la acción en que tomó parte el B.A.P. Almirante Villar, 10 de noviembre de 1941. p. 1.

38 Informe Nº I-100-5 del comandante del B.A.P Almirante Villar al Jefe del Estado Mayor General de Marina sobre la acción en que tomó parte el B.A.P. Almirante Villar. Callao, 10 de noviembre de 1941. p. 2. En tierra, recuerda Tobar Donoso, que el 26 no hubo nadie que formara pelotones ZB, los servicios funcionaban mal y la deserción era incontenible. El informe del coronel Luis E. Vinatea no lo desmiente sino que demuestra lo contundente de las acciones militares peruanas sobre el Ecuador: como consecuencia de las operaciones de limpia, llevadas a cabo los días 25 y 26, nuestras tropas quedaron absolutamente dueñas de toda la margen derecha del Zarumilla, en condiciones de continuar los objetivos de 2da. Fase Arenillas - El Sauce. El enemigo, desmoralizado, huyó hacia Arenillas-Santa Rosa, dejando en nuestro poder muertos, prisioneros y abundante material de guerra. Vinatea, Luis E.. Informe sobre la Batalla de Zarumilla y Operaciones Ulteriores. Zarumilla, 30 de agosto de 1941. p. 8.
En tierra, el 31 de julio de 1941, la derrota de las fuerzas del Ecuador era definitivamente más que contundente. Un cable dirigido a Lima por el general Ureta así lo confirma: "Nº 914 MINGUERRA. LIMA. Ofensiva desencadena noche y continuada hoy en combinación con fuerzas trasportadas por aire desembarcadas retaguardia enemigo y elementos mecanizados y motorizados desconcertó adversarios que abandonaron su territorio tras débil resistencia. En 12 hs. Operaciones se avanzó 65 Km. Alcanzando línea próxima límite N. Provincia de El Oro y ocupado área excede 1000 km2. Se han capturado las poblaciones importantes de Arenillas, Santa Rosa, Puerto Bolívar y Machala capital provincia El Oro y numerosas localidades secundarias. Se controla el orden, poblaciones ocupadas permanecen perfecta tranquilidad y garantía. Se capturó fuerte botín. Nuestras fuerzas terrestres y aéreas operaron en perfecta coordinación alcanzando resultado indicado. Cesaron fuego a las 18 hs. Conformidad orden ese Ministerio". En: Comisión catalogadora del Centro de Estudios Histórico - Militares del Perú. Colección Documental del Conflicto y Campaña Militar con el Ecuador en 1941. Tomo I: Frontera del Norte. Volumen 31: Período, años 1939-1941-1942. Compilación según las fuentes originales del E.M.G. del Ejército. Otro informe del jefe del Regimiento de Caballería Nº 5, del Ejército peruano describe la situación vivida durante estos días:"El regimiento participa en la explotación del éxito, llegando en muchos casos al límite de las fuerzas de hombres y caballos; la velocidad con que el enemigo se retira sumada a la ventaja obtenida por el tiempo empleado en la limpia efectuada, antes de iniciar la explotación y la naturaleza del terreno fangoso en grandes extensiones que retarda la progresión, obligan a la unidad a forzar la velocidad para recuperar el contacto. Sin embargo, y no obstante las penalidades a que se somete al personal y al ganado, no se logra este propósito. El enemigo se retira desordenadamente sin idea de resistencia y con el solo afán de poner la mayor distancia entre ellos y sus perseguidores". En: informe formulado por el teniente coronel 1er. jefe del Regimiento de Caballería Nº 5 sobre los movimientos, acciones y combates realizados por la unidad, antes, durante y después de la batalla de Zarumilla, p. 4.

39 Monteverde Granados, Carlos. Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana. Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 1990. 171.

40 Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú. El Uso del Mar y su influencia en la seguridad nacional. Simposio realizado en Lima del 16 al 17 de agosto de 2000. Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú. Lima, 2001. p. 53.

41 Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Op. Cit.. Simposio realizado en Lima del 16 al 17 de agosto de 2000. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, 2001. p. 53.

nuestra Armada para realizar otra labor que no fuera la de patrullaje e intercepción de las comunicaciones, durante la mencionada y fugaz campaña en el país del norte".[42]

A modo de conclusión

El escenario militar donde se desarrolló la mencionada acción naval fue favorable al Perú, en especial los días 23, 24 y 25 de julio en que se llevaron a cabo las acciones en el Frente Zarumilla. La contundencia y la rapidez en la ejecución del plan de operaciones demostró que el Ecuador, aun cuando inició el conflicto, no estaba preparado para contrarrestar a las fuerzas peruanas.

El éxito en las acciones militares lo dio, principalmente, la 'coordinación' de fuerzas que se reunieron en el denominado "Agrupamiento del Norte". Esto permitió que el avance del ejército esté acompañado por la aviación y apoyado en el mar por la Escuadra que superaba en poder a la Marina ecuatoriana.

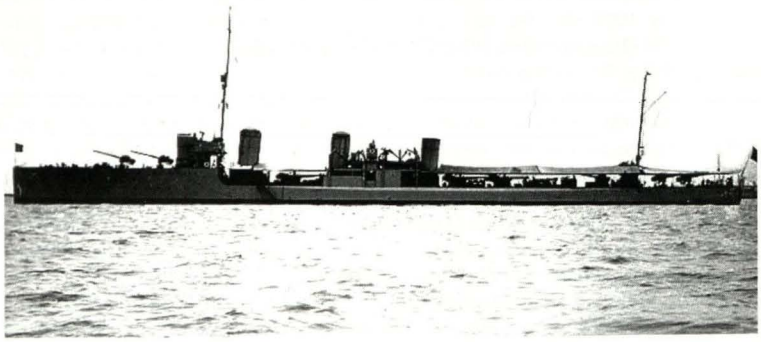
La acción naval en Jambelí se inscribe, pues, en un escenario de desorden, insubordinación y repliegue de la armada ecuatoriana frente al avance casi sin obstáculos y resistencia de las fuerzas peruanas, que para entonces había ocupado el sur del Ecuador.

Cuando el destructor peruano *Almirante Villar* realizaba su labor de patrullaje avista a lo lejos a un buque sin pabellón que salía de la boca del canal de Jambelí rumbo al mar. Después de hacerle señales para que se identifique, se le lanza un proyectil de intimidación, el cual es contestado desde aquel buque, al momento que se retira para ocultarse entre mangle de Jambelí.

Ante esta huida el *Villar* inicia la persecución del avistado, buque ecuatoriano *Calderón*. Al terminar de ocultarse se procede a hacerle tiros indirectos motivados por el humo que despedía de sus calderas forzadas con el fin de imprimirle mayor velocidad en la retirada. Ante lo inútil de esta acción el *Villar* se retira.

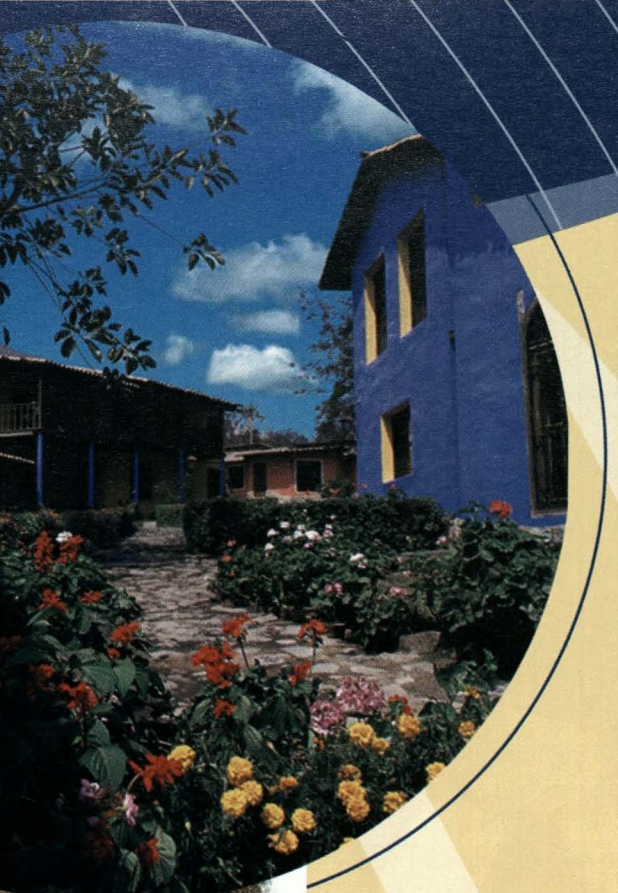
Justo es reconocer que el comandante del *Calderón* hizo lo que resultaba más lógico hacer frente a un buque superior en fuerza. Pero este actuar no tiene los ribetes de heroicidad que la prensa ecuatoriana le ha otorgado hasta la actualidad. Además, es también oportuno reconocer la inteligente conducción del comandante del *Villar* que dentro de sus posibilidades y las limitaciones logísticas y de personal supo cumplir bien con su labor de patrullaje.

La acción naval de Jambelí se produce cuando el Perú estaba en plena operación de ataque en territorio ecuatoriano por tierra y aire, cuando nuestra diplomacia se reunía con los países 'mediadores' para negociar el cese de las hostilidades, sin reclamar ninguna porción del territorio ecuatoriano. Por ello, esta acción no tiene ningún valor táctico, ni estratégico ni mucho menos trascendencia alguna en el resultado final del conflicto. Pero, eso sí, demostró –como se suele decir– que el éxito de un país está en contar con una buena diplomacia y unas fuerzas armadas bien equipadas: No tan solo para la guerra. ⚓

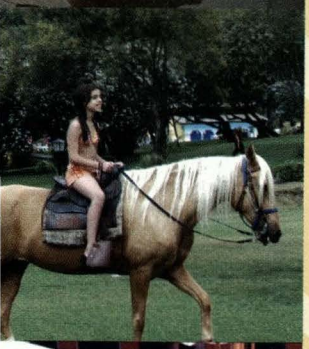


B.A.P. Almirante Villar.

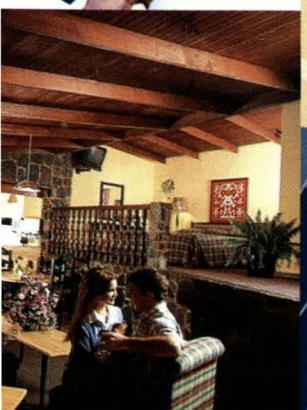
42 Valdizán Gamio, José. Nuestra Marina de Guerra en el Siglo XX: Apuntes para su historia. Revista de Marina, año 48 (setiembre-octubre, 1961), Nº 5, volumen 273. p. 479.











El Placer de Vivir en un Paraíso

Venga y disfrute de todas las maravillas que le ofrece El Pueblo a usted y su familia: piscinas, toboganes, juegos infantiles, restaurantes, paseos a caballos, canchas de voley y tenis, discoteca, karaoke, bowling y un maravilloso sol serrano todo el año, a sólo 20 min. de la ciudad.

Oferta Especial

Todas las comodidades a sólo:

US$.115.00

paquete para 2 personas*

incluye impuestos

sólo para:

- FF.AA. y Policía Nacional (aportantes y pensionistas de la Caja de Pensiones Militar Policial) - Extensivo al cónyuge e hijos - También para los Servidores de La Caja , del Banco del Comercio - Alpeco y de la Cadena de Hoteles Las Américas.

INCLUYE

- **3 días, 2 noches.**
- **Alojamiento. Habitación.**
- **4 Desayunos (continental o americano).**
- **4 Almuerzos.**
- **4 Cenas.**

*Paquete mínimo para 2 adultos. $. 35.00 adicional por cada niño en la misma habitación doble.

No válido para feriados largos

Carretera Central Km. 10

Sta. Clara - Telfs.: 3560042 - 4441599

Fax: 3560024

Email: elpueblo@hoteleslasamericas.com

A
*****

RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES

EL PUEBLO

LAS AMÉRICAS

LIMA - PERU


PILSEN CALLAO, CALIDAD DESDE 1863
CERVEZA
Pilsen
Calidad
Pilsen
www.pilsencallao.co

LA RELACIÓN CÍVICO-MILITAR EN LOS NUEVOS ESCENARIOS DE SEGURIDAD Y DEFENSA HEMISFÉRICA Y SU IMPACTO EN LA RELACIÓN PERUANO-CHILENA

Jorge Brousset Barrios

El concepto de seguridad está íntimamente ligado a las amenazas que se perciban y en el nivel hemisférico éstas deberían ser externas y comunes a la mayoría de los países. Después de la segunda guerra mundial y durante el período de la guerra fría, el concepto de seguridad hemisférica, impuesto por los Estados Unidos de América, se mantuvo sobre la amenaza política, económica y militar proveniente del bloque comunista; para lo cual se desarrollaron una serie de mecanismos de cooperación hemisférica con el fin de hacer frente a conflictos que atentaran contra la independencia e integridad territorial de los países y la penetración ideológica.

La caída del bloque comunista y su desarticulación militar ha permitido que Occidente lidere y consolide sus fuerzas militares imponiendo ciertos alcances de carácter político a través de un mundo cada vez más globalizado mediante el fortalecimiento de la democracia, el libre mercado y el respeto a los derechos humanos. Estos valores son la base fundamental para el comportamiento de las sociedades occidentales, por lo tanto, cualquier amenaza en contra de ellos, mediante acciones que pueden afectar a los países integrantes del hemisferio según sus particularidades debido al nivel de desarrollo, cultura y dependencia económica, está siendo considerada a través de pactos específicos de alcance regional o hemisféricos para neutralizarlas o eliminarlas.

La hegemonía política, militar y económica de los Estados Unidos de América y los países desarrollados de Europa occidental hace que los conflictos de intereses por la supremacía del mercado sean minimizados. Por lo tanto, los países en vías de desarrollo, como Perú y Chile, deberán cumplir las reglas de juego del mercado globalizado y aprovechar las ventajas comparativas que éstas les ofrecen para alcanzar mejores niveles de vida en sus poblaciones y minimizar la pobreza. Sin embargo, la carga de la deuda externa, la dependencia tecnológica y otros factores socioculturales de cada país, hacen difícil esta tarea.

Desde siempre, la sociedad humana ha luchado por lograr la supremacía y hacer dependientes unos grupos de otros. Hoy, los Estados luchan por conquistar los mercados en un mundo global e interdependiente debido principalmente al avance tecnológico de las comunicaciones físicas, visuales y auditivas. Estas razones impulsan a los hombres y sus sociedades a integrarse y hacer frente común para resguardar sus intereses de amenazas que desencadenan conflictos de lucha violenta para imponer la voluntad de unos frente a otros. Éste comportamiento, propio de las sociedades humanas, difícilmente cambiará, más aún cuando las sociedades crecen demográficamente y compiten por un mundo cuyos espacios y recursos se hacen cada vez más escasos para sostener el incremento de la población mundial.

El hemisferio americano, ocupado por países de diverso desarrollo y comportamiento cultural, contiene además al país de mayor progreso mundial, cuya influencia e intereses se irradian a todos los espacios del planeta; debido a esto y su gran poderío militar, los Estados Unidos de América tratan de imponer la agenda de seguridad hemisférica en función a sus propios intereses.

Existen varias ideas sobre la reforma de la seguridad hemisférica frente a las amenazas que no son de carácter militar, sino más bien económicas, políticas y sociales, las cuales están en contra de la consolidación del sistema occidental vigente y afectan directamente a la primera potencia regional y mundial. Las principales amenazas son: el narcotráfico y el terrorismo, lacras sociales que ponen en riesgo la estabilidad de los Estados. Estas amenazas afectan principalmente a los países de la subregión andina y no han tenido por par-

te de los demás países, una efectiva preocupación colectiva. Más bien, hay un aprovechamiento económico periférico de los que no están directamente involucrados en la producción de la droga, mediante su tráfico ilícito, el cual eleva exponencialmente los beneficios económicos, capitalizándose los recursos en beneficio propio y más aún, en los países consumidores en donde se convierten en elementos de corrupción e influencia de todo el sistema político y social.

Pasando al tema en cuestión observaremos que:

Las relaciones cívico-militares en los nuevos escenarios de seguridad y defensa hemisférica son muy disímiles en toda la región ya que cada país presenta una situación sociocultural diferente. Además, las amenazas comunes tienen diferentes alcances y comprometen de manera distinta a las sociedades. Como se pretende examinar su impacto en la relación peruano-chilena, diremos que los dos países no enfrentan sus intereses con la misma prioridad, ante la necesidad de una seguridad colectiva o corporativa y mantienen niveles distintos de evolución en la relación civil militar.

Mientras que Chile mantiene una relación madura y de mutuo respeto, consagra de manera concertada un compromiso de nivel constitucional sobre el accionar castrense de los reales intereses de la política exterior de Chile, en el Perú, estamos en una etapa de transición, en la cual grupos de estudiosos de la realidad nacional mantienen una fuerte presión, con apresuramiento y prepotencia para reestructurar el papel y profesionalización de las instituciones castrenses sin haber realizado previamente un estudio integral y exhaustivo y menos un programa de ejecución ordenado y coherente. Esta situación estaría ahondando el distanciamiento entre civiles y militares que deviene de la histórica intervención de las fuerzas armadas en los asuntos de la política nacional y desarrollo interno a lo largo de la historia republicana.

En todas las sociedades existe una brecha entre el accionar civil y militar, ya que los orígenes de sus orientaciones profesionales los llevan a vislumbrar a la nación con una visión muy amplia y abierta al mundo en la perspectiva civil; cerrada y nacionalista en el ámbito militar. Desgraciadamente, a lo largo de la historia del Perú no ha existido una efectiva complementación objetiva que beneficie al país, por el contrario antagonismos e intereses de poder nos han dividido conduciéndonos a un comportamiento pendular y extremo que cada vez nos aleja de una conciliación de ideales para el desarrollo y bienestar común, basados en una apropiada seguridad, apoyada racionalmente de acuerdo con escenarios reales y futuros en una adecuada y articulada defensa nacional.

Las amenazas comunes en el campo militar de la defensa nacional, principalmente en la región sudamericana y singularmente en la subregión del Pacífico Sudeste, son todavía de carácter territorial hacia el interior del hemisferio, pese a que existen tratados de límites sellados por compromisos firmes en el marco del derecho internacional. Sin embargo, la falta de definición de las fronteras marítimas con base en la justicia y equidad, el permanente reclamo de Bolivia por su mediterraneidad, las diversas servidumbres que se cumplen a medias, prevaleciendo el interés de quien las otorga y el desbalance del poder militar, son los factores que deberían agudizar nuestra atención, entre otros problemas comunes de carácter político, económico y social, para alcanzar una seguridad hemisférica que nos permita caminar juntos y unidos hacia un horizonte de progreso y bienestar.

Es justo reconocer que existen avances singulares en algunas medidas positivas que afianzan la seguridad regional. Éstas se encuentran en las medidas de fomento a la confianza en el campo militar, lo cual permite una mejor evolución de las relaciones civiles y militares en ambos países. Sin embargo, es conveniente anotar que las aspiraciones nacionales y el comportamiento histórico de sus sociedades nos hacen observar que mientras Chile tiene un comportamiento activo y eficaz en el campo de la seguridad, el Perú mantiene una actitud reactiva de carácter pasivo, abierta y declarada a su más alto nivel político mediante propuestas de control de gastos en el campo militar. Estas diferencias de óptica subregional deben tomarse en cuenta al analizar los componentes de reforma de la seguridad hemisférica y su impacto en la relación civil-militar de las sociedades peruano - chilenas. ⚓



Jorge Brousset Barrios
Contralmirante en retiro. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en diciembre de 1965. Es especialista en Ciencias del Ambiente y magister en Relaciones Internacionales por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Entre otros cargos, presidió la comisión técnica peruana para la culminación de las obras portuarias en Arica según el Tratado de 1929, asesor técnico de la Cancillería para reuniones bilaterales en temas de fronteras con Bolivia, Colombia y Ecuador, jefe de la primera y segunda Expedición Científica Peruana a La Antártida, miembro de las delegaciones peruanas para el diseño de medidas de fomento a la confianza en el campo militar Perú–Ecuador y para la discusión de los impases subsistentes y la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador.
Es miembro asociado del Centro Peruano de Estudios Internacionales, de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional y del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y miembro activo de la Sociedad Geográfica de Lima.

GUARDACOSTAS

...Combatiendo las actividades ilícitas en el medio acuático...





Autoridad Marítima Nacional

Teléfono: 429-7278
Página Web: www.dicapi.mil.pe

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Trazando el Rumbo

Dirección de Hidrografía y Navegación

Marina de Guerra del Perú

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú continúa trazando el rumbo de los navegantes brindando las ayudas necesarias para una navegación segura.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao Telf.: 429-6019 Fax: 465-2995 Pág. Web: www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.p

LA GESTIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO EN EL ÁMBITO DE LA DEFENSA NACIONAL

Roger Valencia Reyes

Introducción

En la sociedad de la información y del conocimiento en la cual nos encontramos, los procesos de innovación se encuadran en el modelo de *Aprender a Aprender* que se integra en un 'Sistema Nacional de Innovación' y en un 'Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología', en donde las universidades tienen un papel relevante, no sólo a través de la enseñanza que practican, sino también por su envolvimiento en *Proyectos de Investigación y Desarrollo* (I&D).

La Gestión de Proyectos se afirma cada vez más como un área específica del conocimiento que puede considerarse de ámbito pluridisciplinar y multisectorial. *La Gestión de Proyectos de Defensa* en general, y la de sus *Proyectos de I&D* en particular, merece una reflexión prospectiva en una época en que el sector de la Defensa está, a nivel nacional e internacional, delante de desafíos de cambios de paradigmas en donde la cultura de las *estructuras organizacionales* y los presupuestos son factores condicionantes importantes.

De esta manera, para lograr los objetivos de un proyecto, particularmente de I&D, donde los riesgos son significativos, se exige una práctica de Gestión de Proyectos conciliadora de todas las áreas del conocimiento estructurante y del envolvimiento de sus 'actores' a lo largo del respectivo ciclo de vida, a nivel nacional o trasnacional, donde las *Tecnologías de Información y Comunicación* asumen un lugar de importancia.

La Fuerza Armada ha sido uno de los motores de desarrollo tecnológico en algunos de los sectores de la Industria Nacional, particularmente en los sectores que están más directamente relacionados con las Industrias de Defensa.

La introducción de nuevas tecnologías en Perú, en las últimas décadas, con aplicación directa en proyectos militares, pero también con impacto en la Industria Nacional, fue protagonizada por las Fuerzas Armadas.

En las últimas décadas, en el ámbito de la modernización de las Fuerzas Armadas, se viene realizando algunos proyectos de I&D a través de una interacción mantenida entre la fuerzas armadas (Marina, Ejército, Aviación), la industria nacional y algunos centros de I&D.

De esta manera, existe la necesidad de un cambio de paradigma en los procesos asociados a las inversiones a efectuar con gastos en el ámbito de Defensa Nacional, en lo que respecta a su integración a un *Sistema Nacional de Innovación* y a un *Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología.*

Innovación, ciencia y tecnología

Ciencia y tecnología son dos conceptos íntimamente interligados. La evolución de uno produce normalmente progresos en el otro, siendo de esta manera realidades interdependientes. Los progresos verificados en la ciencia dependen en larga medida de la invención de instrumentos científicos adecuados, cuya posibilidad de implementación depende del respectivo grado de desarrollo tecnológico de la época correspondiente, esto es, de su 'estado de arte' respectivo. Por otro lado, también la aplicación de conocimientos científicos estimula fuertemente el nivel tecnológico de las organizaciones y de las sociedades que la experimentan.

La innovación no debe ser entendida necesariamente como un 'sinónimo de aplicación de alta tecnología'. Es, sin embargo, de realzar que la tecnología está asociada a los equipamientos, materiales y

métodos utilizados en procesos innovadores. Éstos, no obstante, se consiguen, la mayor parte de las veces, sólo por la combinación de elementos ya conocidos, pudiendo en estos casos obtenerse mejoras de productos o procesos de forma relativamente económica.

La innovación está asociada a cambios relativos, tanto a procesos tecnológicos como a procesos sociales. En el ámbito de la institución militar, la innovación puede tener efectos en la aplicación de nuevas tecnologías o en la introducción de nuevas doctrinas, que conducirán a técnicas y tácticas más modernas, esperándose resultados socio-económicos más ventajosos en los diversos escenarios nacionales e internacionales de intervención en ambientes de: guerra, operaciones de apoyo a la paz (mantenimiento, imposición y consolidación de la paz) y apoyo a la población civil en situaciones normales o excepcionales, principalmente de catástrofe natural (sismos, inundaciones, etc.). En este contexto, es esencial que se piense en procesos de innovación con resultados de 'uso doble' para aplicaciones civiles y militares.

Es necesario reflexionar sobre los factores que están relacionados con los procesos de innovación y sobre las estructuras organizacionales que satisfacen sus necesidades y evaluar cómo diferentes estructuras serán eficientes en diversas situaciones. Aunque una estructura, por sí sola, no vuelva si una organización eficiente, existen estructuras que pueden ser más ventajosas que otras en determinadas situaciones. Si una organización desde el punto de vista teórico-práctico, es considerada la mejor, puede así mismo fallar en sus objetivos si no cuenta con gestores adecuados. Por otro lado, una buena gestión puede obtener resultados razonables, aunque se trabaje sobre una estructura organizacional considerada desfavorable. De esta manera, se considera como un 'factor crítico de suceso' el proceso de gestión que en principio, está en la base de un liderazgo eficaz [Twiss, 1996].

'Ciencia', 'tecnología', e 'innovación' forman un triángulo que se desvanece en el desarrollo de la sociedad de 'hoy', de 'ayer' y del 'futuro'.

Los procesos de innovación tienen aspectos peculiares de acuerdo con el tipo de sector que abarca: las regiones, los gobiernos, los sistemas políticos, las culturas, las religiones, los Estados, las organizaciones, las familias, etc.

Un modelo de *Aprender a Aprender* (Figura 1) presenta el paradigma de *Aprender a través de la Enseñanza* en las estructuras de enseñanza nacionales, *Aprender a través de la Investigación* en el Sistema de I&D Nacional, *Aprender Utilizando* en las empresas de alta tecnología innovativa, *Aprender a través de utilizadores* en empresas que acompañan a la innovación, y Aprender haciendo en las empresas de la industria en general. Un Sistema Nacional de Innovación se encuadra en este modelo (el de Aprender a Aprender) a través de un proceso *de Aprender por un proceso interactivo.*

El *Sistema Nacional de Innovación* no se debe

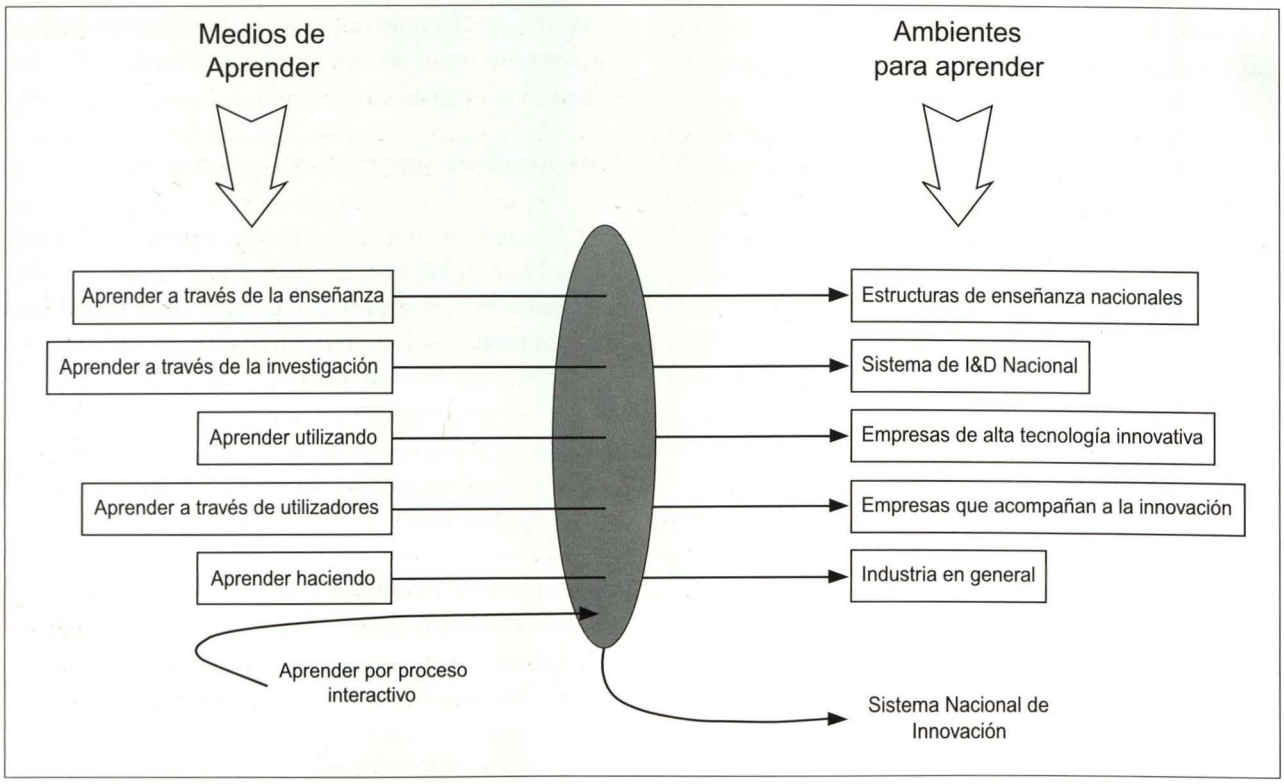


Figura 1. Modelo de Aprender a Aprender.

confundir con el *Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología*, aunque éste sea uno de los pilares fundamentales de los procesos de innovación.

Las instituciones de enseñanza superior, particularmente las universidades, tienen un papel fundamental en los procesos de innovación a través de la enseñanza y de la investigación que practican. Sus actividades en la participación en Proyectos de I&D específicos, pero también en la investigación continua de nuevos conocimientos, satisfacen un requisito inherente de la enseñanza superior que va en el sentido de disponibilizar un proceso de aprendizaje de las realidades del pasado y del presente, pero sin dejar una prospectiva al futuro con base en datos científicos adecuados.

Encuadramiento de la I&D en la Defensa Nacional

El concepto de Defensa Nacional es hoy, en las sociedades modernas un tema en evolución continua.

El *Concepto estratégico de Defensa Nacional* considera que en el nivel de la ciencia y tecnología se debe reforzar "la base científica y tecnológica nacional por vía del aumento de la comunidad científica, del robustecimiento de las unidades de investigación y del estímulo de la participación de las empresas", y que se deben "desarrollar acciones con el propósito de obtener una mayor relación con órganos internacionales para lograr el acceso a proyectos de cooperación en investigación, desarrollo y producción, de interés para la Defensa Nacional. Comprometer en esa acción a las universidades, a los órganos de investigación y tecnología y a la industria privada".

En el ámbito de la Defensa Nacional, compete al Ministerio de Defensa: "promover y dinamizar el estudio, la investigación, el desarrollo tecnológico y la difusión de las materias con interés para la Defensa Nacional".

La creación de un 'Consejo Consultivo de Tecnologías de Defensa', que funcionaría junto con la 'Dirección General de Armamento y Equipamientos de Defensa' dentro del Ministerio de Defensa y la composición de una 'División de Investigación y Desarrollo' dentro de la misma Dirección General, demostrarían señales de querer mejorar la gestión de las actividades de I&D con interés para la Defensa Nacional.

En el contexto de la política actual, concierne al Ministerio de Educación:

1. Definir las bases en que se debe asentar la política nacional de ciencia y tecnología, con los respectivos esquemas de organización, financiamiento y ejecución.
2. Fomentar y coordinar las actividades de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación, y evaluar los respectivos programas y proyectos.
3. Preparar y proponer al gobierno, en los términos de la ley, la propuesta de presupuesto de ciencia y tecnología y de planeamiento a largo plazo de las actividades de investigación científica y desarrollo tecnológico.

La I&D, con interés para la Defensa Nacional, hace parte del Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología y debe participar en el desarrollo del Sistema Nacional de Innovación. De esta manera, debe haber una buena coordinación y concentración de esfuerzos entre el Ministerio de Educación y el Ministerio de Defensa en lo correspondiente a la Política de Ciencia y Tecnología. La Implementación del Sistema Nacional de Innovación, de acuerdo con el modelo presentado de *Aprender a Aprender*, se encuadra en actividades interministeriales e intersectoriales, donde no sólo la economía, sino también la industria, son estructurantes.

En los Estados Unidos de América, "en 1990, cuando el Departamento de Comercio y el Departamento de la Defensa, normalmente rivales en cuanto a influencia política, surgieron independientemente con una lista de las más importantes tecnologías emergentes: ¿Qué tecnologías serían más necesarias para desarrollar el crecimiento tecnológico?, ¿Cuáles eran las necesarias para el potencial militar? Con excepción de pocos artículos, las dos listas eran notablemente semejantes" [Toffler, 1994]. En Francia, "el Gobierno, promoviendo activamente una fusión entre los esfuerzos comerciales y militares, identificó las tecnologías clave en que se pierde la distinción entre una aplicación militar y civil". Por otro lado, "el ejército de los Estados Unidos, en un reciente 'libro blanco' sugirió que se podía conseguir más por el mismo dinero, reduciendo, siempre que sea posible, las especificaciones militares especializadas y utilizando apenas las normas comerciales de ámbito civil"[1] [Toffler, 1994].

Si pensamos que la mayor parte de los sistemas de armas de la actualidad son sistemas esencialmente dirigidos, comandados y controlados a través de ordenadores, hay que aprovechar todo el conocimiento ya desarrollado y a desarrollar, en el ámbito

1 Utilización de productos comerciales disponibles en el mercado ('COTS' : Comercial-Off-The-Shelf).

de los sistemas computacionales civiles, y eventualmente mejorarlos y adaptarlos, para aplicaciones en los sistemas militares[2].

Parece ser obvio que "el terrorista de mañana (mejor dicho, de hoy) podrá (o puede) causar mas daños con un teclado que con una bomba", entonces "todavía puede llegar un día en que los soldados transporten más ordenadores de que armas".

La Política de Ciencia y Tecnología en el ámbito de la Defensa Nacional tiene el privilegio de poder encuadrarse en el Plan Internacional en las relaciones que Perú tiene con organizaciones internacionales, principalmente la OEA o el MERCOSUR. La tendencia global para alcanzar una *Política Externa y de Seguridad Común* deberá colocar los aspectos de cooperación en I&D como relevantes. Perú puede y debe participar de forma activa en proyectos de I&D de carácter cooperativo de modo de crear sinergias con la aplicación de las inversiones que tenga disponibles para utilizar a nivel nacional e internacional.

La Política Nacional de Ciencia y Tecnología, además de integrarse en las organizaciones nacionales, tiene la posibilidad de crear extensiones privilegiadas de cooperación internacional, principalmente a través de programas de intervención técnico-militares de carácter bilateral o multilateral.

La gestión de proyectos de I&D en el ámbito de la Defensa Nacional

El método 'PERT'[3], como una de las técnicas de 'Gestión de Proyectos' más conocida, fue por primera vez utilizada, al final de los años cincuenta, en el desarrollo del proyecto del submarino Polari, en los Estados Unidos de América. Esta técnica de 'Gestión de Proyectos' nació de esta manera dentro de una institución militar tal como otros conocimientos que hoy se utilizan en larga escala en la sociedad civil.

La 'Gestión de Proyectos' ha asumido una importancia tal que hoy puede considerarse como una nueva área específica del conocimiento de la Gestión.

La Gestión de Proyectos asume una dimensión multidisciplinar y multisectorial que incluye:

- 'Prácticas y Conocimientos' de la Gestión General
- 'Prácticas y Conocimientos' específicos de la Gestión de Proyectos, propiamente dicha
- 'Prácticas y Conocimientos' específicos de los respectivos Sectores de Aplicación

Las 'Áreas del Conocimiento' asociadas a la 'Gestión de Proyectos' [PMBOK Guide 1996][4] pueden considerarse:

1. La 'Gestión Integrada'
2. La 'Gestión del Ámbito'
3. La 'Gestión del Tiempo'
4. La 'Gestión del Coste'
5. La 'Gestión de la Calidad'
6. La 'Gestión de los Recursos Humanos'
7. La 'Gestión de las Comunicaciones'
8. La 'Gestión del Riesgo'
9. La 'Gestión del Abastecimiento'

El 'Gestor de Proyectos' no tiene necesariamente que ser un especialista en cada una de las áreas referidas, lo que, en principio, sería un poco difícil, pero deberá ser un buen gestor de los recursos específicos colocados a su disposición.

En el ámbito de la 'Gestión de Proyectos', los términos 'Proyecto' y 'Programa' se exhiben como dos conceptos fundamentales.

Un 'Proyecto' puede definirse, de una forma muy simple, como "algo que tiene un inicio y un fin" [Turner, 1993]. No siempre, en lenguaje corriente, y aun en el académico, se utiliza el término 'Proyecto' con esta caracterización. De esta manera, se habla de 'Proyecto' sin el rigor que sería deseable, por lo menos en algunos medios sociales y políticos. Entre otras posibles definiciones, un 'Proyecto' puede considerarse como "un esfuerzo temporario emprendido para crear un producto o un servicio único" [PMBOK Guide, 1996].

Un 'Programa' en el ámbito de la 'Gestión de Proyectos' se considera como "un grupo de Proyectos relacionados y dirigidos de forma coordinada" [PMBOK Guide, 1996].

Los principales factores que condicionan de forma más significativa la 'Gestión de Proyectos' constituyen un triángulo cuyos vértices son: el 'Coste', el 'Tiempo' y la 'Calidad'.

El 'Coste' deberá estar dentro del 'Presupuesto' aprobado. El 'Tiempo' corresponderá al 'Plazo' definido entre el inicio y el fin del Proyecto. La 'Calidad' deseada se basa en las características, especificaciones técnicas, funcionalidades y otros parámetros que conducirán al grado de 'perfección', del producto o servicio, a obtener después de la conclu-

2 Se consideran sistemas de armas 'de combate', 'de apoyo de combate' y 'de apoyo de servicios'.
3 PERT Planning Evaluation and Review Technique (Técnica de Evaluación y Revisión de Planeamiento de Proyectos.
4 PMBOK Guide Project Management Body Of Knowledge Guide. En setiembre de 1999 el PMBOK Guide fue adoptado como una 'Norma ANSI' para la Gestión de Proyectos en los EE.UU. (Holtzman, 1999).

sión del Proyecto. El planeamiento y gestión de estos factores, se hace a través de un proceso interactivo e iterativo, con base en los recursos disponibles y en los objetivos a alcanzar.

Las estadísticas dicen que el 80 por ciento de los Proyectos son mal definidos y que de los bien definidos apenas 20 por ciento terminan con éxito. De esta manera, hay que mejorar la práctica de la 'Gestión de Proyectos'.

En el Perú, la Gestión de proyectos en el ámbito de la Defensa Nacional debe tener un encuadramiento institucional, en donde:

1. El Congreso aprueba las leyes, principalmente las leyes y presupuestos concernientes a Defensa, que pueden condicionar, desde el punto de vista procesal y de los recursos financieros, los Programas en desarrollo o a desarrollar.
2. El Ejecutivo, a través del Ministerio de Defensa, realiza la conexión entre los 'utilizadores'[5], los Centros de I&D, la industria que fabrica los productos relativos a los proyeetos de adquisiciones y a otras instituciones nacionales o internacionales que intervengan en estos procesos.
3. Los 'utilizadores' que quieren ver satisfechas sus necesidades.

De esta manera, el Gestor de Proyectos de Defensa debe ser considerado como un nexo de conexión (Figura 2) entre los diversos 'actores' que intervienen en los diversos procesos asociados a este tipo de Proyectos definidos en el ámbito del equipamiento, reequipamiento, mantenimiento del 'Sistema de Fuerzas' en donde la Fuerza Armada tiene un papel preponderante.

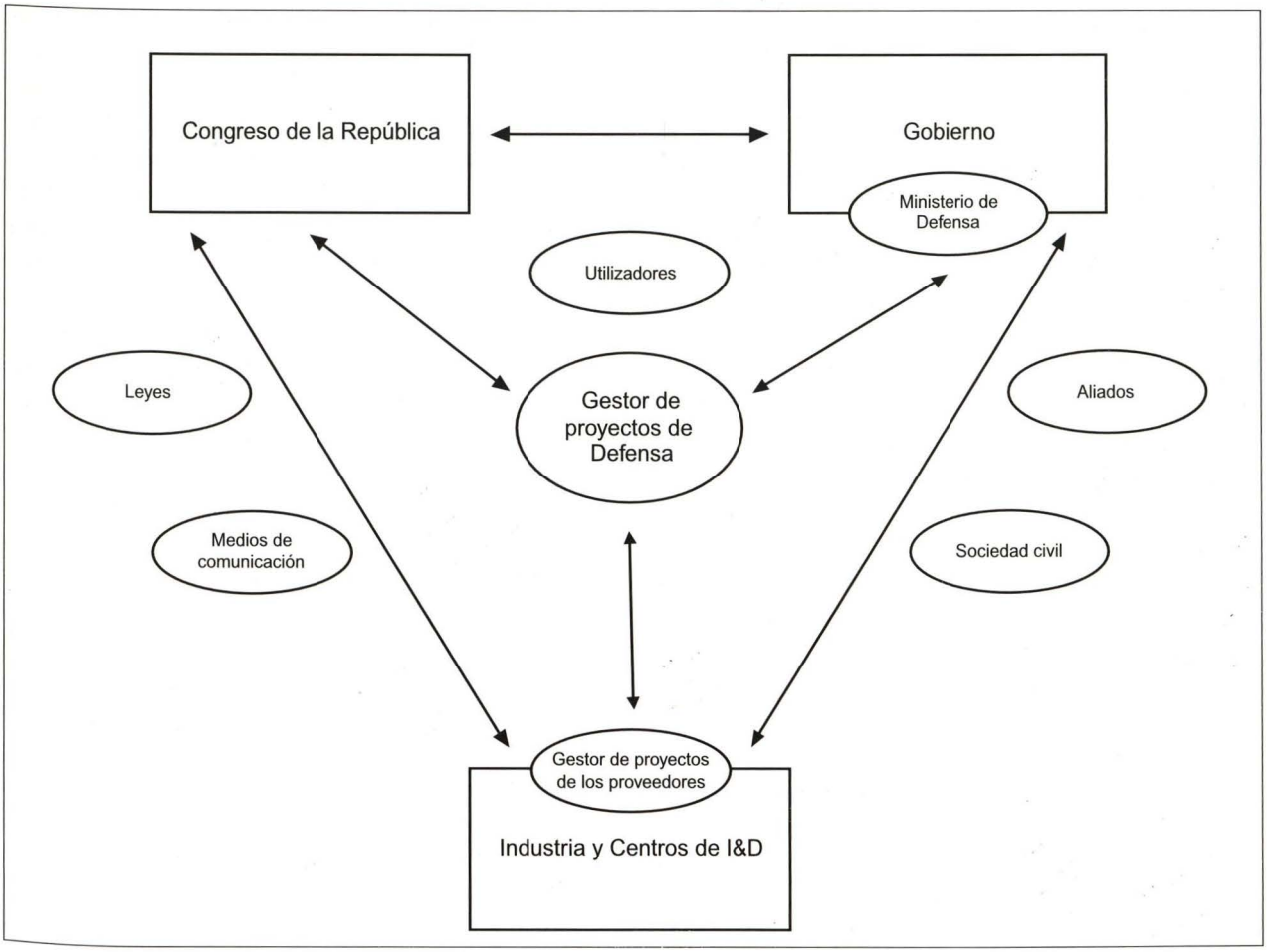


Figura 2. Envolvente de la Gestión de Proyectos de Defensa.

5 Como 'Utilizadores' se consideran a las unidades ejecutoras operativas del propio Ministerio de Defensa, del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), del Ejército, de la Marina y de la Fuerza Aérea.

Considerando la Gestión de Proyectos integrada de forma global al nivel del Ministerio de Defensa, y en una perspectiva de su estructura jerárquica clásica, de soporte a una organización inminentemente del tipo funcional, es necesario reflexionar sobre las competencias y responsabilidades inherentes a las funciones de los Gestores de Proyectos de Defensa, principalmente en los Proyectos de I&D. Es importante reflexionar sobre estos problemas, donde el *status quo* no sea un factor limitador y 'el acto de hacer surgir ideas haga a otras personas tener ideas' que ayuden a mejorar las condiciones de gestión de los recursos cada vez más limitados para el sector de la Defensa Nacional.

La Gestión de Proyectos de la Defensa Nacional presenta características específicas y particulares, lo que llevó a un 'Instituto de Gestión de Proyectos' en los Estados Unidos de América el PMI[6] a crear un 'Grupo de Interés Específico' (Specific Interest Group), para el estudio y reflexión del 'estado del arte' de la Gestión de Proyectos de asuntos de naturaleza 'Aeroespacial y Defensa'.[7]

En las décadas del 70 y 80, en la era de la 'guerra fría', la gestión de proyectos en el ámbito de la Defensa, principalmente en los Estados Unidos de América y en la Unión Soviética, se basaba en el paradigma de 'obtener los productos a cualquier precio', colocando énfasis apenas en el 'plazo de entrega' y en la 'calidad'.

Se pretendía, de esta manera, 'poseer el mayor potencial militar ('posible' o hasta 'imposible') a cualquier precio'. Este clima, en los países sin guerra declarada, no tiene bases políticas de sustentación. Es necesario estudiar y preparar las condiciones para un cambio de los procesos de gestión en el ámbito de la Defensa Nacional de cada país que pasa a ciencia cierta por crear una 'cultura de gestión de proyectos'. Hoy, la 'Gestión de Proyectos' es ya una nueva especialidad en el campo de la Gestión y va a crear condiciones para una 'nueva profesión'.

El cambio de la coyuntura internacional político-militar llevó a que el desarrollo de productos para la Defensa, que antes se basaba en una 'cultura' de "hacer sin ver el precio", se pasara para una situación 'normal' de la gestión de proyectos, esto es, obtener los productos o servicios dentro de la mejor relación 'coste-calidad-tiempo' en miras al nuevo paradigma de la reducción de los presupuestos para la Defensa.

El 'Análisis de la Misión' de las Fuerzas Armadas tiene como suposición diversos factores de naturaleza tecnológica, política, estratégica, presupuestal, de las amenazas, de las capacidades y de la doctrina. Del análisis a efectuar de las condiciones necesarias para el cumplimiento de la misión son identificadas deficiencias y oportunidades tecnológicas cuyas soluciones pueden ser:

1. De naturaleza 'no material', con necesidad de alteraciones al nivel de la doctrina, de las tácticas, del entrenamiento o de las organizaciones.
2. De naturaleza 'material', con necesidad de adquisición de productos que satisfagan la "formulación de las necesidades con miras a la misión".

Un 'ciclo de vida' puede asociarse a un 'Proyecto' o a un 'Producto'. En el ámbito del Ministerio de Defensa el 'ciclo de vida' de un Proyecto tiene inicio con la 'Formulación de las necesidades con miras a la Misión'. Si se hace coincidir el 'ciclo de vida' del 'Proyecto' con el del 'Producto', entonces se termina con la 'caída o desmilitarización' del 'Producto' resultado de un 'Proyecto', encuadrado en el 'Sistema de adquisiciones' de la Defensa Nacional.

Los 'Proyectos de I&D de la Defensa Nacional' deberán encuadrarse también en el ámbito del 'Sistema de Adquisiciones' de la Defensa Nacional con el fin de construir una vía más para dar respuesta a la 'Formulación de las necesidades con miras a la misión'. En este caso, cuando exista necesidad de proyectar o adaptar nuevos productos o procesos, siempre que sea posible, se debe seguir el concepto de 'doble uso'.

Un modelo para establecer las 'Fases de Proyectos de Defensa'[8] (MFPD), incluyendo los Proyectos de I&D, se muestra en la figura 3.

La 'Formulación de las necesidades en mira de la Misión' (FNMM) es la primera fase del MFPD y tiene como base de trabajo los resultados de los estudios sobre el 'Planeamiento Estratégico y Análisis de la Misión' (PEAM). Este planeamiento, aunque no constituye una fase del modelo presentado, no deja de ser importante para iniciar cualquier proyecto de I&D de Defensa. Para identificar una deficiencia de forma en la formulación de una necesidad, hay que verificar cuáles medios necesarios, en cantidad y calidad, para cumplir las misiones atribuidas, conside-

6 'PMI' Project Management Institute (http://www.pmi.org).
7 Aerospace & Defense Specific Interest Group (SG03).
8 Basado y adaptado de los conceptos de la NATO, en el Handbook on the phase programming system (PAPS), Internacional Staff, Defense Support Division. Febrero, 1989.

rando las amenazas, los riesgos y los desafíos existentes o previsibles, a corto y a mediano plazo, encuadrado en el ámbito del 'Planeamiento Estratégico de Defensa Nacional' (PEDN).

El encuadramiento jurídico principal del PEDN es la ley de Defensa Nacional y de las Fuerzas Armadas, de donde trascurren varios documentos de base para el estudio, teniendo en consideración las orientaciones políticas [9] y destacándose:

1. El Concepto Estratégico de Defensa Nacional (CEDN)
2. El Concepto Estratégico Militar (CEM)

Tomando en consideración el CEDN y el CEM y con el encuadramiento jurídico de una Ley Orgánica

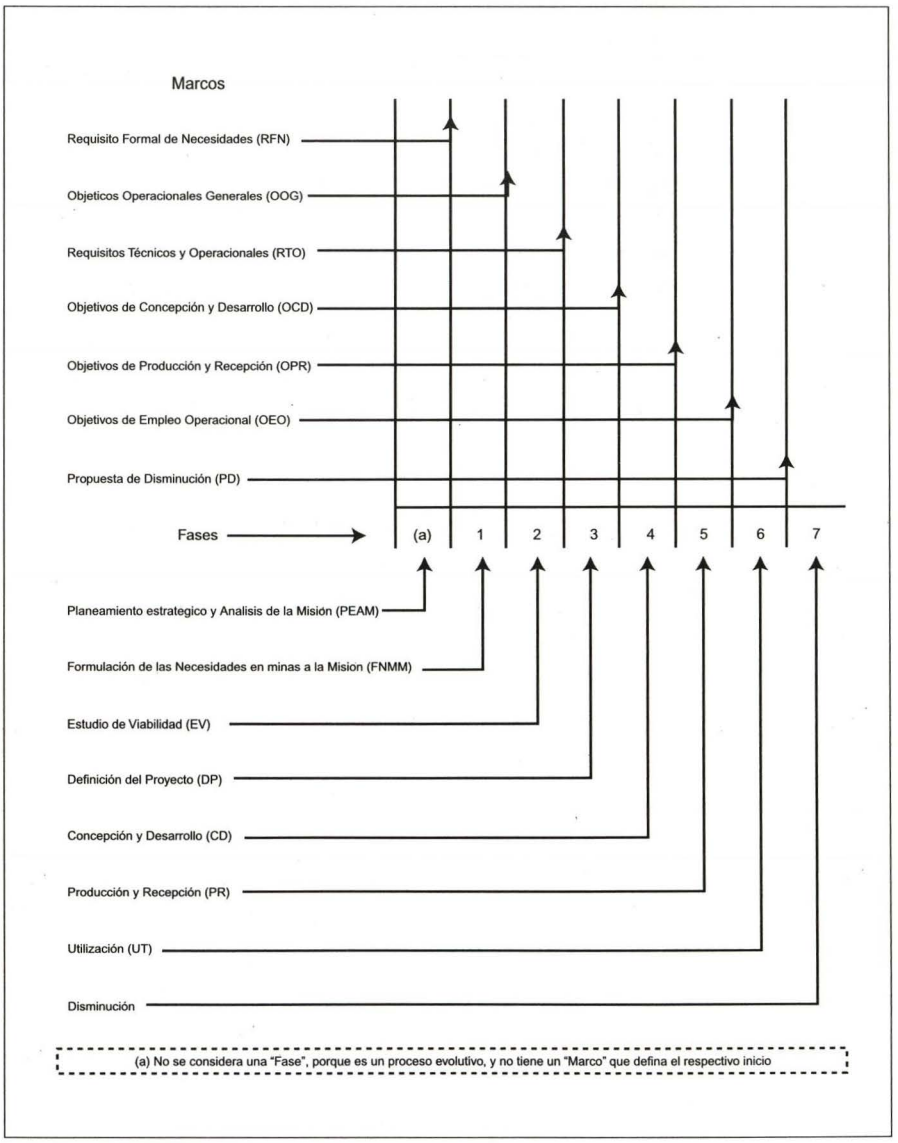


Figura 3. Modelo de Fases de proyectos de Defensa.

9 Las orientaciones políticas se basan en el 'Programa de Gobierno', en las 'Directivas de Gobierno para la Defensa Nacional' y en las 'Directivas Ministeriales para la Defensa Nacional'.



Roger Valencia Reyes
Teniente primero en actividad. Se graduó como alférez de fragata de la Escuela Naval en 1996. Bachiller en ingeniería naval de la Universidad Nacional de Ingeniería. Es calificado en Guerra de Superficie.Ha estudiado diversos cursos en control de averías, y en la Escuela Básica de Inteligencia Naval. Recientemente culminó la maestría en ingeniería mecánica en el área de control y automatización mecánica en la Escuela Politécnica de la Universidad de Sao Paulo, Brasil, en donde realiza además un doctorado en la misma área.
Entre otros cargos se ha desempeñado como Jefe de Control de Averías y jefe de Auxiliares en el B.A.P Montero, Jefe de Auxiliares del B.A.P Mariategui y Jefe de Diques y de Tratamiento de Superficie de los Servicios Industriales de la Marina del Perú.

Bases para la Organización de las Fuerzas Armadas, se define de esta manera el 'Sistema de Fuerzas' (SF) nacional y el respectivo 'Dispositivo'.

Los diversos tipos de operaciones y envolventes para los cuales las Fuerzas Armadas (FF.AA.) se tienen que preparar lleva a un cambio de paradigma en los tipos y cantidades de medios a adquirir. De esta manera, unas FF.AA. modernas deben permitir una elevada flexibilidad en que el concepto de 'superioridad numérica'[10] debe ser reemplazado por el principio de 'variedad cuantitativa'.[11]

Con la finalidad de sistematizar los procedimiento para el planeamiento de satisfacción de las necesidades en el ámbito de los Programas/Proyectos de reequipamiento y modernización de las Fuerzas Armadas, se presenta un esquema de acuerdo con la figura 4, como propuesta de metodología a seguir y a desarrollar.

La metodología se basa en las siguientes conjeturas:

- La Gestión de Proyectos de Defensa se considera como una función integrada al nivel del Ministerio de Defensa (MD) con los respectivos Gestores de Proyectos de Defensa que dependen directamente de sus órganos centrales.
- Los Proyectos 'Prj. 1', 'Prj. 2', ... 'Prj. n', son generados a nivel de un Programa, y pueden generar productos para otros programas habiendo necesidad de estrecha coordinación entre los diversos Proyectos o Programas.
- Los Proyectos 'Prj. 1', 'Prj. 2', ...'Prj. n', pueden ser Proyectos (Procesos)[12] de Adquisición de productos ya existentes en el mercado o Proyectos de I&D.
- Los Programas pertenecen sólo a un ramo de las FF.AA. o los productos resultantes de los respectivos Proyectos ('Prj. 1', 'Prj. 2', ...

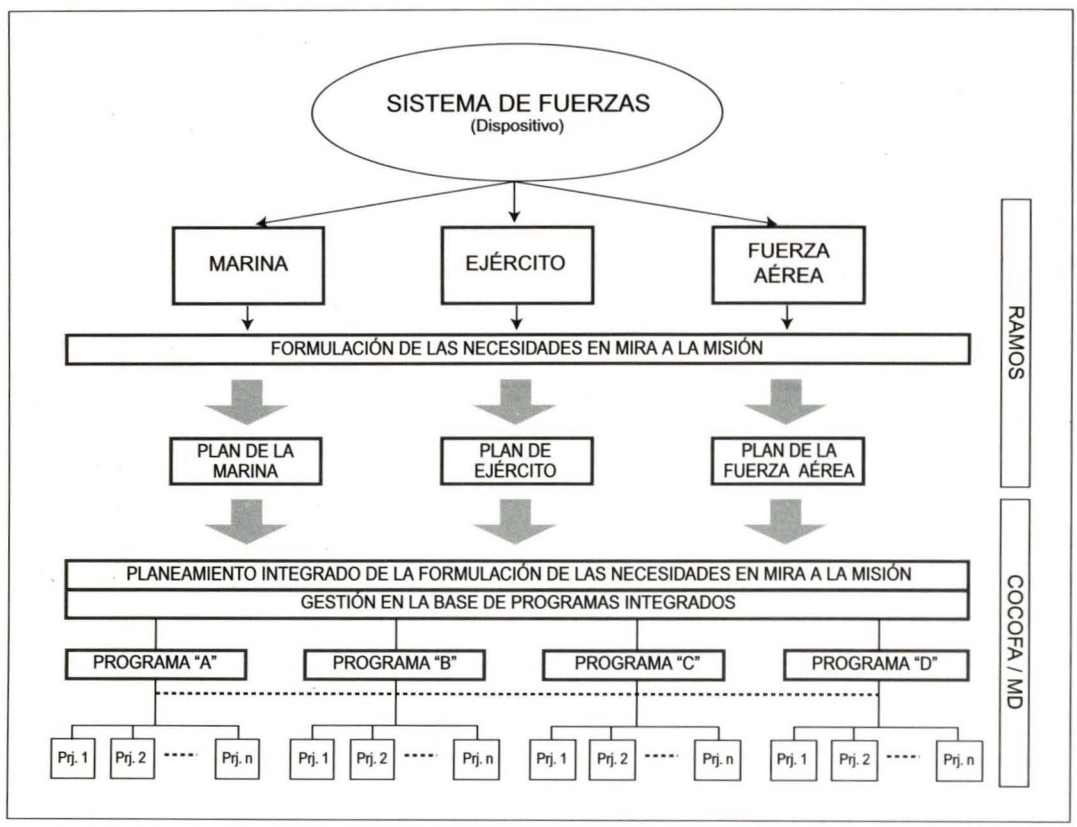


Figura 4. Metodología para la Presentación, Planeamiento y Gestión de Programas/Proyectos de Defensa.

10 Grandes cantidades del mismo tipo de sistemas de armas, incluyendo los responsables de su operación, por ejemplo, grandes unidades de carros de combate.

11 Gran variedad de sistemas de armas en cantidades consideradas necesarias y posibles, por ejemplo, satélites de reconocimiento, sistemas de comunicaciones, sistemas de defensa antimisil y carros de combate que permitan maniobras rápidas.

12 Se considera la terminología de 'Proyecto de adquisición' más adecuada, pues un 'Proyecto' tiene diversos 'Procesos' asociados, y por otro lado, la propia terminología contribuye para crear una 'cultura' de 'gestión de proyectos'.

'Prj. n') pueden satisfacer las necesidades de dos o tres ramos.

- La ejecución de todos los Proyectos debe ser efectuada con la participación activa de los representantes de todos los futuros 'utilizadores'.

Con miras a la metodología anterior, se considera necesario complementar una estructura organizacional adecuada para ejecutar la Gestión de los Pro-

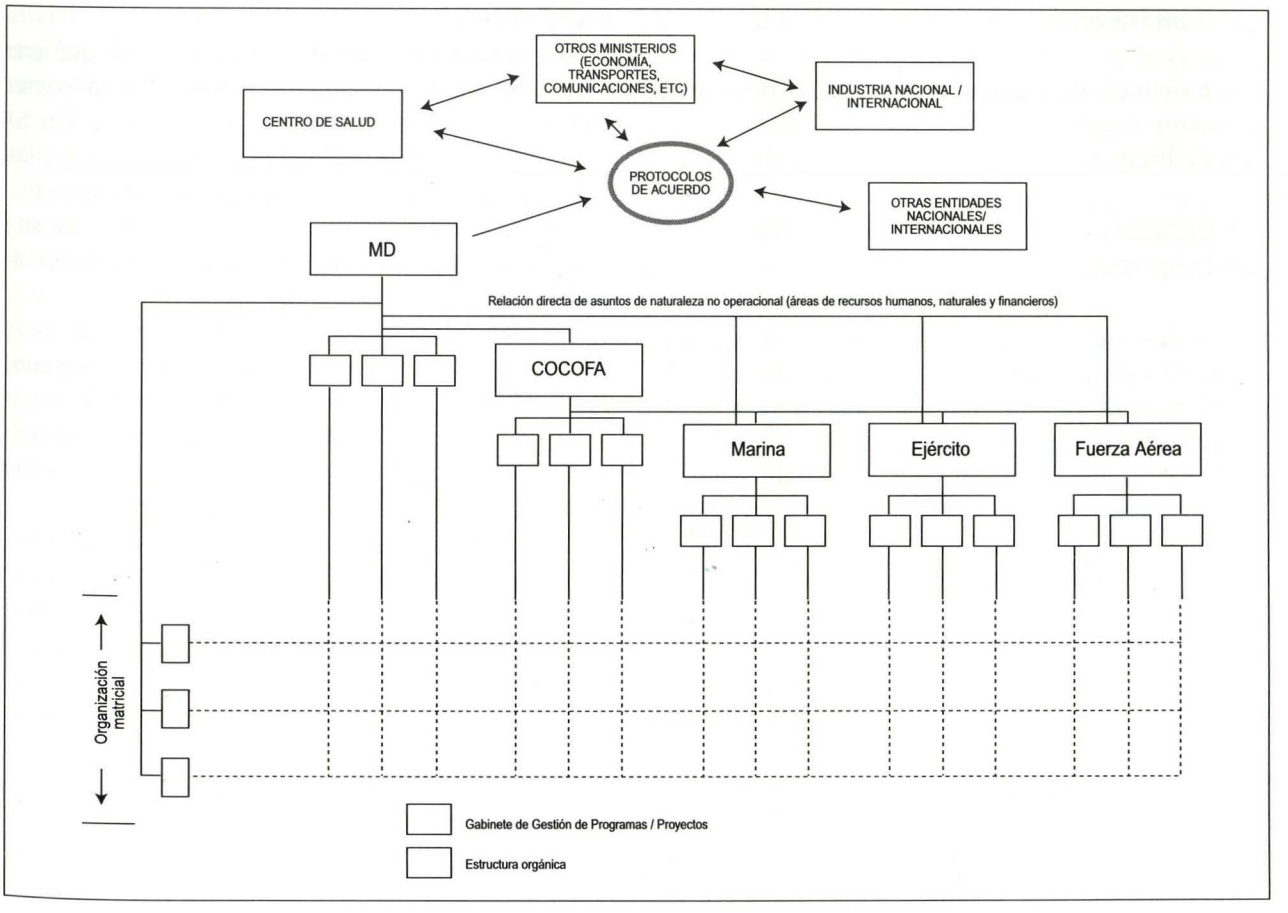


Figura 5. Estructura Organizacional para Gestión de Programas / Proyectos de Defensa.

gramas/Proyectos de reequipamiento y modernización de Defensa Nacional, principalmente en el ámbito de las Fuerzas Armadas. De esta forma, para este efecto se propone una estructura organizacional del tipo matricial, según se muestra en la figura 5.

La estructura organizacional anterior se basa en el principio de una gestión centralizada, a nivel de los órganos centrales del Ministerio de Defensa, en que son considerados los siguientes aspectos:

- El tipo de la estructura organizacional presentada se basa en un concepto de 'régimen de compras conjuntas', en que se consideran integrados los Proyectos de I&D de Defensa.
- Los Programas / Proyectos en análisis se refieren esencialmente al reequipamiento y a la modernización de las FF.AA. , incluyendo los Proyectos de I&D.
- Un Gabinete de Gestión de Programas / Proyectos de Defensa tiene existencia temporaria y constitución variable y multidisciplinar con base en personal de los cuadros orgánicos del MD, COCOFA y ramos de las FF.AA., pudiendo recurrir, cuando sea necesario, a contratos de consultoria externa (outsourcing).
- Los Gabinetes de Gestión de Programas / Proyectos de I&D de Defensa, dependerían de la Dirección General de Armamento y Equipamientos de Defensa (DGAED).
- Las entidades responsables por la ejecución de los Programas / Proyectos reportan a los Gabinetes de Gestión de los Programas / Proyectos respectivos quedando estos en la dependencia directa del MD.
- Los costes inherentes al funcionamiento de un Gabinete de Gestión de Programas / Proyectos serán soportados por recortes de los Programas o Proyectos, cuyos gastos deben ser incluidos en los respectivos planeamientos.
- Aprovechar las sinergias de los diversos Programas / Proyectos para la reducción de costes de ejecución y alargamiento de los respectivos ámbitos de aplicación.

- Los Protocolos de Acuerdo para la ejecución de Programas / Proyectos de I&D de Defensa, en principio, serán efectuados a través de los servicios sentrales del MD incluyendo los que tuviesen participación de centros de I&D de instituciones militares.

La figura 6 muestra, como ejemplo, un modelo de estructura organizacional para un Gabinete de Gestión de Programas / Proyectos de I&D de Defensa.

La gestión de proyectos y los sistemas de información

La Gestión de Proyectos eficaz tiene la necesidad de un Sistema de Información (SI) adecuado en la actual sociedad digital cada vez más basada en organizaciones virtuales.

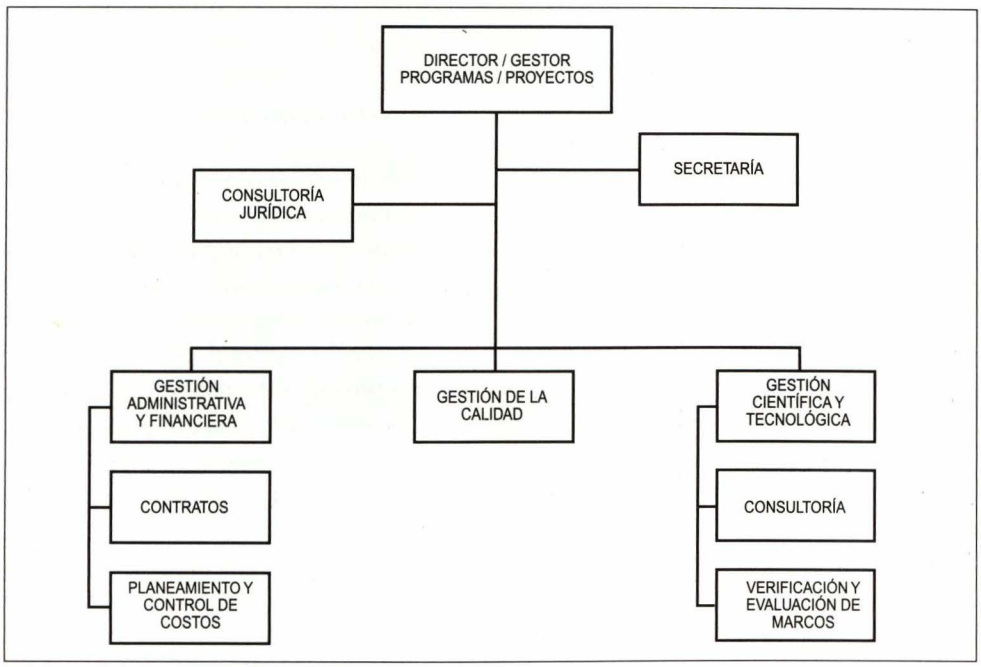
Un SI se considera una 'solución organizacional y de gestión basada en las tecnologías de información' y de esta manera, en tres componentes principales: 'Gestión', 'Tecnologías de Información' y 'Organización' [Laudon, 1998].

De esta manera, no es suficiente poseer las mejores y más modernas tecnologías de información (TI)[13], es también necesario utilizarlas en la base de una forma de gestión eficaz aplicada en un tipo de organización adecuada. Es necesario tener disponibilidades en diferentes capacidades y competencias, basadas en personas, que a través de un trabajo creativo lleven a la producción de información y nuevo conocimiento.

Un verdadero y actual SI debe permitir que una organización se integre de forma natural en la 'sociedad de la información y del conocimiento'. Un SI moderno debe dar flexibilidad suficiente para que las organizaciones se adapten a las actuales condiciones de competitividad y de cambios en el ámbito de una envolvente caracterizada por la internacionalización, globalización y economía digital.

La Defensa Nacional no puede alejarse de estas nuevas realidades y tiene que adaptarse creando, eventualmente, nuevas formas de gestión y de organización sin dejar de tirar partido de las nuevas tecnologías, principalmente de las tecnologías basadas en los conceptos de *Internet*.[14]

La Gestión de Programas/Proyectos de Defensa, en particular los Proyectos de I&D, puede integrar una multiplicidad de entidades, civiles y militares, nacionales e internacionales, interministeriales e intersectoriales, empresariales o de enseñanza superior. En estas condiciones es necesario y aun así



La figura 6 muestra, como ejemplo, un modelo de estructura organizacional para un Gabinete de Gestión de Programas / Proyectos de I&D de Defensa.

13 Las 'Tecnologías de Información' están constituidas por: hardware, software, medios de almacenamiento de información y tecnologías de comunicaciones.

14 Este concepto no se refiere apenas a la 'red de Internet', sino a todos los tipos de redes en general, públicas o privadas, principalmente intranets o extranets, que utilicen hardware y software en régimen de 'sistemas abiertos'.

exigido que el 'trabajo en red' sea una realidad para poder lograr un mejor rendimiento de los recursos disponibles.

Aunque *Internet* y otras redes conecten cada vez más ordenadores dispersos a nivel nacional e internacional, sin embargo, el consumo de papel continúa a duplicar en cada cuatro años y la información en formato digital aún es relativamente muy reducida [Gates, 1999]. La creación de un 'sistemas nervioso digital', como anuncia Bill Gates en su libro *Negocios @ Velocidad del Pensamiento*, es una condición necesaria, mas no suficiente para crear una 'economía basada en el conocimiento". Existe la necesidad de crear nuevas culturas organizacionales que faciliten la implementación de nuevos procesos y procedimientos que disminuyan la burocracia basada en el papel.

Conclusiones

Las nuevas tecnologías están prestas a desarrollarse de forma exponencial y los ciclos de vida de los productos están cada vez más reduciéndose en una base logarítmica. La hipercompetición global está intensificándose, las organizaciones virtuales están formándose con los mercados electrónicos y las cadenas de abastecimiento de productos están aumentado de forma dinámica, crítica e inestable. Los procesos de toma de decisiones cada vez más se confrontan con ambientes caracterizados por mayor cantidad de información y mayor rapidez de actuación. El propio liderazgo clásico, basado en el líder carismático, tiene hoy una nueva fórmula: hacer que las organizaciones se adapten a los cambios. Los líderes más aptos para trabajar con las nuevas tendencias de la sociedad actual serán los más eficaces.

Las siguientes son las conclusiones finales:

1 En tiempos de cambios acelerados, la implementación de procesos de innovaciones en las organizaciones implica volver a pensar la propia estructura organizacional con el fin de poder conseguir los objetivos que justifican su existencia y, eventualmente, introducir alteraciones en la propia cultura organizacional.

2 Pueden existir muchas razones para que un Programa / Proyecto no logre sus objetivos y falle. Las razones de no tener éxito pueden estar en el proceso de gestión y no en la falta de competencia técnica o tecnológica.

3 La Gestión de Proyectos es reconocida como una nueva área específica de la Gestión, multidisciplinar y multisectorial y necesita de una estructura organizacional específica para ser ejercida con eficiencia y eficacia. La estructura matricial es la que mejor se adapta en organizaciones que utilizan una estructura tipo funcional para sus actividades de rutina.

4 El financiamiento de Proyectos de I&D para Defensa debe encuadrarse en un 'Sistema de Adquisiciones' en el ámbito del MD con el objetivo de garantizar el reequipamiento y mantenimiento del 'Sistema de Fuerzas'. Su gestión debe ser ejecutada de forma centralizada en el MD para evitar la dispersión de pérdidas y fragmentación de los esfuerzos y de esta manera aprovechar el máximo de sinergias.

5 La Gestión de Proyectos de I&D de Defensa debe ser ejecutada en Gabinetes de Gestión de Proyectos, creados y mantenidos mientras que sean necesarios y dependientes de la estructura central del MD, a través de la Dirección General de Armamento y Equipamientos de Defensa apoyada por un Sistema de Información que se adapte a la estructura organizacional tipo matricial propuesta.

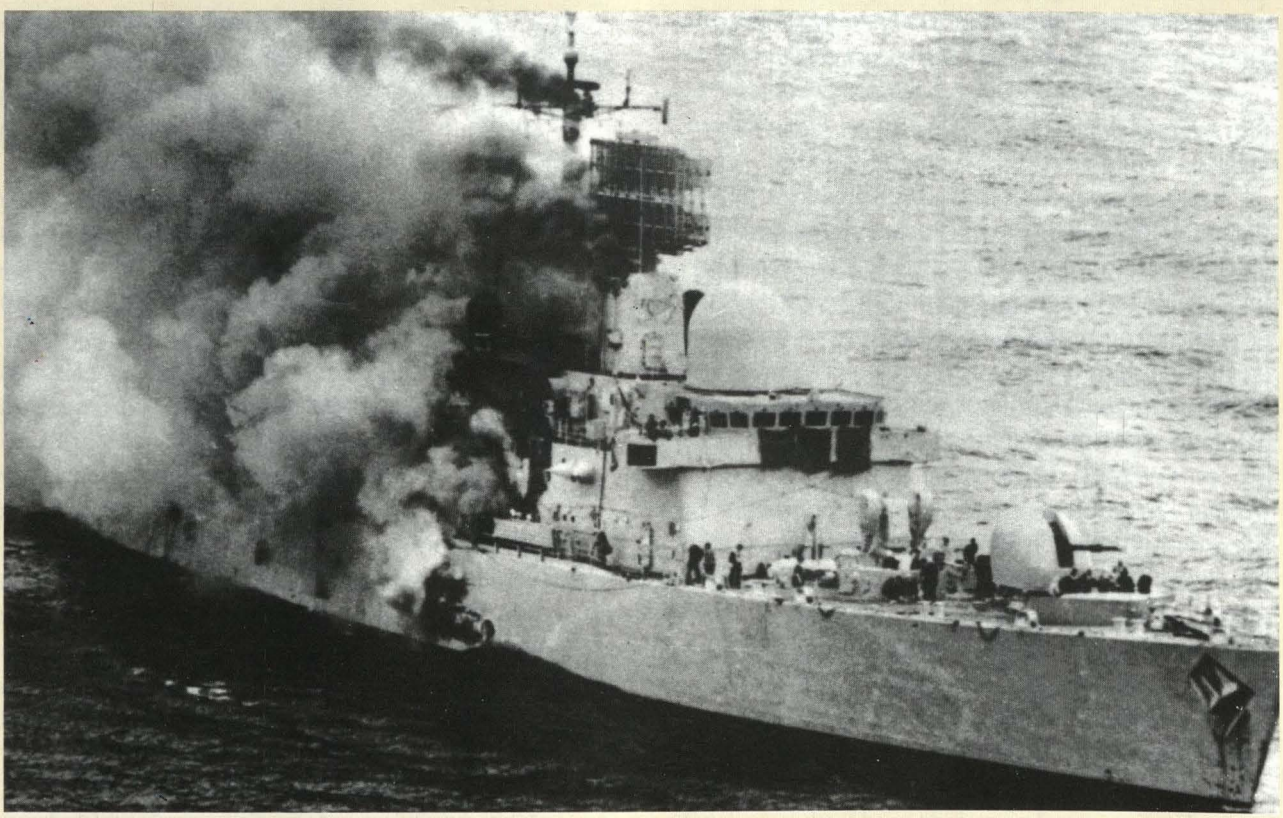
6 Los Proyectos de I&D, con interés para la Defensa Nacional, deben integrarse en el 'Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología' y en el 'Sistema Nacional de Innovación'. Utilizar el *know-how* de las universidades y de los centros de I&D nacionales en conjugación de esfuerzos con la industria nacional y su participación en Proyectos de I&D cooperativos internacionales. Seguir siempre que fuese posible el concepto de 'doble uso'.

BIBLIOGRAFÍA

- Gates, B. Negocios @ Velocidade do Pensamiento – con um Sistema Nervoso Digital. Temas y Debates, Actividades Editoriales. Lisboa, 1999.
- Laudon, K.; Laudon, J. Management Information System, New Approaches to Organization and Technology. 5ta Edición. Prentice-Hall International. New Jersey, 1998.
- PMBOK Guide. A guide to the Project Management Body of Knowledge. Project Management Institute (PMI). Upper Darby. Pasadena, 1996
- Toffler, A.; Toffler, H. Guerra e Anteguerra. Edición Livros do Brasil. Lisboa, 1994
- Turner, J. The Handbook of Project-Based Management: Improving the Process for Achieving Strategic Objetives. McGraw-Hill. Cambridge, 1993
- Twiss, B. Managing Technological Innovation. 3ra Edición, reeditada en 1990, Longman Group UK Limited. Londres, 1986.

HISTORIA DEL EMPLEO DE LOS MISILES TÁCTICOS EN EL ÁMBITO NAVAL

Carlos Rada Benavides



El destructor Sheffield envuelto en llamas, tras ser alcanzado por un Exocet en las Malvinas el 4 de mayo de 1982.

Si algo caracteriza a la guerra moderna es el empleo de misiles, ingenios que, lanzados desde considerables distancias, son capaces de batir blancos con extraordinaria precisión y brutal letalidad. Aunque existe una amplia gama de ellos, el presente artículo se va a limitar a los que se utilizan en el ámbito naval, en sus variantes tácticas aire-superficie, superficie-superficie y superficie-aire.

El primer ataque de misiles realizado contra unidades navales se remonta a la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y corrió por cuenta de un ingenio alemán guiado por radio. Con el paso de los años, este sistema de dirección sería dejado de lado, en la mayoría de los casos, merced al uso de uno más certero: el guiado semiactivo. A través de esta modalidad, el misil antibuque se acerca a su blanco, generalmente al nivel de la superficie del mar, dirigido por el radar de la unidad que lo lanza.

En cierto momento de la trayectoria, cuando se encuentra a pocos kilómetros del blanco, entra en acción su propio sistema de radar, iniciando la fase terminal del vuelo. El misil puede hacer impacto en el buque atacado bien en uno de sus costados, como en el caso del *Exocet*, de fabricación francesa, o bien sobre él, mediante una repentina ascensión para precipitarse desde arriba, como en el caso del *Harpoon*, de fabricación estadounidense.

Como ya se ha dicho, los alemanes fueron los



El destructor Gloucester, cuyos misiles derribaron un Silkworm en el golfo Arábigo-Pérsico en 1991.

precursores en el empleo de misiles navales. Efectivamente, el 27 de agosto de 1943, un *Henschel 293*, provisto de una carga explosiva de 100 kg. y lanzado desde un bombardero *Dornier Do-217*, hundió en la costa atlántica francesa al navío de escolta británico *Egret*. Menos de dos semanas después, el 9 de setiembre, entraba en escena, de manera tan espectacular como demoledora, un misil antibuque más potente: el *Fritz X*, también conocido como *FX-1400*, que llevaba una carga explosiva de 300 kg.

El gobierno italiano, al mando del mariscal Badoglio, había capitulado en secreto el 3 de setiembre ante los aliados occidentales, terminando con la alianza militar que unía a su país con Alemania. En virtud de ese acuerdo, una parte de la flota italiana se hizo a la mar con destino a las costas del norte de África, donde buscaría un puerto español para entregar sus unidades, pero en el camino fue atacada por una docena de *Do-217*, provistos de *Fritz X*, dos de los cuales hundieron al acorazado italiano *Roma* que desplazaba 45.000 toneladas. Los misiles alemanes causaron además daños de consideración, entre otros buques, al acorazado *Italia*, gemelo de aquél.

Ese mismo día se realizaba el desembarco aliado en Salerno (Italia), golfo en el que se concentró un gran número de unidades navales, de modo que en los días que siguieron, los misiles *Fritz X* alcanzaron a dos navíos británicos, el acorazado *Warspite* (33.500 toneladas) y el crucero *Uganda*, y a uno estadounidense, el crucero *Savanna*. Los daños causados al primero de ellos, alcanzado por tres de esos ingenios fueron de tal magnitud que estuvo fuera de servicio hasta junio de 1944.

Desde entonces y hasta el final de la guerra, los germanos emplearían estos misiles antibuque contra la navegación aliada y, sobre todo, contra las concentraciones navales que apoyaban los desembarcos en el continente europeo, hundiendo o averiando decenas de barcos. Sin embargo, la creciente cobertura de caza enemiga sobre las cabezas de playa les impidió obtener logros decisivos.

El caso más palpable de este estado de cosas lo representó el desembarco en Normandía, el 6 de junio de 1944, cuando fracasaron los intentos llevados a cabo por los bombarderos alemanes portadores de misiles, entre los que destacaba el pesado *Heinkel He-177 Greif*, para impedir la gigantesca operación anfibia, que marcó el principio del fin del Tercer Reich. El descalabro germano se explica si se tiene en cuenta la desproporción de fuerzas aéreas existente en el teatro de operaciones: 8.000 aviones aliados, la mitad de los cuales eran cazas, frente a 1.000 aviones alemanes.

Aunque la Alemania nazi fue el único de los países contendientes que utilizó ingenios guiados de forma sistemática en los dos últimos años de la guerra, incluyendo a los misiles tierra-tierra *V-1* y *V-2*

que machacaron Londres, Estados Unidos de América, también desarrolló algunas de estas armas que empezó a emplear, lanzadas desde bombarderos, a mediados de 1944 contra objetivos terrestres en Europa. El primer misil antibuque, empero, recién hizo su aparición en mayo del año siguiente, en el Pacífico, apenas tres meses antes de la rendición japonesa.

Se trataba de un ingenio dotado con un radar, pudiendo en consecuencia guiarse por su cuenta hacia el buque señalado como blanco mediante los ecos reflejados en él. Denominado Bat y provisto con 450 kg de explosivo fue desplegado a bordo de hidroaviones hundiendo en las inmediaciones de Borneo varios navíos japoneses, incluido un destructor. Es menester señalar que los nipones también desarrollaron un misil antibuque, pero que a diferencia de los descritos líneas arriba: ¡era tripulado!

En efecto, el *Ohka* era un pequeño avión impulsado por cohetes que llevaba en el morro 1.200 kg de explosivo y que era lanzado desde un bombardero *G4M*. Tuvo su bautismo de fuego el 12 de abril de 1945, en medio de la lucha por Okinawa, impactando en dos destructores estadounidenses uno de los cuales se hundió. Para entonces, los japoneses se veían obligados a recurrir a ataques suicidas para contrarrestar la enorme superioridad aeronaval estadounidense, habiendo aparecido los primeros aviones *Kamikaze* en octubre del año anterior con ocasión de la batalla del Golfo de Leyte.

Transcurrirían 22 años antes de que los misiles volvieran a ponerse en uso en el mar, aunque esta vez no se trataba de ingenios lanzados desde aeronaves, sino desde un navío. El 21 de octubre de 1967, poco más de cuatro meses después de finalizada la guerra de los Seis Días en la que Israel apabulló a sus vecinos árabes, tres misiles *SS-N-2 Styx*, de fabricación soviética y dotados con una carga explosiva de 350 kg., hundieron al destructor *Eilat* (1.700 toneladas), buque insignia de la Armada judía. El ataque, que tuvo por escenario al Mediterráneo, corrió por cuenta de una lancha rápida egipcia de la clase soviética *Komar*, anclada en Port Said.

El *Styx* también fue utilizado en la tercera guerra indo-pakistaní (1971) que se saldó con el triunfo de la India y la desmembración de Pakistán, dando lugar al nacimiento de Bangladesh. A bordo de lanchas rápidas hindúes, de la clase soviética *Osa*, hundió varios patrulleros enemigos de manufactura china. Y, finalmente, en la guerra del Yom Kippur (1973), en la que, luego de un revés inicial en el campo de batalla aeroterrestre, volvería a salir airoso Israel.

Este fue el primer conflicto bélico que enfrentó a dos fuerzas navales provistas de abundantes misiles superficie-superficie y, por lo demás, representó un fiasco para el misil soviético, pues las contramedidas electrónicas desplegadas por la Armada judía lo redujeron a la ineficacia. En cambio, los nuevos misiles superficie-superficie *Gabriel*, de fabricación israelí y provistos con una cabeza explosiva de 180 kg., a bordo de lanchas rápidas clase *Reshef*, sí se anotaron una gran victoria en esa contienda al hundir trece lanchas rápidas egipcias y sirias de las clases *Komar* y *Osa*.

Luego llegaría la guerra de Las Malvinas (1982), en la que se enfrentaron fuerzas aeronavales provistas ya no sólo de misiles superficie-superficie, sino también de misiles aire-superficie y superficie-aire. La aviación naval argentina empleó el misil antibuque *AM-39 Exocet* que lleva 165 kg. de explosivo, lanzado desde cazabombarderos *Dassault Super Etendard*. Este binomio se adjudicó el hundimiento de dos navíos británicos: el destructor *Sheffield*, de 4.000 toneladas, y el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*, de 15.000, el primero con un solo misil –que no llegó a explosionar– y el segundo con dos.

Por desgracia, los argentinos sólo contaban con cinco de estos misiles, siendo los dos restantes desviados de sus blancos merced a una combinación de interferencias activas –los británicos eran usuarios del *Exocet* y, por lo tanto, conocían sus frecuencias de radar– y de chaff. Éste no es otra cosa que pequeñas tiras de aluminio que reflejan las ondas de radar y que, dispersadas convenientemente, pueden confundir al misil incapaz de distinguir el blanco verdadero del falso.

De cualquier modo, los británicos perdieron otros cuatro navíos: el destructor *Coventry*, de la clase Sheffield, las fragatas *Antelope* y *Ardent*, de la clase *Amazon* (3.200 toneladas), y el buque de desembarco *Sir Galahad* (10.000 toneladas). Pero a manos de las bombas lanzadas desde cazabombarderos *McDonnell Douglas A-4 Skyhawk* e IAI *Dagger*. Volando a baja altitud, casi al ras de las olas, para burlar los radares de búsqueda, los pilotos gauchos alcanzaron en realidad a una docena de barcos que se salvaron de ser hundidos merced a que las bombas no estaban debidamente espoletadas.

No obstante, la aviación argentina tuvo que pagar un costoso peaje para castigar a la Real Marina británica, pues los misiles antiaéreos británicos *Sea Dart*, *Sea Cat* y *Sea Wolf* derribaron decenas de sus aeronaves haciendo otro tanto los misiles de los aviones embarcados V/STOL *British Aerospace Harrier*. Es menester puntualizar que el *Sea Dart* es un sistema de defensa de mediano alcance, en tanto que el *Sea Cat* es de corto alcance. El *Sea Wolf* se emplea como defensa antimisil.

También se utilizaron misiles antibuque lanzados desde aeronaves embarcadas. Así, helicópteros británicos *Westland Lynx*, provistos de misiles *Sea Skua*, hundieron un patrullero y dañaron gravemente a otro y un misil *AS-12*, de fabricación francesa, impactó en el submarino *Santa Fe*, Tipo *Guppy*, cuando se encontraba en superficie en el fondeadero de Grytviken (Georgia del Sur), donde también fue alcanzado por proyectiles lanzados desde otros helicópteros, resultando hundido. Una precisión: tanto el *Sea Skua* como el *AS-12*, a diferencia del *Exocet* y el *Harpoon*, son misiles ligeros y de corto alcance, dotados con una carga explosiva de 30 kg.

Es necesario advertir que si bien es cierto que en este conflicto ningún buque empleó sus misiles superficie-superficie contra otro, una unidad británica resultó alcanzada por uno de estos ingenios. ¿Cómo es posible eso? Lo que sucede es que los británicos solían efectuar, desde una distancia segura, cañoneos nocturnos sobre las posiciones enemigas y, por lo tanto, los argentinos decidieron desmontar una batería de misiles *MM-38 Exocet* de uno de sus navíos y transportarla a la isla, donde fue acondicionada para disparar desde un emplazamiento terrestre. De modo que en las primeras horas de la madrugada del 12 de junio de 1982, un misil fue lanzado haciendo impacto en el destructor *Glamorgan*, de la clase *Sheffield*, causándole serios daños y obligándolo a retirarse.

Los misiles *Exocet* volverían a ser empleados en la guerra entre Irán e Iraq (1980-1988), pero en esta ocasión sus blancos no serían buques de guerra, sino petroleros que surcaban las aguas del golfo Arábigo-Pérsico. La campaña contra el transporte de combustible la inició Iraq a comienzos de 1984 empleando aviones *Dassault Mirage* y helicópteros *Aerospatiale Super Frelon*, en un intento por afectar la exportación de crudo iraní y, de este modo, su esfuerzo bélico. Aunque la réplica persa básicamente corrió por cuenta de lanchas fuera borda, armadas con lanzagranadas y tripuladas por voluntarios, también se produjeron algunos ataques –muy pocos a decir verdad– con una versión antibuque del misil *AGM-65 Maverick* de fabricación estadounidense y portador de una cabeza explosiva de 150 kg., lanzada desde cazabombarderos *McDonnell Douglas F-4 Phantom II*.

Desde entonces y hasta el final de las hostilidades, un centenar de barcos fue alcanzado por misiles, cohetes y bombas. Aquí un paréntesis para hacer mención a los acontecimientos que tuvieron lugar en otro golfo, más pequeño y situado más al oeste. En marzo de 1986, en el marco de la operación Cañón El Dorado, los cazabombarderos embarcados *Grumman A-6 Intruder* y *Vought A-7 Corsair II*, armados con misiles *AGM-84 Harpoon*, dotados con una carga explosiva de 225 kg., atacaron en el golfo de Sidra a dos corbetas libias de la clase soviética *Nanuchka* (850 toneladas) hundiendo a una y causando serios daños a la otra.

De regreso al golfo Arábigo-Pérsico, como quiera que los ataques iraníes iban dirigidos contra las embarcaciones que comerciaban con Kuwait y Arabia Saudita, cuyos gobiernos apoyaban financieramente a Iraq, Estados Unidos envió en 1987 una Task Force con el fin de mantener abierto el tráfico marítimo. Y ese mismo año, una de sus unidades se



Helicóptero Super Frelon lanzando un Exocet. Este binomio fue empleado por Iraq para atacar a los petroleros iraníes.



Lancha rápida clase Osa armada con misiles Styx, empleados con suerte diversa en las guerras de 1971 y 1973.

ría víctima de un ataque aéreo al ser confundida con un petrolero.

El 17 de mayo, un *Mirage F-1* iraquí lanzó dos misiles *Exocet* contra la fragata *Stark*, de la clase *Oliver Hazard Perry* (3.500 toneladas), aunque sólo uno de ellos hizo explosión. La fragata estaba armada con sendos misiles superficie-aire *RIM-66 Standard SM-1*, de mediano alcance, que no fueron activados debido a que no le atribuyó, en momento alguno, intenciones hostiles al avión árabe. No retornaría al servicio activo sino hasta mediados de 1988, año en el que otro navío estadounidense sí haría uso de sus misiles antiaéreos, aunque con un trágico final.

Efectivamente, el 3 de julio el crucero *Vincennes*, de la clase *Ticonderoga*, lanzó un misil *Standard SM-2*, de largo alcance, contra un blanco aéreo que resultó ser un avión comercial iraní, derribándolo. En la acción fallecieron 290 personas y el gobierno estadounidense nunca se disculpó por el hecho.

Y así llegamos a la guerra del golfo Arábigo-Pérsico (1991) en la que una coalición multinacional, liderada por Estados Unidos de América, expulsó a las tropas iraquíes de Kuwait. La enorme superioridad tecnológica de la alianza que aplastó al ejército y a la fuerza aérea de Saddam Hussein también fue determinante en el ámbito naval, donde una vez más volvería a entrar en acción el efectivo binomio *Lynx-Sea Skua* que hundió y averió cinco lanchas rápidas, entre ellas algunas clase *Osa*, cinco patrulleros y dos dragaminas.

En total, los iraquíes perdieron otros veinte navíos, entre lanchas rápidas y patrulleras, pero bajo los proyectiles de los cazabombarderos embarcados en los portaviones. Por lo demás, el único ataque que intentaron llevar a cabo contra la flota aliada tuvo lugar el 24 de enero y terminó en un rotundo fracaso: dos de los tres *Mirage F-1*, armados con *Exocet*, fueron derribados los misiles cazas saudíes *McDonnell Douglas F-15 Eagle* que se encontraban patrullando el área. Los incursores fueron descubiertos por los radares de los destructores británicos *Cardiff* y *Gloucester*, Tipo *42*.

Precisamente, sería el *Gloucester* el único navío que utilizaría sus misiles en la operación Tormenta



La fragata Stark, luchando por salvarse tras ser alcanzada por dos Exocet lanzados por error desde aviones iraquíes.

del Desierto. El 25 de febrero detectó la presencia de un misil CSSC-2 Silkworm, de fabricación china, lanzado desde una posición terrestre, el mismo que se dirigía hacia el acorazado estadounidense *Missouri*, de la clase *New Yersey*. Dos Sea Dart interceptaron el ingenio enemigo destruyéndolo.

Ésta es, pues, a grandes rasgos, la historia del empleo de los misiles tácticos en el ámbito naval. Al igual que lo que acontece en tierra o en el aire, la efectividad de estos ingenios está supeditada a la obtención de la superioridad tecnológica en el teatro de operaciones, sea a través de la posesión de sistemas de última generación, sea a través de una efectiva protección a las contramedidas electrónicas del enemigo. Desde su aparición, el alcance, la velocidad y la potencia de los misiles navales no han dejado de aumentar haciendo posible que el contendiente que disponga de un armamento adecuado pueda poner en práctica la máxima de la guerra: ¡golpea primero, golpea fuerte, golpea donde sea! ⚓

BIBLIOGRAFÍA

- Armamento y Poder Militar. Editorial Sarpe. Madrid, 1983.
- Cuerpos de Combate. Libros y Publicaciones Periódicas. Barcelona, 1987.
- Roy Braybrook. Ejércitos y Batallas, Las Fuerzas Aéreas de la Guerra del Golfo de 1991. Ediciones del Prado. Madrid, 1994.
- Peter Gilchrist. Ejércitos y Batallas, Las Fuerzas Navales de la Guerra del Golfo de 1991. Ediciones del Prado. Madrid 1994.
- Samuel Katz. Ejércitos y Batallas, Fuerzas de Defensa Israelíes desde 1973. Ediciones del Prado. Madrid, 1994.
- Michael Sharpe. Jets de Ataque y Defensa. Editorial Libsa. Madrid, 2001.
- Charles Messenger. Los Conflictos del Siglo XX, El Medio Oriente. Editorial Norma. Bogotá, 1989.
- Así Fue la Segunda Guerra Mundial. Editorial Noguer. Barcelona, 1972.
- Las Armas de la Segunda Guerra Mundial. Editorial Codex. Buenos Aires, 1968.
- Hellmuth Dahms. La Segunda Guerra Mundial. Editorial Bruguera. Barcelona, 1963.
- Alfred Price. Historia de la Segunda Guerra Mundial, Luftwaffe. Editorial San Martín. Madrid, 1971.
- Brian Ford. Historia de la Segunda Guerra Mundial, Armas Secretas Alemanas. Editorial San Martín. Madrid,1971.
- Brian Ford. Historia de la Segunda Guerra Mundial, Armas Secretas Aliadas. Editorial San Martín. Madrid, 1973.
- Guía Ilustrada de los Bombarderos de la Segunda Guerra Mundial. Ediciones Folio. Barcelona,1995.
- Guía Ilustrada de Misiles Aire-Superficie y Aéreos Antibuque. Ediciones Orbis. Barcelona, 1986.



Carlos Rada Benavides

Licenciado en Ciencias de la Comunicación y bachiller en Derecho. Actualmente cursa una Maestría en Ciencia Política en la Universidad Ricardo Palma. Se ha desempeñado como periodista de las secciones Política y Economía de los diarios El Sol y Expreso. En su condición de analista de temas político-militares, ha publicado diversos artículos especializados en las páginas de opinión de los diarios El Peruano y Expreso, donde actualmente labora, así como en las revistas Expresión Militar y Business.

SEGURIDAD EN SUBMARINOS

Javier Olivares Polack

Corrían los primeros días de 1978 y un grupo de jóvenes alféreces de fragata, recién egresados de la Escuela de Submarinos, nos presentamos a los submarinos a los cuales habíamos sido asignados, con un poco de emoción, orgullo y por supuesto con algo de temor ante el nuevo reto que enfrentábamos: oficiales alumnos en entrenamiento práctico. Pasábamos a ser parte de la dotación de un submarino con una gran cantidad de deberes y obligaciones y por supuesto sin ningún privilegio. El oficial alumno en un submarino es un mal necesario; además de gastar parte del tan preciado aire de abordo y comer como náufrago (por qué será que cuando uno está en instrucción siempre tiene hambre), se la pasa preguntando (molestando) a cuanto oficial y tripulante encuentra sobre algo que se supone ya lo aprendió en la Escuela de Submarinos. Bueno, a pesar de esto, cuando el alumno no pregunta, los oficiales se encargan de demostrarle su gran ignorancia haciéndole preguntas de todo calibre y las más diversas, hasta que se convencen de que el alumno es lo que es: un ser que no sabe nada.

Una de las primeras obligaciones que tenían los alumnos era leer todos los reglamentos y órdenes y disposiciones emanadas por los correspondientes comandos, además de los manuales de instrucción. Dentro de este rubro destacaba uno que era, por lo demás, sumamente interesante: Notas de Seguridad de Submarinos (NOSESUB).

Era un manual preparado por la Escuela de Submarinos de la Armada estadounidense en el cual se describía todos los accidentes submarinos que habían ocurrido, especialmente en su Fuerza de Submarinos y en algunas de otros países. Lo interesante de este Manual era que cada accidente era descrito con lujo de detalles, así como indicaba los motivos que habían llevado al mismo o los suponía, cuando la pérdida había sido total y no se había podido rescatar, en algunos casos, a ningún tripulante ni al submarino y en otros ni siquiera se había podido ubicar con exactitud el lugar del siniestro.

Por último, el Manual explicaba los pasos y acciones que se deberían tomar para evitar el accidente o para minimizar los daños. Como se comprenderá, además de ser este Manual parte importante en la formación no solamente de nuevos alumnos, sino también de cualquier oficial calificado en submarinos y al ser estos accidentes reales suponiendo en la mayoría de los casos, la pérdida de la totalidad de sus tripulantes, leerlo se tornaba sumamente dramático y uno rogaba a Dios nunca verse involucrado en situaciones semejantes o en el peor de los casos estar preparados para cuando éstos ocurrieran.

Como se puede apreciar, este Manual destacaba dos cosas muy importantes: por un lado la prevención y por otro las medidas de seguridad. Lamentablemente, esta importante publicación nunca más fue actualizada y los casos que se describían llegaban hasta aproximadamente la década de los 60 en el mejor de los casos. Es importante recordar que hasta esa época los submarinos tenían más de sumergibles que de submarinos propiamente dichos, pero además contaban con compartimentos estancos lo que permitió, en algunos casos, rescatar a gran parte de la tripulación.

De todos nosotros es sabido que lamentablemente una de estas desgracias alcanzó a nuestra Fuerza de Submarinos: el viernes 26 de agosto de 1988 un irresponsable pesquero japonés colisionó con el B.A.P. *Pacocha* cuando este se encontraba navegando en superficie y regresaba a puerto después de un día de extenuantes y provechosos ejercicios. Este accidente que nos marcó de por vida a todos cuantos participamos en el rescate de los sobrevivientes, así como a todos los oficiales de nuestra Marina, significó la pérdida de oficiales y tripulantes del B.A.P. *Pacocha*, empezando por su comandante capitán de fragata Daniel Nieva Rodríguez, así como dejó un lamentable saldo de heridos e incapacitados de por vida. Este accidente también demostró el temple del que estaban hechos nuestros submarinistas. Nunca podremos olvidar las acciones heroicas que se lleva

ron a cabo tanto por el comandante, por los tripulantes que perdieron la vida en el compartimento de máquinas tratando de contener la inundación y por los tripulantes que quedaron atrapados y que se vieron forzados a efectuar un escape libre desde las profundidades, lo que le costó la vida a dos de ellos y dejó secuelas permanentes a otros debido a la brusca descompresión.

Igualmente, mención aparte merece todo el personal que participó en el rescate del personal y por supuesto la labor desempeñada por el personal de Buceo y Salvataje de nuestra Marina, quienes sin ayuda foránea pudieron reflotar el submarino después de denodados esfuerzos e infinitas horas de trabajo.

Problemas de índole legal, además de leguleyadas que permitieron dejar sin sanción al verdadero causante del accidente, el capitán del pesquero, impidieron que la Fuerza de Submarinos efectuara un análisis y crítica del accidente para determinar si se actuó correctamente en el momento de la emergencia, o si se pudo evitar la magnitud de los daños que llevaron al hundimiento del submarino y así obtener provechosas lecciones que permitieran, si así hubiera sido el caso, efectuar los correctivos o entrenamientos necesarios para enfrentar con buenas posibilidades de éxito acontecimientos de esta naturaleza. Casos como el del *Pacocha* se analizaban al detalle en el NOSESUB, como se explicó anteriormente. Creo que estamos todavía a tiempo para que los submarinistas actuales analicen el caso, ya que hasta la fecha no se ha realizado y pienso que se pierde una gran oportunidad de comprometer a las nuevas generaciones de oficiales y tripulantes de las unidades submarinas en los conceptos de prevención de accidentes y sobre todo en extremar las a veces olvidadas medidas de seguridad.

En cuanto a accidentes de submarinos en las décadas más recientes, los rusos y antiguamente los soviéticos, tienen el dudoso honor de encabezar la lista de tragedias submarinas, siendo uno de las más sonadas la que le sucedió al submarino Kursk el 12 de agosto del 2000 que originó la muerte por demás dramática de todos sus tripulantes y que aún en estas fechas no se sabe a ciencia cierta qué fue lo que realmente sucedió, pero conforme pasa el tiempo y las investigaciones avanzan se ha llegado a saber que ese día el Kursk estaba probando un nuevo torpedo-misil propulsado por combustible líquido en vez del combustible sólido utilizado hasta entonces. La armada soviética a finales de los ochenta había adoptado definitivamente la propulsión con combustible sólido debido a la gran cantidad de accidentes causados por combustibles de misil inestables. La razón fundamental de la vuelta a los combustibles líquidos se debió a la necesaria reducción de costes en una marina corta de finanzas.

La caída del régimen soviético trajo como consecuencia que se revelaran una serie de acontecimientos guardados en extremo secreto por el régimen comunista lo cual incluía secretos militares y que si bien algo se sabía gracias al espionaje por parte de las potencias occidentales, recién en tiempos cercanos se pueden conocer en toda su dimensión. En este sentido en el 2003 se proyectó el filme *K-19* protagonizado por Harrison Ford, que mostraba además del accidente, las limitaciones materiales que sufrían estos submarinos así como una interesante lucha de personalidades entre sus tripulantes. La historia está basada en hechos reales y mantiene al espectador su-



El K-19 remolcado por una embarcación rusa durante su primer accidente avistado por un avión P-3 de los Estados Unidos.

mamente interesado en el largometraje.

El filme se basó en el libro *K-19* la historia secreta del submarino nuclear soviético escrito por el capitán de navío (r) USN Peter Huchthausen y que recién a fines del año pasado estuvo disponible en las librerías de Lima (al menos recién lo pude encontrar en esas fechas). No pude dejar de comprar el libro comprobando que el filme guardaba gran fidelidad con la obra escrita y sobre todo comprobé que los asesores tanto del libro como de la obra fueron los tripulantes del submarino *K-19* y la viuda del comandante del buque capitán Nikolai Zatéyev. El submarino soviético *K-19* fue el primer submarino nuclear armado con misiles balísticos de la clase Hotel botado en abril de 1959, por lo que su comando se le asignó a uno de los oficiales submarinista más destacados de ese momento. La tragedia del *K-19* se debió a la ruptura de un simple tubo del circuito de enfriamiento primario del reactor número 1, lo que ocasionó una grave fuga de radiación que acabó con la vida de ocho valerosos miembros de su tripulación. Lo más triste de todo es que éste fue uno más de los numerosos accidentes que se habían producido por los mismos motivos en los submarinos soviéticos hasta que se tomó la decisión de colocar un segundo circuito de enfriamiento.



Un P-3 de la armada de EE.UU. detecta al K-19 durante un segundo siniestro en su reactor a 900 millas al noroeste de Newfoundland.

Pero había un dato en el libro que llamó profundamente mi atención. En una parte del mismo se detallaban todos los accidentes submarinos que había sufrido la armada soviética y rusa, los mismos que sobrepasaban con creces todo aquello que habíamos podido leer y estudiar en el NOSESUB y que demostraban como los soviéticos, en su afán desesperado de superar a los estadounidenses en el campo de la guerra submarina, habían sacrificado de manera escandalosa lo más importante y preciado que se debe conservar en este tipo de naves: la seguridad.

Por razones de espacio y no alargar más de la cuenta este artículo, paso a detallar los accidentes más trágicos (no todos) que sufrieron los submarinos soviéticos y también los rusos.

15 de diciembre de 1952

El *S-117*, submarino de ataque clase *Whisky*, se hunde en el Pacífico. Mueren sus 47 tripulantes.

21 de noviembre de 1956

El *M-200*, submarino diesel clase *Quebec* perteneciente a la Flota del Báltico y primero en llevar el nombre de Komsomóliets, colisiona con un destructor. Tras el incendio originado por su carga de oxígeno líquido, éste explota y se hunde en las proximidades de Estonia. De sus 35 tripulantes sólo siete sobrevivieron.

22 de agosto de 1957

Un submarino diesel, clase *Whisky*, perteneciente a la Flota del mar Negro, zozobra en las pro-

ximidades de la costa de Crimea a 36 metros de profundidad. La causa fue una inundación ocasionada por una válvula del compartimento de máquinas a medio cerrar y el incendio posterior. La dotación entera sobrevivió bajo las aguas durante cuatro días. El buque fue rescatado el 26 de agosto.

26 de setiembre de 1957

El *M-256*, submarino diesel, clase *Quebec*, perteneciente a la Flota del Báltico se hunde falleciendo sus 35 tripulantes.

27 de enero de 1961

El submarino diesel *S-80*, clase *Whisky*, perteneciente a la Flota del Norte, se hunde a 200 metros de profundidad en el mar de Barents. Fallecen 78 tripulantes. Su posterior rescate permitió comprobar que una pérdida en la tubería de propulsión de uno de los misiles de crucero causó el desastre.

11 de enero de 1962

Un torpedo del submarino *B-37*, clase *Tango*, detona mientras el submarino estaba en puerto. Mueren 132 personas: 59 tripulantes del *B-37* y 19 hombres de submarinos contiguos.

8 de setiembre de 1967

Un incendio en los compartimentos uno y dos del submarino *K-3*, clase *November*, mata a 39 tripulantes en aguas del mar de Noruega cuando éste regresaba del casquete polar.

8 de marzo de 1968

El submarino balístico diesel *K-129*, clase *Golf II*, perteneciente a la Flota del Pacífico, se hunde en el océano con toda su tripulación. La URSS afirmó que el naufragio se debió a una colisión con un submarino estadounidense.

8 de abril de 1970

El *SSN K-8*, clase *November*, perteneciente a la Flota del Norte, naufraga cerca de las costas españolas tras un incendio en sus compartimentos tres y siete. Inicialmente, la tripulación abandona la nave, pero Moscú les ordena subir nuevamente a bordo y procurar salvarla. Los 52 hombres que lo hicieron se hundieron con el submarino cuando éste se fue a pique repentinamente hasta los 4.200 metros.

24 de febrero de 1972

Un segundo accidente en su reactor afecta al *K-19*, SSBN, clase *Hotel II* de la Flota del Norte. Veintiocho tripulantes mueren a raíz de incendios en los compartimentos ocho y nueve, mientras el buque patrullaba al oeste de Terranova.

21 de octubre de 1981

El submarino *S-178,* clase *Whisky* de la Flota del Pacífico, hace explosión y se incendia tras una colisión con el buque frigorífico soviético N°*13*. El submarino se va a pique cerca de Vladivostok a una profundidad de 30 metros. Pierden la vida 32 tripulantes.

23 de junio de 1983

El SSGN *K-429* submarino clase *Charlie*, perteneciente a la Flota del Pacífico, se hundió durante un simulacro de control de averías cuando el agua de mar se filtró a través de un silo de misiles abierto. Perdieron la vida 16 tripulantes.

18 de setiembre de 1984

Un SSB, clase *Golf II* de la Flota del Pacífico, se enreda en el cable de una red de pesca japonesa. El percance causa un incendio debido a una sobrecarga en el circuito eléctrico, además de llevarse a rastras a la embarcación pesquera *Sumiyoshi Maru*. Pierden la vida 13 tripulantes. El submarino regresó a puerto por sus propios medios.

7 de Abril de 1989

El submarino *K-278*, clase *Mike*, perteneciente a la Flota del Norte, se hunde en el mar de Noruega tras un incendio. Perecen 42 tripulantes.

12 de agosto de 2000

El SSGN *K-141* Kursk, clase *Oscar II*, perteneciente a la Flota del Norte, explota y se hunde a 110 metros de profundidad al norte del golfo de Kola. Ciento dieciocho tripulantes pierden la vida. La nave fue rescatada en octubre del 2001.



Javier Olivares Polack
Capitán de navío en retiro. Se graduó de la Escuela Naval en diciembre de 1975 como alférez de fragata. Calificado en Submarinos (1977). Graduado de los cursos Básicos de Estado Mayor Comando y Estado Mayor y Guerra Naval Alto Mando, de los cursos de Operaciones Submarinas y Táctica Avanzada, de Perfeccionamiento para Funcionarios de la Academia Diplomática del Perú y de Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
Miembro colaborador de la Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú desde el 2000, catedrático de los Cursos Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor. En la vida civil se ha desempeñado como Gerente de Operaciones de la Empresa Corporación Peruana del Puerto S.A.C. y Gerente Comercial de la Empresa Servicios de Vigilancia Marítima S.R.Ltda.

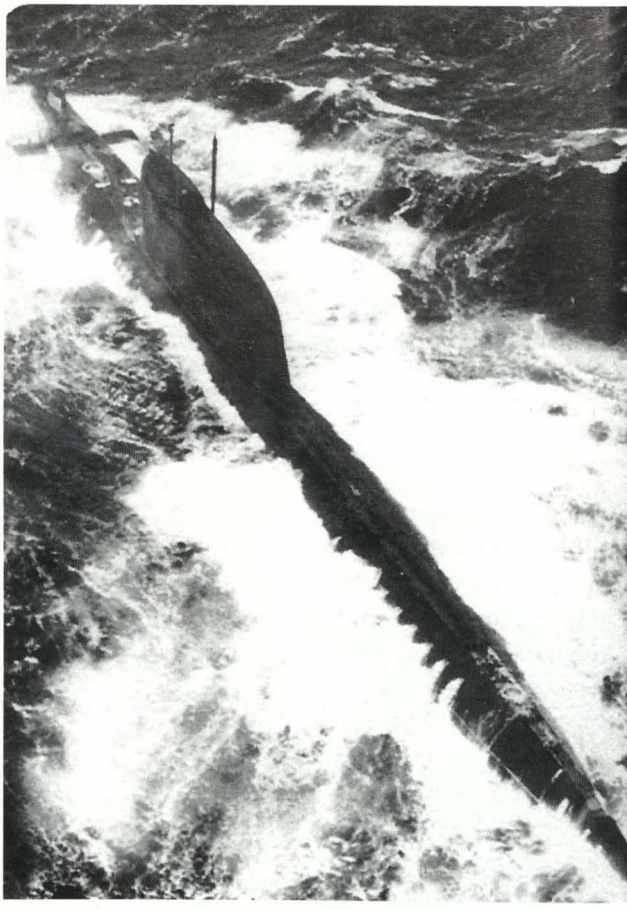
No he nombrado la totalidad de desastres, ya que seguramente hubiera que ocupar dos páginas más. Lamentablemente, en todos estos casos hay un factor común: negligencia y disminución de los factores de seguridad por la desesperación de igualar el poderío de occidente en la época soviética y la falta de recursos económicos en la era actual.

Es sabido que los submarinos han sido diseñados para navegar sumergidos, poseen poca reserva de flotabilidad y cualquier daño al casco resistente, sobre todo al no tener compartimentos estancos, puede tener consecuencias fatales. Un buque de superficie, con un desplazamiento similar al de un submarino goza de una reserva de flotabilidad considerablemente mayor y puede resistir daños también mayores, pudiendo alojar hasta su propio peso en agua antes de irse a pique. En superficie, un submarino sólo puede recibir un quinto de su propio peso en agua antes de correr peligro de zozobrar.

El submarino en inmersión, al igual que una aeronave en vuelo, no tiene muchas probabilidades de salvarse al presentarse una emergencia sumamente grave trayendo como consecuencia la pérdida de toda su dotación.

Actualmente, si bien nuestros oficiales y tripulantes submarinistas, reciben la instrucción y entrenamiento en la Escuela de Submarinos –conservando el grado de excelencia que le ha dado a ésta el merecido prestigio con que cuenta en América– por limitaciones presupuestales, no podemos renovar nuestras unidades las cuales ya cuentan con más de treinta años de servicio. Hasta hace muy poco tiempo contábamos con doce submarinos y en la actualidad nos hemos visto reducidos a la mitad. No podemos darnos el lujo, como sí lo pueden hacer algunos vecinos, de adquirir unidades nuevas por lo que tenemos que conservar lo que aún nos queda.

Es imprescindible que nuestra Marina, en estos tiempos de escasez, dé absoluta prioridad a mantener altos los niveles de seguridad en nuestras unidades, que se respeten los períodos de recorrido, los ingresos a dique seco, que no se pretenda seguir operando con baterías que ya han sobrepasado largamente su tiempo de garantía, que se intensifique la inspección de todos los sistemas y equipos, sobre todo los que permiten la conservación de la vida en casos extremos. No, por no contar con recursos, arriesguemos a lo más preciado con que cuenta nuestra Institución: su personal. El espíritu submarinista es indestructible. Lamentablemente, el material, los equipos, los buques, no lo son. ⚓



El siniestrado K-19 cerca de las costas de Newfoundland.

BIBLIOGRAFÍA

Huchthausen, Peter. K-19 La historia secreta del submarino nuclear soviético. Editorial National Geographic, 2002.

EL CONCEPTO DE LA SALVAGUARDA MARÍTIMA

Santiago Hernández Maura



El Argonauta, buque especializado en descontaminación y rescate en altamar

El 17 de febrero del 2004, en la base naval de Brest, Bretaña, en Francia, y con la asistencia del presidente, Jacques Chirac, la Marina Nacional Francesa (MNF) presentó su nueva doctrina operativa: la Salvaguardia Marítima. En su alocución, el jefe del Estado denunció las amenazas más graves que se enfrentan actualmente en el mar y definió la doctrina presentada como un giro necesario en la acción del Estado en el mar.

"El mar siempre atrae a los hombre de temperamento y a todo aquel con espíritu curioso y apasionado. Lamentablemente, ahí también se cometen todo tipo de excesos que justifican la acción del Estado en él, que se materializa en las tareas de servicio que ustedes cumplen. Todo lo que hoy digo ustedes lo viven diariamente, pues un cuarto de su vida profesional la pasan embarcados, protegiendo el segundo dominio marítimo en extensión del mundo, de 11,000 kilómetros cuadrados. Su percepción del conjunto de amenazas, los riesgos y las medidas que deben tomarse para enfrentarles ha permitido que el jefe de Estado Mayor de su institución pueda formular la doctrina que hoy se presenta, la Salvaguardia Marítima, que sintetiza las misiones de defensa y de servicio público que ustedes cumplen".

Tal y como lo indica el discurso del presidente Chirac, el reto que asume la Marina Nacional Francesa es grande. El dominio marítimo francés es extenso y su Estado es consciente de que el mar es un ambiente jurídico en mutación y, en calidad de tal, las disputas y controversias entre Estados sobre el mar se han multiplicado en las últimas tres décadas. De ahí el papel preponderante de la Marina Nacional Francesa en lo que llamamos el servicio público en el mar, que hasta hace pocas décadas se encontraba limitado al control del paso de buques frente a las



Hundimiento del petrolero Prestige, noviembre del 2002.

costas y las misiones de auxilio y salvataje y, desde hace 20 años, la previsión y lucha contra la contaminación.

Sin embargo, con el fin de la guerra fría y el dramático aumento de los problemas de orden público en el mar, el gobierno francés se ha visto obligado a replantear sus objetivos. Al desaparecer la amenaza militar soviética en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo, la actividad de las grandes unidades de combate se desplazó a ultramar en operaciones de mantenimiento de paz y, desde el 11 de setiembre del 2001, a la lucha contra el terrorismo. Empero, quedó pendiente el problema de la defensa litoral, vital en una época donde la multiplicación del tráfico marítimo va de la mano con espectaculares tragedias que han producido graves daños al medio ambiente y a la actividad económica de las regiones costeras. Muchas de estas tragedias han afectado el dominio marítimo francés, como fue el caso del hundimiento del petrolero Erika en el canal de La Mancha en diciembre de 1999; el naufragio del *East Sea*, un viejo carguero que transportaba inmigrantes ilegales de Medio Oriente en febrero del 2001; el ataque terrorista contra el petrolero *Limburgo* en el puerto de Aden, Yemén, en octubre del 2002, y el hundimiento del *Prestige* en aguas territoriales españolas en diciembre del mismo año. Estos hechos se convirtieron en hitos mediáticos en Francia y forzaron a que se ponga en la agenda del día la acción del Estado en el mar.

¿Cómo se gesta la doctrina de Salvaguardia Marítima? En abril del 2003 se convocó un comité Interministerial que reunió a los representantes de la Marina y de todas las entidades del Estado francés con competencias en el dominio marítimo. Este comité distinguió tres campos de acción en lo referente a la actuación del gobierno en el mar, que son los siguientes:

1. La seguridad defensiva, que cubre la seguridad y defensa de las instalaciones civiles y militares costeras vitales para la vida nacional.
2. El servicio público en el mar, que se ocupa de tareas tales como el control de buques que cruzan el dominio marítimo francés, la ayuda a la navegación, el salvataje en el mar y la lucha contra la contaminación.
3. La policía marítima, que comprende tareas tan distintas como la lucha contra el contrabando, el narcotráfico y la inmigración ilegal.

Como resultado de las deliberaciones de esta conferencia fueron tomadas las siguientes decisiones:

1 Reforzamiento de los medios de vigilancia litoral: La tragedia del *East Sea* hizo que se tomara conciencia sobre el estado de la red de faros y ayudas de navegación a lo largo de las costas francesas. Así se decidió la repotenciación de 14 faros en la costa y el aumento de su capacidad de observación actual (20 millas náuticas) de todos los faros de la red para el año 2010. La red estará interconectada por un satélite que la Marina Nacional Francesa y el Ministerio de Transporte Marítimo lanzará próximamente que cubrirá, en una primera etapa, la Prefectura Naval del Mediterráneo (una de las tres en que está dividido el territorio metropolitano) y luego los departamentos y dependencias de ultramar.

2 Dotar a la Marina y a las instituciones marítimas de nuevo equipo de lucha contra la conta-

minación: Esta faceta de la doctrina de la Salvaguardia Marítima es donde más se va a invertir recursos públicos que se asignen para tal efecto. El presupuesto otorgado para cubrir este rubro autoriza el fletamento de remolcadores de alta mar, los cuales estarán surtos en las respectivas sedes de las prefecturas marítimas en territorio metropolitano: Cherburgo (Canal de la Mancha - Mar del Norte), Brest (Atlántico) y Tolon (Mediterráneo), además del cofletamiento con el Reino Unido de otro remolcador en el puerto de Calais. A esto hay que añadir el fletamento de un navío especializado en descontaminación, polivalente y de acción de largo alcance en el alta mar.

3 La renovación del equipo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina (SHOM). Este año entrará en servicio el "Beautemps - Beauprés", relanzando la capacidad de navegación en alta mar del SHOM. El año próximo entrará en servicio el "Pourquoi –pas", cuya titularidad y uso la compartirán el Instituto Francés de Recursos Marítimos (IFREMER) y la Marina Nacional Francesa.

4 Potenciación y renovación del equipo de la Gendarmería Marítima. Esta institución recibirá una flota de 24 lanchas de vigilancia costera y marítima y su personal será reentrenado para servir en estas unidades que serán reclasificadas y tendrán estatus militar.

5 El aumento de los poderes administrativo – políticos del prefecto marítimo y del delegado de gobierno en ultramar. Los tres prefectos marítimos (el territorio francés se encuentra divido en tres prefecturas marítimas, Mediterráneo - Tolon, Atlántico - Brest y Canal de la Mancha - norte - Cherburgo) serán oficiales de la más alta jerarquía de la Marina con plenos poderes de coordinación de las misiones y los recursos de los diversos organismos estatales que actúan en el dominio marítimo francés. Los prefectos marítimos contarán con un Estado Mayor permanente formado por civiles y oficiales de Marina en activo. La combinación de funciones en la persona de los tres altos oficiales de Marina permitirá la síntesis de las tareas de seguridad defensiva (la protección de infraestructura militar - civil sensible de ataques terroristas) y el servicio público en el mar (salvataje, aduanas, inspecciones portuarias, tráfico marítimo, etc).

6 El reforzamiento de la cooperación europea en lo concerniente a la acción del Estado en el mar. Como hemos resumido al comienzo de este artículo, la experiencia francesa en este ámbito es rica. Con España, Italia y el Reino Unido han forjado una estrecha cooperación en la lucha contra la contaminación en el mar, vigilancia y protección de fronteras marítimas, el contrabando y el tráfico de drogas y de inmigrante ilegales. En el campo militar, esta cooperación ha permitido la creación de la Fuerza Anfibia Europea (FAE) en el marco de la OTAN y la Iniciativa de Defensa Europea (IDE), un fuerza naval franco - alemana, etc.

La Marina Nacional Francesa es el eje de acción de todo este dispositivo por distinguirse de las otras dos ramas de las FF.AA francesas en que su participación en tareas de servicio público se encuentra normada con todo detalle. Así, en calidad de tal, un cuarto de sus recursos ya se dedican a las tareas que implica la doctrina de Salvaguardia Marítima. Los principios de organización y de ejecución son los siguientes:

- La unidad del espacio marítimo: La responsabilidad del Estado en el dominio marítimo se ejerce, en primer lugar, en sus aguas territo-





Hundimiento del petrolero Erika, noviembre de 1999.

riales y luego en aguas internacionales. El Estado francés cumple sus obligaciones y derechos como parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que ratificó en 1996.

- La unidad de la acción del Estado en el mar: El comité Interministerial del Mar es el ente político responsable de la política marítima del Estado francés. El comité está presidido por el primer ministro, y tiene como misión definir la política marítima del gobierno, establecer sus objetivos y servir de arbitro en el caso que ocurran disputas entre las diferentes entidades que forman parte del dispositivo. El responsable político - administrativo de las acciones de todos las entidades es el secretario general del Mar, quien reporta de sus acciones directamente ante el primer ministro. Las máximas autoridades ejecutoras son los prefectos marítimos.
- La coordinación de todos los medios existentes: Los prefectos marítimos cuentan con plenos poderes de coordinación de los recursos materiales y humanos de las diferentes entidades con competencia marítima. Entre éstas se encuentran la Administración de Asuntos Marítimos (pesca y seguridad portuaria), la Administración de Aduanas, la Gendarmería Marítima (policía marítima), la Seguridad Civil (policía costera), la Sociedad Nacional de Rescate Marítimo, etc.

En resumen, la doctrina de Salvaguardia Marítima aparece en el contexto de un mundo donde la amenaza terrorista hace de la vigilancia del tráfico marítimo y la protección de los recursos hídricos son tareas de alto riesgo. La coherencia y la eficacia de la acción del Estado en el mar son fundamentales para el éxito de estas misiones. El compromiso de la Marina Nacional Francesa en éstas es el reflejo de la conciencia de su ciudadanía sobre los peligros y retos del mar, es decir, el vínculo de la nación francesa con el medio acuático.

El Perú, al igual que Francia, tiene un extenso y rico dominio marítimo. La doctrina de la Salvaguardia Marítima puede servirnos de referencia para elaborar una propia para proteger el Mar de Grau. ⚓


CONSORCIO NAVIERO
PERUANO S.A.
CSAV
www.csav.com
LIBRA
Av. Central 643, Pisos 7 - 8, Lima 27, PERÚ
Central Telefónica: (51-1) 411-6500
Fax: (51-1) 411-6599
Website: www.cnpsa.com E-mail: cnp@cnpsa.com

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"46 años contribuyendo al desarrollo de la Marina y del país"

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao 05

Teléfonos:
(00511) 453-0281 (00511) 453-0724

Fax: 465-0305

E-mail: webmaster@navieracomercial.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios



Préstamos FINMAR

del Banco de Comercio

El Préstamo más ventajoso del mercado para miembros d Marina de Guerra del Perú.

- Hasta 36 meses para pagar.
- Préstamos en efectivo y de consumo.
- Hasta S/17,000 soles, mediante descuento por planilla.
- Hasta S/40,000, mediante débito automático en cuentas de ahorr
- Disponible con o sin aval.

Para información adicional sírvase comunicarse con nosotros a la Central Telefónica 513-6000 anexo: 3721, 3749 y 3747; Nextel: 811*1627, 811*4638, 811*4621 y 814*7019

Juntos por tu bienestar!

BANCO DE COMERCIO

ágil, cálido, personal

Oficina Principal: Paseo de la República 3705 - San Isidro Central Telefónica: 513-60
www.bancomercio.com

UAP

UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

EDUCACIÓN A DISTANCIA

VENTAJAS PARA LOS ALUMNOS

- Plataforma educativa de e-learning: **campus virtual.**
- Docentes especializados en la metodología de enseñanza-aprendizaje,
- Brindamos apoyo en tutorías telemáticas a nivel nacional en todas las asignaturas
- Materiales didácticos diseñados especificamente para educación a distancia. (textos, audio y video).
- Brindamos apoyo en tutorías presenciales en cada unidad descentralizada donde se matricule el alumno.
- Laboratorio con acceso Internet, biblioteca en cada unidad descentralizada.
- Planes de Estudio y sílabos modernos y orientados al mercado laboral.
- Carnet Universitario
- Convalidación de Cursos (Segunda Carrera, Traslados)
- Ingreso directo para titulados y/o mayores de 30 años (entrevista personal)

CARRERAS PROFESIONALES

- Derecho y Ciencias Políticas
- Ciencias Contables y Financieras
- Administración
- Educación



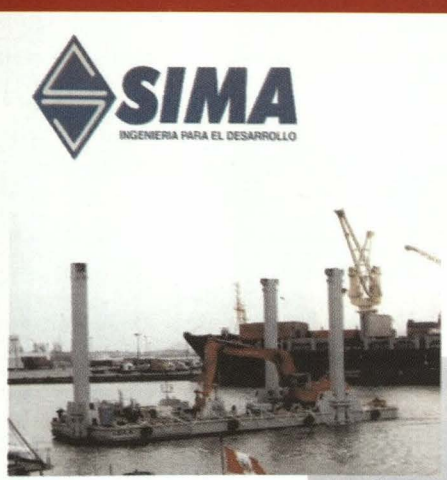
Informes e Inscripciones

LIMA
Jr. Cayetano Heredia 1092 - Jesús María
Telf.: 471-1462
266-0195 / 266-0196 Anexo 205
http://dued..uap.edu.pe dued@uap.edu.pe

Miembro de la
A.I.E.S.A.D.
Asociación Iberoamericana de Educación Superior a Distancia

SIMA

INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





54 AÑOS COMO EMPRESA CONTRIBUYENDO CON LA DEFENSA Y EL DESARROLLO NACIONAL

GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN

Avda. Contralmirante Mora 1102 - Callao
Teléfono: (51-1) 4131140/4131129 Fax: (51-1) 4131130
Web: www.sima.com.pe - jangeles@sima.com.pe

GUILLERMO SPIERS GILL, MARINO Y PINTOR MARINISTA

Francisco Yábar Acuña

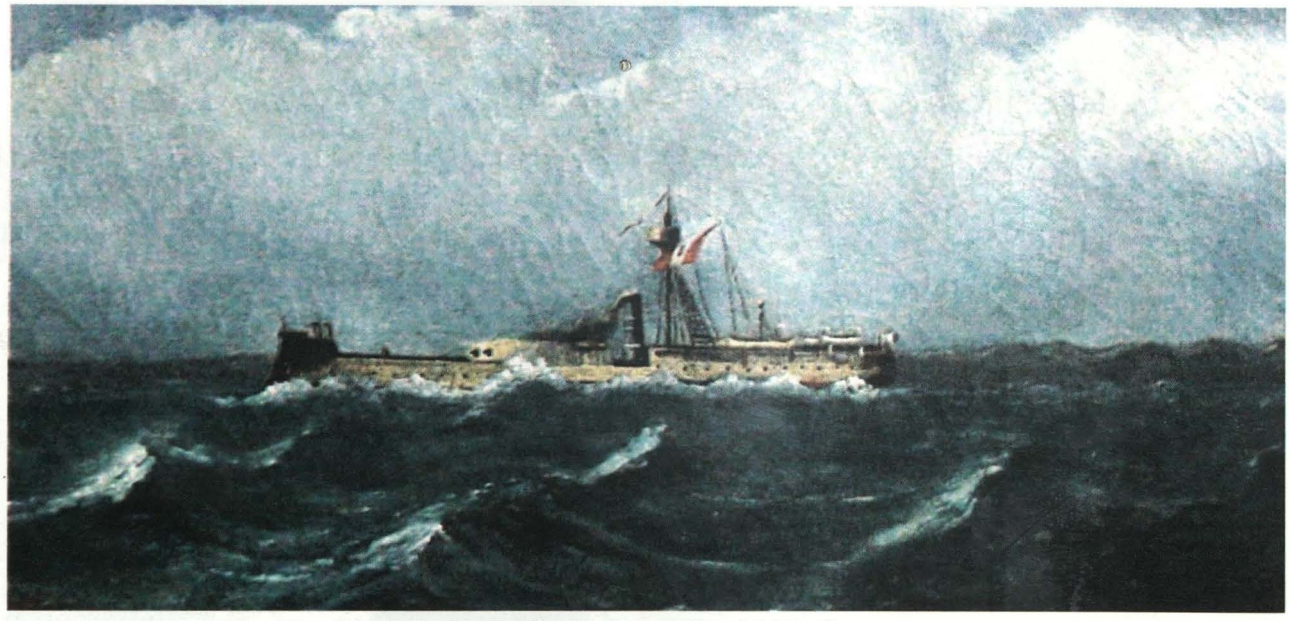
El estudio de la pintura dedicada a la representación de temas relacionados con el mar ha sido poco difundido en la historia del arte peruano, pero ello no quiere decir que en nuestro país falten pintores marinistas. Uno de los principales pintores que cultivaron este tema a finales del siglo XIX y principios del siglo XX fue el capitán de fragata Guillermo Spiers Gill, cuya obra se encuentra desperdigada en pocas colecciones privadas y en el Museo Naval del Perú.

El comandante Spiers nació en Lima el 27 de noviembre de 1862 en el seno de la familia conformada por el marino británico Guillermo H. Spiers y la dama Rosario Gill. Ingresó en la Escuela Naval en 1873 y al iniciarse el conflicto con Chile en 1879 se embarcó en la gloriosa corbeta *Unión* con el grado de Guardiamarina. En este buque participó en el Combate de Chipana contra la corbeta chilena *Magallanes* el 12 de abril de 1879. Luego, fue trasladado al transporte de guerra *Lima*, donde navegó llevando tropas y material bélico del Callao a los puertos del sur, así como de Panamá al Callao. A fines de 1879 se le trasladó al transporte de guerra *Oroya* y en marzo de 1880 se le cambió al *Talismán.* En 1880 participó en varios combates e incursiones a bordo de las lanchas de las Fuerzas Sutiles, principalmente en la *Arno* y en la *Tocopilla*, hasta que a fines de ese año se le destacó al tren blindado que corría por las líneas de defensa de Miraflores a cargo del capitán de fragata Leandro Mariátegui, participando por consiguiente en la Batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881 en las *Baterías Rodantes* que tuvieron una destacada labor en dicho encuentro de armas.

Tras la guerra contra Chile, se puso a órdenes del general Miguel Iglesias, fue destacado a la Brigada de Artillería de Campaña luchando en ese cuerpo contra las tropas del general Andrés A. Cáceres en su fallido intento de tomar la capital el 27 de agosto de 1884 durante la guerra civil que enfrentó a ambos caudillos. Luego se embarcó en el transporte *Perú*, primer bu-



El capitán de fragata Guillermo Spiers Gill.



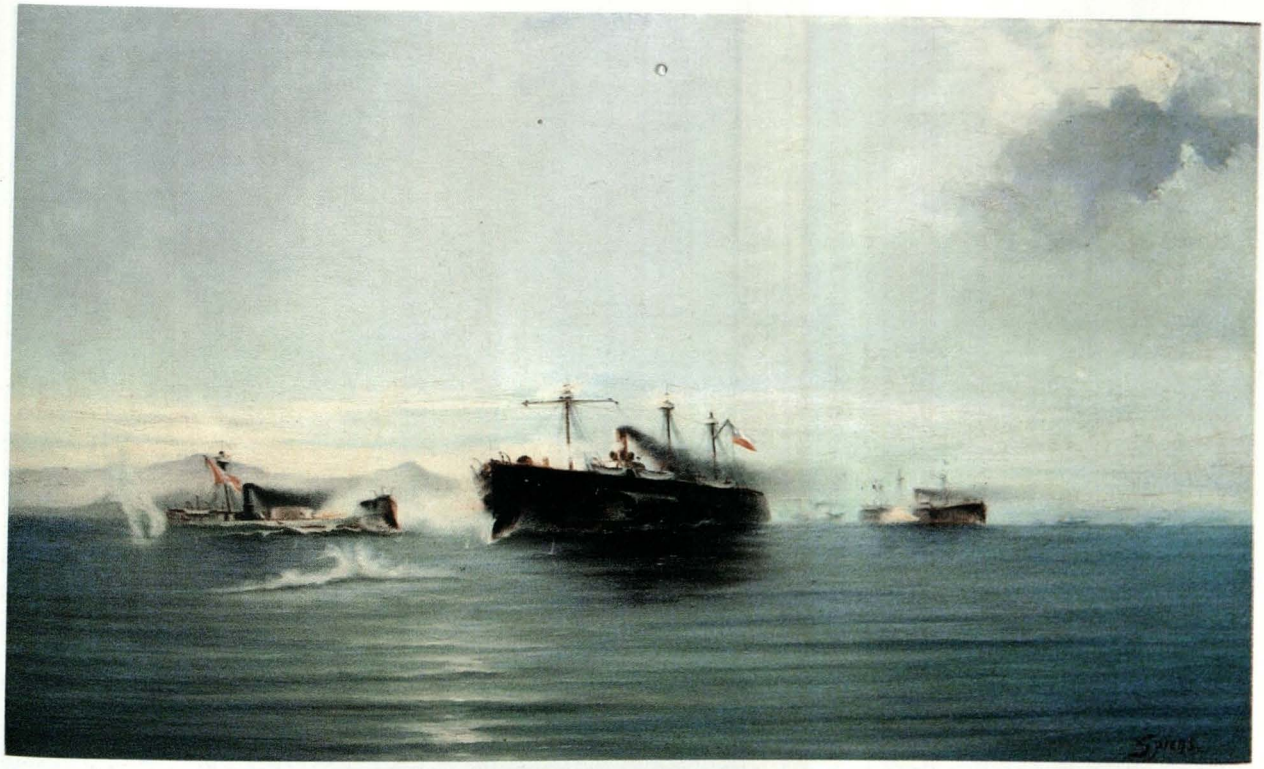
Monitor Huáscar (Museo Naval del Perú).

que que adquirimos después de la guerra de 1879. Terminada la guerra civil con la derrota del general Iglesias, Spiers fue desembarcado y quedó sin colocación desde 1886 hasta 1895, año en que participó con las fuerzas de la Coalición Nacional en la revolución que encabezó Nicolás de Piérola contra las fuerzas del gobierno del entonces general Cáceres. Como resultado del triunfo de la Coalición, Spiers fue reinscrito en el escalafón y en 1897 se le embarcó en el crucero *Lima* como guardiamarina. Ya como teniente primero, en 1908, Spiers fue destacado al transporte *Iquitos*, buque del que fue segundo comandante en 1912 con el grado de capitán de corbeta. Al año siguiente, ocupó el mismo cargo en el veterano crucero *Lima*. Se desempeñó también como capitán de puerto en Paita, Pisco, Ilo y Mollendo, retirándose del servicio activo en 1923 con el grado de capitán de fragata. Murió el 29 de diciembre de 1944.

El comandante Spiers compartió su profesión de marino con la de pintor, oficio para el cual tenía reconocidas dotes. Lamentablemente, no existe un catálogo de las obras que realizó el ilustre marino, pero hemos logrado encontrar importantes óleos suyos en el Museo Naval del Perú, en la Comandancia General de la Marina y en algunas colecciones privadas, trabajos que demuestran la calidad de Spiers como pintor. En su trayectoria como marinista, ganó varios concursos y se sabe que llegó a vender sus pinturas en el extranjero. En 1926, el Centro Naval del Perú le encargó algunas obras de carácter histórico, las cuales figuran hoy entre los lienzos más valiosos de la colección del Museo Naval. Tras su muerte, en la Revista de la Sociedad de Bellas Artes No. 4, editada en 1946, se publicó un artículo donde se lee: *"...Guillermo Spiers tuvo un lugar especial en la Pintura Peruana. Por razones de su profesión se hallaba familiarizado tanto con el mar, que éste fue el principal personaje en sus cuadros. Aunque no muy fecundo, sus obras siempre merecieron el aplauso y elogio de los entendidos. Su fina sensibilidad estética y su dominio técnico le valieron algunos importantes premios en certámenes artísticos realizados en Lima. El capitán de fragata Guillermo Spiers era antiguo socio activo de la Sociedad de Bellas Artes, en la que realizó meritoria labor..."*.

Spiers destacó en la pintura de carácter histórico, resaltando los cuadros del monitor *Huáscar* (Museo Naval del Perú) y del *Combate de Angamos* (Comandancia General de la Marina), donde se nota su conocimiento de los buques que observó bien en su juventud. Los dos únicos cuadros de Spiers conocidos hasta hoy sobre la Armada en la década de 1910, el cuadro del *Transporte Iquitos* y la *Armada navegando en 1915*, reflejan el conocimiento marinero del autor y su gusto por el detalle, además de ser un testimonio fiel del renacimiento de nuestra escuadra tras la guerra de 1879. Spiers también incursionó en el retrato; el Museo Naval guarda la pintura que hizo del ilustre capitán de navío Juan Noel, cuya factura nos hace pensar que debió conocer una fotografía del último comandante de la fragata *Mercedes*.

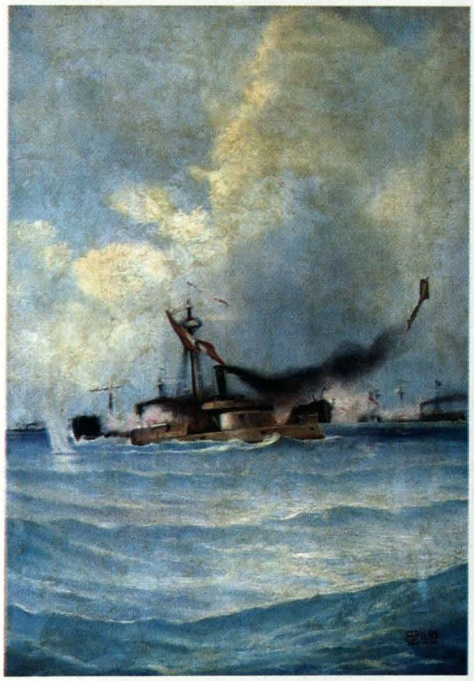
No debe confundirse su obra con la de su hijo Héctor Spiers Landelle, quien también se dedicó a la pintura. Hasta donde hemos podido observar, el comandante Spiers firmó sus obras colocando sólo su apellido en los óleos que pintaba, mientras que su hijo lo hizo anteponiendo la inicial de su nombre al apellido. ⚓



Combate de Angamos (Comandancia General de la Marina).



Combate del 25 de mayo de 1880 (Museo Naval del Perú).

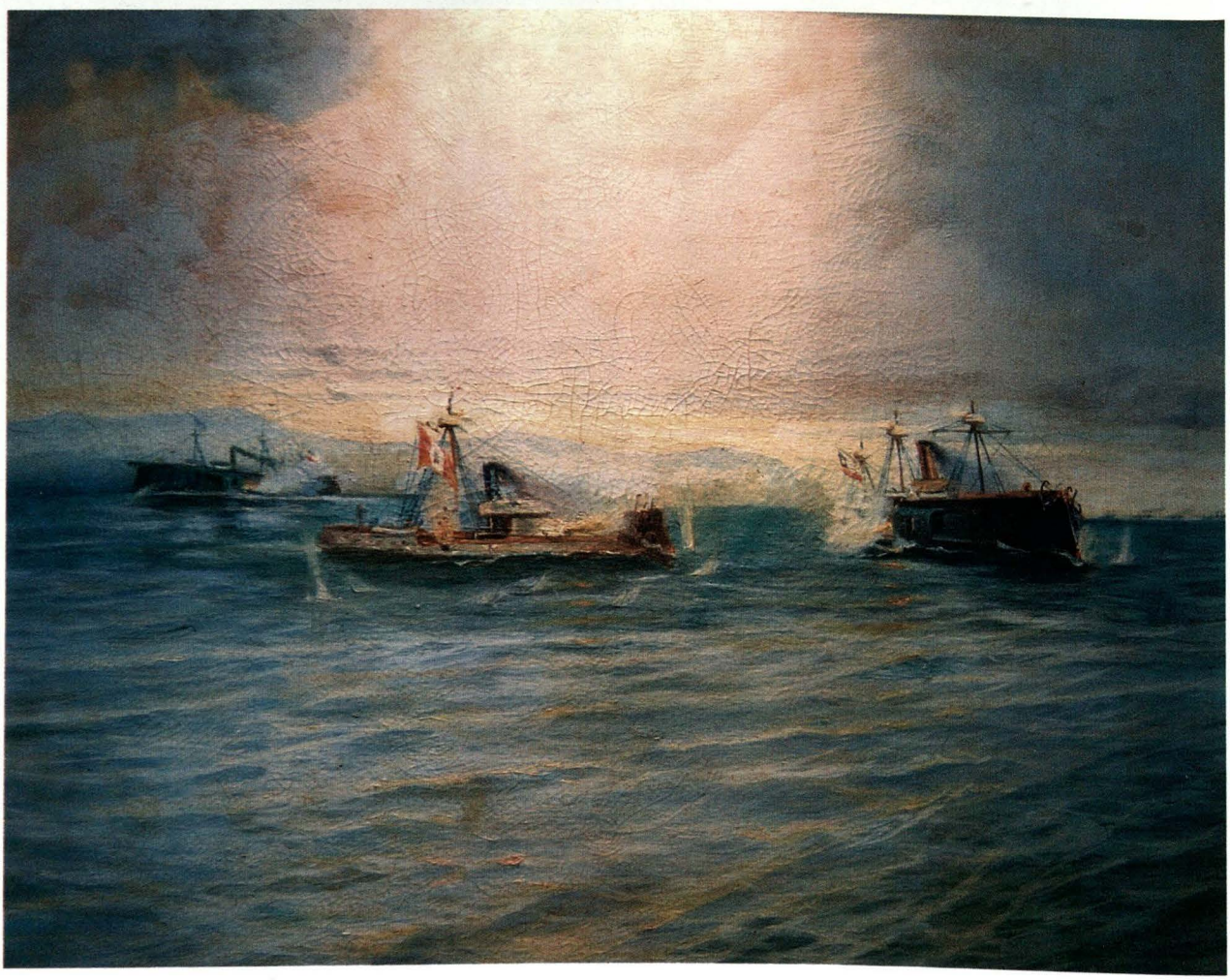


Combate Naval de Angamos
(Museo de la Fuerza de Superficie).



Miguel Grau (Museo Naval del Perú)
Pintura de Héctor Spiers Landelle.

Combate Naval de Angamos
(Comandancia General de la Marina).

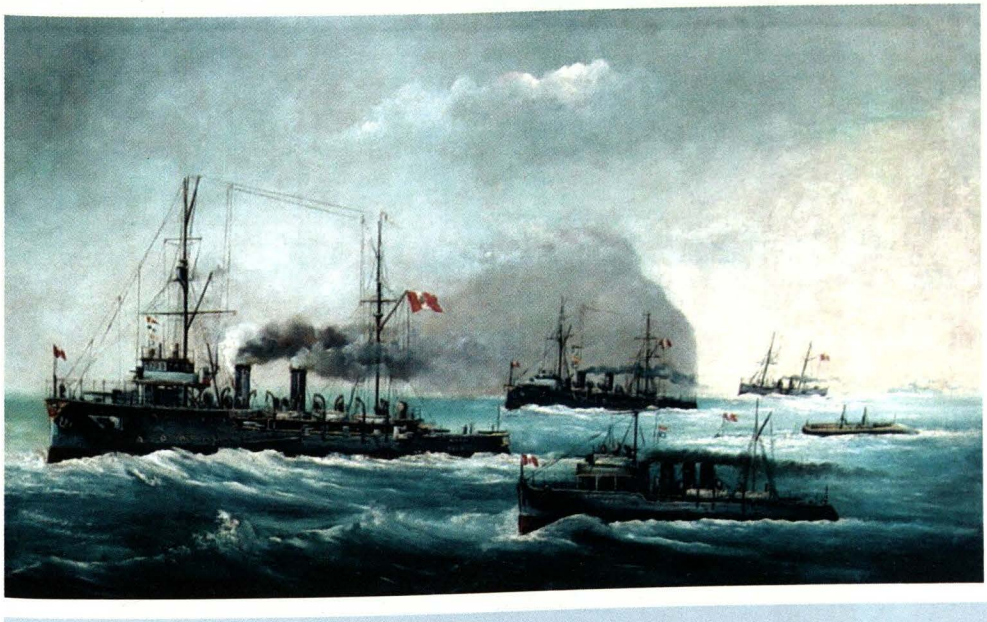




Capitán de Navío Juan Noel
(Museo Naval del Perú).



Transporte Iquitos
(Colección privada).



Armada Peruana
navegando en 1915
(Colección privada).



Francisco Yábar Acuña
Capitán de Navío en actividad. Se graduó como alférez de fragata de la Escuela Naval del Perú en 1983. Estudió ingeniería naval. Es calificado en Guerra de Superficie. Realizó estudios en Control de Averías en el Naval Technical Training Center, San Francisco- Estados Unidos de América. Ha seguido la maestría en administraciòn en la Universidad del Pacífico y es graduado y magister en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es graduado em el Naval Command College de Newport, Rhode Island y actualmente, sigue una maestría en Relaciones Internacionales en la Universidad de Salve Regina en Newport.
Ha publicado los siguientes libros: El Inca de Oro (1996), Las Últimas Acuñaciones Provinciales (1996), Monedas Fiduciarias del Perú 1922-2001 (2001) y Las Fuerzas Sutiles. (2001). Es autor del diversos artículos publicados en revistas y periódicos del país.



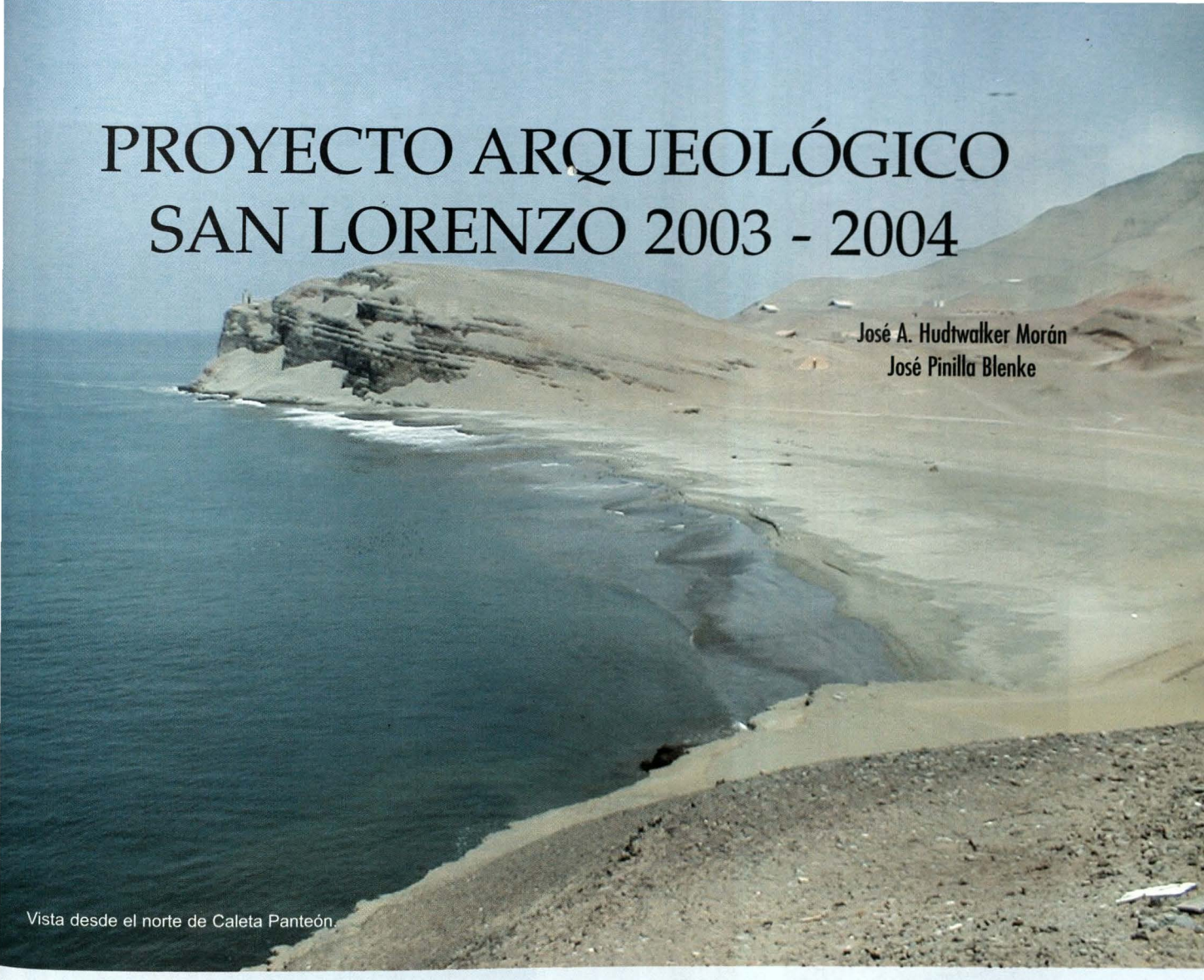
Paisaje Marino (Museo Naval del Perú).



Paisaje Marino (colección Privada).

PROYECTO ARQUEOLÓGICO SAN LORENZO 2003 - 2004

José A. Hudtwalker Morán
José Pinilla Blenke



Vista desde el norte de Caleta Panteón.

Por acuerdo del Comité de Trabajo del Proyecto de Recuperación del Patrimonio Natural y Cultural de la Isla San Lorenzo, organismo dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos e información de la Marina de Guerra del Perú (DIMINMAR), se han venido realizando, desde el 2003, exploraciones y excavaciones arqueológicas en la Isla San Lorenzo. Estas últimas se han centrado básicamente en la Caleta Sanitaria, Caleta Panteón y Caleta de La Cruz.

Los trabajos, que cuentan con el apoyo de la Marina de Guerra, están siendo financiados por particulares, cuyos fondos son eficientemente canalizados por la Fundación Miguel Grau.

Antecedentes

El primero en realizar excavaciones arqueológicas en la Isla, en los primeros años del siglo XX, fue el arqueólogo alemán Max Uhle. Sus trabajos se concentraron en el cementerio prehispánico de Caleta de La Cruz. Poco es lo que se conoce de la colección recuperada por el investigador alemán, los materiales están en los depósitos del Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú (MNAAHP) en Pueblo Libre. Sólo se han estudiado los vasos de plata y parcialmente la colección cerámica; adicionalmente se conoce una gran tela pintada con complejas escenas de más de ocho metros de longitud.

En 1974, por encargo del Instituto Nacional de Cultura, el arquitecto Carlos Milla, con el apoyo del Seminario de Arqueología del Instituto Riva Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú, realiza el Catastro Arqueológico de la Isla. Los recorridos de reconocimiento arqueológico fueron de corta duración y se limitó a identificar sitios con valor arqueológico sin recolección de material cultural. Estos trabajos se enmarcaron en el Catastro Arqueológico del Valle del Rímac, encargado a dicho estudioso.

En 1999, a pedido de DIMINMAR y en Convenio con el Instituto Riva Agüero, se realizan exploraciones arqueológicas a cargo de la Dra. Mercedes Cárdenas M. En esa oportunidad tampoco se efectuaron excavaciones ni recolección de material cultural. Estos trabajos tuvieron mayor duración que los de 1974, permitiendo ampliar el número de sitios re-



Caleta Sanitaria y los restos de la antigua estación.

gistrados en la isla. Se ubicaron y registraron 22 sitios arqueológicos e históricos: de éstos 4 eran cementerios y 17 conchales. También se identificó estructuras de piedra (muros y plataformas) construidas durante la explotación del guano, así como de artefactos aislados en la superficie (cerámica, loza y porcelana, restos óseos, material lítico y malacológico y municiones del siglo XIX y XX.

Con las últimas investigaciones que venimos realizando desde el 2003, manteniendo una mayor permanencia en la isla, se ha podido ampliar el número de sitios registrados en las prospecciones anteriores. Adicionalmente, se están incluyendo lugares con valor histórico como las bocaminas y las famosas canteras de piedra arenisca ubicadas en los cerros de La Mina y del Faro, la Estación Sanitaria del siglo XIX, la fundición del inglés, conocido como mister Harris, algunos ranchos de estación o asentamientos temporales del siglo XVIII y XIX, atajaderos y plataformas asociadas a la explotación del Guano, identificación de antiguos polígonos de tiro de embarcaciones del siglo XIX, así como conchales asociados a las canteras.

En las excavaciones practicadas durante la segunda temporada de investigación en la isla, al efectuar una limpieza en el perfil expuesto de caleta de La Cruz, pudimos obtener evidencia para fechar esa ocupación como perteneciente a la cultura Ichma,



La foto corresponde a una caja pequeña de tabaco de Virginia que fue eventualmente utilizada como cajón para un nonato en Caleta Panteón.

propia del Intermedio y Horizonte Tardío local (900-1532 dC).

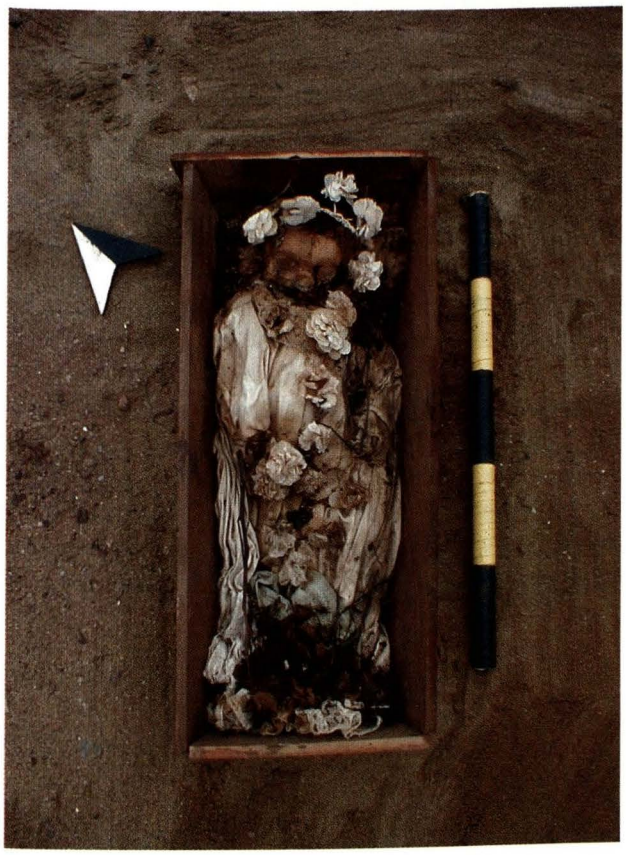
Si poco era lo que se conocía de la ocupación prehispánica, mayor era el desconocimiento de las evidencias arqueológicas para los períodos históricos (desde Colonia hasta República). La investigación histórica es limitada y poco es lo que se conoce de documentación escrita para la Isla, por lo que el dato arqueológico constituye la primera y principal fuente de información para elaborar un diagnóstico de las diferentes ocupaciones humanas en la Isla.

Caleta Panteón y Caleta Sanitaria

La primera temporada de excavación se centró en Caleta Panteón. Esta hermosa playa se encuentra ubicada en el lado oriental de la isla, frente al Puerto del Callao.

Los trabajos se efectuaron entre abril y agosto del 2003, y fue financiada por la productora de multimedia Engels Bros y por la Marina de Guerra del Perú (excavaciones autorizadas mediante Resolución Directoral Nº 00071-INC del 02 de abril de 2003).

Esta primera intervención tuvo como objetivo central realizar exploraciones arqueológicas en el antiguo Panteón de la Isla para identificar temporalmente el asentamiento. En este cementerio algunos



Entierro XX. Una criatura de meses de edad en Caleta Panteón. Presenta una guirnalda de flores artificiales.



Detalle del extraordinario estado de conservación de algunos de los cuerpos. En este caso Entierro XVI de Caleta Panteón.

entierros humanos, debido a la poca profundidad de su deposición, afloraban en la superficie. Diferentes medios escritos mencionaron repetidamente que estos restos correspondían a los de la malograda expedición corsaria de 1624 que al mando del almirante holandés Jacques Clerk, conocido como 'El Ermitaño', asolara nuestras costas.

Los trabajos arqueológicos rápidamente desvirtuaron esta creencia. En esta primera intervención se documentaron 15 contextos funerarios con 17 cadáveres, todos pertenecientes a la segunda mitad del siglo XIX. Las excavaciones se concentraron en la parte baja y media del cementerio sin documentar contextos funerarios más antiguos. Con esto no negamos la presencia de entierros del Siglo XVII en las inmediaciones. Tenemos que tener en cuenta el gran tamaño de la quebrada y lo limitada de nuestra intervención.

Se documentaron restos humanos correspondientes a adultos masculinos e infantes. Dentro de los adultos contamos con cinco uniformados: tres eventualmente del reino de Italia, uno del reino de España y el quinto corresponde a un miembro del cuerpo de granaderos del ejército peruano.

Aparentemente, este último soldado peruano fue combatiente en la Guerra del Pacífico. Existe la posibilidad de que estos restos correspondan a uno de los 1.500 prisioneros provenientes de la toma de Arica (último hecho de armas donde combatió el cuerpo de granaderos) que fueron traídos a Lima. Sus evidentes heridas de combate debieron haberle causado la muerte a poco de su llegada, pues aún conserva parte de su uniforme (la chaqueta). Recordemos que San Lorenzo fue utilizado como campo de concentración de prisioneros a partir de la toma del Callao por las tropas chilenas.

Entre los entierros de infantes se encontró uno múltiple que contiene tres cuerpos. El primero corresponde aparentemente a una niña de 8 -10 meses de edad enterrada en un pequeño ataúd de corte trapezoidal y los otros dos a nonatos depositados en cajas reutilizando pequeños empaques de tabaco americano de Virginia.

La segunda temporada, desarrollada entre los meses de octubre del 2003 y marzo del 2004, contó con financiamiento particular, el mismo que fue canalizado a través de la Fundación Miguel Grau. Igualmente se contó con el apoyo de la Marina de Guerra del Perú. Las excavaciones se realizaron con autorización mediante Acuerdo Nº 672 de la Comisión Nacional Técnica de Arqueología (Credencial C/ 150-2003/DREPH/INC del 9 de diciembre 2003).

En esta ocasión se intervino en Caleta Panteón, Caleta Sanitaria y Caleta de La Cruz.

Dado que las primeras investigaciones establecen una intima relación de complemento entre el antiguo panteón de la Isla y la Estación Sanitaria, se decidió realizar algunos cortes en esta última para confirmar la temporalidad de ambos sitios. Por otro lado, se ha procedido a realizar el levantamiento de las antiguas terrazas de la Estación Sanitaria, cuyos habitáculos, envejecidos por el paso de los años, fueron demolidos para construir la Base-prisión de la FAP.



Muñeco de trapo y madera tallada proveniente de los restos de un rancho del siglo XVIII en Caleta Panteón (Corte 10).

En este lugar, registramos loza y porcelana inglesa de fines del siglo XIX así como porcelana china o copia inglesa de ésta. Los recipientes de vidrio hallados corresponden mayormente a botellas de vino de color verde oscuro, casi negro de mediados del siglo XIX y comienzos del siglo XX y a envases que aparentemente son de medicina. Todo este material se encontró junto con conchillas de moluscos y restos de pescado propios de la dieta local.

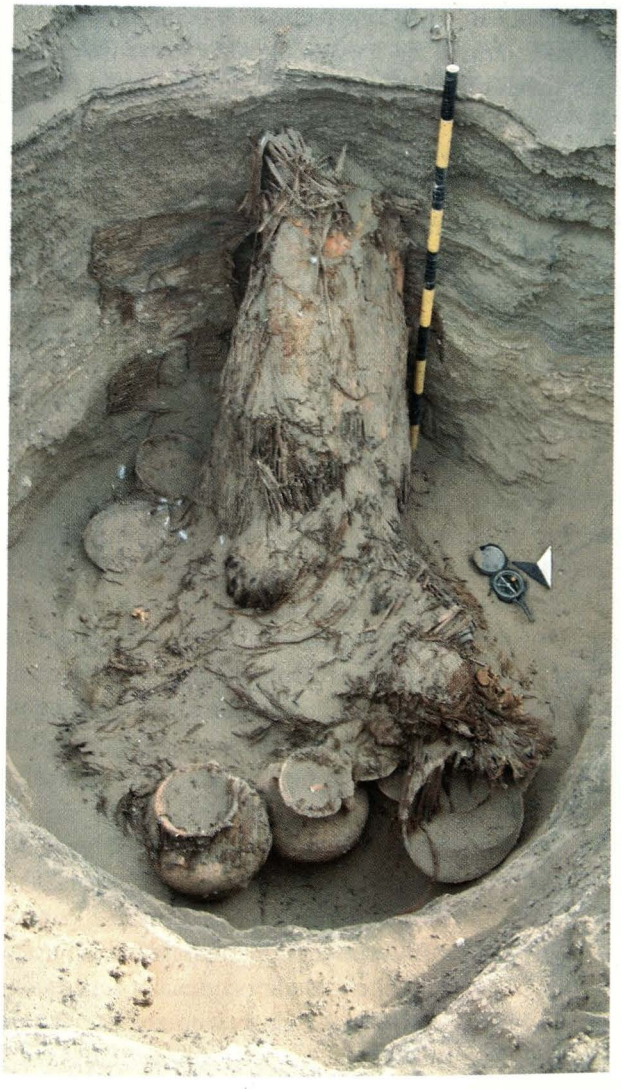
Esta complementariedad de función que planteamos solo se da entre los entierros humanos del cementerio y la Estación Sanitaria, pues las evidencias de ocupación en esta quebrada vienen desde época prehispánica. Entre el material de relleno de diferentes entierros correspondientes a fines del siglo XIX (Entierros I, XIa y XXXI), hemos documentado tres hermosas cuentas trabajadas en conchillas de mullu (Spondylus princeps) de indudable filiación prehispánica. Del mismo modo el Corte 10, que se practicó en la parte media superior del sitio, arrojó restos de un rancho temporal del siglo XVIII. La basura asociada a esta ocupación se encuentra muy bien conservada debido a las condiciones de sequedad y viento reinantes en la quebrada. Entre los objetos recuperados de este contexto destaca una clavija de instrumento de cuerda, un muñeco de madera con uniforme de tela, semillas de diferentes frutos, algunos fragmentos de papel con impresiones en latín, alemán, castellano, así como un fragmento de documento en papel oficial colonial.

En el panteón, se documentaron 16 contextos funerarios incluyendo una matriz vacía. Estos hallazgos se realizaron en ampliaciones practicadas a partir de las excavaciones de la primera temporada y en un nuevo sector en la parte media baja del sitio.

Los entierros confirman el carácter cosmopolita del cementerio que planteamos en la primera fase de los trabajos. Algunos de los entierros (XVIII y XXX) corresponden a extranjeros de pelo y barba rubia que se destacan del conjunto por el extraordinario estado de momificación que han alcanzado los cuerpos. Otro extranjero localizado corresponde a los restos muy bien preservados de un emigrante oriental, probablemente chino, que debió haber fallecido en fecha cercana a su llegada a nuestro puerto, pues su vestimenta no muestra señales de deterioro. Esta prenda debe corresponder a una de las que se les entregaba a los inmigrantes como parte de su contrato a la llegada a puerto en el Perú.

Caleta de La Cruz

Esta tranquila caleta se ubica en el extremo sur del flanco oriental de la Isla, frente a La Punta. Se



Entierro múltiple prehispánico, aparentemente se trata de una madre con sus dos menores hijos. Cementerio grande de Caleta La Cruz en el Cabezo Sur de la Isla.

encuentra a una distancia de 4 a 5 Km. al sur de la actual Estación Naval.

Como parte de esta temporada se contemplaron realizar unos cortes exploratorios en esta caleta, único sitio donde se han encontrado hasta el momento evidencias de entierros humanos correspondientes a épocas pre-hispánicas. Este complejo arqueológico se compone de dos sectores de entierros y un extenso asentamiento en la parte baja de la misma hondonada donde actualmente se encuentra el embarcadero de la antigua planta de ENZOMAR. En estos tres sectores distribuimos nuestras exploraciones de la siguiente manera: dos cortes en el cementerio grande, uno en el cementerio pequeño y una limpieza de perfil en la zona doméstica.

Fue Max Uhle, investigador alemán que buscando demostrar sus teorías sobre migraciones mesoamericanas a nuestro territorio, realizó varias exploraciones arqueológicas a lo largo de nuestras costas. Justamente, en los primeros años del siglo pasado tuvo una estadía por la isla donde realizó valiosos hallazgos arqueológicos, hoy depositados en el MNAAHP.

Aparentemente, las excavaciones practicadas por Uhle corresponden con una gran depresión cuadrangular existente en la parte baja media del cementerio grande, inmediatamente por encima de la pista afirmada de acceso a ENZOMAR.

Los dos cementerios vecinos en general se encuentran fuertemente afectados por excavaciones clandestinas. Éstas parecen haberse iniciado en la misma época en que se inició la extracción del guano, alrededor de 1850. Aparentemente, los fardos funerarios se encontraron enterrados a muy poca profundidad, razón por la cual fueron fácilmente localizados durante las remociones del suelo propias de la actividad guanera. Numerosos restos de esta época ,como costalillos, cuerda de cáñamo y restos de los nidos de plumas los hemos localizado revueltos entre los vestigios culturales saqueados.

Pensamos que estos primeros hallazgos realizados a fines del siglo XIX son los que llamaron la atención del investigador alemán y lo que lo motivó a explorar este lugar.

El primer entierro que se documentó corresponde a los restos completamente removidos de un gran contexto funerario depositado en una matriz de más de tres metros de profundidad por metro y medio de diámetro, ubicada en el extremo norte del cementerio, a la vera del camino afirmado que une la Estación Naval con la planta abandonada de ENZOMAR. Si bien el contexto se encontró alterado, se pudo recuperar algunos fragmentos de una camisa de plumas decorada con motivos geométricos, un faldellín, un taparrabo, fragmentos de tapices y brocados decorados con aves y peces, así como algunos arte-



José Antonio Hudtwalcker Morán
Arqueólogo de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es miembro ordinario del Instituto Riva Agüero - PUCP. Ha trabajado en la Dirección de Investigaciones del Instituto Nacional de Cultura. Con experiencia en investigación arqueológica en el Perú, especialmente en sitios del litoral como Puerto Supe y el Valle de Chancay, entre otros.
Actualmente, trabaja con la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina. Es miembro de Comité de Trabajo de Recuperación del Patrimonio Natural y Cultural de la Isla San Lorenzo y del Comité de Arqueología Subacuática.

factos textiles. El entierro presentó evidencias de haberse encontrado señalizado con piedras.

Dado la importancia de los hallazgos realizados en la primera excavación (16 metros cuadrados) se procedió a realizar otra, de mayor área, ubicada igualmente en uno de los extremos del cementerio (NO). Este corte de setenta y cinco metros cuadrados nos permitió recuperar los restos alterados de por lo menos tres entierros (Entierros II, III y IV y un contexto parcialmente disturbado (Entierro VIII).

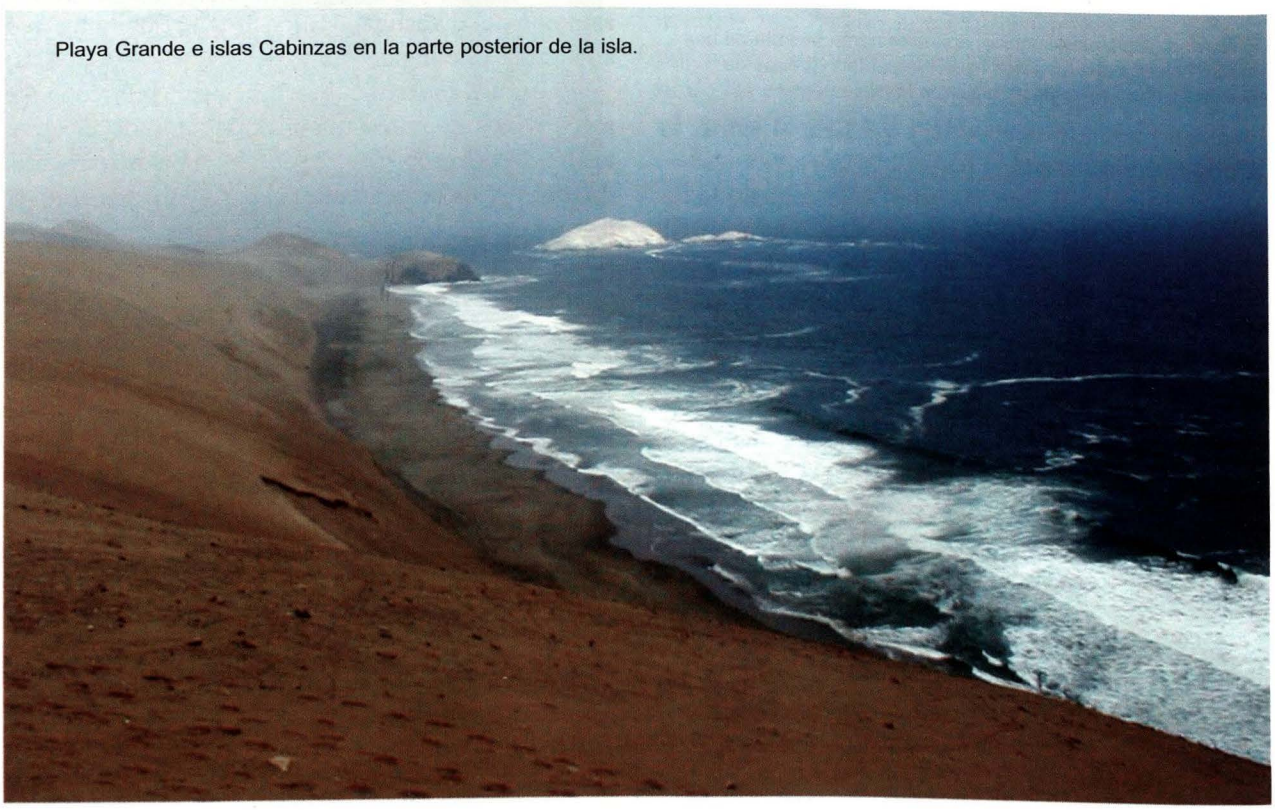
Los fardos, al igual que sus contemporáneos del continente, son confeccionados en base a gruesos rellenos de hojas de pacae o de grama dulce que forman una especie de nido donde encaja el cadáver envuelto en sus propias prendas personales. Este gran paquete presenta por último una red de fibra vegetal que permite transportarlo con comodidad. Dos varillas de caña o palo colocadas verticalmente a ambos lados de la espalda del cuerpo ayudan a dar rigidez al conjunto. Por lo que hemos podido observar, existe igualmente la costumbre de colocar una valva de Spondylus princeps o de Argopecten purpuratus sobre el cráneo del cadáver pues hemos hallado varias de estas valvas perforadas en las inmediaciones de tumbas saqueadas hace muchos años.

El contexto funerario prehispánico que denominamos como VIII, excavado en la caleta de La Cruz, corresponde a un entierro múltiple, probablemente femenino a juzgar por la gran cantidad de artefactos para hilar y tejer que forman parte de su ajuar funerario, así como por la presencia de dos niños de corta edad (individuos 1 y 2), colocados entre las ofrendas funerarias. El personaje principal (individuo 3) corresponde a un fardo vertical con cabeza postiza donde el cadáver debe hallarse sentado con las rodillas fuertemente flexionadas sobre el cuerpo. Este paquete funerario fue depositado en una fosa cavada en arena de dos metros y medio de profundidad orientando el cadáver hacia el noreste al igual que los de sus pequeños acompañantes.

Un cántaro, tres ollas y tres mates tipo plato con restos de maíz conforman las ofrendas relacionadas a la alimentación. Dos costureros confeccionados con cañas y tejido grueso llano repletos de artefactos para hilar y tejer completan el ajuar funerario.

En el cementerio pequeño ubicado al NE del grande, detrás de una lomada, se practicó un corte de 28 metros cuadrados donde se localizaron tres contextos funerarios (Entierros V, VI y VII). Los tres corresponden a mujeres adultas enterradas extendidas: dos depositadas de cúbito dorsal y una de cùbito ventral. El cuerpo correspondiente al entierro VII presenta una plaquita de plata en la cavidad bucal y dos plaquitas de cobre, una en cada mano.

Aparte de los cementerios de filiación Ichma (fines del Intermedio Tardío / Horizonte Tardío 1200 – 1532 dC.) hemos documentado una intensa ocupación de la misma época en la parte baja del sitio distribuido a todo lo ancho de la pequeña ensenada conocida como Caleta de La Cruz. Una gruesa capa de



Playa Grande e islas Cabinzas en la parte posterior de la isla.

ocupación, que en algunos casos pasa del metro de espesor, es el resultado de la acumulación de pisos tabiquería de caña y capas de basura doméstica. En una simple limpieza de los perfiles expuestos en estos basurales por la construcción de la planta ENZOMAR, pudimos comprobar que desde las capas más antiguas hasta las más recientes son de la misma época, es decir, Ichma. Entre el material cerámico recuperado de esta época destacan algunos fragmentos estilo Chancay Tardío, Chimú-Inca y algunos del denominado Lauri Impreso.

Discusión y Alcances de la investigación

Los resultados de las excavaciones y exploraciones arqueológicas llevadas a cabo desde el 2003 han permitido aclarar y ampliar el conocimiento arqueológico e histórico de la Isla. La investigación abarca la historia de la Isla desde las épocas prehispánicas, coloniales y republicanas.

En el estado actual de la investigación, podemos afirmar que las evidencias prehispánicas documentadas en la Isla pueden ser fechadas con seguridad a partir del Intermedio Tardío con filiación cultural Ichma. No negamos la existencia de evidencias más tempranas, pero éstas probablemente fueron poco significativas con muy bajo impacto, lo que ha limitado indicios que nos sugieran ocupaciones anteriores a la época mencionada.

Un tema por investigar es todo lo relacionado con los 'conchales' distribuidos a lo largo y ancho de la Isla. Es necesario precisar que la presencia de artefactos líticos y ausencia de cerámica en dichos conchales no indican necesariamente poblaciones precerámicas. Una probable respuesta a la ausencia de cerámica es la naturaleza de dichos conchales.

En la Isla tenemos dos tipos de conchales diferenciados principalmente por los tipos de conchas que se componen. En la mayoría de los casos, estas dos variedades tienen una distribución diferenciada.

El primer tipo de conchal se compone principalmente de machas (Mesodesma donacium) a parte de otras especies de comunes en playas de arena. Su distribución es por el flanco occidental de la Isla, es decir en su lado expuesto. No se trata de conchales con ocupación doméstica, más bien parecen estar vinculados con el procesamiento de los moluscos para facilitar su transporte al continente.

Como hipótesis, planteamos que se trata de evidencias relacionadas con la extracción estacional de recursos marinos como la macha. Dicha actividad eventualmente tendría como centro de acopio y embarque el asentamiento sobre la playa en Caleta de La Cruz, el cual presenta viviendas con arquitectura mixta de piedra con tabiques de caña brava. Según el modelo que planteamos, las viviendas sirvieron de campamentos temporales para la explotación de determinado recurso hidrobiológico que aparece de forma explosiva cada cierto tiempo en las playas arenosas del lado expuesto de la isla. Estas playas son únicas con dichas características en el litoral del valle central y sur del Rímac, que en su mayoría son



Niño de pocos meses de edad (Entierro XX) hallado en la parte baja del panteón.



José Félix Pinilla Blenke
Arqueólogo de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha ocupado cargos directivos en el Museo de la Nación, Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú, así como el de miembro de la Comisión Nacional Técnica de Arqueología del Instituto Nacional de Cultura. Con amplia experiencia en la investigación arqueológica en el Perú. Es codirector de investigación arqueológica del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo y es colaborador de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina.

pedregosas o no presentan el hábitat adecuado para ciertas especies. Por otro lado, debido a su orientación, la parte expuesta o posterior de la Isla recibe viento constante suroeste y tiene un suave relieve arenoso orientado al atardecer, por lo que es ideal para secar la carne de los moluscos. El asentamiento seguramente recibió casi a diario abastecimiento de la base, que pudo ser cualquier embarcadero en las inmediaciones del Callao, Magdalena, Miraflores o Chorrillos.

El segundo tipo de conchal se compone principalmente de piques (Crepipatella dilatata y Caliptraea trochiformis), acompañados en mucho menor número por choros (Aulacomya ater y semimytilus algosus), caracoles (Thais chocolata Tegula atra y Tegula euryomphalus) y restos de peces pequeños. Este tipo de conchal formado por especies mucho menos atractivas para nuestra alimentación se distribuyen en el flanco oriental o protegido de la Isla, en la parte alta de las playas pedregosas, características de este flanco de la isla. Postulamos que se tratan de conchales vinculados con la población que trabajó en las canteras permitiendo complementar en forma precaria su magra alimentación. La asociación con las canteras se basa en el hecho de que dichos conchales están al pie de las mismas por lo que cronológicamente corresponderían a tiempos coloniales y republicanos.

En el Catastro de 1974, se afirma que la ocupación humana en la isla viene desde el precerámico. Dicha afirmación se sustenta principalmente en base a las siguientes evidencias: la primera se refiere a que en la mayoría de conchales reconocidos no se encontró cerámica, la segunda corresponde con la presencia de algunos artefactos líticos en los conchales y, por último, se argumenta que en uno de los conchales se encontró un palo para encender fuego por abrasión. Respecto a esta afirmación, en nuestros recorridos hasta el momento no hemos encontrado ninguna evidencia, ni indicios que sugieran ocupación humana en la Isla con anterioridad al Horizonte Tardío. Con respecto a ocupaciones anteriores a esta época, si bien no negamos su existencia, sólo podemos afirmar que hasta el momento no hemos hallado ninguna evidencia de ella ni nos parecen válidas las razones para suponer que estos conchales son tan tempranos. Nos parece, mas bien, que estos conchales son evidencia de determinada actividad económica de tipo extractivo correspondientes a la época en que sí tenemos amplia y documentada evidencia de ocupación humana en la caleta de La Cruz, es decir El Horizonte Tardío. Por este motivo consideramos necesario excavar en estos conchales para tratar de obtener un fechado absoluto que nos permita corroborar o descartar nuestra hipótesis.

Los artefactos líticos que se pueden observar hasta hoy sobre los conchales son realmente atemporales siendo muy difícil poder asignar, basándonos en la tipología, una cronología realista. Lo mismo se aplica a la madera para encender fuego. Hoy teniendo que enfrentar situaciones similares a las vividas por nuestros antepasados en la isla, responderíamos con artefactos similares para lograr nuestra supervivencia o nuestros objetivos económicos.

La Caleta del Panteón ubicada en el flanco oriental de la isla se conecta en forma natural con el flanco occidental por una quebrada arenosa, la cual hemos denominado como Quebrada del Panteón. Dicha quebrada permite acceder por una larga cuesta al lado expuesto de la isla, donde existen conchales similares a los mencionados líneas arriba. Evidencia del tránsito efectuado por esta quebrada desde épocas antiguas serían las cuentas de mullu (Spondylus princeps) recuperadas en las matrices de los contextos funerarios republicanos. Ya durante los trabajos de prospección arqueológica realizados por el Instituto Riva Agüero en 1974 y 1999, se registraron algunos conchales en la parte alta de dicha quebrada, presumiendo que se trata de asentamientos precerámicos. Respecto a la naturaleza de esta ocupación prehispánica, como dijimos, aún falta información para poder fechar su erigen.

Sobre el período colonial y republicano temprano es muy poco lo que se conoce a nivel de cultura material en la isla. Los recientes hallazgos permitirán darnos alguna información sobre esta época (Siglos XVIII al XIX). Aparentemente, hemos localizado unos pequeños ranchos de temporada levantados en la playa y quebrada del Panteón. Éstos, una vez estudiados, nos darán una aproximación a las costumbres de los pobladores durante dicho período. Dentro de la basura recuperada tenemos restos de vajilla cerámica decorada con motivos florales de color verde sobre crema. Esta cerámica se encontró acompañada por desperdicios de alimentos entre los que resaltan restos de fauna marina y doméstica, además de vegetales como cebolla, yuca, ají, cítricos (probablemente naranja agria), etc. Como podemos observar estos últimos restos corresponden a los ingredientes básicos en la elaboración del actual *seviche*. Aunque no se puede afirmar de manera categórica, posiblemente hayamos registrado la primera evidencia arqueológica de un contexto con todos estos ingredientes presentes, ya que por fuentes escritas sabemos que la primera receta registrada data de documentos de principios del siglo XIX.

La presencia sobre el piso de la vivienda de restos de papeles impresos en idiomas como alemán, latín y castellano, así como de restos de un artefacto

musical (clavija de instrumento de cuerda) nos permite inferir que se trataría de poblaciones con cierto nivel intelectual. Talvez se trate de ranchos para pasar la temporada de verano construidos por vecinos del Callao o de Lima.

En cuanto a los contextos funerarios republicanos, se cuenta con un corpus de 31 contextos registrados en el cementerio republicano de Caleta Panteón, adicionalmente se registró un contexto múltiple de emigrantes orientales en una zona cercana a la base. Los entierros estaban siendo inhumados de cuatro maneras básicas.

- Directamente, sin ningún tratamiento
- Envueltos sólo con su mortaja
- En ataúd trapezoidal con tapa a dos aguas
- En ataúd hexagonal con tapa plana.

Hasta antes de la primera temporada de excavaciones se tenía un conocimiento vago respecto a la naturaleza de los entierros humanos depositados en el cementerio de Caleta Panteón. Las excavaciones permitieron definir de manera precisa que se trata de un cementerio organizado, que cronológicamente pertenece a la segunda mitad del siglo XIX y que está vinculado con la Estación Sanitaria vecina. Por tal motivo, postulamos que tanto las caletas Sanitaria y El Panteón conforman un área integrada que venimos denominando como Complejo Histórico de la Estación Sanitaria.

Respecto a la fecha de la deposición de los primeros entierros en esta caleta podemos hacer algunas inferencias. Sabemos que recién durante la primera década del siglo XIX, por motivos de salud pública, se establecen en el Perú los primeros cementerios cristianos fuera de los templos, tal es el caso del cementerio conocido como el Presbítero Maestro.

La nueva disposición prohibiendo el entierro en los templos como era tradicional demoró en calar en nuestros antepasados. Se tuvo incluso que trasladar algunos cuerpos de autoridades eclesiásticas de las catacumbas de los templos a los nuevos cementerios para que la gente considere también como tierra santa un terreno profano. Los únicos que eran enterrados en terrenos fuera del templo fueron lógicamente los practicantes de cultos diferentes al católico, como los anglicanos, protestantes, judíos y algunos extranjeros que por cuestión de fe no se les permitía ocupar nicho en el templo.

En 1833, se establece, mediante Decreto Supremo (documento que tuvimos la oportunidad de observar gracias a la gentileza del Dr. Uriel García), un lazareto o cuarentenario en la isla. Esto se hizo como medida sanitaria para prevenir la propagación de una epidemia de cólera proveniente del Asia, a la que se suman la de la fiebre amarilla y otras pestes recurrentes en la época de oro de la navegación a vela. Probablemente, la inauguración oficial del uso de la caleta como área destinada a cementerio corresponda a dicha fecha. Es lógico suponer que toda estación sanitaria de cuarentena tenga asociado un cementerio colindante, tomando en cuenta el riesgo de trasladar al continente personas fallecidas por consecuencia de enfermedades de tipo infectocontagioso. Ya para 1854, en una bitácora de la marina rusa, se hace referencia directa al cementerio en la caleta, cuando se describe las circunstancias de un entierro de dos marinos de la histórica embarcación del Imperio ruso *Aurora*.

Con respecto a lo que mencionamos en el párrafo anterior, no queremos decir que no existan entierros más antiguos en la quebrada; incluso entre otros eventuales huéspedes de ella pueden encontrarse los restos de la malograda expedición del siglo XVII de la casa de Orange, por tanto es necesario ampliar la intervención en otros sectores de la quebrada para tratar de localizar restos más antiguos que los que venimos describiendo.

En el cementerio, encontramos dos tipos de componentes: civil y militar. El componente civil estaría dado principalmente por los cadáveres provenientes de la estación sanitaria y de los diversos incidentes propios de las actividades del puerto. Los militares corresponden a los fallecidos en acción de armas en alguno de los numerosos episodios bélicos en que se ha visto envuelto el puerto. Combatientes tanto de la guerra por la independencia, guerra contra España (1866) y de la guerra del Pacífico (1879-1883), entre otros, fueron enterrados en sus cementerios. El carácter cosmopolita del cementerio y las condiciones del terreno, que facilitan la excelente preservación de los cadáveres, constituye una ventaja diferencial frente a otras zonas de entierros contemporáneos en el continente para investigaciones sobre población y salubridad pública en el siglo XIX.

Probablemente, el cementerio estuvo en uso hasta los primeros años del siglo XX, donde aparentemente las estructuras sanitarias pasaron a uso de la Armada y empezaron a ser utilizadas como depósito de municiones, oficinas y vivienda para personal de la Marina de Guerra.

En la actualidad, se vienen efectuando los trabajos de antropología física, el procesamiento del material cultural recuperado y elaborando la propuesta de delimitación física de los sitios investigados para que la Marina de Guerra cuente con una herramienta para defender la integridad de los mismos. Este último trabajo lo venimos realizando con el valioso apoyo del Servicio de Hidrografía de la Marina de Guerra del Perú. ⚓



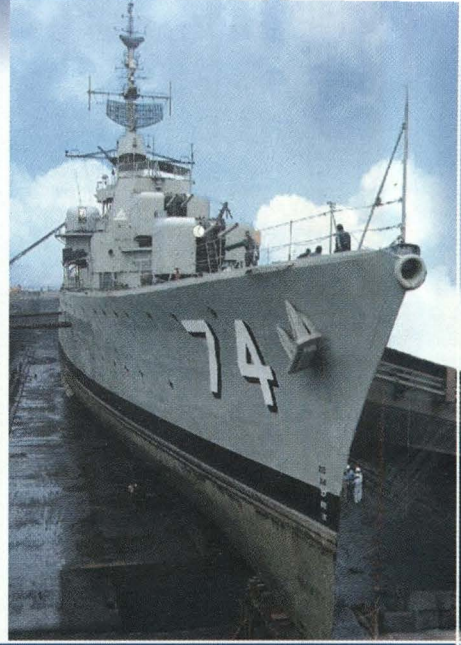
Papel sellado colonial, encontrado entre los restos del rancho del siglo XVIII en Caleta Panteón.

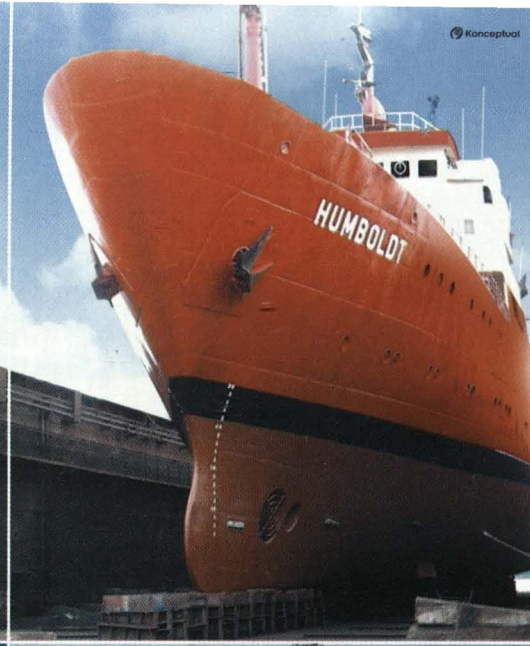
BIBLIOGRAFÍA

- Álamo V., Víctor y Valdivieso M., Violeta. Lista sistemática de moluscos marinos del Perú. Boletín Extraordinario del Instituto del Mar del Perú IMARPE. Callao 1987
- Bazán Del Campo, Francisco. Arqueología de Lima: Evaluación del Término Huancho. Crearte – Lima 1992
- Cárdenas Martin, Mercedes. Proyecto Histórico Arqueológico Isla San Lorenzo / Informe de la Prospección. P.U.C. / Instituto Riva Agüero. Lima, 2000
- Coloma Porcari, César. El seviche del Perú, con 's' y 'v'. Artículo de Opinión de El Comercio, miércoles 21 de abril de 2004 Página a5
- Compañía Administradora del Guano. El Guano. Cía. Administradora del Guano. Departamento Técnico. Lima 1954
- Córdova y Urrutia, José María. Estadística histórica, geográfica, industrial y comercial de los pueblos que componen las provincias del departamento de Lima - Lima 1839. Edición facsimilar realizada en conmemoración del 80 aniversario de la Fundación de la Sociedad Entre Nous. Edición, prólogo e índices por César Coloma Porcari. Lima 1992
- Cushman Murphy, Robert. El Guano y la Pesca de Anchoveta. Informe Oficial al Supremo Gobierno - Compañía Administradora del Guano. Lima, 1954
- Dirección General de Informaciones del Perú. Guano, Riqueza Nacional. Dirección General de Informaciones del Perú Nº 2. Lima, 1954
- Eisenberg, Jerome M. Seashells of the World. Crescent Books. New York 1981
- Fletcher, Edward. Antique Bottles. Blandford Press Ltd. UK. 1978
- Hudtwalcker Morán, José A. y Pinilla Blenke, José F. Caleta Panteón: Un caso de arqueología Histórica en la Isla San Lorenzo. Informe de la primera temporada de excavaciones 2003
- Hudtwalcker Morán, J. A. y Pinilla Blenke, J. F. Cementerios en la Isla San Lorenzo. Informe de la segunda temporada de excavaciones. 2004
- Isla, Johnny. Materiales Recuperados por Max Uhle (1906-1907) en San Lorenzo. Gaceta Arqueológica Andina Nº 24. Lima 1995
- Kapsoli, Alfredo. Ensayos de Nueva Historia. Francisco Gonzáles A. Editores. Lima, 1983
- Kaulicke, Peter. Contextos funerarios de Ancón. Esbozo de una síntesis analítica. Pontificia Universidad Católica. Lima,1997.
- Kaulicke, Peter. Entierros de Ancón.
- Kovel Ralph M. y Kovel Ferry H. Dictinary of Marks - Pottery and Porcelain Crown. Publishers, Inc. New York 1953.
- Kovel Ralph M. y Kovel Ferry H. Kovels` New Dictionary of Marks - Pottery & Porcelain 1850 to the present. Crown Publishers, Inc. New York 1986.
- Rostworowski de Diez Canseco, María. Señoríos Indígenas de Lima y Canta. Instituto de Estudios Peruanos IEP. Lima, 1978
- Rostworowski de Diez Canseco, María. Recursos Naturales Renovables y Pesca, Siglos XVI y XVII. Instituto de Estudios Peruanos IEP. Lima, 1981
- Savage, George y Newman, Harold. Ceramics: An Illustrated Dictionary of. Thames & Hudson U.K., 2000
- Shimada, Izumi. Pachacamac A reprint of the 1903 edition by Max Uhle. U. of Pennsylvania, Philadelphia 1991
- Stewart, Watt. La Servidumbre China en el Perú - Una historia de los culìes chinos en el Perú 1849 - 1874. Mosca Azul Editores, Lima, 1976
- Stiglich, Germán. Diccionario Geográfico del Perú. Segunda y última parte. Imprenta Torres Aguirre. Lima 1922
- Villar Córdova, Pedro E. Arqueología del Departamento de Lima. Ediciones Atusparia. Lima 1982

Ameron JET CPP

Líderes en Pinturas y Recubrimientos Marinos





EMPRESA CERTIFICADA UNE-EN ISO 9001 SGS N° 030068

Protección y Resistencia
al servicio de nuestra gloriosa
Marina de Guerra



CPPQ CORPORACION PERUANA DE PRODUCTOS QUIMICOS S.A.

Jr. Chamaya 276 Breña, Telf.: 331-1010, Fax: 420-0264.
E-mail: ***basenaval@cppq.com.pe***
www.cppq.com.pe







ISO 9001:2000

Líderes en Operaciones Marítimas - Portuarias

Servicios

- Remolcaje
- Practicaje
- Agenciamiento marítimo
- Estiba/desestiba
- Terminal de almacenamiento
- Alquiler de equipos
- Salvataje y Reflotamiento de naves

Sedes

Paita, Salaverry, Chimbote, Huarmey, Callao, Pisco, Matarani e Ilo

Tramarsa

Operadores Portuarios

Av Saenz Peña 177 Callao (3°, 4°, 5° y 6° piso)
T. 413-0400 F. 453-4500

www.tramarsa.com.pe



apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Continuando con nuestro permanente interés de otorgar vivienda propia al personal de la Marina de Guerra del Perú, al concluir el año 2003, hemos finalizado también de vender a nuestros Asociados, en este caso Personal Subalterno de nuestra Marina de Guerra del Perú, 20 Departamentos en el Edificio que construimos en la Urb. PEDRO CUEVA VASQUEZ en Ventanilla.

Asimismo, con este mismo deseo en forma simultánea, hemos terminado y puesto a la venta en la misma Urbanización 6 unidades de vivienda (2 unifamiliares de un piso con aires y 2 bifamiliares de una vivienda por piso) e iniciando la 1era Etapa 2004 con los acabados de 6 módulos de un piso, los que serán puestos a la venta con la inigualable oportunidad de ser sin Cuota Inicial y a 20 años.

Próximamente presentaremos un proyecto de Vivienda para nuestros Asociados, Personal Superior de Marina.

Si todavía no eres Asociado, inscríbete y benefíciate con todos los servicios que ofrecemos.

Av. Rafael Escardó 665 Maranga – San Miguel Telef. 451-7849 4-51-58-84
E-Mail: Apagger@infonegocio.net.pe

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

John Rodríguez Asti

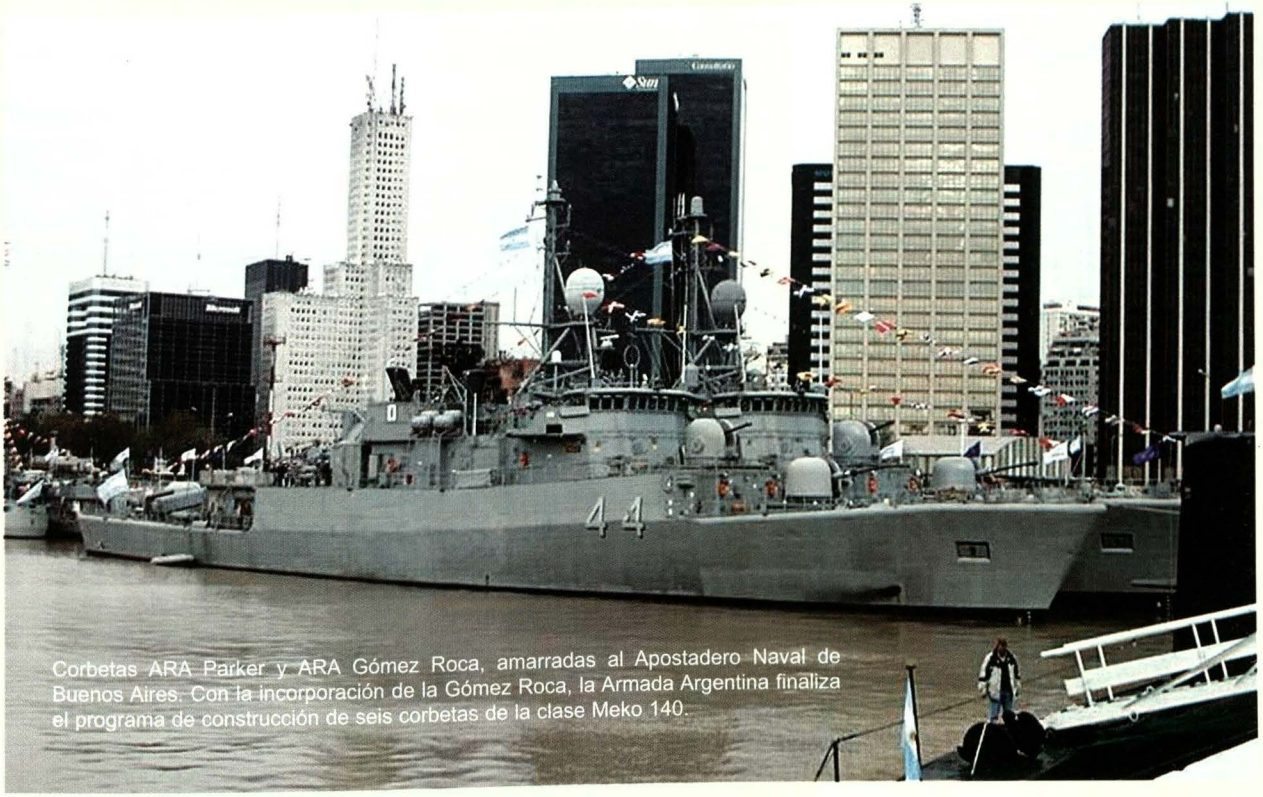
ARGENTINA

Armada Argentina incorpora sexta corbeta de la clase *Meko*

Coincidiendo con su 190 aniversario institucional, la Armada Argentina comisionó en el apostadero Naval de Buenos Aires, a la sexta y última corbeta de la clase *Meko 140*, la ARA *Gómez Roca* (*P-46*).

Con este evento, que contó con la presencia del presidente argentino Néstor Kirchner y altas autoridades políticas y militares, se concluye el proyecto de construcción en astilleros locales de seis unidades de clase *Meko*, que fuera iniciado a principios de los 80, y retrasado por razones de ajustes presupuestales. La más afectada por dicha situación, fue la corbeta *Gómez Roca*, que tuvo que esperar 20 años para ser concluida luego de su lanzamiento en el astillero naval de Río Santiago.

Esta unidad debe su nombre al capitán de fragata Sergio Gómez Roca, quien como comandante del aviso *Alférez Sobral* durante la Guerra de las Malvinas en 1982, murió a bordo de su buque, luego de ser atacado con misíles *Sea Skua* desde un helicóptero británico, el 3 de mayo de 1982, en circunstancias que realizaba una misión de búsqueda y rescate de los tripulantes de un avión *Canberra* de la Fuerza Aérea Argentina, derribado a 10 millas de las islas Malvinas.



Corbetas ARA Parker y ARA Gómez Roca, amarradas al Apostadero Naval de Buenos Aires. Con la incorporación de la Gómez Roca, la Armada Argentina finaliza el programa de construcción de seis corbetas de la clase Meko 140.

RUMANIA

Primera fragata del Tipo *22* inicia pruebas en la mar

La primera de las dos fragatas del Tipo *22 Batch-2* adquiridas por Rumania en el Reino Unido, la *Regele Ferdinand* (ex HMS *Coventry*), inició en junio sus pruebas en la mar, luego de ser sometida a un proceso de reacondicionamiento y reequipamiento a cargo de la firma BAE Systems. El contrato, suscrito entre el gobierno rumano y la mencionada firma, ascendente a 116 millones de libras esterlinas, contempla la actualización de los sistemas de combate de ambas fragatas, que incluye la instalación de un cañón de 76mm/62 *Oto Melara* en proa, así como el entrenamiento de las nuevas dotaciones y la provisión de un stock de repuestos.



Fragata rumana Regele Ferdinand, durante sus pruebas en la mar. Se puede apreciar el cañón Oto Melara 76/62 recién instalado en proa.

De acuerdo a lo programado, la *Regele Ferdinand,* una vez que concluya sus pruebas, deberá ser comisionada por la marina rumana el próximo 9 de setiembre. La segunda fragata, la *Regina Maria* (ex HMS *London*), deberá ser entregada a mediados del 2005.

URUGUAY

La Armada de Uruguay estaría negociando la compra en España de dos corbetas de la clase *Descubierta*, destinadas a reemplazar a las tres fragatas de origen francés de la clase *Commandant Riviere*, la *General Artigas*, *Uruguay* y *Montevideo*, adquiridas entre 1989 y 1991, y que cuentan con más de 40 años en servicio.

Las naves en cuestión, serían las corbetas *Infanta Cristina* y *Cazadora*, las mismas que la armada española retirará del servicio próximamente. De acuerdo a fuentes Ministerio de Defensa uruguayo, ambas naves serán vendidas a un costo de 20 millones de dólares.



JFS

Fragata ROU Montevideo.



ARMADA ESPAÑOLA

Corbeta española Infanta Cristina.

REINO UNIDO

Ministerio de Defensa anuncia severos recortes presupuestales



Destructor HMS Cardiff, del Tipo 42. De acuerdo a los últimos recortes presupuestales en Defensa, tres destructores del Tipo 42 y tres fragatas del Tipo 23 serán retiradas del servicio antes del 2006.

El gobierno británico anunció hoy enormes recortes en sus fuerzas armadas con el objetivo de remodelar el ejército para los conflictos modernos y los nuevos desafíos globales.

Cuatro batallones de infantería, tres de Inglaterra y uno de Escocia, serán reducidos de acuerdo al programa de 'reestructuración' de las fuerzas armadas, dijo en un comunicado a la Cámara de los Comunes, el secretario de Defensa Geoff Hoon.

Tres destructores tipo *42* y tres fragatas tipo *23* serán sacadas de servicio para marzo del 2006, dijo Hoon a los legisladores.

El secretario de Defensa también indicó que un escuadrón de defensa aérea *Tornado F-3* de la Real Fuerza Aérea (RAF por siglas en inglés) será reducido, que se realizará el retiro de dos escuadrones *Jaguar* en el 2006 y que todo el escuadrón con los *Jaguar* será disuelto por completo en el 2007.

La base Coltishall de la RAF ubicada en Norfolk, al Este de Inglaterra, será cerrada a fines del 2006 y el personal de la RAF será reducido en alrededor de 11,000 efectivos para el 2008, agregó Hoon.

En diciembre pasado, un documento de estrategia del gobierno señalaba que los cambios en los gastos de defensa se realizaban como parte de un cambio en la estrategia militar –luego del fin de la Guerra Fría– hacia el desarrollo de fuerzas de reacción rápida de alta flexibilidad.

Pero los recortes no están desligados de las presiones financieras sobre el Ministerio de Defensa por parte del Tesoro.

El ministro de Hacienda británica, Cordon Brown, anunció recientemente, que a pesar de que el presupuesto del Ministerio de Defensa aumentará 1.4 porciento al año en los próximos tres años, solicitando 2,800 millones de libras esterlinas (cerca de 5.20 millones de dólares USA) en ahorros, para la adquisición de equipos y funciones de apoyo administrativos para los años 2007-08.

Brown, dijo que el presupuesto de las fuerzas armadas aumentará de 29,700 millones de libras esterlinas a 33,400, para el período 2007-08.

SUDÁFRICA

Cuarta corbeta *Meko A 200*, la SAS *Mendi* es comisionada en Kiel



SAN

Corbeta sudafricana SAS Mendi durante la ceremonia de entrega en el puerto de Kiel.

La cuarta y última corbeta del proyecto *Sitron,* la SAS *Mendi*, zarpó el 20 de agosto del puerto alemán de Kiel, luego de concluir el periodo de pruebas en la mar y de ser entregada a la Armada Sudafricana.

La nave, del tipo *Meko A200 SAN*, durante su viaje hacia Sudáfrica, efectuará escala en el puerto francés de Brest y en el de Rota, España, luego de lo cual se dirigirá hacia su destino final, en la Base Naval de Simonstown, a donde tiene previsto arribar el 17 de setiembre.

Las otras tres naves de la misma clase, se hallan completando sus sistemas de combate, la mayor parte de manufactura sudafricana. De ellas, la *Amatola*, que fue la primera en ser incorporada, es la que está mas próxima a concluir sus trabajos, mientras que la *Isandlwana*, llegada en febrero y *Spioenkop* en mayo, recién se hallan en la fase inicial de su equipamiento.

El armamento de las *Meko A200 SAN*, luego que sean concluidas, consistirá en un cañón OtoMelara 76mm/62 cal, ocho misíles superficie-superficie *Exocet MM-40 Block II*, 16 lanzadores verticales para misiles superficie-aire de corto alcance *Uhmkonto*, un montaje doble Denel LIW de 35mm para defensa de punto, dos lanzaseñuelos múltiples Wallop-Grintek y dos cañones de 20mm. Como parte de sus sistemas electrónicos, cuentan con un radar multifunción Thales *MRR 3D*, un sonar



HDW

Corbeta sudafricana SAS Mendi durante la etapa final de su alistamiento en el astillero HDW, en Kiel, Alemania.

de casco Thomson Marconi *Kingklip,* un radar de navegación Signaal *Scout*, dos sitemas de control de tiro optrónico-radáricos Avitronics Reutech *RTS 6400* y un sistema de guerra electrónica Grintek Avitronics.

En popa, poseen una cubierta de vuelo y hangar, con capacidad para operar hasta con dos helicópteros *Super Lynx*, de los que la Armada Sudafricana ha adquirido cuatro para dotar a estas fragatas.

Lo novedoso en estas naves de 3.500 toneladas de desplazamiento, se halla en el diseño del casco, que ha incorporado una serie de características de furtividad (stealth) y su planta propulsora, del tipo CODAG-WARP (*Combined Diesel And Gas-Waterjet And Refined Propellers*), que está compuesta por dos motores diesel MTU 16V 1163TB 93 y una turbina a gas LM-2500, que acciona un propulsor a chorro tipo waterjet, siendo las primeros buques de guerra en el mundo en poseer este tipo de propulsión. Como característica particular, los gases de escape son evacuados por popa, debido a lo cual no poseen chimenea.

Las cuatro corbetas, han sido construidas a un costo total de



Vista de proa de la corbeta SAS Mendi. Se puede apreciar la forma del casco que incorpora caracteristicas stealth para dificultar su detección.



Detalle de la superestructura de proa de la corbeta SAS Mendi. Sobre la cubierta principal se aprecian los 16 silos de lanzamiento vertical para los misiles superficie-aire Umkhonto. Al igual que las otras tres unidades de su clase, sus sistemas de combate serán instalados en Sudáfrica.



Vista de la popa de la corbeta SAS Amatola, en la que se aprecia en detalle el sistema de evacuación de gases de la planta propulsora y el escape del propulsor waterjet.

930 millones de dólares, por el Consorcio Europeo-Sudafricano, conformado a su vez por el consorcio alemán constituido por las firmas Blohm + Voss, Thyssen Rheinstahl y Howaldtswerke Werf, en conjunción con la firma African Defence Systems, así como otras empresas sudafricanas.

Estas corbetas son los buques de mayor tamaño que posee la Armada Sudafricana, desde que en 1986 retirara del servicio a la fragata antisubmarina *President Pretorius*, de origen británico.

Primer submarino *Tipo 209* es lanzado al mar

En la mañana del 15 de junio del presente año, en el astillero HDW ubicado en Kiel, alemania, fue bautizado y lanzado al mar el primer submarino Tipo *209* de tres que se hallan en construcción para la Armada Sudafricana el *S-101*, iniciará sus pruebas en la mar a fines del presente año debiendo ser entregado antes que concluya el año 2005.



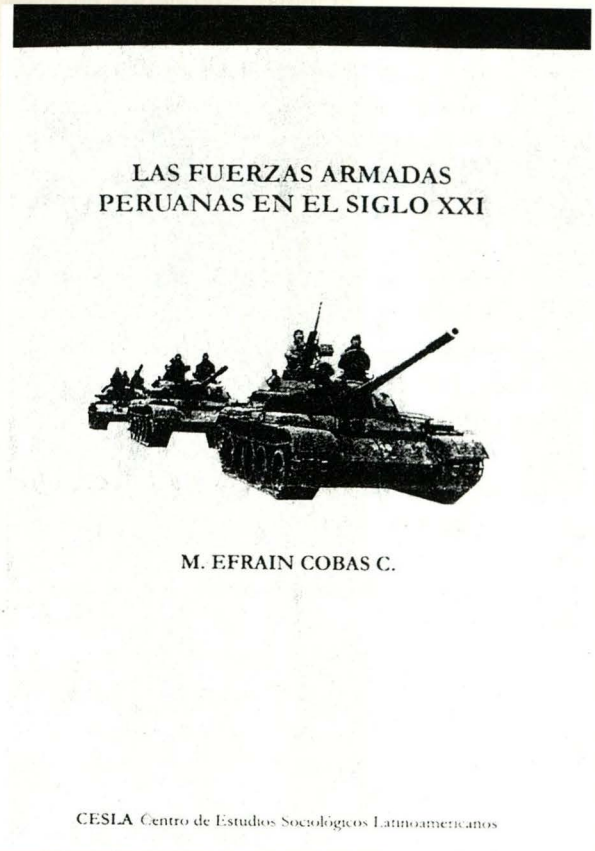


Imágenes del antes y después de la ceremonia de lanzamiento al mar del S-101 –submarino en construcción para la Armada de Sudáfrica– llevada a cabo el 15 de junio pasado.

Libros y revistas

Esperanza Navarro Pantac

Cobas C., M.Efraín
Las fuerzas armadas peruanas en el siglo XXI. Talls. Mastergraf Publicidad 'Tanta'. Lima, 2003. 429 p. ilus., tablas



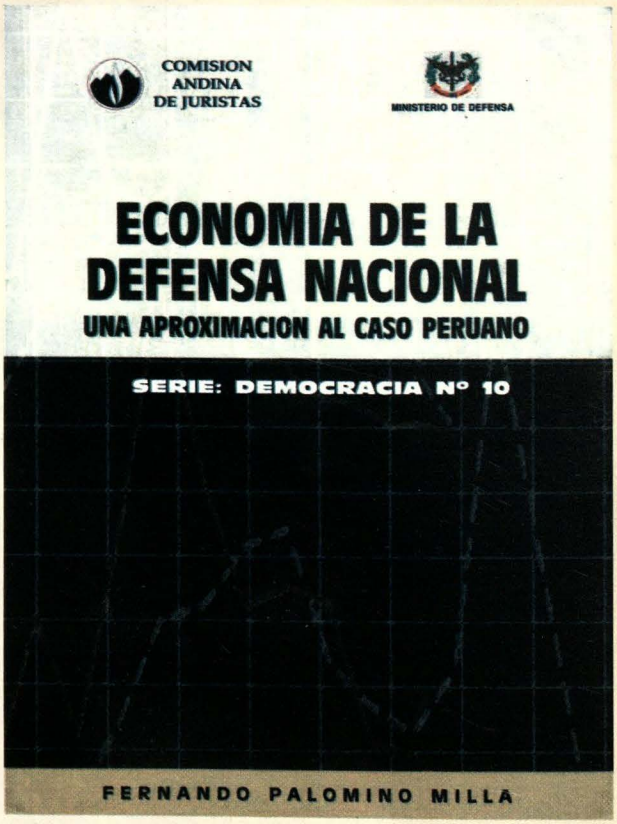
Un tema de permanente interés en las postrimerías del último siglo fue el de la relación entre las fuerzas armadas y la sociedad civil, cuyos enfoques, objetivos y perspectivas no siempre han coincidido, y más bien en muchos momentos se han presentado en franca oposición. No obstante, es justo resaltar que las fuerzas armadas no han escatimado esfuerzos para hacer llegar a la ciudadanía una imagen positiva de su labor al servicio de la seguridad nacional y, finalmente, de su papel en el desarrollo del país. Ya entrados en el siglo XXI, permanece aún pendiente el proyecto de las fuerzas armadas de consolidar una relación armoniosa y coherente con la sociedad civil para llevar a cabo el proyecto nacional.

El autor, en el presente trabajo, de austera y modesta presentación formal, dedica los diez capítulos de su obra a revisar recopilativamente los temas referidos a la estructura castrense: la organización de las fuerzas armadas, los componentes de las mismas, la formación de sus miembros, el equipamiento militar, así como los gastos militares y la producción de armas en el Perú. Ello, permite al lector tener una idea panorámica de lo que constituye la institución castrense peruana. Debemos manifestar que el autor es sumamente escueto al referirse al papel que las fuerzas armadas ha desempeñado en el ámbito de la seguridad interna, sobre todo en aquellas circunstancias en que la policía se encontraba en incapacidad para mantener el orden interno. Sin embargo, señala que el Perú, desde la década del treinta, es objeto de 'ciclos de violencia' que se han presentado cada 12 ó 14 años, motivados por grupos políticos de corte populista o marxista, por lo que la intervención de las fuerzas armadas en esos casos fue inevitable y definitoria. También es breve al referirse a los conflictos externos. Más bien, desarrolla *in extenso* los temas de la organización de las fuerzas armadas, así como del aspecto educativo castrense. Es de remarcar que, a este respecto, hace una presentación de los rangos e instituciones docentes casi a modo de inventario, sin mayor juicio crítico de los mismos.

Palomino Milla, Fernando

Economía de la defensa nacional: una aproximación al caso peruano. Comisión Andina de Juristas. Lima, 2004. 230 p. (Serie Democracia: 10)

La obra que comentamos ahora es el primer fruto del Convenio Marco de Cooperación suscrito entre el Ministerio de Defensa del Perú y la Comisión Andina de Juristas, y su autor es el capitán de navío Fernando Palomino Milla, magíster en Economía por la Pontificia Universidad Católica del Perú, quien se desempeña actualmente como Director de Economía del Ministerio de Defensa, responsable de la administración presupuestal de los recursos económicos asignados a las instituciones armadas dentro del Pliego Presupuestal.



El presente trabajo constituye un reconfortante logro para la ciudadanía apreciar que el proceso de transición democrática en el país incluye la reforma del sector militar, encaminada hacia una modernización dentro de un efectivo control democrático de las fuerzas armadas, en especial en lo referido a la apropiada administración de los recursos públicos con una discusión pública e informada respecto de los presupuestos para la Defensa Nacional. En este caso, el autor aborda un tema que, en el Perú ha sido siempre tratado como de extrema confidencialidad, cuando no de secreto. A este respecto, se resalta que recientemente las fuerzas armadas del Perú, integrantes del Pliego de Defensa, por primera vez en la historia, han presentado los cierres presupuestales contables y financieros correspondientes a los años 2001 y 2002 para ser incluidos en la Cuenta General de la República. Manifiesta que este hecho es coherente con una política de transparencia referida al manejo de los recursos fiscales, con un nivel de difusión que permita el conocimiento cabal, el análisis y su fiscalización por parte de la sociedad.

El tema de la defensa nacional había sido casi siempre tratado con gran reserva y confidencialidad, mas ahora el comandante Palomino señala que sí es posible analizar la Defensa Nacional desde una perspectiva crítica en materia económica y presupuestal teniendo en cuenta el contexto económico, así como sus impactos fiscales, lo cual, además, ayudaría a comprender la importancia pública de las políticas de seguridad, defensa y el papel de las fuerzas armadas en el desarrollo nacional.

El libro propone un marco teórico de la Defensa Nacional en términos económicos, con un análisis histórico y estructural del presupuesto del pliego de Defensa, abordando, entre otras materias, la actividad económica de los institutos armados, las pensiones de retiro del personal de las fuerzas armadas y los procesos de estandarización en la medición de los gastos en Defensa. Resalta la necesidad de que los gastos en defensa sean socialmente aceptables, cerrando la discusión 'desarrollo versus armamentismo' que tradicionalmente se ha mantenido en general en los países de América Latina.



Esperanza Navarro (Ica, Perú)

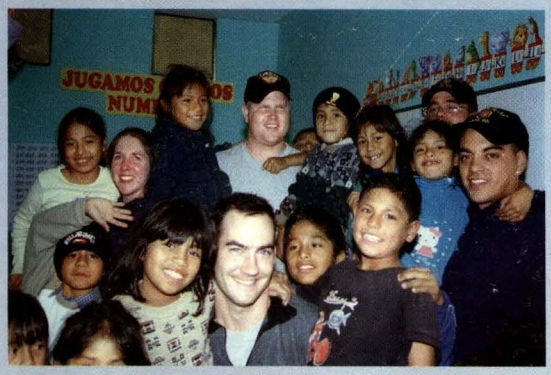
Egresada de la especialidad de Lengua y Literatura de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Formó la actual biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, repositorio de la bibliografía marítima y naval del Perú, en donde labora desde 1975.

Presencia naval en la amazonía peruana









El Mar de Grau, nuestra costa y selva, fueron escenarios para la realización de los Ejercicios Unitas 45-2004, y en la que el Perú fue anfitrión.

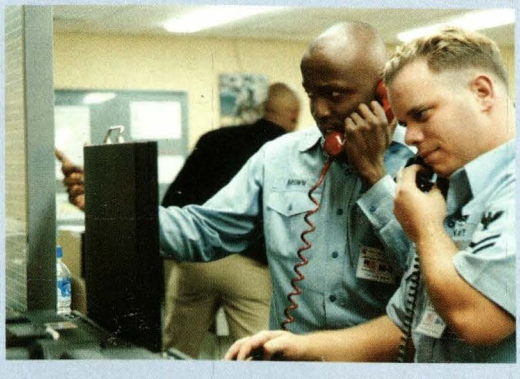
Un total de 13 mil marinos de doce países, quienes además de tomar parte del espectacular despliegue durante la Fase Multinacional Anfibia y la Fase Pacífico, fueron protagonistas del ejercicio de Operaciones de Paz, y una serie de actividades que contribuyeron significativamente a reforzar la confianza mutua y estrechar lazos institucionales.











Armada Argentina interesada en adquirir buque de asalto anfibio



En adición al Ouragan, la Armada Argentina estaría también interesada en adquirir al Orage.

De acuerdo con lo publicado en diversas revistas especializadas, el Ministerio de Defensa argentino, ha manifestado su interés al gobierno francés en adquirir equipamiento y naves de segunda mano. Al respecto, y en lo que a material naval refiere existiría la intención de adquirir el buque de asalto anfibio *Ouragan* (*L9021*), cuya transferencia, de concretarse la compra, se realizaría en el 2005.

Se sabe también que en el programa de adquisiciones estaría incluido su gemelo, el *Orage* (*L9022*), el mismo que sería transferido a la Armada Argentina en el 2007.

En caso se concrete la adquisición de ambos buques, la Armada Argentina logrará recuperar su capacidad para efectuar operaciones anfibias, debido que en la actualidad cuenta con un buque de transporte anfibio y 12 lanchones de desembarco apoyados por el destructor del Tipo *42* ARA *Hércules*, el cual ha sido recientemente acondicionado para desempeñarse como buque de transporte de tropas y capacitado para operar con helicópteros *Sea King*.

Con respecto a otro material de interés para la Argentina, estaría considerada una cantidad aún no determinada de aviones caza *Mirage 2000* franceses, que remplazarían a los *Mirage III EA/DA/BE* y *Mirage 5PA* que actualmente posee la fuerza aérea Argentina.

Las características de los buques de asalto anfibio clase *Ouragan* son las siguientes:

Dimensiones	
Eslora máxima	149m
Manga	23m
Puntal	4,9m
Desplazamiento	27,100 toneladas
A plena carga	8.500 toneladas
Con lastre para operaciones anfibias	15.000 toneladas
Sistemas de Combate	**Sistemas de Combate**
Aeronaves	Cubierta de vuelo con capacidad para operar 4 helicópteros del tipo *Super Frelon SA 321G* o 10 helicópteros tipo *Alouette SA 319B*
Artillería	2 morteros de 120mm 2 montajes simples de 40mm/60 Bofors 3 montajes simples Breda Mauser de 30mm 4 ametralladoras de 12,7mm
Misiles	2 lanzadores *Matra Simbad* para misíles superficie-aire *Mistral IR*
Radares	Un radar de búsqueda combinada Thomson-CSF DBR 51A Dos radares de navegación *Racal Decca 1226*
Propulsión	**Propulsión**
Planta conformada por dos motores diesel	SEMT-Pielstick con 8.600 HP en total
Hélices	2 de paso variable
Velocidad máxima	17,3 nudos
Autonomía	9.000 millas a 15 nudos
Dotación	238 efectivos
Personal de tropa	343 con capacidad adicional para 129 efectivos
Capacidad de transporte	2 embarcaciones tipo LCT con 11 tanques cada una; 1500 toneladas de carga logística; cuenta con dos grúas de 35 toneladas de capacidad

BRASIL

Marina del Brasil pasa a situación de reserva a una fragata y un destructor

Con fecha 11 de marzo del presente año, la Marina del Brasil, pasó a la situación de reserva al destructor *Pernambuco* (*D30*) y a la fragata *Dodsworth* (*F47*), medida que responde a recortes presupuestales que han sido implementadas en el sector defensa brasileño.

La fragata *Dodsworth*, es una de las cuatro fragatas del Tipo *22 Batch 1* que Brasil adquirió en el Reino Unido entre los años 1995 y 1997, mientras que el destructor *Pernambuco*, pertenece a la clase *García*, que con otros tres de la misma clase, fue adquirido en 1988 en los Estados Unidos de América.



Marinha do Brasil

Fragata brasileña Dodsworth.

CANADÁ

Real Marina Canadiense interesada en Buque de Patrulla Oceánica (OPV)

La Real Marina Canadiense desarrolla planes para la construcción de diez buques de patrulla oceánica, a un costo estimado de 2.260 millones de dólares. El programa destinado a reforzar la seguridad en la zona económica exclusiva canadiense de ambos océanos así como contribuir en operaciones multinacionales, contempla el diseño un tipo de patrullero oceánico de 1.500 toneladas de desplazamiento, 75 metros de eslora, capaz de desarrollar una velocidad máxima de 25 nudos y de operar en condiciones de tiempo hasta de mar 7, a una distancia de 300 millas náuticas de costa.

Otras consideraciones en el diseño son el empleo de artillería de pequeño calibre, facilidades para operar un helicóptero y habitabilidad cercana a 65 efectivos.

CHILE

Reino Unido ofrece tres fragatas del *Tipo 23* a Chile

El Reino Unido ofreció formalmente a Chile, tres fragatas del *Tipo 23*, las mismas que serán retiradas del servicio por razones presupuestales por la Real Marina Británica entre el 2005 y el 2006.

La misión naval chilena en Londres recibió la oferta a fines de julio, y una delegación del Ministerio de Defensa británico viajará a Chile para formalizar la oferta.

Los buques ofrecidos son las fragatas HMS *Norfolk* y HMS *Marlborough* las cuales entraron en servicio entre 1990 y 1991, así como la HMS *Grafton* comisionada en 1997.

De acuerdo a fuentes chilenas, el Reino Unido ofreció inicialmente las tres unidades a 240 millones de dólares, pero el precio fue reducido a 180 millones.

La armada chilena tuvo anteriormente interés en fragatas de este tipo. Una versión modificada de su diseño estuvo entre los principales contendores del fenecido 'Proyecto Fragata'.

Como se recordará, luego de la cancelación del 'Proyecto Fragata' en enero del presente año, Chile inició negociaciones para comprar cuatro fragatas en los países Bajos, las mismas que se concretaron en marzo, con la firma de un contrato por 350 millones de dólares por dos fragatas de la clase *M* y dos de la *L*.

Si embargo, algunas fuentes indican que la armada de Chile halló ciertas dificultades para emplear a bordo de las fragatas holandesas los helicópteros *Cougar*, los mismos que son un arma ofensiva importante en sus unidades de superficie. Dichos helicópteros requieren hangares de mayor tamaño y cubiertas de vuelo reforzadas, lo que implicaría necesariamente costosas modificaciones a bordo de la fragatas holandesas.

Entonces, la dificultad de continuar empleando los helicópteros *Cougar* a bordo de sus unidades de

superficie facilitará la presión de la Marina para adquirir las fragatas Tipo *23*, debido a que dichas unidades están capacitadas para operar con helicópteros pesados.

Por otro lado, también trascendió que en el paquete ofrecido por los británicos a Chile se encuentra un buque de reabastecimiento de flota de la clase *Rover*, el mismo que estaría destinado a reemplazar al petrolero *Araucano* que actualmente posee la armada de Chile.

RN



La fragata Tipo 23 HMS Marborough sería una de las ofrecidas a la Armada de Chile.

Características principales de las fragatas clase *Duke* (Tipo *23*)	
Dimensiones:	
Eslora total	133 metros
Eslora en la línea de flotación	123 metros
Manga	16,1 metros
Manga en la línea de flotación	15 metros
Desplazamiento estándar	3.500 toneladas
Desplazamiento a plena carga	4.500 toneladas
Tipo de propulsión	Combinación sistema diesel-electrico y turbinas a gas (CODLAG)
Turbinas de gas	2 Rolls Royce Spey *SM1A*, con 34,000 HP
Motores eléctricos	2 GEC 1,5 MW, con 4.400 HP
Motores Diesel	4 GEC-Alsthom Paxman Valenta 12 RP2000CZ, con 7.000 HP
Velocidad	28 nudos
Velocidad (con los motores diesel-eléctricos)	15 nudos
Autonomía	7.800 millas a 15 nudos
Sistemas de armas	8 lanzadores de misíiles superficie-superficie *Harpoon*, con 130 km de alcance 32 lanzadores verticales para misiles superficie-aire *Seawolf* (MOD 1 VLS GWS 26), con 6 km. de alcance 1 cañón de doble propósito Vickers de 114 mm., 22 km. de alcance. Dos cañones Aerospace/Oerlikon de 30 milímetros Cuatro tubos lanzatorpedos antisubmarinos de 324 mm, torpedos *Stingray*
Radares	Un radar 3D de búsqueda aérea y superficie *Tipo 996* Un radar de búsqueda de superficie *Tipo 1008* Un radar de navegación *Tipo 1007* Dos radares de control de tiro *Tipo 911* Un sistema optrónico para control de tiro *8B/GPEOD*
Sonares	Un sonar de casco de búsqueda activa y ataque. *Tipo 2050* Un sonar de búsqueda pasiva *Tipo 2031Z*
Aeronaves	1 helicóptero *Lynx* o 1 helicóptero *Merlin*
Dotación	12 oficiales, 174 tripulantes



RN

Entre los buques ofrecidos por el Reino Unido a la Armada de Chile, estaría uno de reabastecimiento de la clase Rover. En la foto el RFA Black Rover.

Armada de Chile gestiona la adquisición de misiles *Harpoon* en los Estados Unidos de América

De acuerdo con lo informado por la revista especializada Jane's Defence Weekly, la Armada de Chile inició negociaciones con la empresa norteamericana Boeing para la adquisición de 70 misiles superficie-superficie *RGM-84 Harpoon Block II*.

Según la misma fuente, dichos misiles estarán destinados a equipar a las cuatro fragatas recientemente adquiridas en Países Bajos (dos de la clase *L* y dos de la clase *M*), cada una de las cuales por diseño cuentan con los sistemas necesarios para operar dichos mísiles, los que son portados en cantidad de ocho por unidad.

En las negociaciones estarían contemplados el soporte logístico y capacitación por parte de la compañía Boeing, así como la implementación de un centro de mantenimiento a cargo de la Armada de Chile.

Como se sabe, actualmente la Armada de Chile en sus inventarios posee tres tipos de misiles superficie-superficie: el *MM-38 Exocet*, portado a bordo de los destructores de la clase *County* y a bordo, de las patrullera de la clase *S-143*; el *MM-40*, a bordo de las fragatas de la clase *Leander* y el *Gabriel II* a bordo de las patrulleras misileras de la clase *Reshef*.

La Armada de Chile evalúa helicóptero *Bell-230*

Durante abril, la Armada de Chile finalizó la evaluación de un helicóptero *Bell-230* seguido por el consorcio Bell Helicopter Textron y Heli-Dyne. Dicha aeronave efectúa una visita de exhibición y pruebas por varios países latinoamericanos, entre ellos Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador y México.

El interés de la Armada de Chile, estaría orientado a la adquisición de cuatro a seis helicópteros destinados a operar desde sus unidades de superficie con capacidad OTHT y de búsqueda; patrullaje costero así como misiones de búsqueda y rescate en la mar.

El mencionado helicóptero se halla dotado de un radar de búsqueda y vigilancia Signal/Bendix *RDR 1500B*, un sistema de control de vuelo digital Honeywell, cascos con visores nocturnos y visores infrarrojos *EOS 2602*.

Última patrullera del Proyecto Danubio es comisionada

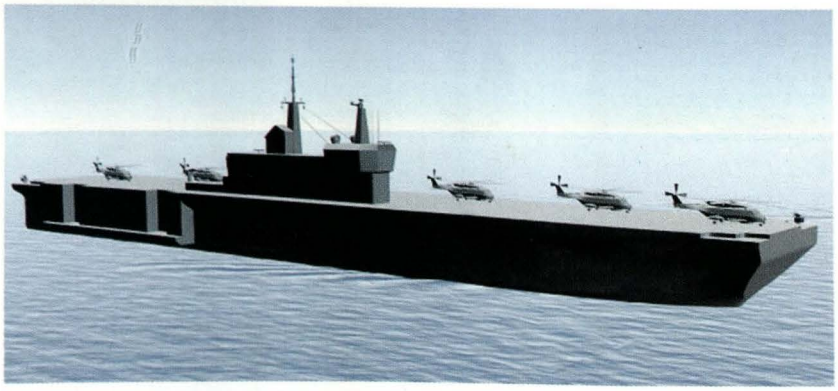
En ceremonia llevada a cabo en el astillero ASMAR de Talcahuano, el 10 de marzo del presente año, fue comisionada la lancha de servicios generales (patrullera) LSG *Iquique*, que se constituye en la última de dieciséis unidades de la misma clase construidas localmente para la Armada de Chile.

Como se sabe dichas unidades fueron construidas dentro del proyecto Danubio, para ser destinadas a efectuar labores de patrullajes e intervención marítima a cargo de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante.

FRANCIA

Continúa la construcción de buque de asalto anfibio portahelicópteros

El 24 de enero del presente año fue lanzada al mar la sección de proa del buque de asalto anfibio portahelicóptero francés *Mistral*, en el astillero Alstom. Sin embargo, el lanzamiento de todo el casco y bautizo oficial de esta nave de 21.500 toneladas deberá llevarse a cabo en noviembre próximo, teniéndose previsto su entrada al servicio en junio del 2005.



DCN

Modelo digital del portahelicóptero Mistral.

Como se informara anteriormente en la *Revista de Marina*, la Marina Francesa construye actualmente dos unidades de este tipo, destinadas a operaciones anfibias, cada una de las cuales desplaza 21.500 toneladas, teniendo una eslora de 129 metros y con capacidad para transportar 450 hombres y operar 20 helicópteros del tipo *CH-53 Chinook*.

GRECIA

Se lleva a cabo ceremonia de bautizo del primer submarino *Tipo 214*

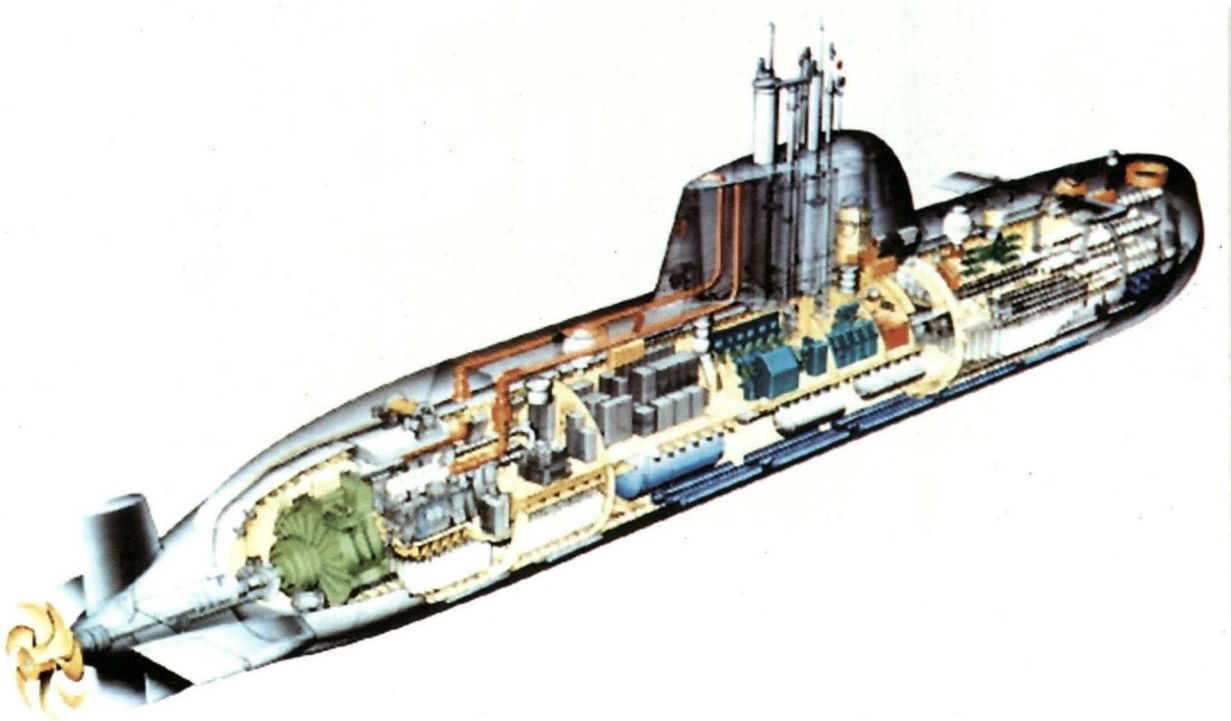
El 22 de abril del presente año se llevo a cabo en el astillero HDW de Kiel Alemania la ceremonia de bautizo del primer submarino griego del *Tipo 214 Papanikolis* (*S-120*), cuya entrega está planeada para setiembre del 2005.



Esta unidad, es la primera de cuatro que se hallan en construcción para la Armada Griega, conforme a un contrato firmado con el consorcio alemán HDW en febrero del 2000. Dicho contrato contemplaba inicialmente la construcción de tres submarinos, el primero en Kiel (el *Papanikolis*), y los otros dos en el astillero griego de Skaramanga, *Pipinos* (*S121*) y *Matrozos* (*S122*), pero en el 2002, se ordenó un cuarto submarino, el *Katzonis* (*S123*), que también será construido en Grecia con asistencia alemana.

Los submarinos del *Tipo 214* para la Armada Griega, tendrán un desplazamiento de 1.700 toneladas en superficie y 1.800 en inmersión; una eslora de 65 metros, contando con una planta propulsora independiente de aire (AIP), conformada por dos motores diesel MTU 16V 396 con 5.600 HP, un motor Siemens Permasyn, 2 celdas de combustible HDW PEM, lo que les permitirá desarrollar una velocidad de 20 nudos en inmersión y 11 nudos en superficie.

En cuanto a los sistemas de combate, contarán con un sistema de control de tiro *ISUS-90*, ocho tubos lanzatorpedos de 533mm, de los que cuatro estarán habilitados para lanzar misiles *Sub Harpoon* contra blancos de superficie.



Vistas en perspectiva del submarino tipo 214.

PORTUGAL

Marina portuguesa recibirá dos fragatas de la clase *Oliver Hazard Perry*

Conforme a lo informado por el Ministerio de Defensa portugués, la Marina Portuguesa recibirá durante el presente año, las fragatas USS *Sides* (*FFG-14*) USS *George Philip* (*FFG-12*), de la clase *Oliver Hazard Perry*, retiradas del servicio por la armada de los Estados Unidos de América.

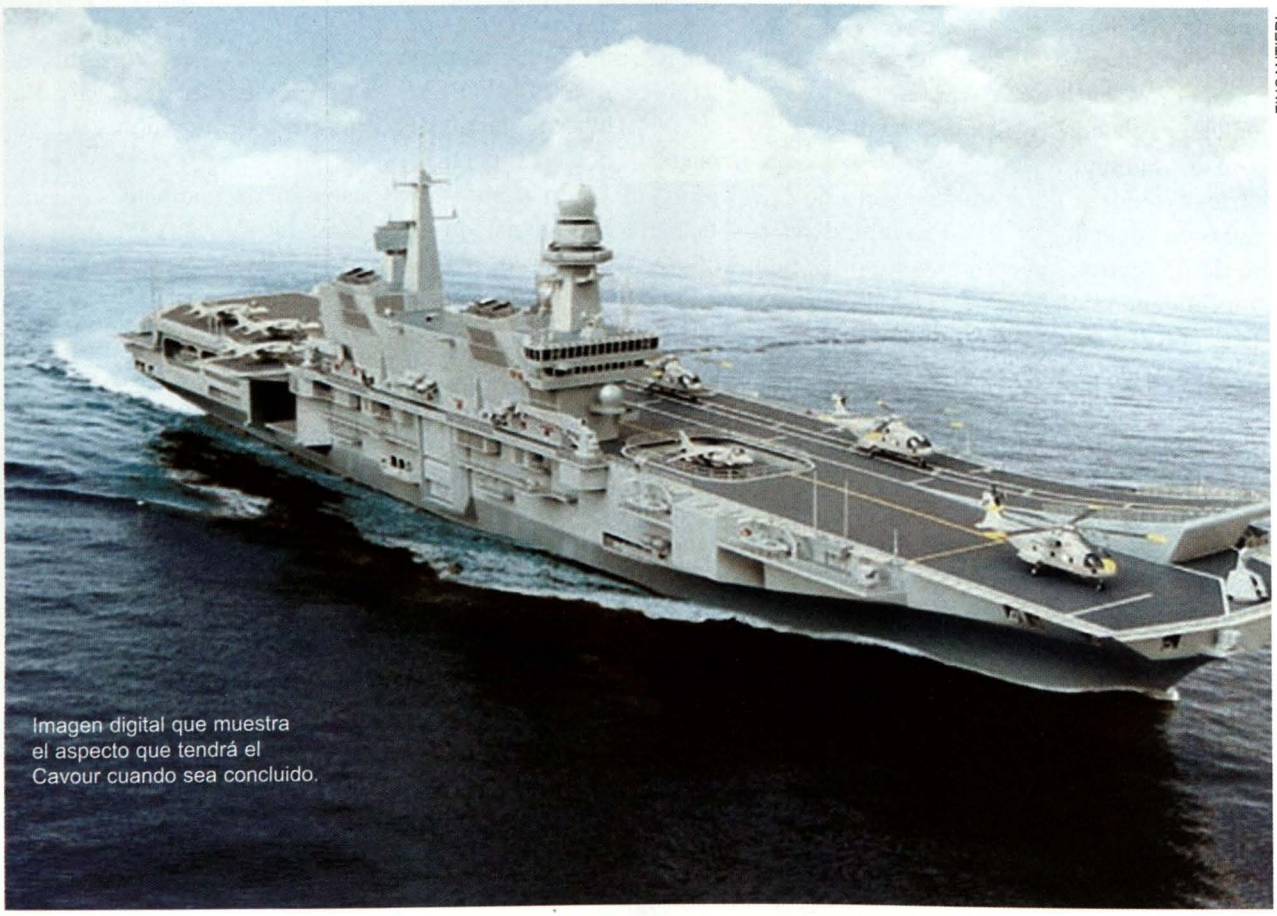
Estas dos fragatas, que serán transferidas tan pronto como lo autorice el Congreso de los Estados Unidos de América, sustituirán a las tres fragatas de la clase *João Belo,* construidas en Francia a fines de la década del 60 y modernizadas en los 90.

Según trascendió, está previsto la transferencia de una tercera unidad de la misma clase en el 2005 o en el 2006, con lo que la Marina Portuguesa reemplazará en cantidad a las unidades que serán retiradas del servicio.

La fragatas *Perry*, están dotadas de ocho misiles superficie-superficie Harpoon, misiles de mediano alcance superficie-aire *Standard SM-1*, dos lanzadores triples para torpedos A/S *Mk-46*, un montaje de 76mm, un montaje CIWS *Phalanx*, radares *SPS-49* y *SPS-55*, un sistema de guerra electrónica *SLQ-32*, y sonares *SQS-56* y *SQR-19*.

ITALIA

Es lanzado al mar nuevo portaaviones italiano *Cavour*



FINCANTIERI

Imagen digital que muestra el aspecto que tendrá el Cavour cuando sea concluido.

El *Cavour* (ex *Andrea Doria*), nuevo portaaviones de la Marina Militar italiana, fue lanzado al mar, en ceremonia llevada a cabo el 20 de julio pasado, en el astillero Fincantieri ubicado en Riva Trigoso.

En esta ceremonia, que contó con la presencia del presidente de la República italiana, Carlo Azeglio Ciampi, y el ministro de Defensa, Antonio Martino, así como de altas autoridades navales y del astillero constructor, fue lanzada la sección de popa y la sección central del casco. En lo que respecta a la sección de proa del *Cavour*, la misma se halla en etapa de acabado en el astillero de Muggiano, y posteriormente será trasladada al astillero de la Spezia, lugar

en donde se efectuará el ensamble final del casco y conclusión del portaaviones.

La construcción, compartida por ambos astilleros pertenecientes a Fincantieri, hasta la fecha ha permitido un avance rápido en la construcción del nuevo portaaviones, que tiene prevista el inicio de las pruebas en la mar en el 2007 y su entrada al servicio en la Marina Militar Italiana en el 2008.

Con respecto al grupo aéreo, el *Cavour* inicialmente embarcara 12 helicópteros *EH-101* y 8 aviones *Harrier AV-8B II*, teniendo previsto su reemplazo en el futuro por igual número de aviones *STOVL*

FINCANTIERI



FINCANTIERI



Instantes en que es lanzado el nuevo portaaviones italiano Cavour, en el astillero Fincantieri de Riva Trigoso.

Lockheed Martin F-35B, que Italia planea adquirir.

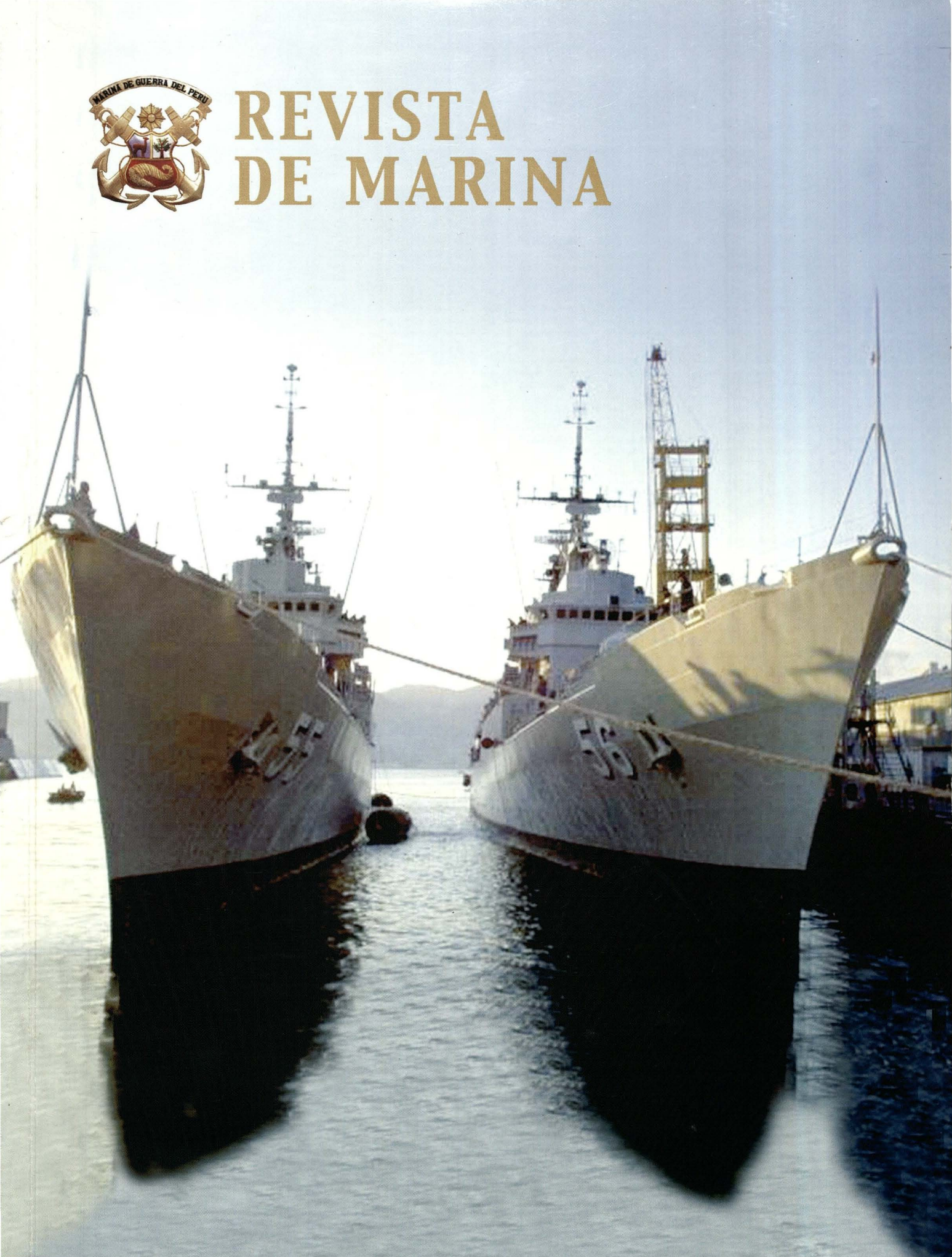
Adicionalmente, el diseño del *Cavour*, lo habilita para desempeñar operaciones anfibias, por lo que tendrá una capacidad de transportar 100 vehículos ligeros o 24 tanques, disponiendo de dos rampas de 60 toneladas de levante, una ubicada en estribor y otra en la popa.

Vista por la aleta de estribor del potaaviones Cavour antes de ser lanzado al mar. Se puede apreciar el elevador lateral.

Características principales

Dimensiones	
Eslora máxima	244m.
Manga	39m.
Puntal	8,7m.
Dimensiones cubierta de vuelo	232,6m. x 34,5m.
Dimensiones hangar	134,2m. x 21,0m.
Desplazamiento	27.100 toneladas
Sistemas de Combate	
Aeronaves	12 helicópteros *EH101*. 8 aviones Harrier *AV-8B II*.
Misiles	4 grupos de ocho celdas de lanzamiento. vertical para misíles superficie-aire *Aster 15*
Artillería	2 montajes de 76mm/62 *Oto Melara Super Rapid*. 3 montajes de 25mm. Un radar de vigilancia aérea de gran alcance *RAN-40L*.
Radares	Un radar de búsqueda aérea y para guiado de misiles *EMPAR*. Un radar de búsqueda de superficie *SPS-791*. Un radar de navegación *SPN-753*.
Propulsión	
Planta tipo COGAG, conformada por cuatro turbinas a gas GE/FIAT *LM2500*, con una potencia de 88,000kW.	
Hélices	2 de paso variable
Velocidad máxima	29 nudos
Autonomía	7.000 millas a 16 nudos
Dotación	450 efectivos
Comandos anfibios	140 efectivos
Dotación aérea	203 efectivos
Personal de tropa	325 con capacidad adicional para 91 efectivos
Capacidad alojamiento total	1.210 + 91 efectivos

REVISTA DE MARINA



Año 97, N° 3 - 2004

SUMARIO

1 Editorial

3 Cincuenta años después: la captura de los balleneros de Onassis
Héctor López Martínez

7 Simuladores submarinos
Wladimiro Giovannini y Freire

13 La peligrosa actividad de la piratería
Santiago Hernández Maura

19 Eusebio Grau y su parentesco con el Caballero de los Mares
José Antonio Bustillos Arias

25 Notas sobre la historia de la Infantería de Marina
Jorge Ortíz Sotelo

36 Evidencias de la inmigración china en la isla San Lorenzo
José A. Hudtwalcker Morán
José Pinilla Blenke

47 Nuestros intereses marítimos y el nuevo derecho del mar
José Eduardo Cavani Ríos

56 El hundimiento de la barca *Lorton*
Ernersto G. Morales Erroch

65 *Aguirre* y *Palacios*, dos nombres con tradición en nuestra marina
John Rodríguez Asti

74 Actualidad Naval Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

80 Libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Fragatas B.A.P Aguirre *y B.A.P* Palacios, recientemente adquiridas a la Marina Militar *italiana, amarradas a muelle en las instalaciones del astillero Fincantieri de La Spezia, en donde se hallan siendo sometidas a un proceso de recorrido integral. (Foto C.de F. Polar)*

REVISTA DE MARINA

Año 97, N° 3 Diciembre 2004
SSN 1012-8287

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao.
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340 Telefax 452-7062
Web: http//: www.marina.mil.pe. 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 las mismas.

Director: Contralmirante José Cueto Aservi, Subdirector: C. de N. José L. Quesada Chiarella,
Editor: C.de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Lic. Virginia Lacherre Calderón,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Cipriano Torres Guerra,
Publicidad: Juan Alberto Moreyra Vidarte, Manuela Zevallos Gutiérrez

EDITORIAL

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

El siglo XXI ha sido calificado como el de "los nuevos retos" que se configuran en un mundo globalizado y unipolar. Uno de estos grandes desafíos –y no el menos importante– es el adecuado aprovechamiento y valorización de los productos del mar. Los científicos nos dicen que todos los océanos, si no se presentan condiciones adversas, pueden ofrecernos aproximadamente 100 millones de toneladas de productos hidrobiológicos anuales. De esta cantidad sólo algo más del 50 por ciento se dedica, a nivel mundial, a la alimentación humana, a la fabricación de harina de pescado y de aceite. Sabemos que nuestro mar es muy rico y cuenta con las más variadas especies, pero al igual que en otras partes, entre el 25 y 30 por ciento de sus reservas se encuentran sobre explotadas y un 44 por ciento está al borde de la depredación.

Ante esta dramática circunstancia se han creado las Áreas Marinas Protegidas, absolutamente necesarias para la regeneración y conservación de la biodiversidad de nuestras especies en el Mar de Grau y en todos los mares. Ésta no es una labor pasajera, sino que exige dedicación constante, pues dichas Áreas no solo proporcionan beneficios económicos, sino también de carácter turístico y otras ventajas más. Sin embargo, lo fundamental es que cautelamos una porción de nuestro mar dentro del ámbito de las 200 millas con pleno respaldo del Derecho Internacional Público.

Absolutamente imbuida de esta importante misión, nuestra Marina de Guerra ha llevado a cabo, en los últimos meses, un operativo para poner coto a la depredación impune que venían realizando buques pesqueros de diversos países, los cuales depositaban su pesca ilegal en "barcos madrinas", en realidad grandes factorías flotantes estratégicamente ubicadas a 15 o 20 millas más allá del límite de la zona económica exclusiva de las 200 millas. Ya, desde inicios del 2004, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas tenía información, que inmediatamente procesó, de la presencia de estos pesqueros ilegales que faenaban dentro de nuestras doscientas millas, área bajo custodia y responsabilidad de la Autoridad Marítima.

No se trataba de naves obsoletas sino, por el contrario, de unidades que poseían elementos de comunicaciones y de navegación, con tecnología de punta. Sus actos delictivos los realizaban por la noche y sus equipos antes mencionados les permitían detectar la aproximación de nuestros buques y salir fuera de nuestras 200 millas en pos de aguas internacionales.

Precisamente, en la última Operación Unitas se habían efectuado, con gran éxito, ejercicios para interceptar este tipo de naves, de tal manera que sus posibilidades de fuga fueran mínimas. Se evaluó entonces toda la información disponible sobre las embarcaciones no autorizadas que pescaban frente a las costas de Huarmey y, entre el 8 y el 12 de noviembre último, se programó un minucioso operativo de interdicción y captura en el cual intervinieron unidades submarinas, unidades de exploración aérea, para confirmar la presencia y número de los pesqueros indeseables. Posteriormente, contándose con la información de inteligencia necesaria, se ordenó el zarpe de un Grupo de Tarea conformado por tres Fragatas Misileras, tipo Lupo, unidades aéreas, doce grupos de Operaciones Especiales y personal de la Dirección de General de Capitanías y Guardacostas, destinados a conformar las dotaciones de presa. Este importante despliegue de unidades de superficie no era exagerado, pues se tenía la certeza que existía un buen número de naves efectuando faenas de pesca de manera ilegal.

Como era de esperarse, gracias al planeamiento y la sorpresa con la que se llevó a cabo la operación, la intervención efectuada el 19 de noviembre fue un éxito, lográndose capturar a nueve embarcaciones de bandera china. Se evitó todo acto de violencia, respetándose las leyes que regulan las intervenciones en naves que se hallan realizando actos ilícitos en la mar, y las naves intervenidas, con sus respectivas tripulaciones, fueron llevadas al puerto del Callao, a donde llegaron el día 20 para proceder al inicio de la sumaria correspondiente.

3690

La captura de las mencionadas embarcaciones pesqueras, fue realizado por un grupo mixto compuesto por personal de operadores especiales y de guardacostas, que actuaron de manera combinada mediante el empleo de helicópteros, técnicas de fast rope y botes zodiac, demostrando su valía en la vigilancia y control del Mar de Grau en el noble y patriótico cumplimiento de su misión institucional.

Este operativo, además de los mencionados resultados, ha dejado en claro que unidades con capacidad oceánica, adecuada autonomía y gran velocidad, como es el caso de las Fragatas Misileras, aseguran plenamente el éxito de misiones de interdicción y control de tráfico marítimo dentro de nuestro Dominio Marítimo, en salvaguarda de la protección de nuestros recursos marinos. Por ello, la adquisición de las fragatas Aguirre y Palacios, en las cuales se afirmó el pabellón nacional el 3 de noviembre del presente año, ha resultado ser una acertada decisión, no sólo por que estarán destinadas a reemplazar unidades retiradas del servicio durante la década pasada, sino por que permitirán mantener el control y vigilancia en contra de las actividades ilícitas en el Mar de Grau.

No queremos terminar estas líneas sin retomar el tema de las "nuevas amenazas" o "nuevos retos", que desgraciadamente son una realidad imposible de soslayar. Claro está que cada Estado les hace frente en el ejercicio de su plena soberanía, pero creemos que hoy más que nunca muchos de estos problemas pueden solucionarse de un modo más rápido y con menos coste gracias a acciones mancomunadas con otras instituciones navales de la región. Debemos, por ello, intensificar la cooperación internacional en el Pacífico, pues elementos pertenecientes a grandes potencias vienen planteando desafíos que ameritan una firme respuesta multilateral.

Finalmente, cerramos el año con hechos de trascendencia para nuestra institución como lo ha sido, el haber llevado a cabo durante el mes de octubre, el "Mes del Mar de Grau", denominación otorgada a las tradicionales celebraciones institucionales que año tras año se realizan en conmemoración a la creación de la Marina de Guerra del Perú, y del glorioso Combate Naval de Angamos. Por la importancia histórica que encierran ambos acontecimientos, la Institución halló oportunidad propicia para difundir el importante rol de la Marina en el campo de la defensa y del desarrollo nacional, permitiendo a la vez, contribuir con estas actividades al fomento de la conciencia marítima y el conocimiento de la importancia del poder naval como elemento disuasivo en el mar.

EL DIRECTOR

Cincuenta años después: la captura de los balleneros de *Onassis*

Héctor López Martínez

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA BIBMTEMAR



Buque factoría Olimpic Challenger, *perteneciente al armador griego Aristóteles Onassis. Este buque con otros cuatro fueron capturados por unidades de la Armada Peruana en noviembre de 1954 en circunstancias que se hallaban pescando ilegalmente en aguas peruanas.*

En el editorial del presente número se relata la exitosa operación cumplida por unidades de superficie, submarinas y aéreas de la Marina de Guerra del Perú que tripuladas por elementos altamente calificados y luego de haberse trazado un minucioso plan de operaciones, lograron capturar en noviembre último a nueve unidades chinas que pescaban en forma ilícita dentro de nuestras 200 millas marítimas, mientras un gigantesco buque-factoría, muy próximo al límite legal, esperaba con sus bodegas listas para llenarlas de pota y otros productos hidrobiológicos.

Por singular coincidencia fue también en noviembre, pero hace cincuenta años, que fuerzas combinadas de la Marina y la Aviación de nuestra patria apresaron a cinco buques balleneros, entre ellos el inmenso *Olympic Challenger*, una factoría dotada de los mayores adelantos de esa época, y los obligaron a dirigirse primero a Paita y luego a venir al Callao, custodiados por unidades de la Marina de Guerra. Los barcos infractores, que lucían bandera panameña, eran propiedad del empresario y armador griego Aristóteles Onassis (1906-1975), que había alcanzado una fabulosa fortuna gracias a sus inmensos buques petroleros, incursionando, además, en los más variados negocios que acrecentaban su incalculable peculio. Onassis, por otra parte, alcanzó popularidad mundial gracias a su relación sentimental con la cantante María Callas y por su matrimonio con la viuda

del asesinado Presidente norteamericano John F. Kennedy, la bella e inteligente Jacqueline.

Los hombres y los hechos

El 27 de octubre de 1948 una revolución que estalló en Arequipa, encabezada por el general Manuel A. Odría, depuso al Presidente de la República, doctor José Luis Bustamante y Rivero, quien, con su Canciller, doctor Enrique García Sayán –nieto del héroe Aurelio García y García– habían rubricado y refrendado, el 1° de agosto de 1947, el Decreto Supremo mediante el cual el Perú establecía la soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas de nuestro mar.

Onassis no tomó en serio los derechos de nuestra patria, que también habían adoptado Chile y Ecuador, y dispuso que zarpara de Kiel (Alemania) una flota de 16 barcos balleneros de reciente construcción, con un buque factoría, el ya mencionado *Olympic Challenger*. Su destino: el mar peruano. Parece que un personaje alemán, Ferdinand Kruegel, por motivaciones que no hemos podido conocer, se puso en contacto con el consulado peruano en Hamburgo e informó sobre los planes de Onassis. Nuestra Cancillería, al frente de la cual se encontraba el destacado abogado penalista David Aguilar Cornejo, informó al Jefe del Estado y de inmediato se tomaron las acciones pertinentes que debían estar a cargo de los ministerios de Marina y Aeronáutica.

El operativo aeronaval se puso en práctica el 15 de noviembre de 1954. Se pudo capturar a cinco naves, pues las otras consiguieron fugar. Onassis, con increíble cinismo, negó que sus buques estaban cazando ballenas dentro de nuestras 200 millas. Según él sus buques estaban a 380 millas de la costa peruana. Los cancilleres de Chile y Ecuador respaldaron al Perú.

Para reconstruir este episodio, hemos consultado el relato del mayor general FAP (r) Jorge Barbosa Falconí, aparecido en su libro Entre la espada y el corazón, publicado a principios del 2004, así como los diarios de bitácora de los destructores *Aguirre* y *Rodríguez*. En aquella época "una de las grandes compañías pesqueras que estaba dedicada específicamente a la caza de ballenas era la "Flota Ballenera del Armador griego Aristóteles Onassis". Esta flota estaba constituida por 4 ó 5 barcos balleneros cuyos nombres eran *Olympic* Victor, Olimpic Lightning, Olimpic Conqueror y Olimpic Fighter, los cuales cazaban a las ballenas y luego de ello las llevaban al "buque factoría" y madrina, cuyo nombre era el *Olympic Challenger*, donde recibían a las ballenas, las sacrificaban y procedían a extraer de ellas los diversos productos como sus carnes, huesos, aceite, etc.

Los barcos balleneros no eran muy grandes, calculándose que tendrían unos 30 a 40 metros de eslora, pero el buque-factoría era inmenso, con aproximadamente 300 metros de eslora; estaban mayormente tripulados por personal de marinería alemán baqueano de la II Guerra Mundial.

Había transcurrido un poco más de siete años de nuestra declaración de las 200 millas, y por el mes de octubre de 1954, por informaciones de nuestra Marina de Guerra se tuvo conocimiento de que una flo-



AHM

Destructor escolta B.A.P Aguirre, buque que tuvo un rol protagónico en la captura de los buques balleneros del armador griego Onassis en noviembre de 1954.

ta ballenera del armador griego Aristóteles Onassis, constituida por 4 ó 5 barcos balleneros y un barco-factoría se encontraban en nuestro mar cazando las ballenas, sin el permiso respectivo.

Es en estas circunstancias que el Gobierno Peruano imparte las órdenes correspondientes a la Marina de Guerra y a la Fuerza Aérea para proceder a la búsqueda y captura de los mencionados barcos.

La Marina, dispuso el envío de dos destructores escolta, el B.A.P *Aguirre*, y el B.A.P *Rodríguez*, con órdenes de interceptar y capturar a las naves balleneras. Dos de ellos, el *Olympic Victor* y *el Olympic Lightning,* al mando de capitanes noruegos, fueron conminados a rendirse, lo que hicieron sin ninguna resistencia, siendo abordados por una dotación de presa conformada por oficiales y personal de la armada. Los buques capturados, fueron llevados a Paita, en donde se les inició el proceso respectivo.

Posteriormente, otro destructor escolta adicional, el B.A.P *Castilla*, con las fragatas B.A.P *Gálvez*, B.A.P *Ferré* y B.A.P *Palacios*, se aunaron a la operación, contribuyendo a la captura de otros dos buques balleneros con apoyo de aeronaves de la Fuerza Aérea.

La aviación peruana, efectuó la búsqueda, localización y apoyó en la captura de la flota ballenera, misión que estuvo a cargo del Grupo Aéreo N° 21, por intermedio del 23 Escuadrón de Bombardeo con base en Chiclayo.

Los aviones con que estaba dotado este Escuadrón eran los *PV-2* Vega Ventura, aeronaves de reconocimiento marítimo y de bombardeo, armadas con seis ametralladoras Cal. 0.50 y con seis bombas de 100 lbs. c/u.

Dando cumplimiento a las órdenes superiores, el Comando del 23 Escuadrón dispuso la búsqueda y localización de los barcos desde Chimbote hasta Talara, con un alejamiento de 200 millas de la costa. Varios de los aviones *PV-2* salieron desde el día 13 de noviembre, asignándoseles distintas áreas del mar. Algunas de las tripulaciones vieron coronados sus esfuerzos contribuyendo en la captura de hasta 2 o 3 barcos balleneros, los cuales tuvieron que entregarse a las autoridades peruanas.

Especial intervención tuvo la tripulación del avión *PV-2* N° 419, piloteado por el Capitán F.A.P Jorge Barbosa, quien en el libro recientemente publicado, al que se ha aludido anteriormente narra la actuación que le tocó cumplir en la búsqueda, localización, ataque y rendición del buque-factoría *Olympic Challenger*. Dicha aeronave, localizó, y en una acción combinada con el destructor B.A.P *Aguirre*, después de haber conminado al gigantesco buque para que se entregue, y no obteniendo respuesta inmediata, se empezó a bombardearlo. Luego, vista la firme decisión de las fuerzas peruanas, a bordo del *Olympic Challenger* se izó una bandera blanca, en señal de rendición.



Aristóteles Onassis (1906-1975), multimillonario empresario griego cuya fortuna se forjó a través de sus variados negocios.

Finalmente el buque factoría, fue apresado para ser escoltado por buques de la Armada Peruana al puerto de Paita. El Gobierno Peruano le impuso a la compañía una multa de tres millones de dolares americanos, equivalente a cincuentisiete millones de soles de aquella época.

Como señala el entonces Teniente Primero Carlos Schiaffino Cherre, en un artículo publicado en esta revista el año 1995, bajo el título de "La Marina de Guerra del Perú y el "caso Onassis", la autoridad marítima en Paita la ejercía el Capitán de Fragata Ramiro Ramírez de Piérola, quien tuvo la responsabilidad de iniciar y resolver el proceso marítimo-administrativo expidiendo una histórica Resolución de Capitanía, un verdadero hito en la historia del Derecho nacional e internacional.

"Como se desprende del texto de la Resolución del Capitán de Puerto de Paita, fechada el 26 de noviembre de 1954, señala Schiaffino Cherre, la sumaria se inició el 17 del mismo mes por infracción a los artículos 731°, 740°, 742°, 743° y 744° del Reglamento de Capitanías y la Marina Mercante. De la parte considerativa de la Resolución, se destacan los siguientes argumentos:

- No se solicitó permiso para dedicarse a la caza de ballenas.
- No se exhibió el Diario de Navegación, Diario de Máquinas y Carta de Navegación, ni el Registro de Caza de ballenas.
- La Armada Peruana detectó a la flota ballenera a 110 millas de la costa peruana.
- Los barcos balleneros fueron conminados a detenerse previo uso de elementos de coacción que no ocasionaron daños.
- El número aproximado de ballenas capturadas indebidamente osciló entre 2.500 y 3.000 encontrándose en los depósitos del *Olympic Challenger*, 6.800 toneladas de aceite de ballena. Como fundamento jurídico se citó al Decreto Supremo,

del 1° de agosto de 1947, armonizándolo con la declaración sobre Zona Marítima, del 18 de agosto de 1952, así como el referido Reglamento de Capitanías de 1951.

- El Capitán es el comandante del buque, teniendo bajo su responsabilidad personal la navegación del buque, a la tripulación y la carga, así como la representación del propietario.
- Hubo advertencia del Perú sobre la prohibición de ingresar en sus aguas.

La sanción de los tres millones de dólares que se impuso a los capitanes de los buques infractores en forma solidaria y mancomunada, junto con los navieros o propietarios de las naves apresadas, se aplicó en base al artículo 34° del Reglamento de Capitanías, que facultaba a imponer sanciones de acuerdo a la gravedad de la falta cuando éstas no están expresamente señaladas en el Reglamento.

Esta Resolución no fue impugnada por los armadores de los buques infractores y por el contrario fue aceptada plenamente cuando se efectuó el pago íntegro de la multa, por parte del representante en Lima del Lloyd's de Londres".

El gobierno de Panamá, hacia donde fugaron los balleneros que no pudieron ser capturados, protestó ante nuestra Cancillería pidiendo una investigación. Estados Unidos se abstuvo de toda intervención. Chile y Ecuador ratificaron su respaldo al Perú ante las Naciones Unidas. Gran Bretaña desconoció nuestra soberanía sobre las 200 millas de mar. Como fruto de las investigaciones efectuadas por la autoridad naval se llegó a la conclusión que la flota de Onassis, a lo largo de un mes, sólo en aceite de ballena, había obtenido trece millones de soles. El "caso Onassis" había tomado repercusiones en todo el mundo. El gobierno argentino expresó su solidaridad con el Perú. El 25 de noviembre una nota de Torre Tagle rechazó la injerencia de Inglaterra en el asunto de las balleneras capturadas. Onassis anunció entonces que llevaría su reclamo a la Corte Internacional de Justicia, de La Haya. El 2 de diciembre se supo que si Onassis no pagaba la multa de tres millones de dólares antes del día 7, sus naves serían subastadas públicamente.

Llegó el día 7 y Onassis seguía empeñado en no pagar. El 9 de diciembre nuestro Gobierno dispuso que los balleneros, que aún estaban en Paita, vinieran al Callao, debidamente escoltados por unidades de la Marina de Guerra, para ser rematados. El 13 de diciembre los representantes legales de Onassis, exactamente a las 11 de la mañana y un minuto, acudieron a la entonces existentes Caja de Depósitos y Consignaciones y pagaron la multa. Ese mismo día las naves de Onassis zarparon con rumbo a La Antártida. Las autoridades peruanas actuaron con firmeza dentro del marco del ordenamiento legal vigente. Nuestros marinos y aviadores habían hecho respetar los fueros del Perú. Esto ocurrió hace cincuenta años y ahora se vuelve a repetir. Hombres y buques son otros, pero el espíritu, la mística y el patriotismo son y siempre serán los mismos. ⚓

GUARDACOSTAS



...Combatiendo las actividades ilícitas en el medio acuático...

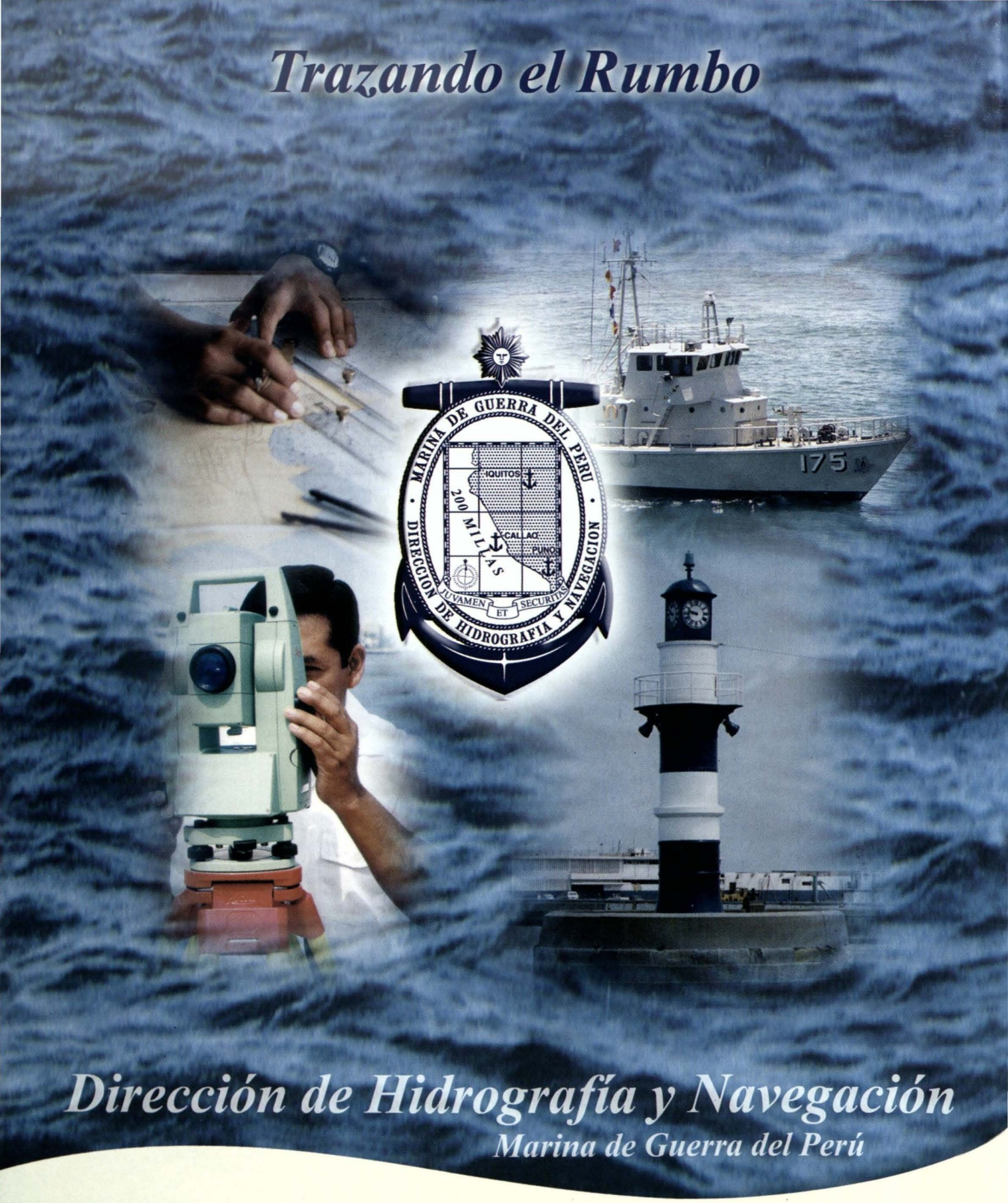


Autoridad Marítima Nacional

Teléfono: 429-7278
Página Web: www.dicapi.mil.pe

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Trazando el Rumbo



Dirección de Hidrografía y Navegación

Marina de Guerra del Perú

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú continúa trazando el rumbo de los navegantes brindando las ayudas necesarias para una navegación segura.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao Telf.: 429-6019 Fax: 465-2995 Pág. Web: www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe

SIMULADORES SUBMARINOS

Wladimiro Giovannini y Freire

A través de los tiempos los seres humanos, especialmente aquellos dedicados a realizar actividades de riesgo, han tratado de simular situaciones que podrían encontrar en el desarrollo de las mismas, con el claro propósito de minimizar la posibilidad de ocurrencia de consecuencias negativas, incrementándose con el desarrollo tecnológico las aplicaciones de Simulación en todos los campos y actividades del quehacer humano.

El campo militar es sin duda, el área por excelencia para el desarrollo de estos sistemas de simulación, y generalmente los resultados obtenidos en este campo han sido transferidos hacia aplicaciones civiles al igual que los principales avances militares.

La Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú ha incorporado, a través de sus 93 años de historia, una serie de innovaciones y avances tecnológicos que la han ubicado a la vanguardia de las fuerzas de submarinos de esta parte del continente.

En este orden de cosas, la adquisición de los submarinos *Sierra* o *Salsa,* que fueron expresamente construidos para la Marina de Guerra del Perú por la Empresa Electric Boat de los Estados Unidos de América, incluyó el suministro de un simulador de ataque, sistema con el que contó la Escuela de Submarinos desde el arribo de nuestras unidades Sierra, hasta 1984 en que la inundación de la Base Naval del Callao, la obsolescencia tecnológica y falta de repuestos y el traslado de la Escuela de Submarinos a sus actuales instalaciones, motivaron la puesta fuera de servicio y posterior baja del simulador.

Gracias a la acertada decisión del entonces Comandante de la Fuerza de Submarinos, en 1990, nuestro viejo simulador, en lugar de convertirse en un montón de chatarra y vendido como tal, fue recuperado e instalado en un lugar muy querido y apreciado por los submarinistas de todos los tiempos: el Snorkel Bar (SS-47) de la Estación Naval de Submarinos, constituyéndose en un preciado recuerdo y en un silencioso testigo de la tradicional camaradería submarinista, donde los "errores" se "pagan" tomándose un buen trago al ritmo del "vira, vira, vira".

Quienes tuvimos la suerte de operar con este equipo esencialmente electro-mecánico, podemos dar fe de sus enormes ventajas para la instrucción y entrenamiento, ya que uno podía "actuar" con la tranquilidad de saber que cualquier error no traería más consecuencias que una llamada de atención o una nota de demérito –era parte del proceso de aprendizaje–. Las tensiones no salían del aula y quedaban en las anécdotas de aquella instalación.

El gran valor de este simulador de ataque, que semejaba con gran precisión el puesto central de nuestros submarinos tipo Sierra, fue mostrar las ventajas de su uso y sembrar la semilla de su necesidad en aquellos que alguna vez lo operamos.

La llegada de los submarinos *209*, tanto los de la clase *Islay*, y posteriormente los de la clase *Angamos,* marca una pauta tecnológica y un cambio conceptualmente revolucionario y sustantivo en el uso del arma submarina incorporando, entre otros, sistemas de control de tiro avanzados para la época, que podían lanzar torpedos cuyas prestaciones eran inimaginables años atrás.

Cada unidad submarina de este tipo incorpora un simulador a bordo, que permite entrenar a las dotaciones en puerto, programándose eventos continuos en el uso de estos equipos e incluso con dotaciones diferentes, constituyendo estos equipos un valioso aporte al entrenamiento de las dotaciones de submarinistas, pero aun así su uso implica restricciones en el desempeño de las funciones de abordo, especial-

mente de carácter administrativo y de mantenimiento, ya que al realizarse en el Puesto Central, se limitaba el tránsito y desempeño del personal, especialmente de aquel que no estaba involucrado directamente. Requeríamos, entonces, un simulador que fuera un elemento fundamental de entrenamiento en la Escuela de Submarinos, en un ambiente exclusivo para tal fin, con todas las facilidades y flexibilidad que ello conllevaría.

La creatividad del personal submarinista ha estado siempre activa incrementándose conforme se han ido agudizando las situaciones de estrechez presupuestal, ya que si se hubiera contado con mayores recursos presupuestales, tal vez hoy contaríamos con una serie de simuladores adquiridos en el extranjero por varios millones de dólares.

Pero las circunstancias han sido otras y ello nos ha llevado a buscar soluciones alternativas y las hemos ido encontrando en el tiempo. Así, diferentes miembros de la dotación de la Fuerza de Submarinos, con el invalorable apoyo de personal de otras dependencias de Marina, aunando esfuerzos, conocimientos y entusiasmo, empezaron a crear simuladores tanto de ataque como de trimado, entre otros, dando continuidad a ese anhelo del que he venido hablando.

En esta trayectoria del desarrollo de simuladores propios, los dos últimos años marcan un hito, pues lo que se ha logrado significa un gran salto hacia adelante, ya que contamos con dos simuladores, uno de trimado y uno de ataque que a continuación paso a describir:

Simulador de Trimado:

Descripción

Simula la Estación de trimado de un submarino tipo 209 y específicamente, los efectos dinámicos en la situación de inmersión de un submarino que se derivan del uso del timón de gobierno, de los planos de proa, de los planos de popa y del movimiento de aguas entre los diferentes tanques de compensación y equilibrio con que cuenta un submarino.

Simula parte de la sección de controles de un submarino *tipo 209*, construida sobre una estructura de aluminio, revestida con láminas de fierro galvanizado y, en su interior, se ha tratado de reproducir los detalles más relevantes relativos al uso del simulador, como la forma de las consolas, manómetros, inclinómetros, manifolds de aire, de agua, etc.

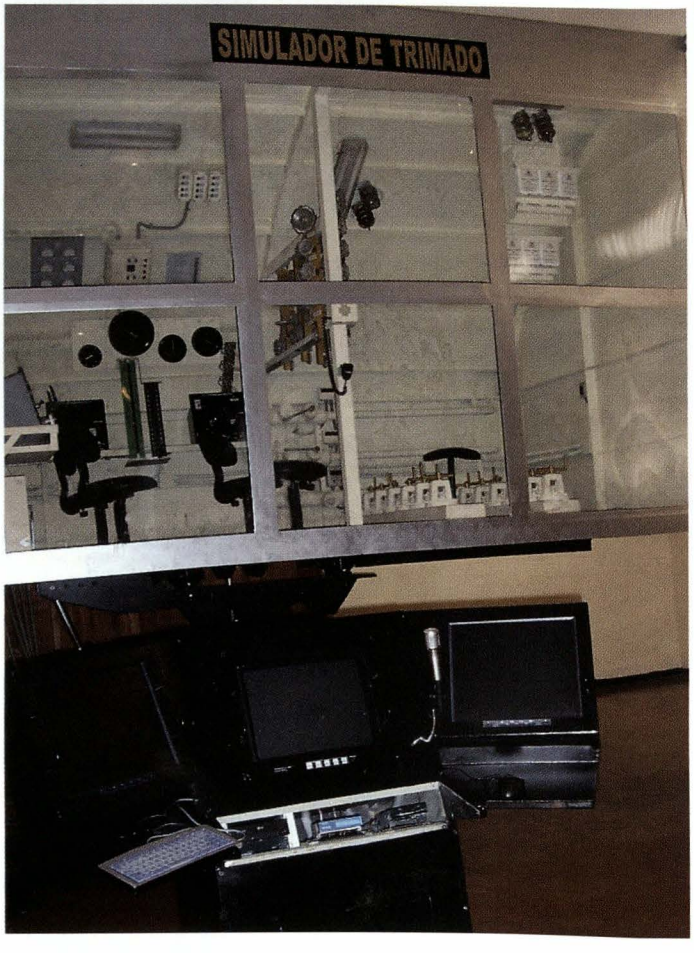
El conjunto, a su vez, está soportado por una base de acero, y esta, a su vez, es parte componente de un sistema hidráulico constituido por dos pistones, uno para el movimiento longitudinal y otro para el movimiento transversal, así como por una planta hidráulica.

El software ha sido enteramente desarrollado por personal de ingenieros del SIMA y personal naval del Servicio de Armas y Electrónica. Para ello ha requerido la adquisición de componentes informáticos y electrónicos de última generación y la aplicación de potentes programas de desarrollo que logran simular la complicada dinámica de un submarino en inmersión, aspecto que tiene muchas variables, lo cual representa un gran reto por el grado de dificultad.

La simulación requirió, asimismo, muchas horas de navegación a bordo de unidades submarinas, cuyo propósito era poder modelar virtualmente lo que sucede en la realidad usando técnicas de identificación de sistemas como Redes Neuronales.

Este proyecto ha estado a cargo del Servicio de Armas y Electrónica (SAE) y del área de Investigación y Desarrollo, y nació de la misma inquietud que nos ha motivado siempre, contar con simuladores en nuestra Alma Mater.

Inicialmente, durante el 2003, el SAE desarrolló con material "reciclado", un prototipo de simulador de trimado, el cual presentó el 19 de agosto, durante



el 92 aniversario de la Fuerza de Submarinos, demostrando prácticamente su potencialidad, lo cual conllevó que durante el 2004, se le asignara, a través del Plan de Metas, los fondos requeridos, convirtiéndose en un proyecto de Investigación y Desarrollo de la Institución que fue presentado coincidentemente el 19 de agosto, durante el 93 aniversario de la creación de la Fuerza de Submarinos, mereciendo comentarios elogiosos y positivos.

Actualmente, se encuentra en su fase final de ajustes y será entregado oficialmente a la Escuela de Submarinos en el 2004.

Para todos aquellos que trabajaron arduamente: Personal Superior, Subalterno y Civil de la Marina y empleados del SIMA, un reconocimiento a su profesionalismo y determinación por lograr hacer realidad el simulador de trimado, que estoy seguro no tiene nada que envidiar a equipos cuyos precios de adquisición superan ampliamente lo que se invirtió en el mismo.

Simulador de Ataque

Este desarrollo representa un largo anhelo de los Oficiales submarinistas, y se materializó en el presente año, gracias a la decisión del Comando de Submarinos, quien en la práctica, asumió la Jefatura del Proyecto dándole un considerable impulso pese a que en determinados momentos las dificultades en la obtención de componentes y en el desarrollo de software parecían dilatar su realización y conclusión en el 2004. El equipo a cargo del desarrollo, llevó a cabo un extraordinario trabajo técnico, pero por sobre todo una sinergia de entusiasmo, que autoimpulsó a todos sus miembros, por ello el simulador, que paso a describir a continuación, es el resultado concreto de lo que significa trabajar en equipo, con un solo objetivo, respetando las ideas y aportes de cada uno de sus miembros. Pues todas devienen en valiosas, a la hora del resultado final.

Descripción

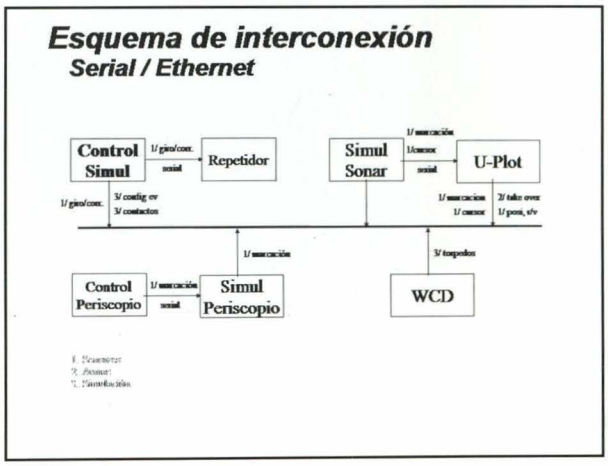
El Simulador de Ataque, desarrollado para la Escuela de Submarinos, está instalado en un ambiente que recrea en la forma más real posible el Puesto Central de un submarino *Clase 209,* contando con los principales equipos existentes y simulando su interacción. De esta manera, se pueden efectuar ejercicios de Ploteo y Aproximación y Ataque pudiendo simular además la preparación de los torpedos.

Este Simulador fue diseñado incorporando la Consola de Ploteo, denominada U-PLOT desarrollada en el 2003, por personal de submarinos y de la Oficina de Proyectos de la Comandancia de Operaciones del Pacífico.

El Simulador cuenta con cuatro consolas, una que simula el sonar, una consola de ploteos (UPLOT) para traqueo de blancos, una consola de control de Armas, denominada UTORP, y una consola de Control para posicionamiento de contactos y control del buque propio. Adicionalmente, se construyó un periscopio el cual cuenta con una computadora personal y una pantalla plana.

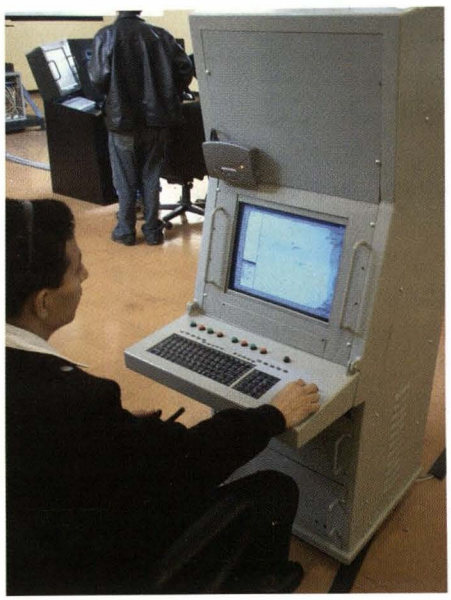
Diagrama de Bloques

Como se puede apreciar en el gráfico, el simulador cuenta con 5 computadoras en Ethernet.



Consola de Control:

La Consola de Control genera los datos propios (Rumbo, Velocidad y Profundidad), así como los datos de los contactos (Marcación, Distancia, Velocidad y Tipo). Cuenta con bloques de dinámica de blancos logrando movimiento y cambios de rumbo progresivos. Los datos propios son recibidos por todas las estaciones para ser presentados en cada una de las pantallas correspondientes. El periscopio presenta de esta forma la marcación relativa, adicionalmente.





Consola de Sonar:



La consola de sonar recibe datos propios, así como marcación y distancia al blanco, de esta manera se presenta un contacto en audio cuya amplitud depende de la distancia y en velocidad. Para lograr buen realismo, se añade ruido a las marcaciones como ocurre en la realidad. El sonido es generado sintéticamente y se mezcla con sonidos reales, como de sonoboyas y sonares activos resultando un audio muy parecido a la realidad.

Consola de Ploteo:

La consola de Ploteo Uplot es básicamente igual a la que se encuentra abordo únicamente el cálculo de trayectoria de los torpedos ha sido eliminado ya que la Consola de Control de Armas se encarga de todos esos cálculos. La consola recibe los datos propios y adicionalmente recibe marcaciones de la Consola de Sonar y marcaciones del Periscopio. Esta Consola permite el cálculo de distancia al blanco y Rumbo de este mediante métodos gráficos. Una vez obtenida una buena solución se presiona un botón pasando el contacto ploteado hacia la consola de Control de Armas y a su vez regresa la información hacia la consola de Control logrando de esta manera evaluar el contacto ploteado con el generado desde control.

Consola de Control de Armas:

La consola de Control de Armas recibe los datos propios y, adicionalmente el contacto ploteado, siendo posible de esta manera efectuar Navegación Táctica con cálculos de interceptación y PMA. Se cuenta con una pantalla de selección de tubos lanzatorpedos y de parámetros de lanzamiento con el fin de calcular el ángulo de adelanto, rumbo del torpedo y preparar el torpedo hasta el lanzamiento del mismo.



Periscopio:

El Periscopio consiste en una carcaza giratoria dentro de la cual se encuentra una pantalla plana y una computadora la cual genera la imagen en tercera dimensión superponiendo una imagen de retículo. Se generan olas en la presentación pudiéndose izar y arriar el periscopio en forma virtual. Los contactos cambian de marcación de acuerdo con la dinámica generada y se aprecian cambios en distancia. El Periscopio cuenta con sensor de rotación permitiendo la observación y giro dando realismo al permitir la ronza que coincide con las imágenes generadas.



De esta manera las computadoras en red crean un ambiente virtual que permitirá ejercitar a las dotaciones de las unidades submarinas, así como a los Oficiales Alumnos de la Escuela de Submarinos.

La Marina de Guerra del Perú, en general, y la Fuerza de Submarinos, en particular, cuentan hoy con dos equipos de simulación propios en todo lo que significa esta palabra y responden a ese anhelo de poder instruir y entrenar eficientemente a nuestras dotaciones minimizando los riesgos y los costes. Esto fue posible gracias a un grupo de profesionales que aceptaron el desafío: para ellos un reconocimiento y felicitación por la labor bien hecha.

Lo avanzado hasta hoy nos debe retar a seguir mejorando, a continuar promoviendo e incentivando la creatividad de nuestro personal, cuyo límite está dado únicamente por la voluntad de sus hombres y mujeres, y espero sinceramente que ésta sea tan extensa como lo es nuestro dominio marítimo, y tan férrea, como la de tantos peruanos que, a través de nuestra historia supieron dar muestras de una voluntad inquebrantable donde destaca nítidamente el ejemplo de nuestro insigne Almirante, don Miguel Grau Seminario. ⚓

WLADIMIRO GIOVANNINI Y FREYRE (Huanuco , 1957)



Capitán de Navío en actividad. Se graduó como alférez de fragata de la Marina de Guerra del Perú en Diciembre de 1978. Por Actividad es calificado en Submarinos (1981), calificado en Electrónica-Comunicaciones. Ha seguido curso Básico de Estado Mayor (1986). Curso en Ingeniería Nuclear en España (1988), curso Superior de Defensa Nacional en Argentina (1999) y curso de Alta Gerencia (2003). Durante su servicio a bordo de unidades de Submarinos ha sido Segundo Comandante del B.A.P "ISLAY" y Comandante en los B.A.P "ARICA" y B.A.P "CHIPANA". Actualmente se desempeña como Jefe de estado Mayor de la Comandancia de Submarinos.



48 años orgullosos de ser Peruanos

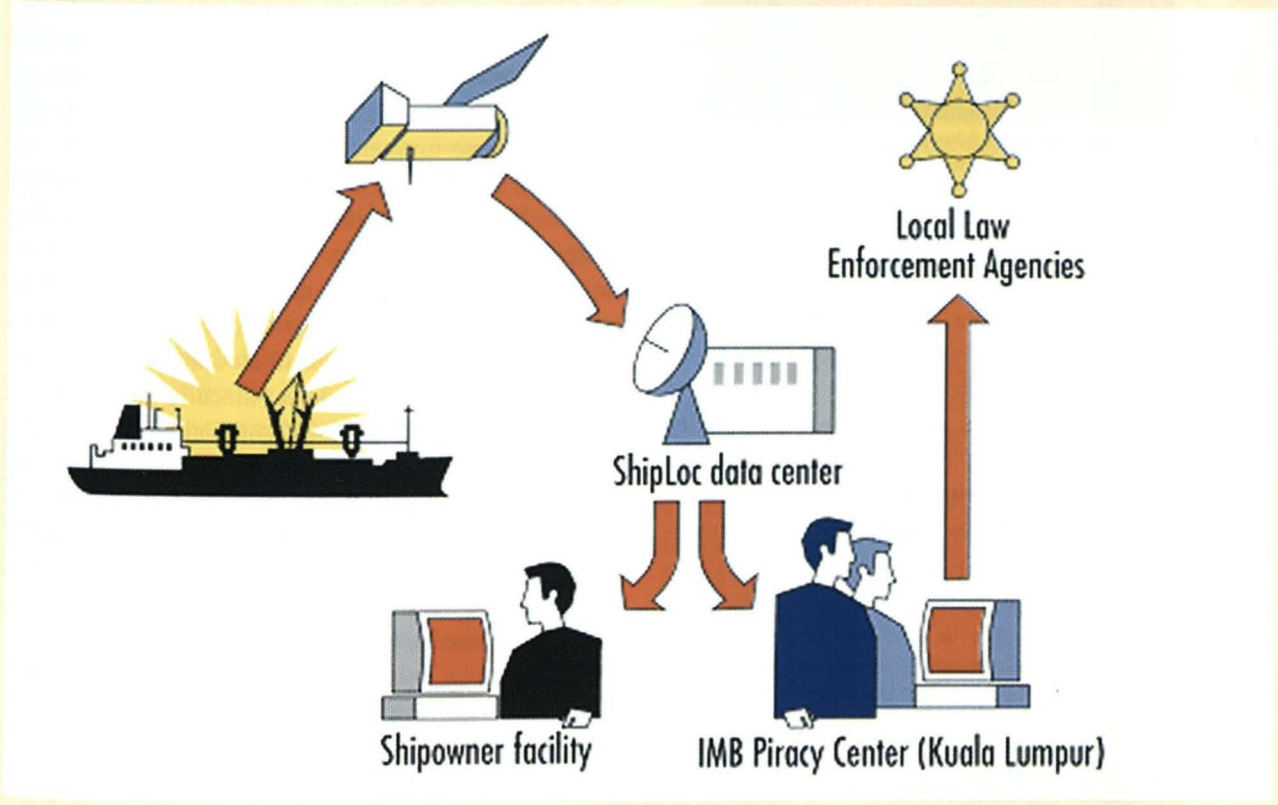
48 años brindando a nuestros clientes eficiencia, seriedad y confianza. Maquinarias mas de 300 peruanos comprometidos con Usted.

Siempre le damos más

Maquinarias

LA PELIGROSA ACTIVIDAD DE LA PIRATERÍA

Santiago Hernández Maura



Shiploc. Sistema de monitoreo por satélite para la seguridad de la navegación mercante.

Contrariamente a lo que muchos piensan, la piratería no es una actividad delictiva del pasado, que nos hace evocar grandes velas blancas, teniendo al tope la fatídica bandera con las tibias cruzadas, océanos agitados por poderosas tempestades y fabulosos tesoros enterrados en islas desiertas, según la leyenda literaria creada por escritores como el italiano Emilio Salgari (1863-1911) y el británico Robert Louis Stevenson (1850-1894), sino que constituye una grave amenaza para la navegación comercial de nuestros días y debería ser tratada como tal.[1] Y es que los actos de piratería y asaltos marítimos son cada vez más frecuentes en Asia, América del Sur y África Occidental, según el Bureau Marítimo Internacional (BMI), una dependencia de la Cámara Internacional de Comercio, creada en 1981 con el fin de prevenir el fraude en el comercio internacional y el transporte marítimo, combatir a la piratería, asistir a las víctimas de ésta y colaborar con las autoridades nacionales para su represión. Desde 1992 en su Centro de Reporte de Actividad Piratíca en Kuala Lumpur, Malasia, el BMI lleva un registro de estos crímenes. Hasta octubre del presente año ya había registrado 182 incidentes, entre asaltos a embarcacio-

1 Piracy poses a threat to world trade as maritime attack hit world record. *The Independent, 09 de marzo del 2004.*



Moneda conmemorativa de la Islas Bahamas sobre la piratería (1866).

nes pesqueras hasta el secuestro de buques mercantes, durante los cuales muchos de sus tripulantes han sido asesinados salvajemente.[2] Por ello no debe sorprendernos que la peligrosa actualidad que ha tomado la piratería preocupe a los estados mayores de las grandes marinas del mundo, como es el caso de la Marina Nacional Francesa (MNF), cuyas unidades participantes en la operación "Libertad Duradera" –la fuerza naval multinacional que, bajo la dirección de la Marina de los Estados Unidos, tiene como misión combatir al terrorismo– también tenga como tarea la lucha contra la piratería en el Océano Índico y en el Mar Rojo[3]. Y es que la represión de la piratería es una tarea que importa y afecta a todos los Estados de la comunidad internacional, pues el 80% de todos los bienes producidos a nivel mundial son transportados por vía marítima y el estado actual de la industria naviera mundial es caótico y sumamente vulnerable a todo tipo de amenazas[4]. Un reciente reporte sobre actividad pirática de la Oficina de Crímenes contra el Comercio Marítimo de la Cámara Internacional de Comercio[5], que cubre el periodo del día 15 al 22 noviembre del 2004, nos brinda una idea de la gravedad de la situación:

- Trece incidentes han sido registrados seis semanas atrás de la fecha indicada en las proximidades de Banjarmasin, Balikpapan y Bontang, en el Estrecho de Masakar, en Indonesia;

- El 20 de noviembre último, en Puerto Esquivel, Jamaica, cuatro ladrones abordaron un buque tanque surto en ese puerto y se llevaron todo el contenido de la caja de seguridad de la nave;

- El 17 de noviembre en Georgetown, Guyana, se produjo un incidente similar contra un carguero. Los ladrones lograron tomar todo el contenido de la caja de seguridad del buque y escapar antes de la llegada de un bote patrulla de la guardia costera;

- Se advierte a los capitanes de barco proceder con mucha precaución en los proximidades del puerto de Chittagong (Bangladesh), Chennai (India), las islas de Bintan y Aceh (Indonesia), Sandankan (Malasia), Belen (Brasil), Mamonal (Colombia), Puerto Príncipe (Haiti) y Guanta (Venezuela).

¿A qué se debe el renacimiento de la piratería como amenaza para el tráfico marítimo internacional? Para el BMI son cinco los factores que explican que la actividad pirata este tomando una estatura muy parecida a la que tuvo entre los siglos XVI y XIX:

1) Los buques son tecnológicamente muy eficientes, por lo que se necesita un menor número de tripulantes para servirlos. Así, pues, un grupo de 11 marinos puede operar un gigantesco super-petrolero sin mayores inconvenientes. No obstante, este reducido número de tripulantes no está en condiciones de defender su barco en caso de ser atacado por piratas;

2) El tráfico marítimo internacional está más desprotegido que nunca pues la presencia naval en las rutas comerciales es escasa o nula. El patrullaje de las rutas marítimas más importantes para el comercio fue, desde siglo XVII hasta las primeras décadas del siglo pasado, una de las misiones más importantes de las marinas del mundo. Hoy esta tarea ha sido abandonada y ni siquiera las grandes armadas mundiales podrían cumplir con la tarea a cabalidad. Así, la otrora poderosa Marina rusa ya no es ni la sombra de lo que fue durante la Guerra Fría y las Marinas británica y norteamericana son las fuerzas que con más dureza han sufrido los recortes presupuestales en los gastos de defensa en los años noventa del siglo pasado;

3) A pesar del esfuerzo iniciado para la unificación de la legislación marítima internacional y de los criterios de acción para el combate contra la piratería desde la década de los años cincuenta del siglo XX, estos no se han podido traducir en resultados tangibles por la negativa de colaborar de muchos países, en especial del continente africano, que las consideran como formas encubiertas de control político por parte de sus antiguas metrópolis coloniales;

4) La opinión pública ya no es conciente sobre el

---

2 Murder of four sailors marks violent start to shipping year 2004. http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2004/aceh.asp
3 La flotte francaise dans l'Océan Indien, anti-terroriste, anti-pirate. Le Monde, 06 de octubre del 2004.
4 Troubling Tales on the High Seas. L.A. Times, 28 de enero del 2004.
5 http://www.iccwbo.org/ccs/imb_piracy/weekly_piracy_report.asp

peligro que representa la piratería para el comercio mundial. Esto se debe principalmente a que, si se debe hablar de una industria donde los efectos de la globalización se han hecho sentir con más fuerza, esta es la naviera. La mayor parte de las naves mercantes del mundo se encuentran hoy bajo bandera de conveniencia, es decir, de países que han encontrado en el alquiler de su bandera una fuente de divisas, pero su presencia en el escenario marítimo es mínima;

5) Los piratas se ven estimulados a ser más osados por el altísimo valor de los bienes que se transportan por vía marítima. El Foreign Office británico estima que la industria naviera mundial tiene pérdidas diarias por incidentes de piratería cercanas a los 300 millones de libras esterlinas.

Pero, ¿Qué es la piratería? ¿Qué tipo de incidentes en el mar califican como tal? ¿Dónde ocurren estos? ¿Qué medidas se han estado tomando para combatirla?

Según el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, constituyen piratería:

a) Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de los hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

El artículo 103 de la mencionada Convención precisa cuando debe considerarse un buque o aeronave como piratas, cayendo en esta categoría los buques o aeronaves que se utilicen para dichos actos al mando de personas culpables de estos.

El Bureau Marítimo Internacional[6] tiene su propia definición de la piratería, con fines netamente estadísticos, en la que es irrelevante el criterio jurisdiccional que subyace en la definición de este crimen de la UNCLOS. Así, el BMI considera que piratería es "el abordaje o el intento de éste contra una nave para asaltarla o cometer otro tipo de delito usando la fuerza o amenazando con el uso de ésta para cumplir con este cometido"[7]. Por lo contrario, la Organización Marítima Internacional[8] (OMI), la institución creada por las Naciones Unidas para promover la seguridad marítima tras la Conferencia de Ginebra de 1952, dentro del marco normativo de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, toma la definición que se da en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la combina con los criterios señalados en la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad del Tráfico Marítimo (SUA) y sus respectivos protocolos de 1988. Esta Convención fue discutida y posteriormente adoptada por muchos en razón de los ataques terroristas en el mar ocurridos en la década de los años ochenta del siglo pasado, de los cuales el más espectacular fue el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* en 1985[9]. Así, la Convención SUA autoriza a los Estados a perseguir a un buque pirata sospechoso en las aguas territoriales de otro Estado, capturar a los piratas y juzgarlos ante sus tribunales. El derecho de persecución lo gozan las unidades guardacostas, pero están excluidos los buques de guerra. Este es un detalle que impide una lucha frontal contra la piratería, pues si bien hay disposición positiva de la Marina Nacional Francesa, la Royal Navy, la Marina de los Estados Unidos y la Marina de la India, entre



Aunque los piratas enarbolaron muchos tipos de banderas, este diseño es el más conocido.

6 *Para mayor información sobre el BMI consultar a: http:// www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_bureau.asp*

7 *Piracy on the High Seas Can you afford it? Discurso del Capitán Pottengal Mukundan, director del Bureau Marítimo Internacional, en el Instituto de Seguros de Londres, Reino Unido, 7 de noviembre del 2000. Ver: http:// www.iilondon.co.uk/pdf/ pmukundan071100.pdf*

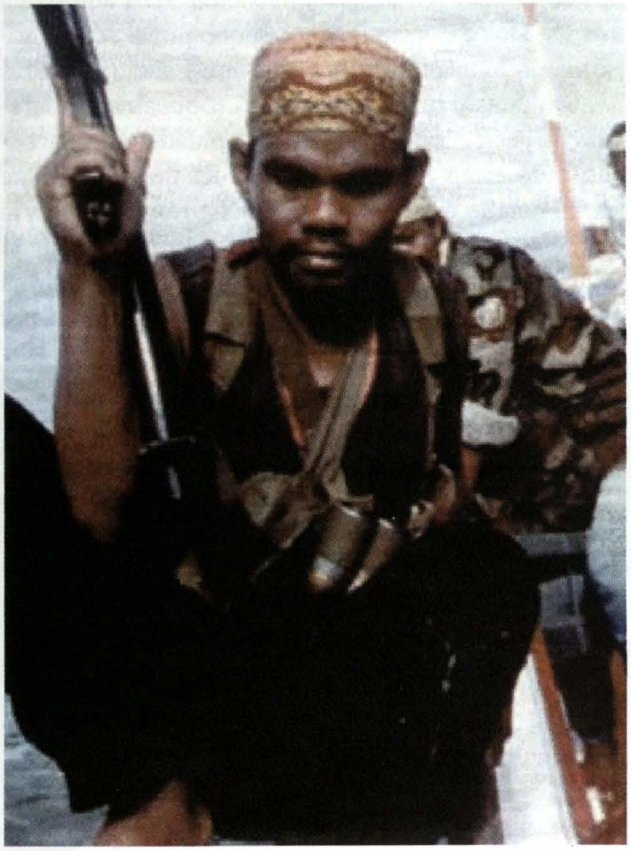
8 *Para mayor información sobre la IMO consultar a: http:// www.imo.org/home.asp*

9 *H. Parrit.* Terrorismo marítimo y el terrorismo. *Traducción: Teniente Primero CJ Julio E. Pacheco Gaige. Revista de Marina Setiembre – Octubre 1987. p.177-181*

otras, para ejercerlo, también existe el temor de generar incidentes internacionales muy serios. Resumiendo todo lo señalado hasta el momento, podemos decir que los elementos constitutivos del delito de piratería son:

- El delito debe ocurrir en aguas o espacio aéreo internacionales, fuera de la jurisdicción territorial de cualquier Estado;
- Para la comisión del delito debe utilizarse naves o aeronaves privadas. No se puede considerar pirata a una nave o aeronave sino está operada por piratas según lo dispuesto en el artículo 102 de la UNCLOS (Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque o aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado);
- La finalidad del hecho delictivo debe ser el lucro personal. Actos similares que se cometan por fines políticos, como insurgentes no reconocidos como beligerantes, no califican como incidentes de piratería[10].

El combate a la piratería es de suma importancia porque afecta a muchos países e intereses, y eso queda muy claro en todas las convenciones existentes hasta la fecha. La Convención SUA, por ejemplo, señala que es deber de todos los Estados cooperar para la erradicación de la piratería[11] que afecta a: i) Al Estado cuya bandera enarbola la nave víctima del delito; ii) Al Estado en cuyas aguas ocurre el crimen; iii) Al Estado cuyos nacionales son víctimas del hecho; iv) Al Estado cuyos nacionales lo perpetran; v) Al Estado donde se planeó y se dirigió el delito. Esta no es una lista de agraviados sino las partes que están en la obligación y el derecho de participar en los procesos criminales contra los delincuentes piratas, tal y como lo estableció la Corte de Apelaciones de Tokio, Japón, en abril del año 2000.



La piratería en el mar ha renacido, convirtiéndose en una seria amenaza para las rutas de navegación.

El BMI ha clasificado los incidentes de piratería en tres tipos básicos:

1) Asalto Marítimo: Los piratas abordan una nave silenciosa y sigilosamente con el fin de robar en ella todo lo que sea de su interés, dándole prioridad al equipo de cubierta, provisiones e instrumentos de navegación de todo tipo. Para lograr su propósito no dudan en utilizar la fuerza y cometer otros delitos conexos. Un ejemplo ilustrativo es lo sucedido con el buque tanque de bandera de Bahamas MT *Kilchen Oceanía*, que fue tomado por piratas mientras se alejaba de los campos petroleros de Pennington, Nigeria, África Occidental, el 20 de julio de 1999. Los piratas redujeron a los 17 marinos que tripulaban la nave y ordenaron al capitán dirigirse a un punto que ellos señalaron a 2,5 millas de la costa. Al llegar ahí comenzó el saqueo sistemático de la nave, cuyo equipo de navegación, seguridad y provisiones fueron llevados a un barco que atracó al lado del MT *Kilchen Oceanía*. Tres marinos, un oficial y dos tripulantes fueron tomados como rehenes. Dos de ellos fueron retenidos durante 38 días hasta que el armador pagó un cuantioso rescate por sus vidas;

2) El buque fantasma: Esta es la peor forma de piratería, pues en ella hay alevosía. El crimen se planea con mucho tiempo de anticipación siguiendo el criterio del valor del buque víctima y su carga. Para hacer este examen previo se cuenta con la complicidad de agentes de aduana y autoridades portuarias corruptas. Los piratas reducen a la tripulación y toman el control total de la nave y, a menudo, asesinan a la tripulación o la abandonan en medio del mar. Esto fue lo que le ocurrió a la tripulación del MV *Tenyu*, un buque mercante de bandera japonesa, que par-

---

10 *Un antecedente que explica muy bien esta diferenciación es el caso del crucero de bandera portuguesa* Santa María. *Al respecto consultar Proceedings. Mayo 1965. Piracy- A Conspectus. Capt. Burdick H. Brittin. P.71-81*

11 Waterway patrolled in for terrorists. *The Daily Telegraph. 21 de julio del 2004.*

tió de Kuala Tanjung, Indonesia, con una carga de 3.000 lingotes de aluminio, con destino a Corea. Aparentemente el MV *Tenyu* fue abordado por piratas indonesios que asesinaron a la tripulación, 13 ciudadanos chinos y 2 coreanos, y llevaron el buque al puerto de Zhangjigang, en el sur de China, donde repintaron la nave y la rebautizaron *Sanei –1* y registraron como panameña. La desaparición del MV *Tenyu* no fue denunciada hasta noviembre de 1998, siendo recuperada a inicios de 1999, cuando la nave fue inspeccionada por autoridades chinas y el abogado del armador la reconoció porque los piratas no pudieron borrar el número de serie de la nave del motor. Toda la tripulación indonesia fue detenida bajo el cargo de piratería, entre los que figuraban tres individuos sospechosos de haber participado en un incidente similar en 1995. Luego fueron liberados porque el armador desistió de las investigaciones y los sospechosos fueron repatriados. Nunca se supo cual fue la suerte de la tripulación del MV *Tenyu*;

3) La piratería semi –oficial, militar: Estos casos suelen presentarse en las aguas del Cuerno de África, el sur de China e Indonesia. Piratas coludidos con autoridades corruptas detienen un buque mercante en aguas internacionales, lo llevan a un puerto previamente escogido donde sus cómplices detienen a la tripulación bajo cargos falsos de contrabando. Esto ocurrió con el M/V *Hye Mieko* en 1998, tras ser detenido por una unidad de la guardia costera china durante su trayecto a un puerto camboyano. Después de esto no se supo nada del buque hasta que su armador, William Tay, supo que su buque se había desviado al puerto de Shanwei, donde la carga, consistente en dos millones de dólares en cigarros, fue vendida y el señor Tay acusado de contrabandearlos en territorio chino. Irónicamente lo mismo ocurrió con la nave gemela del *Hye Mieko*, el *Prosperity*, un año después.

Los casos mencionados para ilustrar los tipos de incidentes de piratería nos ayudan a ver dónde se presentan con mayor frecuencia. Empero hay que tener en cuenta la naturaleza móvil del delito de piratería, pues los puntos críticos cambian cada vez que se dan las advertencias del BMI y de la OMI. No obstante, las áreas críticas siguen siendo el Estrecho de Malaca, entre Malasia continental y la isla de Sumatra, por donde pasan más de 50.000 naves al año, las costas de la India, Bangladesh, Venezuela, Colombia, Brasil, Nigeria, etc. Incluso en el Mar Mediterráneo, donde la piratería ya debiera haber pasado a la historia, suceden estos incidentes, aunque de menor magnitud que en el resto del mundo[12].

Como antaño, los piratas están muy bien organizados en bandas, muchas de las cuales tienen relación directa con las tríadas chinas y grupos terroristas que han encontrado en la piratería una forma lucrativa de ingresos, como sucede con los terroristas islámicos de la isla de Aceh, en Indonesia, y de Mindanao, en Filipinas. Como hemos señalado anteriormente, los piratas cuentan con cómplices en tierra, que les sirven de espías y encubridores de sus actividades.

Hasta el momento las iniciativas para el combate contra la piratería han sido variadas. Tanto el BMI como la IMO están en permanente campaña para advertir sobre la peligrosidad de esta actividad delictiva, pero su esfuerzo es limitado porque ambas instituciones no tienen capacidad de acción armada. La inacción de los Estados es la respuesta más común, pues carecen de los medios económicos y logísticos para concretar los dispositivos de cooperación que se proponen en los seminarios y talleres de investigación de ambas instituciones. La voluntad política puede hacer mucho en el combate anti-pirático, como lo prueba los esfuerzos acometidos por la Guardia Costera de la India, la Guardia Costera de Filipinas y la Real Policía de Malasia[13], donde no ocurrieron incidentes en los cuatro primeros meses del 2004. No obstante, en los lugares donde falta esta voluntad, el sector privado ha tomado este combate como suyo. Así, pues, mercenarios británicos del Grupo Hart, con sede en las islas Bermudas, tienen a su cargo una "Fuerza de Seguridad Marítima", en Somalia. Del mismo modo, mercenarios norteamericanos operan como un escuadrón anti-piratas en el sur de la India, con la autorización del gobierno de ese país. Otros que también participan en el combate privado contra los piratas son los legendarios Gurkhas, al servicio de la "Gurkha International Manpower Service", que sirven como guardias de seguridad en muchas líneas de crucero. Este trabajo no les es extraño en lo absoluto, pues en los años veinte del siglo pasado Gurkhas eran los encargados de proveer seguridad a la navegación comercial británica contra los piratas del sur de China[14] .

Sin embargo, muchos armadores son renuentes a combatir la piratería con sus mismas armas. Por esta razón afirman que la mejor forma de defender una

---

12 High Seas: A Plague of Pirates. *Time Magazine. Vol 150, N° 7 August 1997.*

13 Piracy attacks staved off in areas of committed law enforcement. *http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2004/Piracy_report_May_04.asp*

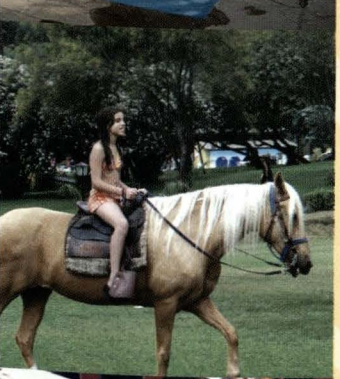
14 *Un interesante relato sobre el particular se puede encontrar en el libro* Piratas del Oeste, Piratas de Oriente, *de Philip Gose. Espasa Calpe. S.A Cuarta Edición. Madrid, 1971.*

nave contra los piratas es instruir a la tripulación en la forma como debe actuar cuando es atacada, utilizando las mangueras contra incendios, la pistola de señales y la sirena de la nave. Ellos afirman que la diligencia en las practicas básicas de seguridad aún pueden hacer la diferencia. A estas les añaden su fe en el aporte tecnológico de las últimas décadas como el SHIPLOC, un satélite de bajo presupuesto que rastrea los buque durante su trayecto, pudiendo seguirse su señal desde una computadora personal. En las naves hay una pequeña unidad a prueba de agua que contiene un transmisor ARGOS, un receptor de señales GPS, un paquete de baterías que suplen de energía a la unidad durante todo el viaje. El alquiler de este equipo cuesta 250 dólares mensuales.

El tema del combate contra la piratería es muy amplio. En estas pocas páginas hemos tratado de resumirlo en la mejor forma posible. Lo que debe quedar en claro es que la piratería afecta a todas los Estados, por lo que el combate a ésta es una obligación de la comunidad internacional. Para ello debe darse a este asunto la importancia que merece. Finalmente, conviene recordar al insigne Marco Tulio Cicerón (106 AJC- 48AJC), quién en su obra "De Officiis", escribió: "Pirata communis hostis omnium", es decir: El pirata es enemigo común de todos. ⚓











El Placer de Vivir en un Paraíso

Venga y disfrute de todas las maravillas que le ofrece El Pueblo a usted y su familia: piscinas, toboganes, juegos infantiles, restaurantes, paseos a caballos, canchas de voley y tenis, discoteca, karaoke, bowling y un maravilloso sol serrano todo el año, a sólo 20 min. de la ciudad.

Oferta Especial

Todas las comodidades a sólo:

US$.115.00

paquete para 2 personas*

incluye impuestos

sólo para:

- FF.AA. y Policía Nacional (aportantes y pensionistas de la Caja de Pensiones Militar Policial) - Extensivo al cónyuge e hijos - También para los Servidores de La Caja , del Banco del Comercio - Alpeco y de la Cadena de Hoteles Las Américas.

INCLUYE

- **3 días, 2 noches.**
- **Alojamiento. Habitación.**
- **4 Desayunos (continental o americano).**
- **4 Almuerzos.**
- **4 Cenas.**

*Paquete mínimo para 2 adultos. $. 35.00 adicional por cada niño en la misma habitación doble.

No válido para feriados largos

Carretera Central Km. 10

Sta. Clara - Telfs.: 3560042 - 4441599

Fax: 3560024

Email: elpueblo@hoteleslasamericas.com

A
*****

RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES

EL PUEBLO

LAS AMÉRICAS

LIMA - PERU


PILSEN CALLAO, CALIDAD DESDE 1863
CERVEZA
Pilsen
Calidad
Pilsen
www.pilsencallao.com

EUSEBIO GRAU Y SU PARENTESCO CON EL CABALLERO DE LOS MARES

José Antonio Bustillos Arias

Introducción

La historia de la odontología en el Perú es un tema aún no investigado y que merece especial atención por cuanto se puede considerar una especialidad de la historia de la medicina. El estudio de la evolución histórica de la profesión odontológica permite hacer una reflexión y una suerte de homenaje a nuestros predecesores, así como a sus obras.

Asimismo, la genealogía de la familia Grau es un tema apasionante que no puede considerarse completamente investigado, ya que algunos parientes del Gran Almirante tan solo figuran nominalmente en el árbol genealógico y no se sabe nada acerca de sus vidas. El objetivo del presente artículo es dar a conocer a un nuevo y desconocido miembro de esta familia y que termina por ser primo en primer grado del Gran Almirante Miguel Grau. Para llegar a esa conclusión, se expondrá primero sobre la situación de Lima en el siglo XIX, centrándose en la vida del médico colombiano Rafael Grau, quien fue uno de los catedráticos fundadores de la Facultad de Medicina de San Fernando en Lima.

La Lima decimonónica

La ciudad de Lima se había expandido desde 1821 hasta 1857, en el que contaba con cerca de 94.195 habitantes. A mitad del siglo XIX, los limeños habían sido testigos de golpes de estado y revoluciones sucesivas, como muestra de la inestabilidad política del Estado.

La transformación de Lima en una verdadera urbe del siglo XIX ocurrió durante los dos gobiernos del Mariscal Ramón Castilla (1797-1867). Durante el primero (1845-1851) ya se vivía la llamada "prosperidad falaz", producto de la explotación del guano y, como prueba de ello, se tendieron nuevas vías de comunicación, como la primera línea telegráfica en 1847 y el primer ferrocarril que unió a Lima con el Callao en 1851. También mejoró la situación de la ciudad al instalar tuberías de agua y al colocar losas en las aceras.

Castilla se preocupó, en este primer período, por reorganizar y repotenciar la Armada peruana. Así en 1848 llegó al Callao el *Rímac*, primer buque de guerra a vapor del Perú. También se adquirió la fragata mixta –a vapor y vela– *Amazonas* así como los bergantines a vela *Guise* y *Gamarra*, entre otras naves. También se creó la Escuela Naval bajo las órdenes de Ramón Azcárate.



Plano de Lima de 1858.
Fuente: Gálvez, José; Calles de Lima y meses del año. Lima Imprenta San Martí & Compañía, 1943.

Ambos períodos de gobierno se encuentran separados por cuatro años en los que Castilla asumió una actitud opositora frente al presidente José Rufino Echenique, al que había apoyado en un inicio. Esta oposición terminó por producir un levantamiento por todo el sur peruano bajo la dirección de Castilla. Entre las medidas adoptadas por él en esa época figuran la abolición del tributo indígena y la libertad de los esclavos.

Durante su segundo gobierno (1855-1862), se estableció la vía férrea entre Lima y Chorrillos en 1858. Pero sin duda alguna la obra más importante de este período fue la fundación de la Facultad de Medicina de San Fernando.

La Universidad de San Marcos había terminado por degenerar, después de arrastrar tras de sí una serie de problemas adquiridos desde el siglo XVIII. La apertura de la enseñanza hacia otras castas –incluso aquellas con "notas de infamia"[1]–, la aparición de los colegios teológicos con el Convictorio de San Carlos a la cabeza y las guerras de independencia terminaron por afectar a la Universidad y a su Colegio de Medicina de San Fernando.

Gracias al presidente Castilla y al esfuerzo del médico Cayetano Heredia, el 9 de setiembre de 1856 se aprobó el "Reglamento Orgánico para la Facultad de Medicina de la Universidad de Lima". Un mes después, en octubre de 1856, se fundó la Facultad de Medicina de San Fernando en el mismo local que ocupara antes el Colegio de la Independencia en la plaza de Santa Ana (hoy Plaza Italia). Entre los docentes fundadores figuraban los llamados "hijos" de Heredia –Casimiro Ulloa entre ellos– quienes estudiaron en Europa por cuenta del ilustre médico. También figuraban otros médicos peruanos como el cirujano José Bustillos Concha, naturalistas como el sabio Antonio Raimondi y el médico colombiano Rafael Grau.

Rafael Grau, cirujano de Lima

Rafael Grau y Tejada nació en Tunja –una población cercana a Bogotá (Colombia)– el 24 de octubre de 1827. Sus padres fueron José María Grau y Berrío –financista y hombre de confianza del gobierno colombiano[2]– y doña Cecilia Tejada. Fue en Bogotá donde comenzó sus estudios de medicina, graduándose de médico-cirujano el 30 de noviembre de 1844. En 1846, viajó a Europa y se matriculó en la Escuela de Medicina de París, donde volvió a estudiar la carrera. Después de ocho años de esfuerzos se le otorgó la plaza de interno en los hospitales de París siendo el primer sudamericano que ocupaba dicho cargo. El 27 de diciembre de 1854 sustentó su tesis y se recibió de médico, obteniendo su diploma un mes después. En 1855, se encontró en París con Cayetano Heredia, quien le convenció de viajar a Perú y ayudarle en su proyecto de reforma universitaria.

Una vez en Lima, en enero de 1856, tras una corta estadía en Bogotá, fue profesor interino de fisiología hasta que el proyecto de la nueva Facultad se concluyó. Desde su llegada a la ciudad, ocupó diversos cargos: jefe de la sala de cirugía del Hospital de San Andrés, cirujano de primera clase, miembro de la Sociedad Médica de Lima y Cirujano Mayor del Ejército. Además, trabajó para la entonces joven Sanidad Naval como cirujano de la Escuela Naval desde el 11 de noviembre de 1856 y sirvió en el Combate del 2 de Mayo de 1866. En 1862 se retiró de la docencia y sólo se dedicó a la práctica privada. Falleció en la madrugada del 1 de octubre de 1876 en París, a los 49 años.

Existen, además de sus datos biográficos –dados a conocer por algunos historiadores– dos hechos relacionados con la odontología y hasta ahora inéditos: el primero de ellos trata sobre un niño a quien operó de labio leporino y paladar hendido. En setiembre de 1868, el padre del paciente, llamado Francisco V. Rivas, escribió una carta de agradecimiento a Grau y a sus compañeros "Dres. Alarco, Rosas y Odriosola". En dicha carta, el señor Rivas describió el defecto de su hijo. Aunque no usó el término "labio leporino", la descripción resulta bastante explícita:

"...presentaba el notable defecto de tener partido el labio, en dirección a los huecos de la nariz, cuyas partiduras se internaban al paladar, uniendo los conductos nasales con el interior de la boca; de estas partiduras la encilla que se hallaba en igual caso le formaba un hueso sobresaliente, que se unía a la nariz; y que desarrollándose gradualmente, iba con la edad, adquiriendo una forma prominente que hace más insegura la esperanza de hacer desaparecer tan visible imperfección".

En la carta, Rivas también describió la cirugía practicada por Grau: "Después de haber conseguido

1. *El término "nota de infamia" era una forma bastante despectiva de discriminación racial, que se aplicaba sobre todo a los mulatos. Estos, junto con los negros y los indios tenían vedada en un principio la educación universitaria.*
2. *La nobleza del apellido Grau tambien se manifiesta en el padre del médico Rafael Grau. Por su honradez como alto funcionario del Estado era conocido como el "Catón colombiano". Así, por decreto emitido en Bogotá el 28 de marzo de 1866, el gobierno Colombiano decidió colocar el retrato de José María Grau y Berrío en la Sala de Monumentos Patrios con la inscripción: "El Congreso de los Estados Unidos de Colombia en honor de las virtudes públicas del Sr. José María Grau".*

extraer el hueso que causaba la deformidad, con admirable delicadeza a la corta edad del niño, ha juntado las dos partes del labio dividido, haciendo desaparecer el defecto que parecía impracticable, por medio de una operación tan precisa que con el tiempo no podrán verse vestijios de ella". Aparentemente no existe una descripción previa de este defecto en los siglos posteriores a la conquista, y mucho menos de su tratamiento quirúrgico.

El segundo hecho reviste mayor importancia, ya que fue uno de los pocos médicos que defendió al dentista americano Richard Barnes, quien introdujo al protóxido de azoe u óxido nitroso como agente anestésico en 1860. La mayor parte del gremio médico –con el doctor Leonardo Villar a la cabeza– atacó casi sin motivos al dentista, pero el 12 de julio de 1870 el doctor Grau escribió una carta que salió publicada en "El Comercio" refiriendo que él se había sometido a los efectos del gas en Nueva York: "Yo mismo, teniendo que hacerme practicar una operación dental, hice uso de dicho gas, quedando completamente satisfecho".

Eusebio Grau, dentista

El estado de la salud bucal de la población limeña no era muy halagador a decir de Manuel Atanasio Fuentes, que afirmó lo siguiente en 1860:

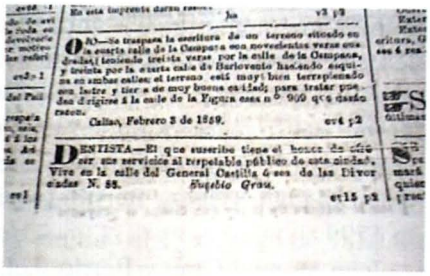
"La dentadura en las personas de ambos sexos no es de las mejores, lo cual se debe, en algunas mujeres, al abuso de las pinturas; en los hombres al uso continuado del tabaco, y en ambos, a la grande afición de sustancias azucaradas en la juventud".

Justamente un año antes de publicar estas declaraciones, apareció un aviso en la primera página del diario El Comercio:

"Dentista. El que suscribe tiene el honor de ofrecer sus servicios al respetable público de esta ciudad. Vive en la calle del General Castilla, o sea de las Divorciadas Nº 88.

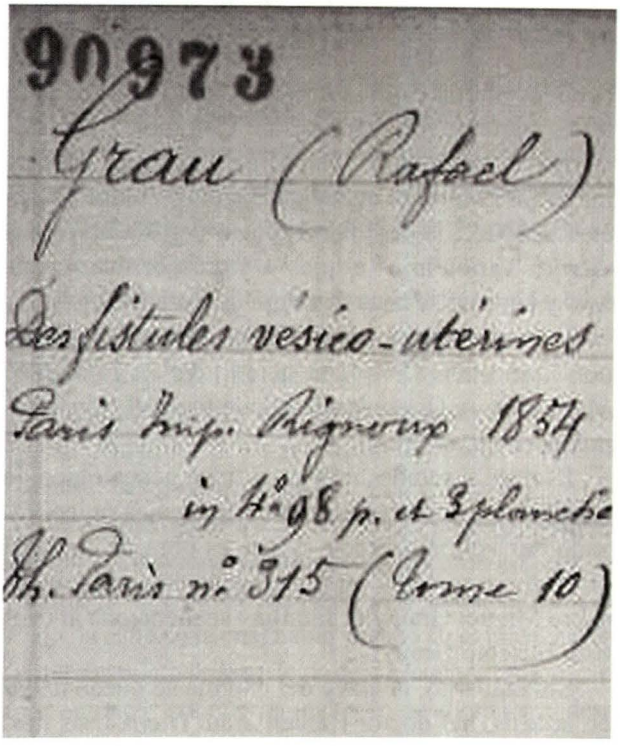
Eusebio Grau"

Dicho aviso salió publicado sólo unas cuantas veces más, y luego nunca más se volvió a saber sobre el dentista Eusebio Grau. La calle a la que hace alusión el aviso –de Divorciadas– corresponde a la sexta cuadra del actual Jirón Carabaya. Recibió durante el virreinato el nombre de Divorciadas porque allí quedaba el hospital u hospicio para las mujeres de dicho estado civil al cual también se le conocía como la "casa del diborcio". Curiosamente, también se le llamó calle del General Castilla, aunque en realidad no debería ser tan sorprendente ya que en la Lima decimonónica algunas calles cambiaban de nombre de acuerdo con el momento político que vivía la



DENTISTA—El que suscribe tiene el honor de ofrecer sus servicios al respetable público de esta ciudad. Vive en la calle del General Castilla ó sea de las Divorciadas N. 88. *Eusebio Grau.*

Aviso del dentista Eusebio Grau.
Fuente: El Comercio, Jueves 3 de marzo de 1859 Año XXI Nº 5962 p 1.



Carátula de la Tesis del doctor Rafael Grau (París, 1854).
Fuente: Bibliotheque Interuniversitaire de Medecine de Paris 2004 http://www.bium.univ-paris5.fr.

ciudad. Como prueba de ello a su vez se podría mencionar que la calle de la Merced –actual sexta cuadra del Jirón de la Unión– recibió el nombre de calle del Dos de Mayo por algunas semanas después del histórico combate de 1866.

El árbol genealógico y la tesis del doctor Grau

Pero, cabe preguntarse ¿quién es Eusebio Grau? Dicho nombre no figura en ningún trabajo sobre el Almirante Grau y su familia. Para responder a esta interrogante, se deben examinar el origen y el árbol genealógico de los Grau.

El apellido Grau es de origen catalán y significa "peldaños" o "tramos". Justamente en su escudo de armas figura una escalera de cuatro tramos con fondo de oro. Sin embargo, existe una varia-

ción: inicialmente estos tramos se dirigían hacia la derecha, pero con los años se pusieron a la izquierda. La mayor parte de la familia se asentó en Colombia por lo menos a inicios del siglo XVIII. Justamente, el padre del Almirante Miguel Grau –Juan Manuel Grau y Berrío– nació en Cartagena en 1799.

Juan Manuel Grau y Berrío y el padre del médico Rafael Grau –José María Grau y Berrío– eran producto de la unión de Juan Franco Anton Grau y Girona, y Maria Casiana Berrío y Pérez. Juan Manuel (1799-1865) era el segundo y José María (1803-????) el menor de un total de nueve hermanos. Mientras que Juan Manuel Grau y Berrío viajó con el libertador Simón Bolívar hasta el Callao en 1823 para tomar parte de los "Húsares de Colombia" y posteriormente asentarse en San Miguel de Piura. Su hermano José María se quedó en Bogotá y contrajo nupcias con Cecilia Tejada. Producto de esta unión tuvieron "varios hijos e hijas" –sin especificar cuantos– y tan solo se hace mención de Rafael Grau y Tejada que a su vez se casó con Ana Quesada, en Lima por el año de 1857 y con quien tuvo un hijo -José María Grau y Quesada- de donde parte el tronco familiar Grau y Wiesse.

Éste es, a grandes rasgos, el trazo genealógico de los Grau; en ninguna parte del árbol genealógico trazado por Felipe Barreda –y que es obra de consulta obligatoria para los que han hecho investigaciones sobre Miguel Grau y su familia– se menciona al dentista Eusebio Grau.

Sin embargo, la clave del enigma se puede hallar en la tesis, del doctor Rafael Grau. Dicha tesis titulada "Dos fístulas vesico-uterinas" (Imprenta Bijnoux de la Facultad de Medicina de París, 1854) fue sustentada el 27 de diciembre de 1854. En la dedicatoria de la tesis, en la cual menciona a sus maestros tanto colombianos como franceses, también agradece a sus padres, a sus "queridos hermanos y hermanas" y haciendo hincapié a su hermano, Eusebio. La tesis aún existe, y su portada se encuentra digitalizada y a disposición de todo el mundo a través de la Biblioteca Interuniversitaria de Medicina de París, en Internet.

Discusión

Con las evidencias obtenidas, se puede deducir que Eusebio Grau, el hermano del doctor Rafael Grau, sea el mismo que publicó el aviso de dentista en el diario El Comercio de 1859. Ello se puede sustentar en los siguientes argumentos:

En ningún trabajo genealógico sobre la familia Grau figura el nombre de Eusebio: tan sólo es mencionado en la tesis de grado del doctor Grau.

No existían escuelas de odontología en América del Sur antes de 1860. En Lima se creó una Sección de Odontología bajo el control de la Facultad de Medicina de San Fernando a partir de 1870. En otros países del continente se establecieron escuelas a finales del siglo XIX. En América sólo existían escuelas en los Estados Unidos, siendo la Escuela Dental de Baltimore la primera en abrir sus puertas en 1848. Sin embargo el apogeo de la profesión odontológica se encontraba entonces en Europa. La escuela dental francesa imperaba sobre las demás y dictaba las pautas sobre los avances y la técnica de la odontología. No sería extraño que Eusebio Grau viajase a Francia a seguir estudios de odontología mientras que su hermano Rafael cursaba los de medicina. Además no sería la única pareja de hermanos, uno médico y el otro dentista, conocida. Ello era casi una costumbre a finales del siglo XIX y a inicios del XX. Es por ello que Rafael Grau pudo ser explícito en su dedicatoria poniendo a Eusebio por separado de sus otros hermanos y hermanas. ¿Por qué no hacerlo si era su pariente más cercano en la lejana París?

La llegada de Eusebio Grau a Lima también es significativa. El hermano dentista se quiso instalar en la misma ciudad donde su hermano ejercía con relativo éxito. Sin embargo, Eusebio no se quedó por mucho tiempo ya que dejó de anunciarse en el diario El Comercio y su nombre no salió en la lista de patentes de dentistas en los años posteriores.

La relación consanguínea entre el dentista Eusebio Grau y el médico Rafael Grau podría explicar la defensa de este último a favor del dentista Barnes, cuando



José Antonio Bustillos Arias

Cirujano Dentista egresado de la Facultad de Estomatología de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega; stage en el Servicio de Cirugía Oral y Maxilofacial del Departamento de Odontoestomatología - Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara".

casi todo el gremio médico se expresaba en forma nefasta de los dentistas. El médico tan solo apoyó a alguien de la misma profesión que su hermano.

Ahora bien, ¿en qué situación se encontraba la odontología en Lima cuando llegó Eusebio Grau? Su aviso no dice gran cosa ni especifica técnicas o procedimientos, tal como hacían sus otros colegas.

En ese mismo año de 1859, en Lima, ejercían por lo menos tres dentistas además de Eusebio Grau. Uno de ellos era el dentista Duniers, "recién llegado del Brasil" y que atendía en su habitación del Hotel de Europa Nº 30. Asimismo, figuraba Carlos Lebihan dit Petit, quien decía haber estudiado en París. Fue el que introdujo los "dientes Osanores"[3] al Perú y ejercía en la esquina de Mercaderes (cuarta cuadra del Jirón de la Unión) y Plateros de San Pedro. Finalmente también ejercía el dentista Martin Schumacher, "dentista de camara de S.M. la Emperatriz de Austria, habiendo estudiado en las primeras Universidades y Capitales de Europa y Norte América". Su gabinete u oficina se encontraba en la calle de Espaderos (quinta cuadra del Jirón de la Unión) Nº 17. Sin embargo estos dentistas habían sido antecedidos por lo menos por una decena de odontólogos, aunque lo más probable era que no todos ellos hubieran estudiado en alguna escuela dental.

El ejercicio de la profesión odontológica durante el siglo XIX estuvo legislado en dos períodos claramente diferenciados. El primero corresponde al Tribunal del Protomedicato. Esta institución traída de España se encargaba de regular a la medicina y profesiones afines. Si bien existieron protomédicos en Lima, casi desde su año de fundación, algunos consideraban que el Protomedicato recién entró en funciones en 1579 por cédula de Felipe II. Pero el verdadero fin del Tribunal nunca se cumplió del todo. Por atender a intereses personales, su autoridad se vio mermada, y a inicios del siglo XIX ya era una institución no grata para los peruanos, ya que en plena guerra de la independencia el Tribunal era considerado como una dependencia más del dominio español. Dicho Tribunal había dejado de entrar en funciones en España desde 1804, por lo que en 1848 el presidente Castilla anuló por decreto las funciones del Tribunal peruano y estableció una Junta Directiva de Medicina. El último protomédico del Perú fue Cayetano Heredia, y en la nueva Junta figuraba como vocal.

El segundo período corresponde a los decretos emitidos para regular la profesión médica y afines. Como los dentistas de esta época no habían estudiado la odontología en el Perú eran por fuerza extranjeros y por ello se les solicitaban documentos que acreditasen sus estudios. El primero de estos decretos fue el Nº 569, emitido el 13 de abril de 1850. En el artículo 43 señalaba que los dentistas "que vengan de fuera de la República, presentaran examen ante la junta según ella lo pida". Posteriormente, se aprobó el ya mencionado Reglamento Orgánico para la Facultad de Medicina de la Universidad de Lima por medio del decreto Nº 587. Los artículos 19 a 22 de esta disposición legislaban sobre los flebotómicos o sangradores y los dentistas. De acuerdo con éstos, los dentistas debían rendir un examen teórico ante un jurado y para obtener el diploma correspondiente de la Facultad de San Fernando, debían de pagar la suma de cincuenta pesos.

Aún así, los dentistas extranjeros no presentaban sus documentos aduciendo que "se habían perdido" y se les expedían licencias provisionales o en otros casos se les permitía laborar con la anuencia de alguna autoridad local. La profusión de títulos resultaba, en todo caso, sospechosa.

Probablemente, Eusebio Grau no prolongó su estadía en Lima porque carecía de los documentos que daban fe de que había estudiado para dentista. Por otro lado, la calle en la cual había situado su gabinete se encontraba relativamente lejos del Jirón de la Unión, que por entonces era el principal polo de atracción y desarrollo de Lima. Casi todos los dentistas en el siglo XIX ejercieron en esa calle o en las aledañas, lo que da una idea del tipo de clientela que atendían.

En aquella época los dentistas tampoco podían pertenecer a la Sanidad Naval, y por ende no podían ostentar grado a diferencia de los médicos. Esto sólo cambiaría en la segunda década del siglo XX cuando ingresaron los primeros odontólogos en la Marina de Guerra del Perú.

La pregunta final es ¿trató alguna vez el dentista Eusebio Grau con el Almirante Miguel Grau? Lo más probable es que no. En aquellos años Miguel Grau servía como Alférez de Fragata a bordo de la fragata *Apurímac*. El 16 de noviembre de 1856 ocurrió un levantamiento a bordo de la nave, dirigido por el entonces Teniente Segundo Lizardo Monte-

3. *Se llamaban "dientes Osanores" a aquellos confeccionados a partir del colmillo de hipopótamo. Se tallaba un trozo de marfil o dentina del animal hasta adoptar la forma de un diente humano y se sujetaba con resortes o ganchos a las piezas vecinas. Debido a la naturaleza porosa de la dentina, absorbían líquidos y cambiaban de color rapidamente.*

ro y secundado por la tripulación a favor del General Manuel Ignacio de Vivanco y en contra del presidente Ramón Castilla. Sin embargo, la revolución fracasó y la fragata *Apurímac* se rindió al fondear en el Callao el 25 de marzo de 1858. Grau y los otros oficiales fueron separados del servicio y en los dos años siguientes Grau sirvió en la Marina Mercante, viajando entre América y Asia. Tan solo en 1861 por la ley de reparación aprobada por el Congreso Nacional del 11 de abril se restituyó a Miguel Grau como "oficial en retiro" y en 1863 recién regresó al servicio activo, ascendiendo a Teniente Primero en diciembre de 1863. Cuando Eusebio Grau llegó a Lima –en 1859– el entonces Alférez Miguel Grau se encontraba viajando con la Marina Mercante. Por ello es que sea poco probable que hayan entablado algún tipo de vínculo.

La relación del Almirante Grau con Rafael Grau sí se hizo patente en más de una forma. No resulta coincidencia que Rafael Grau haya servido como cirujano de la Escuela Naval. Además, a la muerte de Rafael Grau en París en 1876 se ofició una misa por el reposo de su alma en la Iglesia de Santo Domingo de Lima el 10 noviembre de ese año. En la invitación figuran sus amigos y colegas médicos, como Casimiro Ulloa, Aurelio Alarco, Luis Alarco, Emilio Mola, Miguel de los Ríos, Jose I. Bravo, José Mariano Macedo y Manuel Odriozola. Pero como pariente, sólo figura su primo el Almirante Miguel Grau.

En vista de todas las evidencias encontradas se puede concluir que Miguel Grau tuvo un primo en primer grado llamado Eusebio, de profesión dentista, que ejerció en Lima en 1859 y que no figura en los trabajos genealógicos de la familia Grau. ⚓

BIBLIOGRAFÍA:

- *Alayza Escardó, Francisco.* Historia de la cirugía en el Perú. *1era. Edición. Editorial Monterrico, Lima 1992.*
- *Arias-Schereiber Pezet, Jorge.* La Escuela Médica Peruana. *Lima Editorial Universitaria 1972.*
- *Arosemena Garland, Geraldo;* El Almirante Miguel Grau, *7ma. Edición. Banco de Crédito del Perú. Lima, 1979.*
- *Barreda, Felipe A.* El Caballero de los Mares: Almirante Miguel Grau. *Edición privada de 200 ejms. Editorial Lumen. Lima, 1959.*
- *Carrasco, Eduardo.* Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1852. *Imprenta de Instrucción Primaria Lima,1851.*
- *Doering, Juan Gunther; Lohmann Villena, Guillermo.* Lima. *1era. Edición Madrid Editorial Mapfre 1997.*
- *Fuentes, Manuel Atanasio.* Guía histórico-descriptiva, administrativa, judicial y de domicilio de Lima. *1era. Edición. Imprenta Amen. Lima,1860.*
- *Gálvez, José.* Calles de Lima y meses del año. *Imprenta San Marti & Compañía. Lima, 1943.*
- *López Martínez, Héctor.* Los 150 años de El Comercio. *Empresa Editora El Comercio. Lima, 1989.*
- *Oviedo, Juan.* Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859. *15 t. Manuel Atanasio Fuentes (editor). Lima, 1861.*
- *Paz Soldán, Carlos E.* La vida ejemplar de Heredia. *3era. Edición. Imprenta de la UNMSM. Lima, 1961.*
- *Valcárcel, Carlos D.* Historia General de los Peruanos. *3 t. 11ava Edición. PEISA. Lima, 1988.*

PERIÓDICOS

- *El Comercio, lunes 10 de enero de 1859. Año XXI Nº 5901 p 1.*
- *El Comercio, martes 11 de enero de 1859. Año XXI Nº 5902 p1.*
- *El Comercio, viernes 28 de enero de 1859. Año XXI Nº 5923 p 1.*
- *El Comercio, jueves 3 de marzo de 1859. Año XXI Nº 5962 p 1.*
- *El Comercio, martes 15 de setiembre de 1868. Año XXX Nº 9890 p 4.*
- *El Comercio, sábado 6 de agosto de 1870. Año XXXII Nº 10658 p 4.*
- *El Comercio, jueves 2 de noviembre de 1876. Año XXXVIII Nº 13186 p 2.*
- *El Comercio, jueves 9 de noviembre de 1876. Año XXXVIII Nº 13197 p 3.*

TESIS

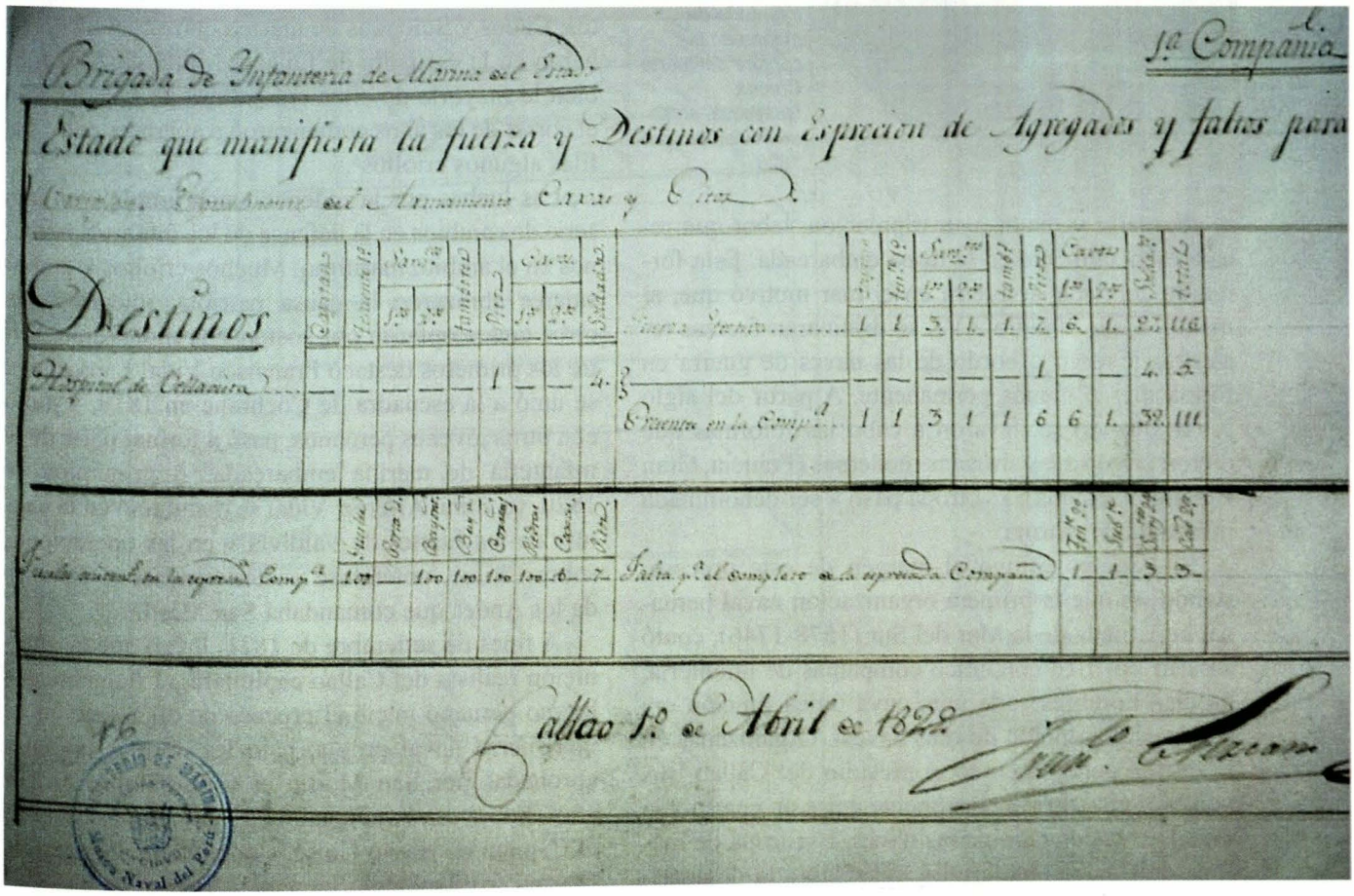
- *Bustillos Arias, José Antonio.* Evolución histórica de la Odontología desde la época prehispánica hasta la primera mitad del siglo XX. *(Tesis para optar el título de Cirujano Dentista) Lima Facultad de Estomatología de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega 2004.*

INTERNET

- *Bibliotheque Interuniversitaire de Medecine de Paris 2004 http://www.bium.univ-paris5.fr.*

NOTAS SOBRE LA HISTORIA DE LA INFANTERÍA DE MARINA[1]

Jorge Ortiz Sotelo


Brigada de Infantería de Marina del Sur

1ª Compañía

Estado que manifiesta la fuerza y Destinos con Espresion de Agregados y faltos para

Destinos

Hospital de Callao

Fuerza Efectiva

Callao 1º de Abril de 1822

Estado de fuerza de la 1ª Compañía de la Brigada de Infantería de Marina, fechada el 1° de abril de 1822.

Desde los inicios de la actividad naval, hace unos cuatro milenios, la guerra en el mar tuvo como elementos esenciales a la batalla naval y a las operaciones en tierra a partir de una fuerza embarcada. En uno y otro caso las naves contaban con tripulantes que se encargaban de su operación (a remo, vela o vapor) y con un conjunto de hombres armados que tenían a su cargo el combate propiamente dicho. En estos casos, al menos hasta la segunda mitad del siglo XIX, el combate implicaba tomar una posición ventajosa frente al enemigo, causarle la mayor cantidad de bajas con armas de largo alcance y finalmen-

1. *Discurso de orden en la ceremonia de homenaje de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina a la Fuerza de Infantería de Marina con ocasión de su 183 aniversario, llevada a cabo el 8 de noviembre del 2004.*



AHM

Capitán de Navío Manuel Villar. Siendo guardiamarina, se distinguió al mando de la tropa de Infantería de marina en la captura del fuerte Cruces, Guayaquil, el 22 de noviembre de 1828.

te abordarlo y rendir a su tripulación, labor que recaía esencialmente en la tropa embarcada. Esta forma de conducir la guerra en el mar motivó que, al menos desde el siglo XVI, se destinaran fuerzas terrestres a servir a bordo de las naves de guerra en forma más o menos permanente. A partir del siglo XVII, cuando se llevaron a cabo las reformas que dieron origen a las armadas modernas (Francia, Gran Bretaña y España), esa tropa pasó a ser denominada infantería de marina.

El Perú no estuvo al margen de este proceso, siendo así que la primera organización naval peruana, la Armada de la Mar del Sur (1578-1746), contó a partir de 1616 con cinco compañías de infantería, de cien hombres cada una, cuya única función era servir de guarnición de esas naves[2]. Organizadas en lo que se conoció como el presidio del Callao, sus hombres constituían usualmente entre un cuarto y la mitad de la dotación de las naves. Esa tropa de marina, crecientemente criolla, subsistió a la desaparición de la Armada de la Mar del Sur, siendo finalmente disuelta por las reformas militares del Virrey Teodoro de Croix entre 1784 y 1790[3] . Un destacado miembro de esa fuerza fue el soldado limeño Máximo Rodríguez, a quien le cupo un papel importante en las expediciones llevadas a cabo por el virreinato peruano a la isla de Tahití, escribiendo un diccionario de esa lengua y conviviendo con los nativos por casi un año[4].

La defensa naval del virreinato peruano fue asumida plenamente por la Real Armada española a mediados del siglo XVIII, actuando en conjunto con la mencionada tropa de marina criolla, la que llegó a operar no sólo en nuestro litoral sino también en España. En 1796, poco después de la disolución de dicha compañía, se estableció un depósito de tropa de los batallones de marina, en base a algunos Sargentos, Cabos y Soldados de marina que aquel año arribaron en la escuadra de Ignacio María de Álava. Si bien la mayoría de ellos era natural de España, con el correr de los años comenzaron a aparecer entre sus filas algunos criollos[5].

Las luchas por la independencia implicaron una serie de cambios en la defensa de los intereses peruanos en el ámbito marítimo. Muchos criollos y peninsulares abrazaron la causa patriota, mientras que otros tantos optaron por sostener la monarquía. Entre los primeros destacó Francisco Vidal Laos, quien se unió a la escuadra de Cochrane en 1819, y junto con otros jóvenes peruanos, pasó a formar parte de la infantería de marina embarcada. A principios de 1820, ya como Alférez, Vidal se distinguió en la captura de los fuertes de Valdivia y en las operaciones sobre Chiloé, uniéndose posteriormente al Ejército de los Andes que comandaba San Martín.

A fines de setiembre de 1821, luego que la guarnición realista del Callao capitulara, el flamante gobierno peruano inició el proceso de organización de una fuerza naval propia, bajo las normas iniciales aprobadas por San Martín el 6 de octubre de ese año[6]. Sobre esa base legal, el 23 de octubre de 1821 el Capitán de Navío Guise, Comandante General de Marina, solicitó dos Sargentos, cuatro Cabos, dos Tambores y treinta Soldados escogidos para que constituyeran la guarnición de los bergantines *Balcarce* y *Belgrano*[7]. Aquellos hombres fueron puestos

2. *Por ejemplo, el galeón* San Diego *(1640), tenía 64 Soldados de un total de 165 tripulantes, mientras que el Nuestra Señora de Guadalupe (1691) contaba con 137 Soldados de un total de 295 hombres a bordo [Pablo E. Pérez-Mallaína y Bibiano Torres, La Armada del Mar del Sur, p. 46, y 68-71].*
3. *Teodoro de Croix.* Memoria de gobierno. *En Manuel A. Fuentes, Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje español (Lima, 1859), V, pp. 252-254.*
4. *Hay una bibliografía relativamente abundante sobre Máximo Rodríguez, tanto en español como en francés e inglés. Su diario fue publicado por Francisco Mellén, Máximo Rodríguez, españoles en Tahití (Madrid, Historia 16, 1992). Un resumen de su actividad puede ser encontrado en mi ponencia en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, "Nuevos datos sobre las expediciones peruanas a Tahití (1772-1776)".*
5. *Entre ellos, los Soldados Francisco Rivas, de Piura, y Francisco Gallardo, de la entonces peruana isla de Chiloé, ambos revistando en 1800 [Archivo don Álvaro de Bazán, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de la Tropa de los Batallones de Marina del Apostadero del Callao. Año de 1797].*
6. *Gaceta del Gobierno (Lima 13/10/1821), p. 122.*
7. *Julio J. Elías.* Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú *(Callao, Ministerio de Marina, 1958--1960). II, pp. 191, 193.*



Batallon Guarnicion de Marina

Estado que manifiesta la fuerza embarcada en los buques de la Escuadra

Buques.	Capitanes	Tenientes	Sub Tenientes	Sargentos 1°	Sargentos 2°	Cornetas	Cabos 1°	Cabos 2°	Soldados	Total
Corbeta "Union"	1.	..	..	1	1	1	2	2	22	29
Monitor "Atahualpa"	..	1.	..	..	1	..	1.	3.	11	15.
Trasporte "Chalaco"	..	1	..	..	1	..	2	2	20	25
" "Rimac"	..	1	..	1	1	..	2.	2.	22	28
" "Oroya"	..	1	..	..	1	..	2	2	20	25
" "Talisman"	..	..	1	..	1	..	2.	2.	11	15
Pontón "Adelaida Rojas"	..	1	..	..	2	..	2.	..	11	14
Total	1	5	1	2.	8.	1	13.	13	114	151.

Callao Julio 1° de 1880.

El T. Edel D.

(firmado) Jose Antonio Sanz

V°B°

(firmado) Sanning

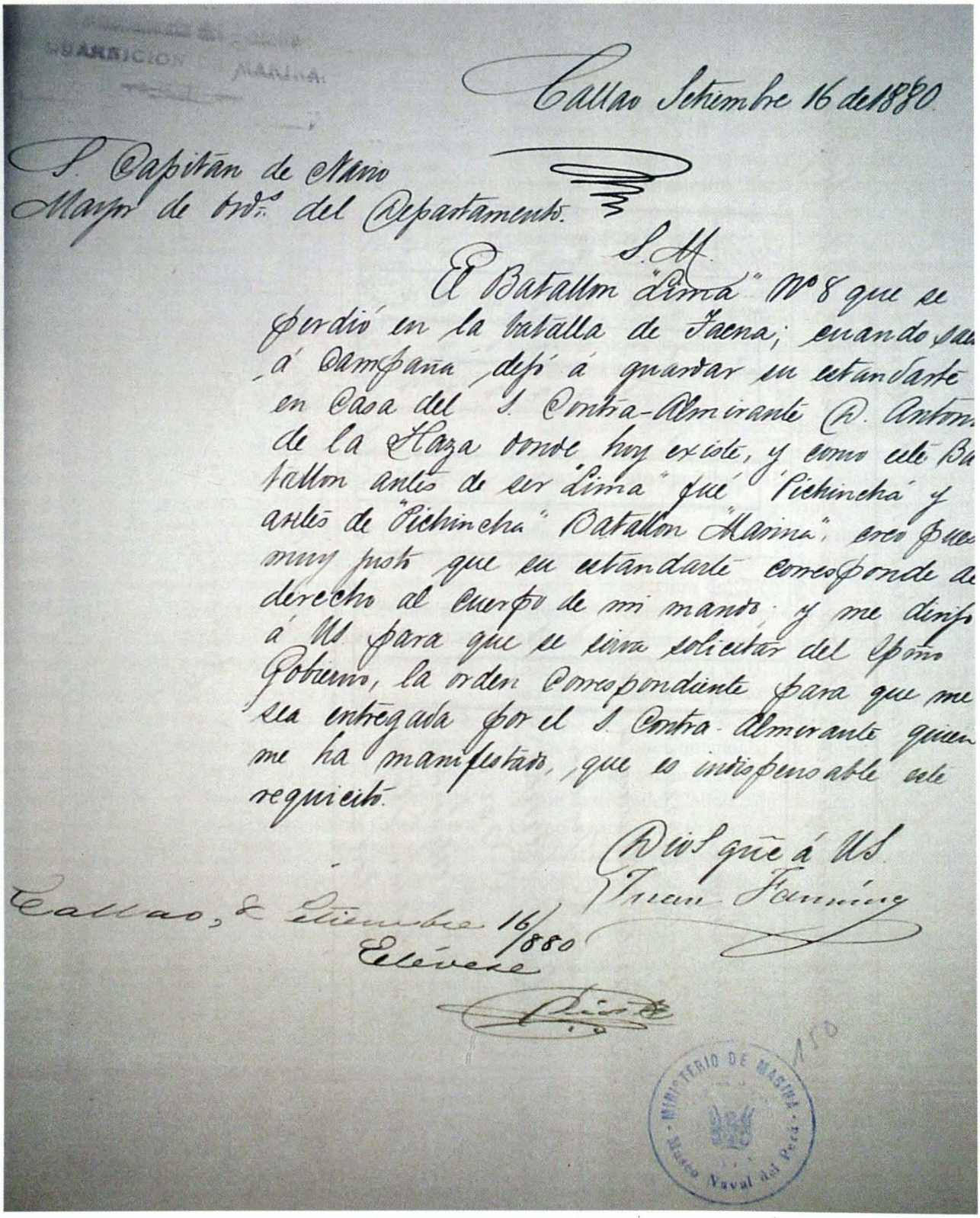
MAYORIA DE ORDENES DEL DEPARTAMENTO

Es copia conforme con el que queda archivado en esta Mayoria.

Alberto [illegible]

MINISTERIO DE MARINA Museo Naval del Perú 52

Efectivos del Batallón Guarnición de Marina embarcados, 1° de julio de 1880.



Callao Setiembre 16 de 1880

S. Capitan de Navio
Mayor de Brds. del Departamento.

S. M.

El Batallon "Lima" Nº 8 que se perdió en la batalla de Tacna; cuando salió á campaña, dejó á guardar su estandarte en casa del S. Contra-Almirante D. Antonio de la Haza donde hoy existe, y como este Batallon antes de ser "Lima" fué "Pichincha" y antes de "Pichincha" Batallon "Marina", creo que muy justo que su estandarte corresponde de derecho al cuerpo de mi mando; y me dirijo á Ud para que se sirva solicitar del Supremo Gobierno, la orden correspondiente para que me sea entregada por el S. Contra-Almirante quien me ha manifestado, que es indispensable este requisito.

Dios guarde á Ud.
Juan Fanning

Callao, 16 Setiembre 16/880
Elévese

MINISTERIO DE MARINA
Museo Naval del Perú



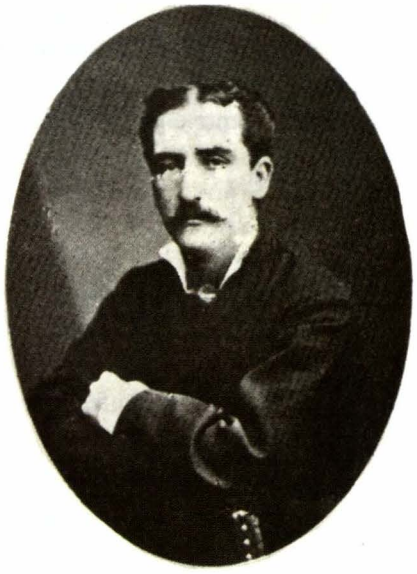
Capitán de Navío Juan Fanning, Comandante del Batallón Guarnición de Marina. Dibujo de Evaristo San Cristóval.

a órdenes del Sargento Mayor Marcelino Carreño, a cuya instancia el 6 de noviembre de 1821 el Comandante General de Marina planteó al ministro del ramo la formación del Batallón de Marina. En las siguientes semanas, la tropa de ese batallón fue incrementada[8] y el 24 de noviembre de ese año, al decretarse la clasificación de la oficialidad de la marina, se señaló el uniforme de los que estaban a cargo de la tropa de marina, así como del personal que la conformaba[9].

Lo cierto es que el Batallón de Marina ya existía a finales de 1821 y al año siguiente dicha unidad había sido aumentada a dos batallones, conformando la Brigada de Marina. Provenientes de diversas unidades de ejército, sus efectivos eran embarcados usualmente a cargo de Sargentos, por lo que su actuación en tierra o en los abordajes era dirigida por oficiales navales. Esto variaba cuando se trataba de naves de mayor porte, como la fragata *Presidente*, en la que sí se embarcaba un oficial de la brigada. Estos oficiales, así como la tropa a su mando, fueron seleccionados para que pudieran brindar un servicio adecuado a bordo de las naves, y en muchas ocasiones hacían toda o buena parte de su carrera en dicha unidad[10].

En la segunda mitad de 1822, cuando se conformó la fuerza destinada a la Primera Expedición a Puertos Intermedios, la tropa de la Brigada de Marina fue trasferida casi en su totalidad al 2° Batallón de la Legión Peruana[11]. En marzo siguiente, luego del fracaso de esa expedición, Guise asumió el mando de la escuadra, siendo una de sus primeras preocupaciones el reconstituir las compañías de infantería de marina[12]. El bautizo de fuego de esa fuerza tuvo lugar el 2 de junio de 1823, cuando la escuadra se presentó en Arica y, como señala Guise, tomó la ciudad "a la fuerza ayudado del corto número de soldados y tripulación de mi fragata, tremolando nuevamente la bandera de la patria". El mando de esas fuerzas recayó en el Capitán de Navío Tomás Carter, comandante de la fragata *Protector*, combatiendo durante varios días hasta posesionarse de la ciudad[13].

El 9 de julio de 1824 los integrantes de la Brigada de Marina volvieron a distinguirse en el ataque nocturno a los buques que se encontraban en la ba-



Subteniente Francisco Retes, oficial de la 1ª Compañía del Guarnición de Marina. Hizo la campaña naval a bordo del Huáscar *y falleció en la batalla de Miraflores.(AHM)*

8. *Ídem, II, pp. 206, 216 y 269.*
9. *Ibídem, I, p. 161.*
10. *Al revisar las listas de oficiales de esta unidad hemos encontrado varios que sirvieron largos años en sus filas. Uno de ellos fue Ramón Herrera, quien en octubre de 1852 fue dado de alta como soldado distinguido en la quinta compañía, ascendiendo rápidamente hasta ser oficial. Diez años más tarde pasó a servir en la Columna de Marina destinada a Loreto, donde permaneció hasta 1872, llegando a ser Sargento Mayor.*
11. *Archivo Histórico de Marina (A.H. de M. en adelante).* Brigada de Marina 1822.
12. *A.H. de M. libro 428, 11/3/1823, ff. 88v-89.*
13. *Se distinguieron en la acción el ya mencionado Capitán de Navío Carter, el Teniente de la Brigada de Marina Juan Espinosa y el Alférez de Fragata graduado José Morales [A.H. de M. libro 839, 6/6/1823].*

hía del Callao. En esa ocasión los atacantes tuvieron cinco muertos y once heridos, uno de los primeros y dos de los segundos pertenecían a la Brigada[14]. La guerra de la independencia peruana concluyó en enero de 1826 con la rendición del Callao. Una de las últimas acciones de esa campaña fue la captura del Castillo San Rafael (posteriormente Santa Rosa), llevada a cabo el 8 de enero de ese año por una compañía de granaderos del batallón Caracas y por una compañía de marina, "cuyo personal no solamente prestaba importantes servicios en el mar sino que compartía los esfuerzos de tierra"[15].

Durante la Guerra con Colombia la Brigada de Marina se distinguió en varias acciones, siendo la primera el combate de Malpelo, el 31 de agosto de 1828, cuando la corbeta peruana *Libertad* derrotó a la corbeta *Pichincha* y a la goleta *Guayaquileña*. Cinco de los diez muertos peruanos fueron infantes de marina, y hubo varios de ellos entre los treinta y cuatro heridos y quemados de la dotación de nuestra corbeta[16].

Posteriormente, cuando se iniciaron las operaciones sobre Guayaquil, la tropa de marina participó en varias acciones sobre las defensas enemigas[17], entre ellas la captura del Castillo de Cruces el 22 de noviembre de 1828. Esa acción, comandada por el Guardiamarina Manuel Villar, fue llevada a cabo por la guarnición de la goleta *Peruviana* y por las lanchas cañoneras de la escuadra[18]. Esa misma noche tuvo lugar un enfrentamiento entre una lancha peruana al mando del Alférez de Fragata Pérez Oblitas y las fuerzas colombianas en el puerto, resultando de ello la muerte de su joven Comandante y de un cabo de infantería de marina[19]. La noche del 23 de noviembre, una nueva incursión de lanchas sobre el puerto concluyó con la muerte de varios tripulantes e infantes de marina[20].

Al estallar la guerra entre la Confederación Perú-



Capitán Mariano Bustamante, Comandante de la 3ª Compañía del Guarnición de Marina.(AHM)

Boliviana y Chile, la Brigada de Marina tenía casi un centenar de hombres embarcados y en el Arsenal[21]. Varios de ellos participaron en la incursión sobre Talcahuano del 23 de noviembre de 1837, en la que fallecieron dos de sus miembros: el Teniente Primero José María Loayza y el Cabo Primero José de la Cruz[22]. Al año siguiente, habiendo prácticamente desaparecido la marina nacional, la Brigada de Marina fue disuelta y sus miembros fueron incorporados al Batallón Pichincha[23]. Pero en noviembre de 1840, tras la derrota de la Confederación, encontramos un decreto supremo estableciendo uniformes para la Armada, entre los cuales se especifica el de la "infantería de marina"[24].

Durante la guerra civil, que se inició en 1843 en-

---

14. *A.H. de M. libro 839, 6/6/1823. Salvin: 7.*
15. *José Valdizán Gamio.* Nuestra Infantería de Marina (tres episodios para su historia). *Revista de Marina, 1982, p. 421-422. Elezar López Contreras.* El Callao Histórico *(Caracas, Litografía de El Comercio, 1926), p. 144.*
16. *A.H. de M., corbeta* Libertad, *Vivero al Ministro de Guerra y Marina, 21/9/1828. Incluye la lista de los muertos, heridos y contusos en la acción.*
17. *La guarnición de la Presidente, al mando del Capitán Manuel Higinio Matis, constaba de tres oficiales, cuatro Sargentos y 76 Cabos y Soldados. La de la corbeta* Libertad *estaba al mando del Teniente Manuel Arnaiz y estaba formada por un Sargento y 35 cabos y Soldados. No tenemos datos de la guarnición de la goleta* Peruviana *ni de las lanchas cañoneras [Jorge Ortiz Sotelo, El vicealmirante Martín Jorge Guise (1780-1828) (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1983), pp. 184-186].*
18. *Ortiz.* El Vicealmirante Martín Jorge Guise*..., pp. 161-162.*
19. *A.H. de M., expediente personal del Alférez de Fragata Juan Manuel Pérez Oblitas, f. 33. Fernando Romero Pintado.* El aspecto naval de la Guerra contra la Gran Colombia: 1828-1829. *Revista de Marina, año XXV, Nº 4 (Callao, 1940), p. 21.*
20. *Romero.* El aspecto naval*..., p. 21.*
21. *Treinta y nueve hombres en el bergantín* Congreso, *treinta y uno en el Flor del Mar, trece en el Yanacocha y veinticinco en la corbeta Confederación, además de seis oficiales y doce individuos en el Arsenal*
22. *Denegri Luna, Félix .* La República 1826 a 1851. *En Historia Marítima del Perú, (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976), t. VI , vol. 1, p. 550.*
23. *Romero Pintado, Fernando.* La República 1850-1870. *En Historia Marítima del Perú (Lima, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1984), t. VIII, vol. 2, p. 353.*
24. *Elías, Fuentes..., II, p. 523.*

tre el General Castilla y el Presidente Vivanco, la Marina apoyó a este último y en consecuencia efectivos del Batallón de Marina participaron en la batalla que se libró el 28 de octubre de ese año en San Antonio. Pocos días después, el Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, Comandante de la barca *Limeña*, derrotó a las fuerzas vivanquistas el 16 de noviembre en el Alto de Iquerari, cerca de Arica. Entre los que se destacaron en esa acción figuran los Tenientes Manuel Pacheco y Esparza, así como los Pilotines Fanning y Sotomayor[25].

Con la reorganización de la Armada llevada a cabo por el Presidente Castilla en 1847, la fuerza de Infantería de Marina fue fijada en seis compañías de cien hombres cada una[26]. A partir de ese mismo año se inició el esfuerzo de penetración en la Amazonía, disponiéndose el envió de veintiséis hombres del batallón para establecer el fuerte San Ramón, en Chanchamayo[27]. Posteriormente esa fuerza fue elevada hasta alcanzar el nivel de una compañía en 1854[28]. El 2 de diciembre de 1863, cuando se preparaba la expedición naval que debía establecer de forma permanente la presencia estatal peruana en la baja amazonía, primero en Nauta y luego en Iquitos, se creó la Columna de Marina de Loreto sobre la base del Batallón Marina.

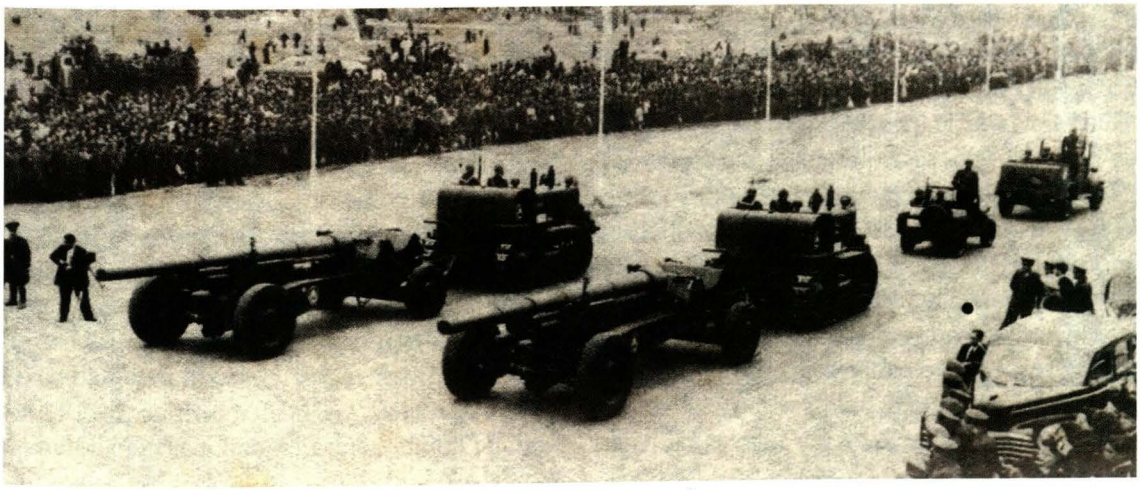
Mientras tanto, en la costa la Brigada de Marina fue incrementada en 1855 para pasar a tener dos batallones, uno de los cuales serviría en la Marina y el otro en el Ejército. Esta fórmula estuvo vigente durante algunos años, pero en la década de 1870 dichos batallones dejaron de figurar en el estado de fuerza de la Armada. Al parecer, en el proceso de reforma militar emprendido por el Presidente Pardo, luego de la revolución de los Coroneles Gutiérrez (1872), dichas unidades fueron refundidas en el Batallón Pichincha.

Al iniciarse la Guerra del Pacífico la unidad de ejército que había estado destinada a prestar servicios en la Armada era el Batallón Lima N° 8, el mismo que fue desplazado al sur con las otras unidades del ejército de línea, siendo reemplazado por el Batallón Pichincha y por la Columna Constitución. Esta última, inicialmente al mando del Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino, dotó a las unidades de la escuadra y también a las baterías del puerto de Arica, falleciendo varios de sus miembros en las acciones que tuvieron lugar durante la campaña naval.

Cabe destacar que en la Batalla de Arica, la dotación de la *Independencia* sirvió no sólo en las referidas baterías sino también en la defensa del fuerte Ciudadela, último punto de la resistencia peruana, donde fallecieron varios de sus miembros al lado del Capitán de Navío Juan Guillermo More.

La Marina también estuvo presente en otras acciones de la campaña terrestre, siendo así que los matriculados de los puertos del sur conformaron la Columna Navales, que tomó parte en la batalla de Tarapacá, mientras que la Columna de Artillería de Costa, constituida en el Callao al estallar la guerra, también destacó parte de sus fuerzas a la defensa de los puertos del sur.

La Columna Constitución fue extinguida en 1880, pues el 10 de enero de ese año se dispuso la



Grupo de Artillería Móvil de Defensa de Costas en el desfile de Fiestas Patrias de 1949 (Revista de Marina 1949, p. 600).

25. *Denegri.* La República 1826 a 1851. *Vol. 2, p. 122-123.*
26. *García Calderón, Francisco.* Diccionario de la Legislación Peruana *(Lima, Imprenta del Estado, 1862), II, p. 300.*
27. *A.H. de M., 1847, Batallón de Marina.*
28. *A.H. de M., 1854, Batallón de Marina.*

creación del batallón Guarnición de Marina, con 600 efectivos, "bajo exclusiva inspección y dependencia del Comandante General de Marina". Su función primaria sería servir de guarnición a los buques de la escuadra y debía ser instruido en "las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco"[29]. El Capitán de Navío Juan Manuel Fanning fue su primer jefe, y el 14 de febrero fueron nombrados treinta y siete oficiales de marina y ejército para cubrir los cargos del Estado Mayor y de las seis compañías que tenía. Entre ellos figuraban tres que habían hecho la campaña naval a bordo del *Huáscar*, los Capitanes Mariano Bustamante y Manuel Arellano, así como el cirujano Felipe Rotalde.

El Batallón fue formado sobre la base de la desaparecida Columna Constitución, con varios de los prisioneros de los buques peruanos que habían sido canjeados por los Soldados chilenos del Escuadrón de Caballería Carabineros de Yungay y con algunos voluntarios. Entre ellos figuraba el cabo segundo Agustín Salas, tambor de órdenes, quien había asistido a la jornada de Angamos con escasos 13 años.

El Batallón dotó las lanchas que defendieron la bahía del Callao durante el bloqueo chileno, establecido el 10 de abril de 1880, siendo así que el 23 de ese mes, cuando la Urcos rechazó el ataque de la lanchas chilenas *Janequeo* y la *Guacolda*, quedaron heridos cinco hombres del Guarnición de Marina[30]. Las noches del 15 y del 16 de setiembre, casi cien de sus hombres tomaron parte en una fallida incursión a la Isla San Lorenzo. La noche del 6 de diciembre se trabó un combate generalizado entre las lanchas peruanas y chilenas. En dicha acción, la *Arno*, que iba al mando del Teniente Primero Antonio Jimeno, sufrió un impacto que hirió a varios de los quince hombres del Guarnición de Marina que la dotaban[31].

El Guarnición de Marina llegó a la batalla de Miraflores con una valiosa experiencia de combate y con 524 hombres, siendo la unidad peruana más numerosa que participó en dicha acción, encuadrada en la división que mandaba el Coronel Andrés A. Cáceres. La actuación del Guarnición de Marina en Miraflores fue destacada por propios y extraños, no sólo repeliendo dos veces los ataque enemigos sino llevando a cabo sendos contraataques con el Batallón Jauja que hicieron retroceder a las fuerzas chilenas. Las bajas en el Guarnición de Marina fueron elevadísimas, y si bien no contamos con cifras precisas, las fuentes consultadas señalan que superaron los cuatrocientos hombres, entre ellos sus tres primeros jefes: el Capitán de Navío Juan Manuel Fanning, el Coronel graduado Andrés Suárez y el Sargento Mayor José Antonio Sarrio[32].

El otro batallón chalaco que participó en la Batalla de Miraflores fue el Guardia Chalaca. Había sido constituido como batallón de reserva en setiembre de 1880, pero sólo el 27 de noviembre se le asignó los oficiales de marina y ejército que debían dotarlo. El mando le fue otorgado al Capitán de Fragata graduado de Coronel provisional Carlos L. Arrieta, quien marchó a la línea de Miraflores con tres de sus compañías, pues dos de ellas debieron permanecer en Lima y al parecer la sexta en el Callao. En esa acción falleció Arrieta y muchos de sus hombres, quedando al mando de los restos de la unidad el Alférez de Fragata Ramón Valle Riestra[33].

El lento resurgimiento nacional después de la Guerra del Pacífico llevó a que se restableciera el sistema de asignar oficiales y tropa del ejército para la guarnición de los buques de la escuadra. Esta situación se mantuvo hasta el 2 de febrero de 1919, cuando fue creado el Batallón de Marina, con dos compañías de fusileros, una sección de ametralladoras y una sección de servicios. El mando le fue otorgado al Capitán de Corbeta Héctor Mercado, quien sería reemplazado en noviembre de 1920 por el Capitán de Fragata Moisés Pinto Bazurco[34]. Lamentablemente, por razones presupuestales, dicho batallón fue suprimido en marzo de 1922.

Veinte años más tarde, iniciada la Segunda Guerra Mundial y producido el ataque japonés a Pearl Harbor, Estados Unidos logró organizar un sistema defensivo continental que entre sus puntos críticos consideraba al Canal de Panamá y al puerto de Talara. La protección de este puerto fue asumida por la Armada Peruana a fines de febrero de 1942, asignando para ello diversos medios que pasaron a denominarse Servicio Naval de Defensa de Costas, el mismo que fue reforzado en marzo de ese año con una unidad de defensa de costas norteamericana procedente de California[35]. En diciembre de 1942 se cambió de nombre a esa unidad, pasando a llamarse De-

---

29. *Decreto supremo del 10/1/1880.*
30. *Como resultado de esta acción quedaron heridos el Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra, comandante de la lancha, así como el Teniente José María Delgado y otros cuatro Soldados de la cuarta compañía del Guarnición de Marina [A.H. de M., Guarnición de Marina. Rosendo Melo.* Historia de la Marina del Perú *(Callao, Museo Naval, 1980), I, 399].*
31. *El Peruano, 20/12/1880.* Oficio de Fanning sobre la actuación de su gente en este encuentro.
32. *Ortiz Sotelo, Jorge.* Apuntes sobre la batalla de Miraflores *(15 de enero de 1881) (Lima, Municipalidad de Santiago de Surco, 1996).*
33. *Ídem.*
34. *A.H. de M. libros copiadores E5 a1-a4.*

fensa Naval de Costa de Talara[36]. A mediados del año siguiente, el 9 de junio de 1943, se creó la Fuerza de Comandos Navales, asignándole como tarea la defensa de costas, las operaciones anfibias y la protección de los establecimientos navales[37]. Su organización constaría de una compañía de comando, una de ametralladoras, tres de fusileros y una banda de músicos, asignándosele además la batería Alfonso Ugarte y una batería antiaérea de 90 milímetros[38]. El mando fue asumido por el Capitán de Fragata Pedro de la Torre Ugarte.

En atención a la importancia que tenían los medios asignados a la defensa de costas, en abril de 1946 se creó el Comando General de la Defensa de Costas, del cual dependía la Fuerza de Comandos Navales. En marzo de 1948 se dispuso que esta última pasara a denominarse Infantería de Marina, cuya fuerza fue elevada a dos batallones en julio de aquel mismo año. El Comando General de Defensa de Costas comprendía, además, un Grupo de Artillería Móvil, una Batería Fija de Defensa de Costas y una Flotilla de Barcazas.

Al parecer, la revolución de octubre de 1948, en la que participó activamente el personal de Defensa de Costas, especialmente en la defensa de la Base Naval del Callao contra el ataque de las fuerzas gubernamentales, llevó a la disminución de la Infantería de Marina. En los años siguientes vemos que los miembros de dicha fuerza dotaron el Grupo de Artillería Móvil de Defensa de Costas, el mismo que aumentó su capacidad de fuego con piezas de 155 milímetros[39].

En 1952, la Armada recibió su primera nave de desembarco, el B.A.P *Chimbote*, motivando un creciente interés en organizar los medios navales para conducir operaciones anfibias. Fue por ello que a principios de 1957 se transfirió al Ejército una batería del Grupo de Artillería Móvil a cambio de armamento ligero para organizar un Batallón de Infantería de Marina. Realizado dicho canje, y contando la Marina con un nuevo buque de desembarco, el B.A.P *Paita*, el 22 de abril de 1959 se dispuso la creación del Batallón de Infantería de Marina N° 1, el mismo que formaría parte de la Fuerza Naval de Defensa de Costas[40]. El 12 de agosto de 1960, dicho batallón pasó a denominarse Guarnición de Marina, en homenaje a la unidad naval de ese nombre que combatió en la batalla de Miraflores.

Pocas semanas después de la creación de la Infantería de Marina, arribaron al Callao otros dos buques de desembarco, los B.A.P *Lomas* y *Atico*, a los que se uniría el transporte de ataque *Independencia*. Asimismo, a partir de 1963 se envió oficiales a Estados Unidos y Argentina para capacitarse en infantería de marina.

Con algunas de esas unidades navales, la Infantería de Marina comenzó su entrenamiento anfibio, el mismo que fue debidamente apreciado por propios y extraños en la Operación Ayacucho, en la que tuvo lugar un ejercicio de asalto anfibio en Chilca, el 7 de diciembre de 1964. El destacamento de infantería de marina contó con una unidad de reconocimiento anfibio, una de artillería móvil y la participación de infantes de marina venezolanos.

Poco antes, en noviembre de ese año, había sido creada la especialidad de Infantería de Marina, y en diciembre de 1965 se estableció la Escuela Básica de Infantería de Marina, la misma que inició sus actividades en febrero del siguiente año con treinta y dos alumnos. En la medida en que las unidades de infantería de marina fueron creciendo, en setiembre de 1966 se creó la Fuerza de Infantería de Marina.

La necesidad de contar con un espacio adecuado para el entrenamiento y actividades propias de la infantería de marina llevaron a que se hiciera necesario buscarle otra sede fuera de la Base Naval del Callao. Fue así que se seleccionó la Estación Naval de Ancón y en 1970 se iniciaron los trabajos para construir el cuartel de la Fuerza de Infantería de Marina. Las obras concluyeron en julio de 1971 y el 8 de octubre de aquel año se llevó a cabo su inauguración, con asistencia del Presidente de la República del Perú[41].

Ese mismo año inició sus actividades la Escuela de Calificación de Oficiales de Infantería de Marina, que hasta entonces había desarrollado sus labores enviando a los oficiales alumnos a calificarse en el exterior. También en 1971 se creó la Compañía de Comandos Anfibios y tres años después se hizo lo propio con el Batallón de Vehículos Anfibios, en base a

35. *http://www.army.mil/cmh-pg/books/wwii/Guard-US. Caretas 1437 (octubre 1996).*
36. *Resolución suprema del 19/12/1942*
37. *Perú – Obra de Gobierno del presidente de la República Dr. Manuel Prado 1939-1945 (Buenos Aires, Talleres Gráficos de Guillermo Kraft, Ltda., 1945), p. 141.*
38. *Garaycochea León.* Legislación Naval año 1943 *(Lima, Imprenta Segrestan, 1944), XVI, pp. 203-206. León Garaycochea, Legislación Naval año 1944 (Lima, Imprenta Segrestan, 1945), XVII, p. 267.*
39. *Revista de Marina (enero febrero 1952), p. 106.*
40. *Decreto Supremo N° 27 del 22 de abril de 1959.*
41. *El Monitor (noviembre 1971).*

los vehículos de reconocimiento Chaimite y con la Brigada de Infantería de Marina. A mediados de los años setenta, se establecieron destacamentos de infantería de marina en Mollendo, Iquitos y Tumbes.

En los años siguientes, la Fuerza participó en todas las actividades inherentes a su función primaria, y algunos de sus integrantes tomaron parte en misiones paz en el exterior (Namibia y el Sahara). Pero la década de los años ochenta marcó un cambio significativo en su vida institucional al verse involucrada en la lucha contra la subversión terrorista que se había iniciado en las serranías ayacuchanas en 1980[42].

El primer destacamento de Infantería de Marina (Caimán) arribó a Ayacucho en enero de 1983, siendo destinado a vigilar y defender diversos puntos, entre ellos la ruta hacia San Francisco, en el valle del río Apurímac, así como algunas instalaciones claves para las comunicaciones. Poco después se le asignó un área de responsabilidad que comprendía la provincia de Huanta y algunos distritos de la provincia de La Mar. El jefe del destacamento, un Capitán de Corbeta, asumió las funciones de jefe político y militar de ese ámbito, estableciendo seis bases contraterroristas en las localidades de Huanta, Huamanguilla, San José de Secce, Luricocha, Tambo y San Miguel.

Durante dos años los sucesivos destacamentos de infantería de marina actuaron en esa zona sosteniendo varios enfrentamientos con los terroristas y sufriendo la baja de varios de sus integrantes. Controlada la zona, en abril de 1985 el destacamento de Infantería de Marina fue trasladado al valle del río Apurímac, estableciendo su puesto de mando en el aeródromo de Luisiana y distribuyendo sus patrullas en cinco bases contraterroristas ubicadas a lo largo del río. Inicialmente, en las localidades de Llochegua, Sivia, San Francisco y Santa Rosa; posteriormente, en la medida en que comenzaron a producirse deserciones entre los terroristas, muchos de los arrepentidos fueron ubicados en el caserío de Corazón Pata, cercano a Llochegua, asignándose dos patrullas para su protección.

Durante cinco años, se operó en esa zona, llegando a cerrar el paso al accionar terrorista proveniente del río Ene y a controlar la estratégica ruta entre Ayacucho y Cusco. Pero a finales de la década de los ochenta la actividad terrorista se había expandido por diversos puntos del país, siendo uno de los ámbitos donde actuaban con mayor intensidad el departamento de Ucayali, una provincia del departamento de Huánuco y otra del departamento de Loreto, con casi ciento cincuenta mil kilómetros cuadrados y un cuarto de millón de habitantes. La pacificación en aquella zona fue encomendado a la Marina de Guerra, pero, a diferencia de lo sucedido en Ayacucho, tan vasta extensión resultaba imposible de ser cubierta con los medios disponibles por la Infantería de Marina. La solución implicó crear los Batallones Ligeros de Combate (Balico) que incorporaban a sus filas a la totalidad del personal naval mediante un sistema rotativo. El primero de estos batallones se activó en mayo de 1990, siendo desplegado en la zona de Ucayali luego de un año de organización y entrenamiento[43]. Mientras dicho entrenamiento se llevó a cabo, la Infantería de Marina organizó el Destacamento Tiburón, formado con las unidades de Infantería de Marina de la I y la V Zona Naval, que asumió el control de la zona. Posteriormente los Batallones Ligeros de Combate fueron reemplazados por los Batallones Ligeros de Infantería de Marina (Balim).

Con esas unidades, reforzadas con elementos de la Fuerza Naval de la Amazonía y de la Fuerza de Aviación Naval, en julio de 1991 se constituyó la Fuerza de Tarea 100, al mando de un Contralmirante, con su puesto de mando en la ciudad de Pucallpa. El Frente Ucayali concentró sus esfuerzos a lo largo de la carretera Federico Basadre, que une Pucallpa con Lima, y el río Ucayali, que cumple similar función hacia Iquitos. En ambos ejes se establecieron sendas bases contraterroristas[44], cada una de las cuales tenía un ámbito de responsabilidad sobre el cual debía conducir operaciones de patrullaje para liquidar la actividad terrorista.

La lucha contra el terrorismo también se llevó a cabo en Lima y Callao, siendo así que la infantería de marina tuvo a su cargo el esfuerzo principal para debelar el motín terrorista en el penal de El Frontón, iniciado el 19 de junio de 1986. La lucha fue cruenta y si bien se logró dominar la situación, capturando a un significativo número de reclusos, las unidades involucradas debieron lamentar varias bajas.

Ese mismo año se creó la Unidad Especial de Combate para atender situaciones como la que se presentó en diciembre de 1996 cuando un comando del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru capturó numerosos rehenes en la residencia del embajador japonés. Al momento de producirse esa crisis, la

---

42. *Ortiz Sotelo,Jorge.* La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997). *Revista de Marina año 95, n° 1 (enero-marzo 2002), pp. 11-23.*
43. *Ríos Chávez, Max.* Reseña del Batallón Ligero de Combate n° 1. *Anfibio (Órgano informativo de la Fuerza de Infantería de Marina), n° 1 (setiembre octubre 1994), p. 27.*
44. *Atalaya, Pucallpa, Puerto Inca, Nueva Requena*

Unidad Especial de Combate era la única unidad en las fuerzas armadas peruanas en condiciones de actuar, y fue en torno a ella que se conformó un equipo conjunto de oficiales del ejército y de la aviación que llevó a cabo la operación Chavín de Huántar, mediante la cual se logró liberar a los rehenes.

Sin temor a equivocarnos podemos señalar que hoy la Fuerza de Infantería de Marina es una de las unidades de combate de mayor alistamiento en las fuerzas armadas peruanas. Su actuación en las recientes operaciones Unitas y en varios otros ejercicios dan claro testimonio de ello.

A lo largo de estos 183 años nuestros infantes de marina han combatido no sólo en Lima, El Frontón, Ayacucho y Ucayali, sino que también lo han hecho en Guayaquil, Cobija, Arica, Talcahuano. Y hoy, en cumplimiento a los compromisos asumidos por nuestro país, se preparan para intervenir en misiones de paz en Haití y Chipre.

Los hombres que hoy sirven en la Fuerza de Infantería de Marina son, pues, herederos de una larga y honrosa tradición de servicio a la nación, y con certeza sabrán mantener en alto su lema: ¡Acción y Valor! ⚓

Bajas en los combates de Guayaquil (22 al 24 de noviembre de 1828)

Infantería de Marina

Sargento Segundo José Cruz	contuso	Cabo Primero Manuel Córdova	fallecido
Sargento Segundo Manuel Baiva	contuso	Cabo Segundo José López	herido
Cabo Primero Juan Gonzales	contuso		

Soldados

Laureano Flores	herido	Cipriano Rivera	herido
Pedro Luna	herido	Rafael Reyes	herido
Bernabé Rojas	contuso	Pedro León	contuso
Domingo Capetillo	contuso	Luis Cirilo	contuso
Francisco Sandoval	contuso	José Mercedes	contuso
Pedro Cutapani	herido	Sabiniano Chávez	herido
José Lumbreras	contuso	José Córdova	fallecido
Ventura Sánchez	contuso		

Guarnición de Marina
Dotación en 1880
Primer Jefe, Capitán de Navío graduado Juan Manuel Fanning
Segundo Jefe, Coronel graduado, Teniente Coronel Andrés Suárez
tercer jefe, Sargento Mayor José Antonio Sarrio
Cuarto Jefe, Sargento Mayor Miguel Hernández
Ayudante, Capitán Graduado, Teniente Manuel Pino
Sub-ayudante, Subteniente José María Valle Riestra, remplazado por Enrique Noriega
Abanderado, Subteniente José L. Eslava
Cirujano de 1ª clase Felipe Rotalde
Capellán ....

Primera Compañía
Capitán, Sargento Mayor graduado Agustín Ugarte
Teniente Federico Effio, fallece tras el combate del 6 de diciembre de 1880
Teniente de la Guardia Nacional Aurelio Hurtado y Haza
Subteniente Manuel Marcos
Subteniente Francisco Retes

Segunda Compañía
Capitán, Sargento Mayor graduado Miguel Avilez
Teniente José Silva
Teniente de la Guardia Nacional Nicanor Barrios
Subteniente Manuel Villavicencio
Subteniente de la Guardia Nacional Heriberto Elías Pastor

Tercera Compañía
Capitán Mariano Bustamante
Teniente Arturo Carbajal
Teniente de la Guardia Nacional Federico Valega
Subteniente Salvador Castilla
Subteniente Emilio Cavero

Cuarta Compañía
Capitán Hilario Mansilla
Teniente José María Delgado
Teniente de la Guardia Nacional Moisés Patrón
Subteniente Leopoldo Oyague Soyer
Subteniente Manuel Layseca

Quinta Compañía
Capitán de la Guardia Nacional Manuel Arellano
Teniente López Hurtado
Teniente Nicanor Tellería
Subteniente Francisco Tebe
Subteniente de la Guardia Nacional Guillermo Henrice y Arancibia

Sexta Compañía
Capitán Augusto Gómez Lira
Teniente José Manuel Mar
Teniente Pablo Eslava
Subteniente Guillermo Higginson
Subteniente José C. Blanco

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 1, Abril, 2003.

立合約人 中華廣州府新安縣人姓李名有 秘魯國現住廣東商人士加利 爲 訂明僱工章程合約事

今有秘魯國商人士加利 應承各款列左

一 允送華人李有 搭船名已年 馬九利 現泊澳門 洋面將欲揚帆駛往南亞美理駕各埠

一 允先交華人李有 置衣服銀兩十元 俟在工銀內酌議扣還

一 該船到南亞美理駕該埠允許 請定工夫處所 與該華人共工銀每月四大元

兼載其人衣食使用 俾工之後除允許各樣外所有一切別事均與本國人無異

一 允在東家處住宿日給食用每餐食飯以一點鐘爲度

一 允該華人李有 倘 疾病東家延醫調治無得扣減工銀 工人亦不得妄爲

不法致生穢疾

一 允每年新正例准該華人開暇三日不減工銀

今有華人姓李名有 應上六款自愿應允各款列左

一 允我必搭該船船主名麻剌 依期揚帆駛往南亞美理駕各埠

一 在埠上我願謹遵船主吩咐不敢亂做亂爲

一 到該埠我必勤力耕田開礦工匠並各項雜事東家吩咐我所曉者亦必肯做但

不用掘崔糞肥料限期八年爲滿每日開工謹依該國規矩

一 允限期內只專心服事東家不得私事別人及私做已事未奉東家之字不得私

往別處亦無出外住宿

一 允自開工之日爲始期內或有疾病不得藉扣工銀

一 現收定銀壹元及衣服等項每月攤還銀一元 俟還清之日照原議工銀交足

右批各六款係各人情愿親筆花押永無反悔兩相共立合同各執爲照

咸豐五年十月十三日立合同 第 九十九 號 府 縣 司

中華人 姓 名 開船 月 日

中保人 現年 歲 到埠 月 日

工作 開工 月 日

李有 的筆 花押

佛順記

Contrato de trabajo perteneciente a Li You, ciudadano chino con 20 años de edad a la firma del contrato, oriundo del distrito de Xinhui (cercano a Cantón). Contrato firmado el año de 1855 siendo emperador de China Hsien-Feng. Se hace referencia que trabajará para el hacendado Domingo Elías.

EVIDENCIAS DE LA INMIGRACIÓN CHINA EN LA ISLA DE SAN LORENZO

José A. Hudtwalcker Morán
José F. Pinilla Blenke

Introducción

Los motivos socio-económicos y políticos que propiciaron la significativa inmigración de mano de obra no calificada de China al Perú, en un régimen que Rodríguez Pastor no duda en denominar como semiesclavitud a contrato, han sido ampliamente discutidos en artículos y publicaciones relacionadas con el tema. Sólo mencionaremos que esta inmigración se produjo básicamente entre 1849 y 1874, que fue causada por la terrible situación económica en China producto de las numerosas revueltas y conflictos militares que caracterizaron la época y que este fenómeno involucró el importante número de 100.000 colonos orientales, conocidos como culíes, solamente en nuestro país.

Esta inmigración no sólo incluyó al Perú como destino, sino que se realizó por todo el sur del continente asiático, Oceanía, Hawai, Estados Unidos, Panamá y principalmente a Cuba. Este último país es uno de los pocos que tuvo mayor importación de culíes que el Perú.

En un primer momento estos trabajadores llegaron para apoyar temporalmente la agricultura de orientación industrial (caña de azúcar y algodón básicamente), reemplazando de alguna manera la mano de obra perdida tras el levantamiento del régimen esclavista que tenía como eje a los africanos y la retracción de la población indígena con motivo de la abolición del tributo. Los contratos de trabajos, que en un comienzo se firmaron por cinco años ampliaron pronto su tiempo de prestación a ocho años. Las labores, motivo del contrato, incluían en un primer momento, la explotación del guano de islas.

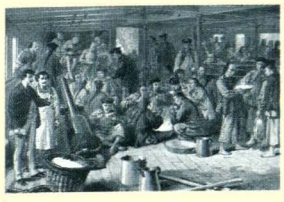
Precisamente, el próspero empresario y político iqueño don Domingo Elías, dueño del contrato de Li You como veremos más adelante, fue quién importó en octubre de 1849 el primer lote de 75 asiáticos. Pese a las prohibiciones estatales, su principal empleo fue en la extracción de guano. Posteriormente, debido a las inhumanas condiciones de trabajo, muchos casos acabaron en revueltas, con el suicidio de los colonos o con graves afecciones médicas entre los trabajadores, razón por la cual se incorporó un párrafo especial en los contratos para no incluir el trabajo en las islas entre las labores que eventualmente efectuarían los inmigrantes en nuestro país.

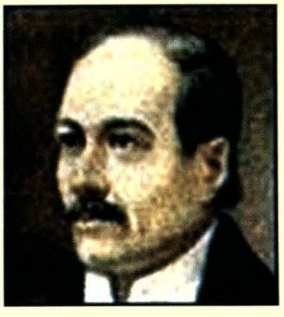
El principal destino de la inmigración china a partir de 1855 fue la agricultura. Como mencionamos anteriormente, básicamente para el cultivo de la caña de azúcar y del algodón en toda la costa. Esto se da dentro de una coyuntura histórica donde se presenta un sostenido crecimiento de la demanda de materias primas en el contexto de la segunda revolución industrial de occidente. Un porcentaje menor de los orientales se dedicó a la construcción de vías para ferrocarril (desde mediados del siglo XIX) y al servicio doméstico.

Antecedentes

Las evidencias culturales presentadas en el presente artículo son el resultado de la segunda temporada de investigación y exploración arqueológica realizada en la isla San Lorenzo entre fines del 2003 y los primeros meses del 2004. Estos trabajos, financiados por particulares a través de la Fundación Miguel Grau, se realizaron con la Dirección de Intere-

Domingo Elías .Agricultor y político iqueño. Principal importador de pobladores chinos al Perú. Abajo: migrantes chinos en barco rumbo a América.





ses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú y por acuerdo del hoy denominado Comité de Investigación de Historia y Arqueología Marítima. Contamos con la autorización del Estado para realizar las excavaciones arqueológicas comprendidas en esta investigación mediante las Resolución Directoral Nº 00361/INC-DREPH del 30 de diciembre del 2003.

Descripción de contextos

Disturbados

Entierro de Li You (1855)

Este entierro se encontró totalmente disturbado en el extremo NO del corte 2 del Panteón. Las asociaciones de este contexto funerario, recuperadas por un funcionario del Museo Naval, se encuentran depositadas en dicho Museo y formaba parte, hasta hace poco tiempo, del contenido de una vitrina en la desactivada sala del museo dedicada a la Isla San Lorenzo.

Diversos utensilios se encontraron al interior de una bolsa azul de lino que aparentemente acompañaba al cadáver. A continuación, presentamos un listado de los objetos de este contexto que se encuentran depositados en el Museo Naval:

1. Bolsa de lino (?) de color azul oscuro (39 cm. de alto x 28 cm. de ancho), la misma que contiene los siguientes objetos.
2. Papel doblado que al practicar conservación preventiva resultó corresponder con un contrato negociado en el año de 1855 entre el ciudadano chino Li You y el Sr. Domingo Elías.
3. Botín de tela de algodón (47 cm. de alto) con unos 150 gramos de frutos secos de Canarium album. Planta medicinal cuyo fruto es actualmente conocido como olivo blanco chino.
4. Un Wen de bronce (moneda china). Procedencia Pekín, asociada al emperador Tao-Kuang (1821-1850). Diámetro 2,2 cm.
5. Un Wen de bronce (moneda china). Procedencia Pekín, asociada al emperador Ch'ien-Lung (1736-1795). Diámetro 2,5 cm.
6. Un Wen de cobre (moneda china). Procedencia Pekín, asociada al emperador Ch'ien Lung (?) (1736-1795). Diámetro 2,3 cm.
7. Cepillo trabajado en hueso pulido (largo 14,7 cm x 0,8 cm. de ancho).
8. Una ficha de dominó trabajada en madera marcada con los números 6 y 5 en sus extremos (largo 4,8 cm. x 1,7 cm. de ancho x 0,3 cm. de espesor).
9. Un atado de 12 palitos cortados de bambú (cada uno largo 9,5 cm. x 0,02 cm. de diámetro).
10. Fai Chi o "palos chinos" (dos palos de comer). Bambú. Largo 23 cm. x 0,5 cm de diámetro.
11. Un soporte de bambú para los palitos de comer (largo 11,5 cm. x 0,9 cm. de diámetro).
12. Peine doble usado tradicionalmente para sacar piojos y liendres, conocido como "asentador". Contiene lo que parece ser un poema pirograbado en letra cursiva china. Bambú. (largo 13,1 cm. x 5,8 cm. de ancho x 1,5 cm de espesor. Las púas son de bambú y tienen un largo de 5.8 cm.).
13. Peineta de madera (largo 14,5 cm. x 5,5 cm de ancho).
14. Ovillo de hilo oscuro envuelto en torno a un trozo de mazorca de maíz.

Li You, oriundo del distrito de Xinhui, cercano del distrito de Cantón (Guanzhou), en el momento de fallecer tenía alrededor de 20 años de edad, según se especifica en su contrato de trabajo. Éste fue firmado el quinto año del emperador Hsien-Feng en la décima luna (noviembre o diciembre de 1855) y según la Dra. Isabelle Lausent, corresponde a un contrato clásico de 8 años donde se precisa que el culíe debe realizar todos los trabajos que se le pida, salvo colectar guano. Se especifica que trabajará para su empleador el hacendado y político iqueño don Domingo Elías y que su sueldo será de 13 yuan (4 pesos), de los que tendría que rembolsar 1 yuan mensualmente. Aunque sabemos que en la práctica nunca se respetó esta cláusula, una de ellas menciona que su sueldo no puede ser reducido por razones de enfermedad.

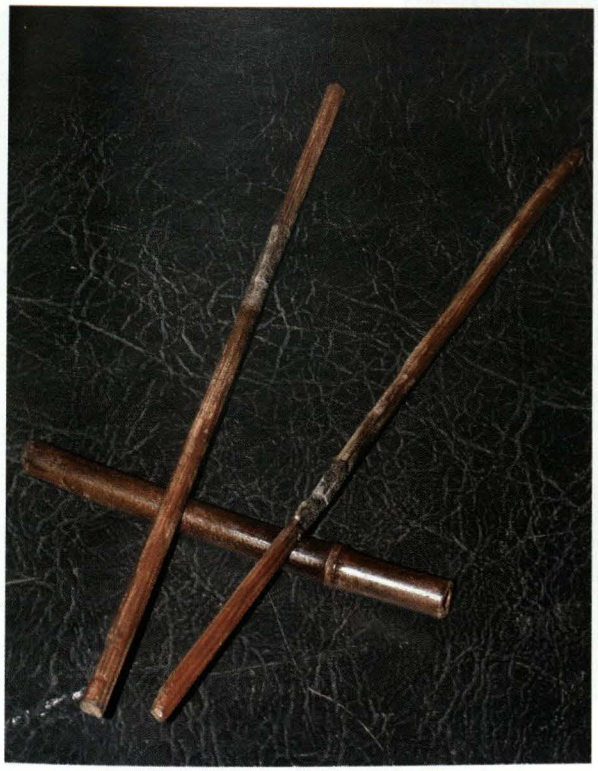
Entierros excavados in situ

Entierro XVII del Panteón

Corte 5, Unidades: 10,12, 25 y 26

Corresponde a un entierro superficial sin ataúd, dispuesto en una fosa simple de 1,90 m. de largo, 0,75 m. de ancho por 0,30 m de profundidad. El cuerpo se encontró a apenas a unos 0,15 cm. de profundidad.

El cadáver corresponde a un individuo adulto de entre 25 y 30 años de edad. Sexo masculino y 1,52 m. de estatura. Fue enterrado extendido, de cubito dorsal, con los brazos extendidos a los lados del cuerpo y con las manos en puño a la altura de la cadera. Este individuo presenta rasgos orientales y se encuentra vestido con dos camisas de manga larga con botones y pantalón corto, a la altura de la rodilla. Todas estas prendas son confeccionadas en algodón blanco. Sobre esta vestimenta lleva puesto un



Fai Chi o "palos chinos" (palos de comer). Material Bambú. Asociados a un soporte de bambú para los palitos de comer.



Detalle del "asentador" o peine doble usado tradicionalmente para sacar piojos y liendres. Contiene lo que parece un poema escrito en letra cursiva china, bajo la técnica del pirograbado. Material Bambú.



Atado de 12 palitos de bambú. Ficha de dominó trabajada en madera de Bambú, marcada con los números 6 y 5 en sus extremos. Es conocida la afición de los orientales por los juegos de apuestas, de igual manera, sabemos que estas fichas eran usadas con fines adivinatorios.



Emperador Hsien-Feng (1851-1861). Como consecuencia de la segunda guerra del opio, firmó dos tratados que lo obligaron a abrir 11 nuevos puertos al comercio británico y francés y a aceptar el amarre de un barco de guerra en cada uno de ellos. También autorizó la libre navegación por el Yangtse, concedieron a los ciudadanos británicos y franceses libertad de residencia en China, aceptaron la inviolabilidad de sus propiedades y su extraterritorialidad, admitieron la actividad misionera y legalizaron el comercio de Opio. El contrato de Li You fue firmado en el quinto año del gobierno del emperador Hsien Feng.



Wen chinos. Monedas de bronce y cobre asociadas al entierro de Li You. Las monedas eran fundidas y formalmente son muy conservadoras a través del tiempo. A diferencia de las monedas occidentales, imposible establecer el año preciso de emisión. Fueron utilizados como ofrendas funerarias, amuletos, como botones, como decoración; asimismo, fueron usadas para los juegos y la adivinación. Dos de ellas (bronce y cobre) corresponden a tiempos del emperador Ch'ien-Lung (1736-1795) y la tercera (bronce) a tiempos del emperador Tao-Kuang (1821-1850).





Anverso y reverso de wen de la era del emperador Ch'ien-Lung. (fuente internet)





Anverso y reverso de wen de la era del emperador Tao-Kuang (fuente internet)



Dentro de un botín de tela de algodón se encontró 150 gramos de frutos secos conocidos como Olivo blanco chino (Canarium album). Semillas utilizadas en la medicina tradicional china. La semilla tiene forma fusiforme y es muy rica en calorías, usada como digestivo, lubricante, antinflamatorio, antídoto contra venenos, antiviral y astringente.



Detalle de vestimenta china correspondiente a una chaqueta o saco elaborado con una mezcla de fibras animales (lana) y vegetales (lino). Se observa con claridad la manufactura de los botones y ojales, en el estilo clásico chino. Asociado al Entierro XVII.

sacón de color verde finamente rayado y con ojales de cuerda transversales de color azul estilo oriental. En la parte interna del sacón hay un bolsillo que contenía tres cigarrillos. Éstos parece que son liados industrialmente con un papel grueso sobre un tabaco de color bien oscuro.

El cuerpo se encuentra en extraordinario estado de conservación, al igual que su indumentaria.

Sobre el cuerpo, durante el proceso de excavación, se encontró dos pequeños envoltorios de papel de envolver conteniendo una sustancia negra en polvo semejante a pólvora (Sp. 101 y 103). Probablemente correspondan con algún tipo de récipe médico.

Un aspecto interesante que se puede observar en la cabeza del cadáver es que no tiene coleta, presentando más bien el cabello corto. Probablemente éste sea un aspecto a considerar, pues puede indicar que ha sido bautizado cristiano.

En la actualidad se viene practicando conservación y estudio del cadáver obteniendo valiosa información para ayudarnos a comprender mejor los penosos acontecimientos relacionados con la importación de inmigrantes orientales, así como de conocer algunos aspectos interesantes sobre salubridad pública y medicina popular durante la segunda mitad del siglo XIX.

Los doctores Uriel García y Güido Lombardi se encuentran actualmente a cargo de los estudios de paleopatología del proyecto arqueológico San Lorenzo. En el caso específico del Entierro XVII contamos con la participación del investigador Marvin Allison. De un manuscrito que se encuentra en prensa sobre las investigaciones de los especialistas mencionados, hemos tomado algunos datos para incluir en este artículo que son sumamente interesantes.

El estudio radiológico-tomográfico reveló un individuo sin evidencias de fracturas ni signos de estrés crónico durante su infancia.

El diagnóstico médico demuestra que el individuo al momento de fallecer se encontraba con su sistema inmunológico sumamente deprimido, con un cuadro de deshidratación severa, desnutrición e insuficiencia respiratoria.

Entre las patologías detectadas tenemos:

1. Clonorquiasis: Enfermedad identificada por la presencia del parásito Clonorchis sinensis. Éste causa patología crónica del pulmón (García y Lombardi).

2. Esquistosomiasis Asiática: Identificada por la presencia del parásito Schistosoma japonicum. Éste causa patología crónica del hígado y de los intestinos (García, Lombardi y Marvin Allison).

3. Balantidiasis: Identificada por la presencia del parásito Balantidium coli. Éste ocasiona un cuadro agudo de disentería, la cual, según los



Uno de los dos pequeños envoltorios de papel conteniendo una sustancia negra semejante a pólvora. Probablemente correspondan a un uso medicinal. Asociado al Entierro XVII.

especialistas, terminó por acabar con la vida de este individuo (Marvin Allison).

Todos estos parásitos son endémicos de zonas tropicales y subtropicales, especialmente del sudeste asiático (Sur de China, zona de Cantón) siendo ajenas al Perú del siglo XIX.

Estamos a la espera de los resultados del análisis de una muestra de cabello tomada del cadáver para determinar la eventual presencia de metabolitos de opio (opiodies), debido a que históricamente se sabe que a lo largo del siglo XIX en China y en América el consumo de opio por parte de los ciudadanos orientales fue muy común.

Lo resaltante del estudio paleopatológico es que se ha documentado por primera vez, a nivel de evidencia arqueológica, la presencia de parásitos en momias de pobladores chinos fuera de su territorio. Según el Dr. Lombardi, se trataría del primer caso registrado en el continente americano.

Caleta de los Presos (contexto múltiple)

Frente a Caleta de los Presos, cerca de unas instalaciones militares (TADEMU), en las inmediaciones de la Estación Naval, a inicios del 2003 se reencontraron evidencias de restos humanos, los que aparentemente se encontraban ya disturbados desde hace muchos años, probablemente durante la implementación física de la unidad militar. Éstos restos expuestos a la intemperie por el viento y la erosión habrían sido nuevamente cubiertos, y en esta ocasión, señalizados con una pequeña e improvisada cruz de madera.

Cuando intervinimos en el lugar, constatamos la presencia de algunos restos humanos desarticulados e incompletos bajo la marca. Estos aparentaban proceder de otro sitio en las inmediaciones, pues se encontraban incompletos y no había evidencia de la excavación que se debió practicar originalmente para enterrar los cuerpos.

Se documentaron algunos fragmentos de tejido verde grueso, similar al empleado en el sacón del Entierro XVII hallado en el Corte 5 del Panteón, una pierna parcialmente momificada y huesos blancos de costillas y vértebras. Esto último nos indica que estos restos estuvieron expuestos en alguna oportunidad y por algún tiempo a la intemperie.

Posteriormente a este hallazgo, recorrimos la zona y en un lugar inmediato, algunos metros más arriba, en la misma loma, encontramos aparentemente el lugar de procedencia de los restos descritos. A este entierro, que durante la excavación resultó ser doble, lo registramos como E: XXXII de Caleta de los Presos.

Entierro XXXII (Contexto doble)

Corte 1, Unidades: 1,2,3 y 4

Corresponden a los restos de dos individuos adultos enterrados juntos en la misma matriz y a muy poca profundidad (no más de treinta centímetros). Ambos a juzgar por la vestimenta son ciudadanos chinos.

Entierro XXXII a

Individuo adulto de sexo masculino enterrado orientado hacia el sur, en posición opuesta al E: XXXII b. Se encuentra extendido de cubito dorsal, con los brazos colocados a lo largo del cuerpo.

La cabeza se halla fuera de su posición anatómica. Esta fue colocada sobre su pecho con los restos in situ de un sombrero hecho de fibra vegetal que desgraciadamente se encontró con la parte superior muy destruida.

Amarrado con un trozo de pabilo al primer ojal de su saco se encontró una medalla rectangular tallada en una gruesa corteza de bambú con el número 96 escrito en la parte interna o porosa del tallo.



Medalla rectangular tallada en gruesa corteza de bambú con el número 96 escrito en la parte interna o porosa del tallo. Se encontró amarrada con un trozo de pabilo al primer ojal del saco asociado al Entierro XXXIIa.

Entierro XXXII b

Individuo adulto de género masculino enterrado, orientado hacia el norte, junto pero en posición opuesta al E: XXXII a. Se encuentra extendido de cúbito dorsal y con los brazos colocados a ambos lados del cuerpo.

La cabeza se halla casi totalmente destruida debido a la poca profundidad de su deposición, conservándose solo parte del occipital in situ. Su pierna izquierda, a partir de la rodilla, ha sido casi totalmente removida de su posición anatómica y colocada sobre su cadera unida al cuerpo únicamente por un trozo de piel momificada. Ambos cadáveres (XXXII a

y b) al momento de ser enterrados debieron de estar vestidos. En la actualidad aparentan estar desnudos, pues toda su ropa se encuentra echa jirones, producto de las múltiples remociones de que han sido objeto los cuerpos. Entre estos restos que cubren parcialmente los cuerpos, se puede reconocer varios fragmentos de tejido correspondientes a por lo menos dos sacos de paño grueso de color verdoso con los típicos ojales de cuerda azul estilo oriental.

De los restos humanos recuperados del contexto más disturbado, se desprende que por lo menos existe un individuo más con las mismas características que, probablemente, se encuentre enterrado superficialmente en las inmediaciones.



Detalle de cepillo trabajado en hueso pulido.

Discusión

Debido a que la isla San Lorenzo es un relicto histórico donde se han conservado en forma extraordinaria algunas evidencias de nuestro pasado, se encuentran los basamentos de importantes estructuras sanitarias asociadas a la intensa actividad portuaria que caracteriza el siglo XIX.

Bajo las estructuras de tabiquería de una desactivada prisión militar, en la que hasta hoy se conoce como Caleta Sanitaria, se encuentran los restos de lo que fue una cuarentenaria o lazareto establecido en la isla en la primera mitad el siglo XIX para aislar del puerto los brotes epidémicos que pudieran darse a bordo de cualquier navío en tránsito.

Asociado a estas estructuras sanitarias que incluyen una residencia para médicos y enfermeros, salas de cuarentena, depósitos para carga, caseta de guardia, capilla, hospital y muelle, se encuentra un cementerio conocido como el Panteón.

El cementerio del Panteón existe oficialmente desde la creación de la Estación Sanitaria, alrededor de 1833. Hemos tenido la oportunidad de revisar este decreto gracias a la gentileza del Dr. Uriel García. Este hecho no quiere decir que no se hallan efectuado, en las inmediaciones, entierros en épocas anteriores. Es más, es muy probable que los restos de por lo menos 60 miembros de la expedición militar nassauense se encuentren enterrados en este cementerio.

Esta expedición como sabemos fue comandada por el Almirante Jacques Clerk, conocido como el Ermitaño quién a nombre de Mauricio de Nassau príncipe de Orange, en 1624 atacó intereses españoles en nuestras costas llegando a bloquear por varios meses el Callao. Lo extenso del bloqueo y una pobable epidemia de disentería, ante la cual llegó a sucumbir el mismo Almirante y 60 de sus hombres, dio por concluida la aventura militar. Futuras exploraciones en este cementerio nos darán luces al respecto.

Lamentablemente, las evidencias más importantes de ciudadanos chinos hallados en la isla San Lorenzo corresponden a los recuperados sumariamente hace algunos años de este cementerio y que fueron conservados en un par de vitrinas del Museo Naval. Los objetos recuperados en esa oportunidad se encontraron, por la información que hemos obtenido, formando parte del ajuar del entierro de un culíe cuyo cuerpo aún se encuentra enterrado en un lugar inmediato a la esquina NO de nuestro Corte 2 del Panteón.

Al interior de una bolsa azul de lino que acompañaba al cadáver, se encontraron varios objetos descritos oportunamente. Dentro de este grupo de objetos, destaca una hoja de papel cuidadosamente plegado que al practicarle una conservación preventiva, debido a que se estaba deteriorando, se descubrió que se trataba de un contrato de trabajo perteneciente al ciudadano chino de veinte años de edad, Li You. Este documento, según nos informó la Dra. Isabelle Lausent-Herrera, es similar a los que se estilaban en este tipo de transacciones y que incluyen prestación de servicio por 8 años. Este papel corresponde a una forma impresa de contrato completada a pluma con los datos personales del colono.

Entre los datos consignados en la ficha tenemos el de su provincia de origen, Xinhui, cercana esta última a la de Cantón (Guanzhou), corroborando los datos históricos que ponen a esta última provincia como cuna de la mayoría de los ciudadanos chinos que migraron como colonos. Como herencia de este hecho tenemos que la comida de origen cantonés con su toque criollo es de suma importancia en algunas ciudades del Perú, donde se llega a consumir hasta una vez por semana generalmente en reuniones familiares.

Junto con el documento anterior se encontró una ficha de dominó trabajada en bambú. Esta ficha se encuentra marcada por una sola de sus caras con los



Peineta de madera.

números 5 en un extremo y con el número 6 en el otro. Es conocida la afición de los orientales por los juegos de azar y se sabe que no perdían oportunidad para realizar apuestas, que en muchas ocasiones acabaron con cuantiosas pérdidas de patrimonio por parte de algún desafortunado. Igualmente sabemos que estas fichas también eran usadas con fines adivinatorios, otra de las actividades a que los hijos del celeste imperio eran muy proclives. Desconocemos, debido a las circunstancias de la incorporación de este material a la colección del Museo Naval, si se encontraban más fichas en el contexto o sólo ésta.

Dentro de la misma bolsa azul con los hallazgos descritos se halló un envoltorio, formado por una bota de tela blanca de algodón que contenía 150 gr. de frutos secos de Canarium album, Raeusch. (Fam. Burseraceae). Fruto seco de un árbol conocido como olivo blanco chino. La semilla es de forma fusiforme (con dos puntas), crece ampliamente en zonas tropicales, especialmente en la provincia de Guandong, China. Los frutos secos que se conocen como paaklaam, kan lan o lu lan fueron importados en jarras de cerámica a partir de mediados del siglo XIX. Se han documentado dichas semillas en villas de pescadores chinos en la bahía de San Francisco y en Sacramento, Estados Unidos. No se han reportado sembríos de esta planta fuera de China, por lo que deducimos que estos especímenes son importados directamente de este país.

El fruto y la almendra se consumen frescos y secos. La porción libre de agua de la fruta es rica en grasas, harinas y fibra cruda; asimismo, es rica en calorías (1150 calorías por libra).

En la medicina tradicional estos frutos son usados como récipes contra la aprehensión (?) y para estimular el apetito. Otros lo consideran un excelente medicamento para bajar la temperatura, curar afecciones a la garganta, estimular la producción de fluidos en el organismo y como remedio para la intoxicación causada principalmente por consumo no apropiado de pescado o cangrejo. En el estudio de los materiales recuperados en Riverside, Chinatown (Kent et al 1987) se menciona que este vegetal es utilizado como digestivo, lubricante, antinflamatorio, antídoto contra venenos, antiviral y astringente (antidiarreico).

En cuanto a las monedas de bronce y cobre chinas conocidas como Wen, mencionamos que como parte de este contexto se hallaron tres. Estas monedas, a diferencia de las occidentales, no son acuñadas sino fundidas y son formalmente muy conservadoras a través del tiempo. Las halladas corresponden a diferentes épocas, las que se reconocen de acuerdo al período del reinado en que fueron fundidas, dato que se consigna en una de sus caras. Es, a diferencia de las monedas occidentales, imposible establecer el año preciso de su emisión. Dos de ellas, una de bronce y otra de cobre, corresponden a tiempos del emperador Ch´ien-Lung (1736-1795) y la tercera, de bronce, corresponde a tiempos del emperador Tao-Kuang (1821-1850).

Los Wen, hechos de bronce, han sido utilizados por su ínfimo valor como ofrendas funerarias, como amuletos, como botones y como decoración; asimismo, fueron usadas para los juegos y la adivinación. Recordemos que a fines de los años 80 nuestra moneda, prácticamente carente de valor, era adquirida en grandes cantidades para ser usada como ofrendas funerarias en Hong Kong.

Los otros entierros que hemos descrito no presentan mayor acompañamiento que su propia vestimenta. La excepción la dan tres cigarrillos guardados en un bolsillo interno derecho del sacón del ciudadano chino correspondiente al E: XVII del Panteón.

Conclusiones

1. Hay una fuerte presencia histórica del siglo XIX en la isla asociada a las actividades portuarias del Callao.
2. Como parte representativa de esta ocupación, tenemos tres entierros de inmigrantes chinos conocidos como culíes.
3. Su presencia en la isla aparentemente tiene más relación con la Estación Sanitaria y las actividades portuarias que con labores que estuviesen realizando en ésta (canteras - guano).
4. Los estudios de paleopatología realizados en el cadáver del ciudadano chino identificado como E: XVII del Panteón están dando nuevas luces sobre importantes aspectos de salubridad relacionadas con la actividad portuaria.
5. El hallazgo del entierro de Li You y del Entierro



Fotos de cargadores chinos en Shangai (1900). Se observa que llevan puesto unos botines de tela, similares a los documentados en el entierro de Li You.

XVII los convierten en el icono representativo de las relaciones chino-peruanas del siglo XIX en una coyuntura histórica muy difícil para ambos países.

Agradecimientos

Agradecemos de manera especial la colaboración de la Dra. Isabelle Lausent-Herrera investigadora CNRS - IFEA, investigadora, consultora, especialista en migración china, quién colaboró con la traducción del documento hallado entre las pertenencias de Li You, así como por su apoyo y orientación bibliográfica. A la Estación Naval San Lorenzo, a sus oficiales y a su personal subalterno por el permanente apoyo que siempre han brindado a nuestras actividades y al Taller de Municiones en la isla San Lorenzo. Al Museo Naval por facilitarnos el acceso a las colecciones del museo, a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra que colaboró con el levantamiento de las estructuras sanitarias, al arqueólogo conservador Víctor Chang Joo y a la especialista en textiles María Luisa Patrón, quienes vienen colaborando con la conservación de los restos recuperados en la isla, al equipo de trabajo durante la investigación de campo.

Igualmente, nuestro agradecimiento al Dr. Uriel García y al Dr. Güido Lombardi por su concurso en los estudios de paleopatología, a Atlantic Productions por el financiamiento para la conservación de los restos motivo de este estudio y, finalmente, a la Clínica Javier Prado que facilitó sus instalaciones y equipos para la investigación.

La República del Perú y el Imperio Chino reconocen con toda franqueza el derecho inalienable e inherente de toda persona a cambiar de país. Sus respectivos ciudadanos y súbditos pueden, en consecuencia, desplazarse libremente de un país a otro por motivos de viaje, negocios, trabajo y para establecerse en él. Las Altas Partes Contratantes convienen, por lo tanto, en que los ciudadanos y súbditos de ambos Estados emigrarán únicamente de su libre y voluntario consentimiento, y de común acuerdo, reprueban toda otra emigración por los mencionados motivos que no sea enteramente voluntaria, así como todo acto de violencia o engaño que para reclutar súbditos chinos pudiera practicarse en Macao y en los puertos chinos. Asimismo, las Altas Partes Contratantes se comprometen a castigar severamente, con arreglo a sus leyes, a los respectivos ciudadanos y súbditos que infringieren las presentes estipulaciones y, además, a proceder judicialmente contra los respectivos buques que se dedicaren a esas operaciones ilegales, pudiendo imponerles las multas que para tales casos se hallan establecidas en sus leyes.

Párrafo VI del Convenio sobre migración firmado entre la delegación peruana y el gobierno chino un 26 de junio del año de 1874.

BIBLIOGRAFÍA

- *Akin, Margie y Akin, Kevin.* Asian and American coins from the riverside Chinatown. *En: Wong Ho Leun: An American Chinatown. Vol. 2. Editado por The Great Basin Foundation, San Diego 1987.*
- *Maas Vivanco, Juan & Aguirre, Ramsés.* La Historia del Fin de un Mal Sueño: El ciclo del Opio en el Norte de Chile. *Revista ERAadicciones Internet. Número 1. Santiago 1999.*
- *Mueller Jr., Fred.* Gaming and gaming pieces. *En: Wong Ho Leun: An American Chinatown. Vol. 2. Editado por The Great Basin Foundation, San Diego 1987.*
- *Kapsoli, Alfredo.* Ensayos de Nueva Historia. *Francisco Gonzáles A. Editores – Lima, 1983*
- *Kent, Jonathan, Dendy, John y Whalen, Kathleen.* Botanical remains from riverside Chinatown. *En: Wong Ho Leun: An American Chinatown. Vol. 2. Editado por The Great Basin Foundation, San Diego 1987.*
- *Rodríguez Pastor, Humberto.* Herederos del Dragón: Historia de la Comunidad China en el Perú. *Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2000.*
- *Stewart, Watt.* La Servidumbre China en el Perú – Una historia de los culíes chinos en el Perú 1849 – 1874. *Mosca Azul Editores, Lima, 1976.*

LINKS CON TEMAS RELACIONADOS

- *http://www.bn.pt Biblioteca Nacional Eça de Queiroz (Portugal) de donde tomamos el grabado de los culíes a bordo de un transporte.*
- *http://www.gardenbed.com Interesante página sobre información de los frutos de Canarium album.*
- *www.sportstune.com/chinese/coins Página sobre monedas chinas de diversas dinastías.*
- *http://www.fzrm.com/plantextracts/Chinese_White_Olive_extract.htm Página con información sobre el Canarium album.*
- *http://www.dr-zhang.com/formulas/oliveleaf.htm. Sobre el mismo tema*
- *http://www.perou.org/presidents/fr/elias.html De esta página obtuvimos un gráfico sobre don Domingo Elías.*
- *http://www.eradicciones.org/editorial.htm Interesante estudio sobre consumo de la adormidera en el sur del Perú y norte de Chile del siglo XIX.*
- *http://www.4dw.net/royalark/index.html Sobre las diferentes dinastías chinas que involucran este trabajo. De una de estas páginas tomamos la lámina del emperador Manchú Hsien-fêng*

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 2, Agosto, 2004.


CONSORCIO NAVIERO
PERUANO S.A.
CSAV
www.csav.com
LIBRA
Av. Central 643, Pisos 7 - 8, Lima 27, PERÚ
Central Telefónica: (51-1) 411-6500
Fax: (51-1) 411-6599
Website: www.cnpsa.com E-mail: cnp@cnpsa.com

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"46 años contribuyendo al desarrollo de la Marina y del país"

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao 05

Teléfonos:
(00511) 453-0281 (00511) 453-0724

Fax: 465-0305

E-mail: webmaster@navieracomercial.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios



Préstamos FINMAR

del Banco de Comercio

El Préstamo más ventajoso del mercado para miembros de la Marina de Guerra del Perú.

- Hasta 36 meses para pagar.
- Préstamos en efectivo y de consumo.
- Hasta S/17,000 soles, mediante descuento por planilla.
- Hasta S/40,000, mediante débito automático en cuentas de ahorros.
- Disponible con o sin aval.

Para información adicional sírvase comunicarse con nosotros a la Central Telefónica 513-6000 anexo: 3721, 3749 y 3747; Nextel: 811*1627, 811*4638, 811*4621 y 814*7019

Juntos por tu bienestar!

BANCO DE COMERCIO

ágil, cálido, personal

Oficina Principal: Paseo de la República 3705 - San Isidro Central Telefónica: 513-6000
www.bancomercio.com

UAP

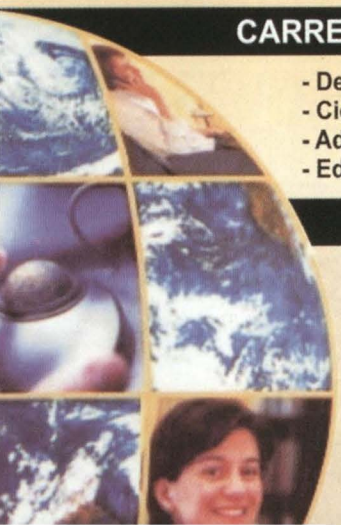
UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

EDUCACIÓN A DISTANCIA

VENTAJAS PARA LOS ALUMNOS

- Plataforma educativa de e-learning: **campus virtual.**
- Docentes especializados en la metodología de enseñanza-aprendizaje,
- Brindamos apoyo en tutorías telemáticas a nivel nacional en todas las asignaturas
- Materiales didácticos diseñados específicamente para educación a distancia. (textos, audio y video).
- Brindamos apoyo en tutorías presenciales en cada unidad descentralizada donde se matricule el alumno.
- Laboratorio con acceso Internet, biblioteca en cada unidad descentralizada.
- Planes de Estudio y silabos modernos y orientados al mercado laboral.
- Carnet Universitario
- Convalidación de Cursos (Segunda Carrera, Traslados)
- Ingreso directo para titulados y/o mayores de 30 años (entrevista personal)

CARRERAS PROFESIONALES



- Derecho y Ciencias Políticas
- Ciencias Contables y Financieras
- Administración
- Educación

Informes e Inscripciones

LIMA
Jr. Cayetano Heredia 1092 - Jesús María
Telf.: 471-1462
266-0195 / 266-0196 Anexo 205
http://dued..uap.edu.pe dued@uap.edu.pe

Miembro de la
A.I.E.S.A.D.
Asociación Iberoamericana de Educación Superior a Distancia

SIMA

INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





54 AÑOS COMO EMPRESA CONTRIBUYENDO CON LA DEFENSA Y EL DESARROLLO NACIONAL

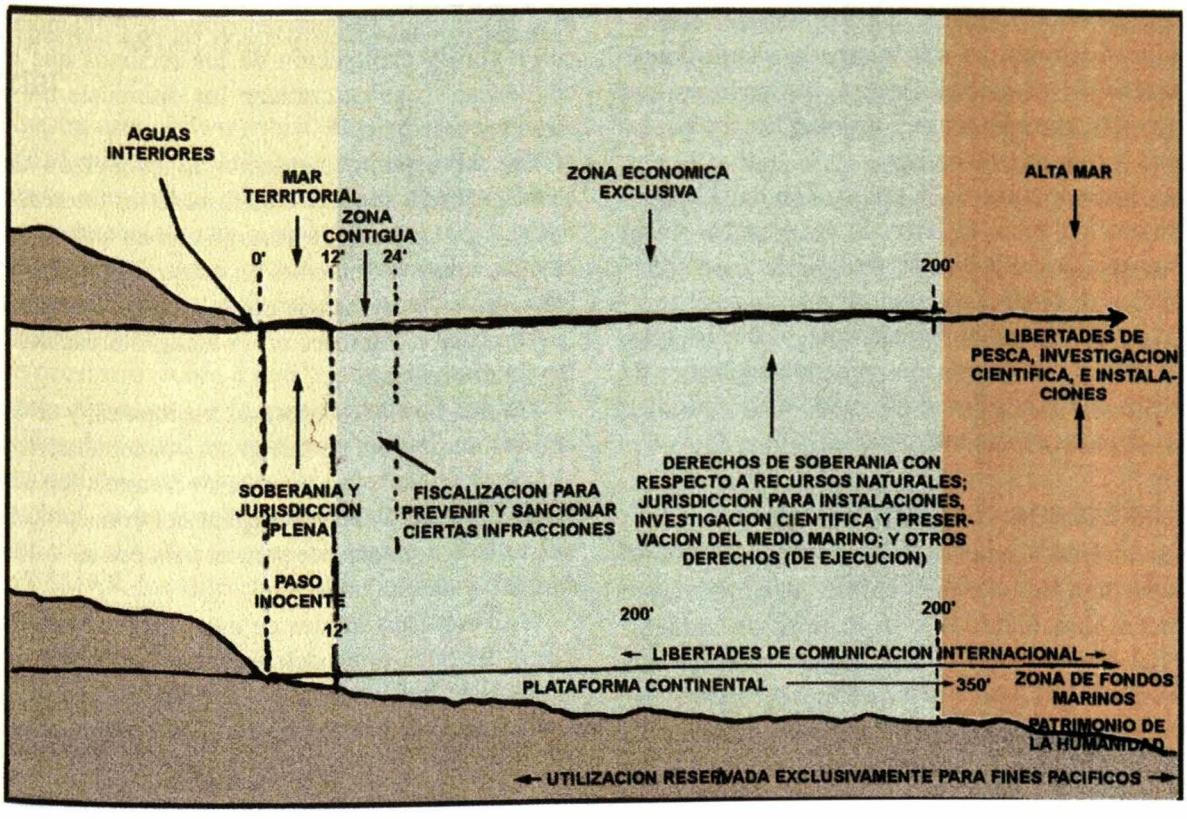
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN

Avda. Contralmirante Mora 1102 - Callao
Teléfono: (51-1) 4131140/4131129 Fax: (51-1) 4131130
Web: www.sima.com.pe - jangeles@sima.com.pe

NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS Y EL NUEVO DERECHO DEL MAR

José Eduardo Cavani Ríos

ESPACIOS MARÍTIMOS (MAR, SUELO Y SUBSUELO)



Introducción

Para entender lo estipulado en la Convención del las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) es importante analizarlo teniendo en cuenta su compatibilidad con nuestros intereses nacionales, en especial con aquellos que se encuentran estrechamente ligados al aspecto de nuestro desarrollo marítimo.

Estos intereses nacionales resultan de importancia capital para el desarrollo sostenido de nuestro país, ya que nos brinda las premisas concretas para organizar políticas idóneas que puedan salvaguardarlos. Así, el que todos los peruanos tengamos presente estos grandes objetivos no sólo nos entrega un factor de cohesión nacional sino que nos obliga a enfocar todo nuestro trabajo en un solo propósito.

En ese sentido, lo primero que debemos tener en cuenta es que empezamos aquí con un problema: el Perú vive de espalda al mar. Lo que implica, entre otras cosas, que este tema puede encontrar dificultades para ser entendido por la mayoría de nuestra población. Y por ende, su manipulación política (y hasta demagógica) puede degenerar el sentido real de la CONVEMAR.

No hay que olvidar que este la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 constituye, junto con la Carta de la ONU y la Declaración Universal de los Derechos Humanos, uno de los documentos internacionales más importante. No tan sólo por el mayoritario consenso que ha venido

obteniendo dentro de la comunidad internacional sino también por la amplia gama de asuntos que regula en esa materia.

"La Constitución de los Océanos", como se la denomina a esta Convención, fue fruto del trabajo arduo que los países menos desarrollados desempeñaron con el propósito de resguardar sus intereses y derechos frente a los intereses de las grandes potencias. Entre estos países se encontraba el Perú, quien junto con otras naciones latinoamericanas lograron establecer la tesis de las 200 millas.

Es ese sentido, la Convención del Mar deja atrás las tradicionales, desordenadas y arbitrarias concepciones del viejo Derecho del Mar para establecer las directrices sobre las cuales debería basarse toda legislación marítima, ya sea interna o internacional; adicionándole, al mismo tiempo, instituciones que velen por su cumplimiento y diriman las controversias que surjan en este aspecto.

En efecto, a partir de la aprobación, en 1982, de la Convención sobre el Derecho del Mar "se inició una nueva etapa en la historia de las relaciones internacionales al contarse con un instrumento que expresa el consenso mundial de hacer prevalecer las relaciones de paz y colaboración poniendo al alcance de los países en desarrollo un adecuado marco jurídico para la defensa de sus intereses"[1].

Los Intereses Nacionales

Los intereses nacionales son definidos como "la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad material o espiritual, de carácter nacional. Los intereses Nacionales orientan los esfuerzos del Estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar"[2]. De esta forma, estos intereses nacionales no tienen matiz político sino más bien una gran dosis de estrategia.

Por ello, acertadamente se considera que estos intereses nacionales "sólo pueden establecerse, cuando en acción concertada todos los grupos humanos que forman los Intereses nacionales, acepten de común acuerdo que es lo que interesa realmente a la nación, de forma global, para que beneficie a todos"[3]. Así, el establecimiento de los intereses nacionales se presentan como la materialización del pacto social, el mismo que se renueva con el cumplimiento constante de estos grandes ideales.

Además, es importante agregar que "parte de los Intereses Nacionales son los relacionados con el uso de los océanos, el Mar Peruano o Mar de Grau, los ríos, lagos y sus respectivas zonas de influencia, así como con la explotación de los recursos que ellos contienen, y que determinan los diferentes tipos de intereses marítimos"[4].

En ese sentido, siguiendo lo estipulado en la CONVEMAR, se viene clasificando los intereses del Perú en los Océanos de acuerdo con un criterio espacio-funcional en: Intereses en nuestra zona marítima, Intereses en las zonas de otros Estados, Intereses en la Alta Mar e Intereses en la zona internacional de los fondos marinos[5].

De esta forma los intereses nacionales, y en especial los marítimos, no deben ser concebidos, "como algunos suponen, con un criterio crematístico subalterno, sino en la acepción cabal del concepto, de lo que es más conveniente para el país por su valor intrínseco y de conjunto"[6].

Esto confirma la idea de que "los intereses marítimos del Perú están determinados por su situación geográfica; por los factores geológicos y ecológicos que condicionan la existencia de los recursos mari-

---

1. *Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).* Convención sobre el Derecho del Mar. *En http://www.cpps-int.org/condemar.htm. Además reconoce esta organización que la Convención del Mar "representa el resultado del equilibrio de los intereses marítimos de más de 150 Estados".*
2. *Brousset Barrios, Jorge.* Los Intereses Marítimos del Perú: Una Visión Resumida. *Agenda Internacional. Lima, Año V, N° 11 (Julio-Diciembre, 1998). P. 16.*
3. *Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional. *Simposio realizado en Lima en 1978. Auspiciado por el Ministerio de Marina. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1980. p. 175. Carcelen Basurto también acota que la respuesta a cuál es nuestro destino, "permitirá realmente formular los objetivos nacionales, que no sean el fruto del pensamiento personal o burocrático de las personas que se asignen para ello, sino que, como se arma un rompecabezas, se establezcan con claridad los grandes logros buscados o los deseos permanentes de la nación. Ibidem.*
4. *Brousset Barrios, Jorge.* Los Intereses Marítimos del Perú: Una Visión Resumida. *En: Op. Cit.. Lima, Año V, N° 11 (Julio-Diciembre, 1998). P. 17.*
5. *Dirección General de Intereses Marítimos.* Panorama sobre: El Nuevo Derecho del Mar. *Lima: Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987. p. 218-219. En la misma línea Nicolás Roncagliolo recuerda que nuestra delegación ante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar definió los intereses nacionales ubicando como primer punto el que las normas que otros países aplican sobre el transito en sus aguas jurisdiccionales no afecte al Perú. Asimismo, el resguardar los intereses en Alta Mar, en especial lo referido a la pesca de las especies transzonales y las altamente migratorias. Finalmente, le interesaba lo referente a la explotación de recursos naturales de los fondos marinos. En: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Comisión de Estudios Estratégicos). La Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1999. p. 93-94.*
6. *Arias Schreiber Pezet, Alfonso.* ¿Indiferencia del Perú frente a los nuevos retos marítimos?. *En Agenda Internacional. Año 1. N° 1 (1999). P. 53.*

nos; por las necesidades económicas y sociales de su población; por la explotación y cautela debida de la seguridad del país, y por su participación en las negociaciones internacionales sobre el nuevo Derecho del Mar"[7].

En este nuevo Derecho del Mar se encuentra "la concepción de los Derechos Humanos; del aprovechamiento de las riquezas naturales en beneficio del hombre, para el cual existe el Derecho Internacional"[8]. Por ello, nuestros intereses más importantes son la comunicación internacional, los derechos de pesca al interior y fuera de las 200 millas, así como la participación en la minería oceánica[9].

La protección de nuestros recursos naturales en el mar y la economía nacional

Nuestra economía nacional depende mucho de la actividad pesquera. Ella le proporciona no tan sólo la despensa alimenticia adecuada para nuestra población sino también contribuye a generar nuevos puestos de trabajo. En ese sentido es importante para el Perú salvaguardar la variada materia prima que emplea nuestra pesquería.

Es necesario recordar que "en un mundo en el que aumenta rápidamente la población y el déficit de proteínas, los peces se consideran cada vez más un recurso valioso, no sólo para el consumo humano, sino también como fuente de harina de pescado"[10].

Por ello, el hecho de que se haya reconocido en la CONVEMAR los diferentes espacios marítimos es "la mejor expresión que pudo obtener el Perú en su denodada lucha por la defensa de sus recursos naturales ya que se configura en un mayor y real reconocimiento a los derechos que el Perú planteó desde el inicio de su reclamación en 1947, en lo que se refiere a los recursos económicos de su dominio marítimo"[11].

Se dice que en el caso de la pesca mundial "tan sólo 20 países protagonizan el 80% de las capturas marinas mientras el resto se reparte un total de 15 millones de toneladas. Esta situación ha permanecido invariable desde hace 25 años y de ella se deduce que se podría lograr, en gran parte, una circunstancia estable de pesca si esos 20 países adoptaran medidas que tuvieran plenamente en cuenta la sostenibilidad de los recursos que explotan"[12].

Las estadísticas en este aspecto señalan que "los ingresos anuales por la pesca en general alcanzan a más de 50 mil millones de dólares y más del 90 por ciento son generados en la Zona Económica donde los países costeros tienen dominio y jurisdicción. Apenas el 10 por ciento restante de pesca es en alta mar"[13].

De esta manera ha quedado demostrado que "con la vigencia de la CONVEMAR los países pesqueros de aguas distantes han ido perdiendo la posibilidad de ir pescando libremente en las Zonas Económicas Exclusivas de los países ribereños, ya que éstas cubren el 90% de los recursos pesqueros mundiales"[14].

No obstante, hay que tener en cuenta que "las pesquerías que se realizan en alta mar, aunque sólo representen alrededor del 10% de la extracción mun-

---

7. *Durán Cotrina, Patricia Beatriz.* El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Poli metálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 28.*
8. *García Sayán, Enrique.* Tesis del Perú en la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho del Mar. *EN: Revista de Marina. Lima (PE), 43(5), set.-oct. 1958. p. 771.*
9. *Indacochea Queirolo, Alberto.* Aspectos geopolíticos marítimos: El Perú y el Pacífico. *En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Nº 18 (1999). P. 95.*
10. *Naciones Unidas.* Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Nueva York: Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984. p. 28. En la misma línea destaca ese organismo universal que "varios países en desarrollo han dirigido su atención hacia el mar, y con éxito. La industria camaronera de la India es ahora una de las mayores del mundo. Tailandia tiene una de las mayores del mundo. Tailandia tiene una de las mayores pesquerías de arrastre de Asia. Naciones como la República de Corea, Ghana y Cuba comenzaron a construir sus propias flotas para la pesca en zonas distantes de sus costas, incorporándose así a las principales naciones pesqueras, como el Japón y la Unión Soviética, en la explotación de mares antes poco explotados" Ibidem.*
11. *Brousset Barrios, Jorge.* Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). *En Revista de Marina. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), Nº 3. p. 63. El mismo autor considera que "la adhesión a dicho tratado posibilitará el manejo de los ingentes recursos que guardan los océanos en provecho de todos los países miembros, aspecto en que el Perú está relegado. Frente a la creciente necesidad de mayores recursos alimenticios, el mar es la despensa del futuro, pero tiene que haber un manejo racional de las especies marinas". En: BROUSSET, Jorge. "Si no se firma tratado de límites marino, Perú perdería área similar a Piura". Declaraciones recogidas por Silvia Rojas de La Republica, 17 de Enero de 2002.*
12. *García Mesinas, Alfredo.* El Código de Conducta para la Pesca Responsable y su implementación por la comunidad internacional. *En Política Internacional. Nº 49 (Julio-Setiembre, 1997). P. 33.*
13. *Brousset Barrios, Jorge.* Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). *En Op. Cit.. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), Nº 3. p. 60.*
14. *Llanos Mansilla, Hugo.* Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar. *En: Diplomacia. Nº 72 (Marzo-Junio, 1997). P. 93.*

dial (hasta hace poco eran 5%), repercuten en las que ocurren dentro de las zonas de jurisdicción de los Estados ribereños, especialmente en la relacionadas con las poblaciones transzonales, las semipelágias y las altamente migratorias, poniendo en peligro su sostenibilidad"[15].

El ex Canciller Enrique García Sayán, reconociendo la subalimentación de nuestra población y la necesidad que esta tenía de contar con alimentos ricos en proteínas, grasas, minerales y vitaminas que poseen nuestros recursos pesqueros, confirmó la importancia de este criterio más allá del de seguridad militar.

El mencionado autor brindó el fundamento principal de la llamada tesis de las 200 millas con la siguiente expresión: "Se vio así en orden a conservar estas especies aprovechables de nuestro complejo marítimo biológico, era necesario extender una política de control y preservación hasta una distancia de alrededor de 200 millas. Se decidió entonces por el gobierno de la época, usando el derecho de autoprotección, tomar la acción necesaria a tal fin[16].

Desgraciadamente, el estar al margen de la CONVEMAR "nos expone a que las potencias pesqueras de aguas distantes, o bien prosigan sus actividades de pesca en zonas cercanas a nuestro dominio marítimo o bien establezcan una Organización o Arreglo Subregional para regular, de conformidad con sus intereses, la utilización de las mismas especies que migran desde nuestras zonas de jurisdicción nacional hacia las ajenas, y viceversa"[17].

Máxime, cuando sabemos que "las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con respecto al régimen de pesca en la alta mar, si bien favorecen nuestros intereses, han demostrado ser insuficientes para evitar que los Estados de pesca distante sigan pescando allí de manera irrestricta"[18].

De esta forma hay que reconocer el hecho de que "la pesca masiva y depredatoria es pues ilegítima, aunque se realice en alta mar, porque si el alta mar es condominio también lo son las riquezas que en ella se encuentran y deben beneficiar a todos y no solamente a quien hoy puede estar en capacidad de extraerlas para su provecho exclusivo, privando a los demás de este beneficio"[19].

Además, de acuerdo con lo estipulado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en la actualidad "las naciones ribereñas tienen la oportunidad de crear industrias pesqueras productivas y estables, basadas en la explotación por poblaciones de los recursos que ahora están enteramente bajo su control"[20].

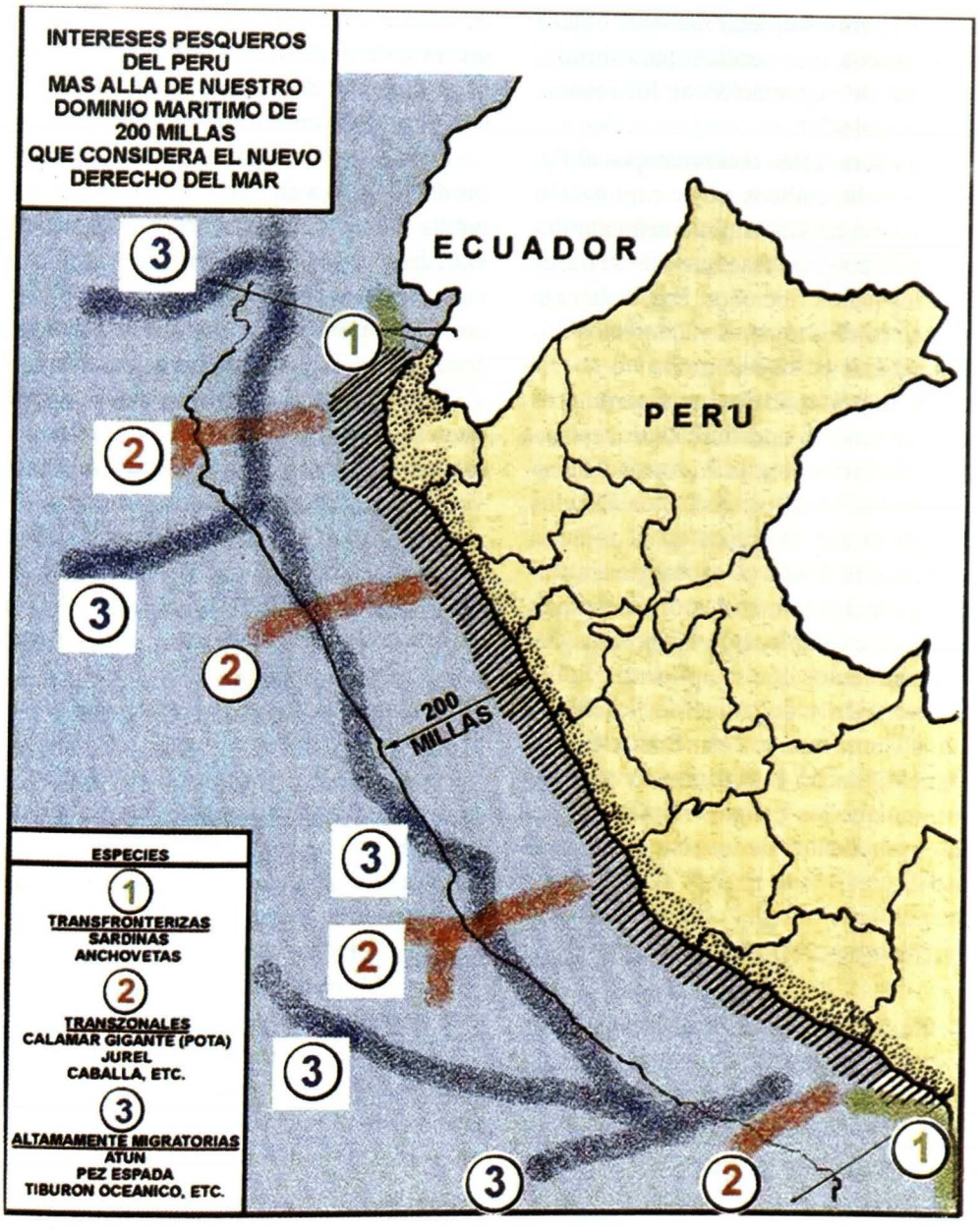
Asimismo, agrega ese mismo organismo internacional que "sin un adecuado sistema de ordenación pesquera, problemas tales como la sobrepesca y el sobredimensionamiento de la capacidad pesquera pueden surgir con igual facilidad dentro como fuera de las zonas jurisdiccionales"[21].

En definitiva "en una comunidad internacional en la que el hambre y la miseria de gran parte de sus Estados componentes son elementos cruciales de sus luchas para garantizar el futuro de sus pueblos, es evidente que dentro de ellos los Estados ribereños y pertenecientes a la estigmática categoría del tercer mundo, hoy no pueden dejar de tener conciencia de que los recursos vivos de sus mares y costas son, en realidad, una preciada despensa para sus generaciones"[22].

Aquí cabe traer como ejemplo dos recursos que podrían traer serios inconvenientes al Perú: una es la anchoveta que, pescada indiscriminadamente, puede ocasionar serios contratiempos en la producción y exportación de harina de pescado, principalmente

---

15. *Arias Schreiber Pezet, Alfonso.* Nuevo reto en el mar: La pesca más allá de las 200 millas. *En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 24. Es importante recordar, pues, que "el reconocimiento del derecho del Estado sobre los recursos naturales, fue una demanda que siempre se formuló de manera independiente de cualquier consideración relativa a la seguridad militar. En: Bákula, Juan Miguel. "Dos percepciones: espacio oceánico y uso pacífico. En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 5. Bákula continúa diciendo que "este criterio, muy preciso, se mantuvo en relación con las riquezas del mar en los planteamientos de los países en vías de desarrollo, los cuales procuran distinguir entre sus reivindicaciones económicas y los aspectos de la defensa nacional". Ibidem*
16. *García Sayán, Enrique.* Derecho del Mar: Las 200 millas y la posición peruana. *Lima: Impresión DIP S.C.R.L., 1985. p. 59.*
17. *García Palacios, Carlos Alfredo. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mar, instrumento internacional necesario a los interés marítimos del Perú. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 1998. p. 97-98.*
18. *Castillo Morales, Carlos Javier.* Los Intereses Marítimos del Perú en el Marco de los Acuerdos Internacionales sobre Regulación de la Pesca en Alta Mar. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 79.*
19. *Aramburú Menchaca, Andrés.* El sistema Marítimo Regional del Pacífico Sur y las Nuevas Tendencias del Derecho del Mar. *Lima: Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1964. p. 50.*
20. *Organización de la Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.* Las Pesquerías Mundiales y el Derecho del Mar. *Loughborough, Tecmedia, 1979. p. 27.*
21. *Organización de la Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Ibidem.*
22. *Colunge Villacorta, Jorge.* Un reto nacional: La Compatibilización de las 200 Millas Marinas y la Evolución del Derecho del Mar. *En Revista Peruana de Derecho Internacional. Nuevo Derecho del Mar. Tomo XLVII (Enero-Julio, 1997), Nº 109. p. 131.*



hacía Europa, y que las vedas que puedan adoptar las autoridades no serían de mucha ayuda para frenar esta situación.

El hecho de que este pez tenga un desarrollo preferente en el norte de Chile y el sur del Perú implica que ambos países deberán coordinar, sino negociar, políticas que se encarguen de su conservación y eviten la sobre explotación. Todo esto, al margen de estar pendiente la cuestión de la delimitación de esta zona, donde se viene registrando controversias entre pescadores tacneños y autoridades chilenas.

Hablando de la anchoveta, se considera que "en un país como el nuestro, donde grandes mayorías se alimentan en forma deficiente, es necesario velar porque recursos como la anchoveta cumplan una función social muy amplia, que beneficie a las grandes mayorías y no a unos pocos; que este recurso sea preservado para las futuras generaciones del Perú y del mundo y no se ponga en peligro su existencia con una pesca masiva que no tiene justificación social"[23].

Hay que tener en cuenta, de esta forma, que "el desarrollo y extensión de la actividad pesquera no

23. *Peñaherrera del Águila, Carlos.* Geografía General del Perú. *Tomo I. Lima: Ausonia Talleres Gráficos, 1969. p. 274. Ferrero Costa nos recuerda que "a partir del segundo quinquenio de la década del 50 los recursos del mar y especialmente la anchoveta se han convertido en uno de los aspectos esenciales para la economía del país. La ictofauna de nuestro mar y la gran demanda mundial de harina de pescado produjeron la coyuntura propicia para que se iniciara una demandante actividad destinada a la captura y transformación de la única especie que soporta la industria pesquera. La anchoveta. Ferrero Costa, Eduardo. Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar. Tesis Doctoral. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974. p. 159.*

sólo es indispensable para completar nuestros objetivos e intereses marítimos sino también para fortalecer nuestra capacidad de negociación en los respectivos foros internacionales"[24].

Otro recurso que traerá serios contratiempos al Perú son los nódulos polimetálicos cuya explotación –como se mencionó– no ha sido suficientemente desarrollada. Pero en el hipotético caso que esto se de, es muy probable que los países ribereños, especialmente aquellos que cuentan con los mismos yacimientos minerales, se vean afectados en su economía.

De esto resulta importante que países mineros como el Perú puedan tener la oportunidad de restringir su explotación recurriendo a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Así, "los Estados sólo podrán garantizar sus intereses en la minería oceánica, en los actuales o nuevos escenarios, a través de una activa participación en los órganos de la Autoridad en los que se establecerán las normas, reglamentos y procedimientos que se aplicarán. Sobre la base de la Convención y del Acuerdo, se deberá construir todo un sistema que, al estar fundado en la cooperación y en el Derecho Internacional, ofrecerá la seguridad jurídica que los Estados requieren para defender sus intereses dentro de un sistema abierto al entendimiento[25].

Nuestros Intereses fuera de las 200 millas

Definitivamente, el Perú tiene un interés particular en la preservación, exploración y explotación de los recursos fuera del límite de las 200 millas. En especial en el tema de los fondos marinos, ya que "el Perú como país subdesarrollado que todavía basa su economía en la exportación de materia prima de origen minero tiene interés en participar en el control de la explotación de los recursos mineros"[26], los cuales son muy ricos en la Zona[27].

En efecto, "al Perú, en su calidad de país productor de minerales en tierra, le interesa que la autoridad pueda controlar la producción de minerales que se extraigan de los fondos marinos. Igualmente, le conviene que se establezca un fondo de compensación en caso de producirse perjuicios económicos como consecuencia directa de las actividades en la Zona[28].

En el caso del Alta Mar, "la Convención afirma que el Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte del Alta Mar adyacente a su mar territorial. Así, tiene el derecho de participar en condiciones de igualdad en estudios e investigaciones relativos a la conservación de los recursos vivos en la Alta Mar en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella[29] .

Además, existe un problema con la pesca del atún frente a nuestra Zona Económica Exclusiva que de acuerdo con la información de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, "la flota de bandera extranjera ha capturado en la última década un volumen que representa aproximadamente más del 20% del promedio de la captura anual en el oriente del Océano Pacífico"[30].

La importancia del Mar para el Comercio Exterior Peruano y la seguridad en la navegación.

Siendo alrededor del 95% de nuestro Comercio Exterior realizado mediante la navegación, la seguridad que se le pueda brindar a los medios de transporte resulta un imperativo para nuestro país[31]. Adicio-

---

24. *Castillo Morales, Carlos Javier. Op. Cit.*. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. *Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 180.*
25. *Velásquez, María Elvira.* Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. *En: En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 53.*
26. *Cuadros Villena, Carlos Ferdinand.* El Dominio Marítimo del Perú. *En: Revista de Marina. Año 79 (Marzo-Abril, 1986), Nº 2, Vol. 376. p. 140. El autor apunta que la parte medular de la Convención está destinada a organizar el aprovechamiento de la riqueza de los fondos marinos a favor de toda la humanidad. El haber declarado que los fondos oceánicos constituyen patrimonio común de la humanidad, y deben ser utilizados en armonía con el interés internacional, es resultado de la lucha por la liberación económica de los pueblos dependientes, expresada sobre todo en la Conferencia Cumbre de los países No Alineados y en las reuniones del Grupo de los 77". Ibidem.*
27. *No obstante la reconocida riqueza de los fondos marinos, cabe recordar, que "cuando comienza la negociación de la Convención, en los años 70, se pensaba que la explotación comercial minera de los fondos marinos profundos se encontraba próxima y que representaría un enorme potencial de ganancia. En 1994, las conclusiones del informe del Grupo de Expertos Técnicos a la Mesa Ampliada de la Comisión Preparatoria (de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar) indicaba un menor entusiasmo". En: Velásquez, María Elvira.* Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. *En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 47.*
28. *Durán Cotrina, Patricia Beatriz.* El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Polimetálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 25.*
29. *Llanos Mansilla, Hugo.* Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar. *En: Diplomacia. Nº 72 (Marzo-Junio, 1997). P. 91.*
30. *Díaz González, Richard.* La Pesca en alta mar. *En El Comercio, 2 de Agosto del 2000. p. A 17. El autor destaca que "el afán común en la región de preservar y conservar los recursos en nuestra zona jurisdiccional debe tener un correlato en la zona de alta mar adyacente, sobre todo tratándose de especies transzonales y altamente migratorias". Ibid.*

nalmente, también resulta vital que los buques de guerra peruanos cuenten con la debida protección jurídica en su transito por otros océanos.

De esto se deriva que uno de los intereses primordiales del Perú en el Mar es el referido a las comunicaciones marítimas a través del Canal de Panamá, bajo un uso sin restricciones y a menor coste; el libre acceso y uso del Estrecho de Magallanes y el Paso Drake, sin ninguna restricción[32].

Además, se considera que también son intereses del Perú, entre otros, el comerciar y el relacionarse culturalmente con todo el mundo, e insertarse en la Cuenca del Pacífico, política, comercial y turísticamente. Para ello, se debe partir de considerar al Perú como un país marítimo, andino, amazónico y bioceánico[33].

La Cuestión de la delimitación de las Zonas Marítimas

Aunque no es nuestra intención tratar de definir claramente el tema de la delimitación de las zonas marítimas con nuestros vecinos: Ecuador y Chile[34]. Es importante destacar en este punto que el mismo podría ser dirimido ante el organismo especializado en la materia: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

No obstante, cabe, en este sentido, rescatar que "hasta el momento el Perú no ha suscrito aún con Ecuador ni con Chile tratados específicos sobre delimitaciones marítimas; sin embargo, en la práctica la separación entre dominio marítimo peruano y el de los países vecinos del norte y del sur se lleva a cabo aplicando el método del paralelo geográfico"[35].

Esto se está realizando al margen de la Convención del Mar, que al menos bien "puede ser ventajosamente utilizado como un marco común para Perú y Chile"[36].

En efecto, "mientras el límite del paralelo geográfico le permite a Chile disponer frente a sus costas de la totalidad de las 200 millas, al Perú deja con 150 millas frente a Chala, 100 frente a Camaná, 80 frente a Mollendo, 40 frente a Ilo, 20 frente a Sama y cero millas en el límite de la Concordia"[37].

Con la aplicación del paralelo geográfico "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 perdida que comprende un área similar al de los departamentos de Piura y Lima juntos, donde existen comprobadas riquezas ictiológicas y otras riquezas minerales en el suelo y subsuelo marino"[38].

De este modo, la aplicación de este paralelo es injusta para el Perú, a quien beneficiaría la línea media. Sin embargo, alguno juristas destacan que, "de someterse este asunto a un tribunal, una de las opcio-

---

31. *Villena Gutiérrez recuerda que "El Mar había sido fundamentalmente un medio para el desarrollo del poder militar y, secundariamente, para trasladar mercancías; después de eso, lo sería, con mucho mayor énfasis, para desarrollar dominios comerciales". En: Villena Gutiérrez, Luis Felipe.* Los Intereses Marítimos y su relación con el desarrollo y seguridad nacionales. *En: Revista de Marina. Volumen 368. Año 68. Nº 2 (Marzo-Abril, 1982). P. 219.*
32. *Indacochea Queirolo, Alberto.* El Pacífico Geopolítico. *En: Revista de Marina. Octubre-Noviembre-Diciembre, 1998. p. 74. Además, como señala Brousset Barrios, el comercio marítimo, estadísticamente, "continua siendo la más rentable de las actividades marítimas a nivel mundial, con rentas anuales por fletes en el orden de los veinte mil millones de dólares (1980), le sigue la actividad pesquera y la explotación de petróleo, gas y minerales". En: Brousset Barrios, Jorge.* El Perú y el Nuevo Derecho del Mar. *En: Revista de Marina. Julio-Agosto-Septiembre, 1999. p. 42.*
33. *Indacochea Queirolo, Alberto.* El Pacífico Geopolítico. *En: Op. Cit.. Octubre-Noviembre-Diciembre, 1998. p*
34. *Cabe tener en cuenta que de acuerdo con las informaciones periodísticas el Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra, Carlos Gamarra, reconoció que "hasta el momento el Perú no ha ejercido soberanía marítima en un área aproximada de 10.280 metros cuadrados, que están dentro de las 200 millas peruanas (...) la falta de soberanía del Perú lo está desfavoreciendo en el acercamiento de la flota peruana pesquera a aguas que están bajo jurisdicción de la Armada chilena y ecuatoriana". En: Gestión, Lima, 02 de Octubre de 2002. p. 2.*
35. *García Palacios, Carlos Alfredo.* La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 1998. p. 100. Es importante recordar que "según las normas pertinentes de Derecho internacional tratándose de la delimitación del mar territorial, la regla aplicable para Estados adyacentes es el trazo de una línea equidistante de los puntos más próximos de sus líneas de base; y tratándose de la zona económica exclusiva, como también de la plataforma continental, hasta el límite de las 200 millas, la delimitación debe hacerse por acuerdo entre las partes sobre la base del derecho internacional, a fin de llegar a una solución equitativa". En: Arias Schreiber Pezet, Alfonso.* Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile. *En: Revista Peruana de Derecho Internacional. Tomo LI. Nº 117 (Enero-Junio, 2001). P. 41.*
36. *Wagner, Allan.* Se ha logrado mucho en demarcación marítima con Chile. *Entrevista hecha por Ana Nuñez Geldres de La República, 25 de Agosto de 2002. p. 6-7. Jorge Brousset también destaca que "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 Nro. 1, y a la cual atribuye haber desplazado hacia el Norte no sólo el límite marítimo –inexistente– sino también la frontera terrestre". En: Brousset Barrios, Jorge.* Límites terrestres Perú-Chile, Sector donde la frontera llega al Mar. *En: Revista de Marina. Abril-Mayo-Junio, 2001.*
37. *Arias Schreiber Pezet, Alonso.* Fijar nuestras fronteras marítimas. *En El Comercio, 1 de Diciembre del 2000.*
38. *Brousset Barrios, Jorge.* Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). *En Revista de Marina. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), Nº 3. p. 62.*

nes que éste podría utilizar es la de la proporcionalidad de la extensión de sus respectivas costas que se reflejaría en la extensión de cada zona económica exclusiva, como hizo la Corte en el caso de Libia y Túnez en 1982"[39].

CONCLUSIONES

El valioso aporte de destacados juristas, tanto en el área Constitucional como en el Derecho Internacional, ha permitido superar las discrepancias resultantes de una posible contradicción entre nuestra Constitución y la Convención del Mar de 1982. Ahora el debate, si es que lo hay, está centrado en la conveniencia de adherirse a este tratado.

En efecto, a estas alturas, con mantenernos alejados de este instrumento internacional no sólo estamos relegándonos, en esta materia, del escenario internacional, sino que aquel "debate" resulta anacrónico para lo que en la actualidad se discute en la palestra internacional, por cuanto la Convención del Mar nos proporciona sólo las directrices sobre las cuales debemos orientar nuestra política exterior con respecto a nuestros intereses nacionales en el mar.

Esto quiere decir que este tratado no está completo, un tanto porque el Derecho del Mar está en constante evolución y otro tanto porque en este tema se encuentran muchos intereses en juego. Por ello la recurrencia que los países hacen, en el ámbito marítimo, a Tratados Complementarios, Acuerdos o Códigos de Conducta.

En términos generales, la Convención del Mar resulta beneficiosa para salvaguardar los intereses del Perú. Pero resulta importante decir que en una era de globalización nuestros representantes en el exterior deberían estar presentes en todos los foros donde aquellos intereses puedan ser conculcados. Máxime teniendo en cuenta, geográficamente, la posición estratégica que tiene el Perú en el planeta.

El Interés Económico del Perú está salvaguardado con el establecimiento de las Zonas Marítimas que regula la Convención del Mar. Así como, sus derechos como país ribereño y como miembro de la comunidad internacional que se beneficia de aquellos recursos naturales de los océanos considerados como Patrimonio Común de la Humanidad.

Como el interés económico esta íntimamente relacionado con el de la navegación, este también se encuentra asegurado con el establecimiento en la Convención de derechos de paso inocente, de libre navegación y el derecho de paso por estrechos internacionales, que le permitirá al Perú –entre otras cosas- mayor fluidez en el tráfico comercial, rapidez en el transporte de mercaderías y eficiencia en las comunicaciones.

Otro interés vinculado a los anteriores es el de seguridad, el cual se encuentra protegido por la obligación que se le impone a los Estados de usar pacíficamente el Mar y por el derecho que esos mismos tienen de vigilar que se cumplan los reglamentos que se den en esta materia.

Con relación a lo mencionado, el Estado que usa de manera pacífica el mar podrá navegar en la Zona Económica de cualquier otro país, cumpliendo las reglas que este haya determinado para esos efectos o respetando las restricciones que el país ribereño pueda establecer.

Siendo importante para el Perú los avances científicos y tecnológico que se den en el tema marítimo, es de interés de él poder aprovechar y participar en el desarrollo de las investigaciones, así como regular las actividades que estén relacionadas con las mismas. Por ello, la Convención se preocupa en fomentar el desarrollo de las capacidades técnicas de los Estados que lo necesiten.

Además, siguiendo el principio de Solución Pacífica de Controversias Internacionales y el de Prohibición de Amenaza y Uso de la Fuerza que propugna la Carta de Naciones Unidas, la Convención del Mar a cuidado de establecer dos instituciones que puedan resolver cualquier discrepancia surgida entre los Estados Parte. Ellos son, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Aquellos órganos internacionales mencionados en la CONVEMAR, serían de gran utilidad para el Interés peruano de delimitar correctamente las Zonas Marítimas con sus dos vecinos, en especial con Chile, con el cual todavía queda pendiente un proceso de negociación al respecto.

El principio Precautorio que recoge la Convención en muchos de sus artículos lo convierte

---

39. *Solari Tudela, Luis.* El Perú y la Convención del Mar. *En El Comercio, 25 de Noviembre de 2001. p. 29. El diplomático peruano, Carlos García Palacios, señala también que "la utilización de este método es perjudicial para el Perú debido a que por la orientación de sus costas, el litoral forma ángulos agudos en sus dos extremos laterales, lo que se traduce en un menoscabo sustancial del área marítima sobre la que nuestro país podría ejercer derechos de soberanía y jurisdicción si aplicara el método de la línea media equidistante para el logro de una delimitación lateral equitativa para los tres países". En: García Palacios, Carlos Alfredo. Op. Cit. Lima: Academia Diplomática del Perú, 1998. p. 101.*

en un instrumento internacional pionero de la Protección y Preservación del Medio Marino, así como de su uso y aprovechamiento de manera sustentable.

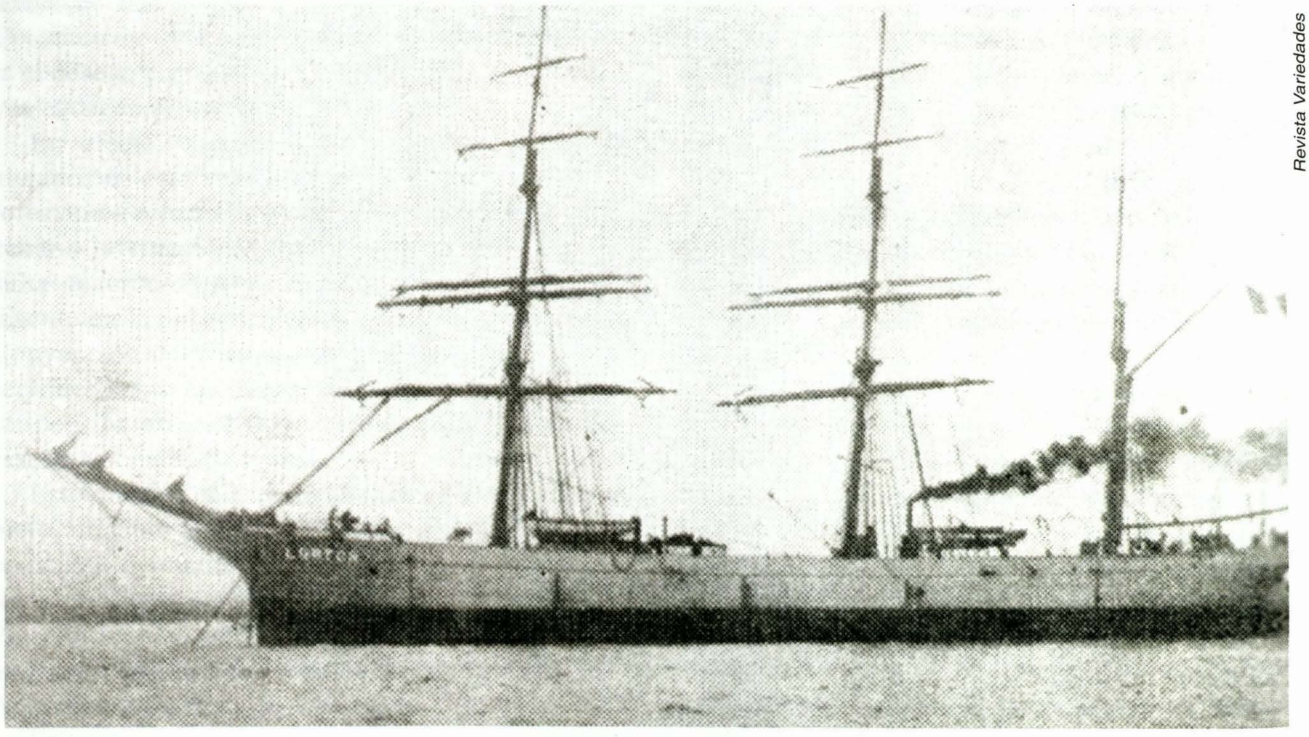
El Perú debe adherirse a la CONVEMAR y dejar de estar de espaldas a la realidad internacional y a los avances del Nuevo Derecho del Mar. Mantener vivo aquellos viejos esquemas que la comunidad internacional ya ha desechado no hace sino terminar de alejar a nuestro país de la tesis de las 200 millas que tanto trabajo costo establecer a nuestros destacados juristas y diplomáticos.

La adhesión a la Convención del Mar permitirá al Perú –en buena cuenta- ser participe del Nuevo Orden Económico Internacional. Ese Orden que nos ubicará mejor en la senda del Derecho Internacional y nos ayudará en nuestro desarrollo sostenible. ⚓

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 2, Mayo - Agosto, 2004.

El Hundimiento de la Barca *Lorton**

Ernesto G. Morales Erroch



Revista Variedades

El 8 de octubre de 1917 el gobierno de José Pardo retiró a nuestro embajador ante el Imperio Alemán. El Estado peruano pasaba a figurar al lado de las potencias reunidas en la Entente Cordiale[1] y estuvo entre las que pidieron reparaciones al final de la Primera Guerra Mundial.

¿Por qué una nación entra en estado de guerra con otra? En el caso que nos ocupa: ¿qué llevo al gobierno de Pardo a romper relaciones diplomáticas con el gobierno alemán? Es decir, el tema del presente artículo gira en torno a mostrar los hechos y argumentos que derivaron en el ingreso del Perú a la Primera Guerra Mundial. El período que nos interesa mostrar transcurrió entre el 4 de febrero y el 8 de octubre de 1917. Es decir entre el hundimiento de la barca *Lorton* y la ruptura de relaciones diplomáticas.

Para el desarrollo de nuestra argumentación, hemos dividido el artículo en cuatro secciones. La primera mostrará el contexto de la Gran Guerra[2]. La segunda hará breve referencia al segundo civilismo[3]. En la tercera mostraremos el viaje de la barca *Lorton*. En la última parte los argumentos presentados por ambos países (Perú y Alemania) hasta el fin de las relaciones diplomáticas[4].

---

* *El presente artículo es parte de una investigación, cuya entrega preliminar se presentó en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval.*

1. *Formada por Francia y el Reino Unido de la Gran Bretaña. A ellas sumaría el Imperio Ruso, y durante el transcurso de la Guerra en Italia. Estas últimas potencias habían sido inicialmente aliadas del Imperio Alemán.*
2. *Los contemporáneos de la primera guerra mundial daban este nombre a la conflagración. Incluso la propaganda de los estados beligerantes, hablaban de la guerra que pondría fin a todas las guerras.*
3. *El primer civilismo se dio durante el último tercio del siglo XIX. Al que hacemos referencia transcurre entre 1899 y 1919. Momento en el cual el Partido civil hegemonizó el escenario político nacional.*
4. *Para el desarrollo de la presente entrega hemos recurrido a fuentes de primera mano y secundarias. Entre la primera tenemos a la correspondencia diplomática entre nuestra Cancillería y la Embajada peruana en Berlín. De las secundarias hemos privilegiado a las informaciones del diario El Comercio, para el referido año.*

I

El contexto de la Gran Guerra estuvo marcado por la política de alianzas seguida por los estados europeos[5]. Así tenemos a los llamados Imperios Centrales, es decir a Alemanía y a Austria-Hungría, ambas potencias continentales. La primera, con un formidable desarrollo industrial, que le lleva a la búsqueda de materias primas y mercados, por lo tanto a un desarrollo de sus intereses ultramarinos y a conflictuar con Gran Bretaña. La segunda con intereses en Europa Oriental, especialmente en la zona de los Balcanes, por lo tanto entra en fricción con el reino de Serbia y especialmente con el Imperio Ruso.

Frente a ellos hallamos a las potencias de la Entente: Francia y Gran Bretaña. La primera con el ansia por recuperar Alsacia y Lorena de manos alemanas, la segunda era la primera potencia industrial, potencia hegemónica en el comercio marítimo mundial y en los mercados financieros. Pasó de una neutralidad complaciente con Alemania a identificarla como el enemigo, sobre todo, tras el programa de innovación y crecimiento de su poder naval.

El poder naval británico se veía asistido por la marina francesa. Luego contarían con la asistencia rusa y, sobre todo, japonesa[6]. Frente a este poderío naval quedaba sólo el Imperio Alemán. Ellos habían construido acorazados y sumergibles, siendo la segunda potencia naval europea. Mientras que Austria-Hungría contaba con una pequeña flota en el mar Adriático.

Hechas estas atingencias, digamos que la Guerra Mundial puede dividirse en dos fases. La primera de 1914 a 1916, en la cual la campaña terrestre se caracterizó por la ofensiva de los imperios centrales, hasta la guerra de trincheras. Mientras que el frente marítimo se caracterizó por la búsqueda de un encuentro decisivo. En este caso tenemos el combate de Jutlandia[7]. La victoria estratégica británica llevó al encierro de la flota alemana de superficie en la base de Kiel.

La segunda fase de esta guerra abarcaría los años de 1916 a 1918. De ella nos interesa la campaña marítima. Los alemanes tuvieron como objetivo la interrupción de las líneas de comunicaciones y de aprovisionamiento marítimas de los aliados. Para ello, emplearon buques corsarios y, sobre todo, la "guerra submarina". Esta última fue perjudicial para los aliados, y cada día afectaba más los intereses comerciales de los países neutrales[8], incluso se llegó al hundimiento de mercantes que transportaban pasajeros. Señalemos solamente la querella entre los gobiernos de Estados Unidos y Alemania, por el bloqueo decretado a Gran Bretaña[9]. Citemos la nota alemana:

"... Desde el 18 de febrero se destruirá cualquier buque mercante enemigo que se halle en esta zona, sin que sea siempre posible evitar los peligros que en consecuencia de este proceder amenaza a los tripulantes o los pasajeros...También los buques neutrales corren peligro en esta zona,...No se puede evitar siempre que los ataques lanzados contra los buques enemigos no alcancen a navíos neutrales".

El gobierno estadounidense protestó el 10 de febrero. La nota señalaba la expresa responsabilidad que le cabría al gobierno alemán si se produjesen el hundimiento de barcos neutrales o la muerte de civiles. A pesar de la protesta, Alemania alegó que la culpa la tenía Gran Bretaña debido al bloqueo impuesto a la llegada de subsistencias al continente. Así, las fuerzas alemanas terminaron hundiendo a los navíos *Falaba* [10], *Cushing*[11], *Gulflight*[12] y *Lusitania*[13].

A medida que las carencias en elementos bélicos y de subsistencia aumentaban entre las potencias centrales, la guerra submarina y las zonas cerradas a

5. *Inicialmente, diseñada por el canciller alemán Otto Bismark, para asegurar el predominio de Prusia sobre una Alemania unida, y convertirse en el fiel de la balanza política europea, es decir una hegemonía continental. Luego sería seguida por otros para contrapesar intereses en juego.*
6. *Los Imperios Japonés y Ruso estuvieron en guerra entre 1904-05. La escuadra rusa se encontraba comandada por Sinovie Rozhestvensky, y la japonesa por Heihachiro Togo, en Tsushima el 27 de mayo de 1905. La victoria naval japonesa a la vez que le daba a esta potencia el predominio en el continente asiático, marcaba la casi extinción del poder naval ruso al haber sido destruidas sus flotas del Pacífico y del Báltico.*
7. *El combate de Jutlandia se libró entre el 31 de mayo y el 1 de junio de 1916. La flota del Imperio Alemán al mando de Franz von Hipper; y la del Reino Unido al mando de sir David Betty.*
8. *El mayor país neutral era Estados Unidos, y en Europa, España. En igual situación de neutralidad se encontraban la totalidad de países americanos.*
9. *El 4 de febrero el gobierno alemán notificó a los gobiernos beligerantes y neutrales que decretaba la guerra submarina contra el comercio en torno a Gran Bretaña. Esta medida debía de hacerse efectiva desde el 18 del mismo mes y año.*
10. *Nave británica, hundida por submarino el 28 de marzo de 1915.*
11. *Barco estadounidense, hundido por aeroplano alemán el 28 de abril.*
12. *Vapor estadounidense, hundido el 1 de mayo de 1915.*
13. *Barco británico que transportaba pasajeros fue hundido por un submarino alemán el 1de mayo de 1915. La cantidad de civiles muertos, en especial de los Estados Unidos impacto fuertemente en la opinión pública.*

la navegación internacional se acentuaban. En concordancia con sus objetivos políticos, el 5 de febrero de 1917 el Imperio Alemán ampliaba la zona cerrada y los alcances de la guerra submarina. En comunicación a las legaciones diplomáticas se informaba que la zona cerrada sería: en el sur, los mares y costas del mediterráneo occidental (Francia e Italia); en el norte, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte (Francia y Gran Bretaña), quedando libres las costas de España y Portugal.

Esta estrategia era peligrosa, dado que los imperios centrales dependían del comercio que podían realizar por vía marítima con países como Argentina, que les proveía de carnes, trigo, lanas, etc. Por lo tanto, la ampliación de la acción de los submarinos sobre los mercantes, recrudecía las carencias para todos los beligerantes, pero en especial para Alemania y sus aliados. Es en este contexto de recrudecimiento de las medidas, que se producen hundimiento de barcos mercantes de países neutrales, como el *Housatonic*[14], *Lorton*[15], *Monte Protegido y Toro*[16].

II

En nuestro país, teníamos al gobierno de José Pardo, perteneciente al segundo civilismo. Este período se caracterizó por un crecimiento económico sustentado en la exportación, tanto de materias primas[17] como de productos agro-industriales[18]. A ello se sumaban tanto la alternancia en el gobierno como la estabilidad política. Es decir, se tuvo un momento de incremento económico y orden político, lo cual permitió identificar los intereses propios al estado peruano. Por lo tanto, se puede afirmar que se contó con políticas de Estado, las mismas que estuvieron en concordancia con los intereses de los grupos sociales dominantes durante la República Aristocrática y el contexto económico mundial.

Así, al Perú le interesaba beneficiar a su esquema exportador. Y en ello era de vital importancia el movimiento del comercio marítimo. Por tanto, se adoptó la neutralidad frente a los beligerantes, ello como una política de Estado. Esto lo notamos en que los comercios privados se siguieron desarrollando. Se llevaban mercancías hacia cualquiera de los países en guerra. Además existían barcos mercantes alemanes refugiados en el muelle del Callao[19]. Estos buscaron y obtuvieron abrigo frente a naves hostiles de la Entente.

Se puede afirmar que si bien los periódicos de la época constantemente llamaban la atención sobre la disminución del comercio internacional, la economía peruana se había beneficiado. Esto se debía en buena medida a que los beligerantes se veían en la necesidad de contratar naves de países neutrales, evitando así su asalto por el enemigo.

Los grupos sociales hegemónicos representados en el civilismo vieron con entusiasmo el beneficio a sus actividades financieras y exportadoras que trajo la Gran Guerra. Esto permitía sostener medidas tomadas por el estado, como por ejemplo el sostén a la educación pública.

Sin embargo, los integrantes de esta diversificada elite habían sido formados en Francia y Gran Bretaña. De ahí existía una propensión hacia los países de la Entente. Esto se nota en la constante insistencia en los medios de prensa, por que los vapores mercantes alemanes fuesen usados para reemplazar a los mercantes hundidos en la guerra con bandera neutral[20].

Un país con estas condiciones, está dispuesto a la custodia de los intereses nacionales, que coadyuvarán a políticas de crecimiento. Así, se entendieron a las empresas privadas constituidas en el país, como parte gravitante en el movimiento económico nacional.

Todo lo señalado en este acápite se hace patente en la actuación de la Cancillería. Durante el gobierno de José Pardo, el incidente de la *Lorton* y las negociaciones diplomáticas fueron llevadas a cabo bajo la labor de dos cancilleres diferentes. Uno fue don Enrique de la Riva-Agüero, a quien le sucedió F. de Tudela.

III

Ahora pasemos a revisar lo concerniente al viaje de la barca *Lorton*. Incidente que fue el punto de partida para el ingreso del Perú en la Primera Guerra Mundial. El hundimiento de este vapor en el contexto de la ampliación de la guerra submarina decretada por el Imperio Alemán, como señalásemos líneas arriba, es lo central de nuestro artículo. Se nos hace necesario señalar que la barca fue hundida el 4 de febrero de 1917, mientras que el decreto alemán fue dado al día siguiente. Es importante no perder de vista este dato para entender la lógica de reclamación

---

14. Mercante norteamericano que transportaba pasajeros y que fue hundido el 3 de febrero de 1917.

15. Vapor peruano de la Casa Rocca & Miller.

16. Mercantes argentinos hundidos durante la vigencia de las nuevas condiciones de la guerra submarina en 1917.

17. Principalmente mineras, así como el caucho.

18. El considerable desarrollo de la actividad agro-industrial, sobre todo en la costa norte, giró en torno a la caña de azúcar y el algodón.

19. Los mercantes alemanes en el Callao eran vapores y veleros. Entre los primeros se contaban el Sierra de Cordoba, Luxor, Anubio, y el Marie. Entre los de a vela tenemos al Tellus, Omega y el Maipo.

20. Al respecto se puede revisar indistintamente las ediciones del diario El Comercio para los meses de noviembre a enero de 1917.

peruana, y nuestra propia argumentación.

En concordancia con sus política de Estado, la Marina Imperial Alemana desarrolló una estrategia de bloqueo y vigilancia tanto de costas como de rutas marítimas adyacentes a la zona "cerrada" ya antes mencionada.

Nuestro país, junto a la casi totalidad de los estados sudamericanos se inclinaba por la tesis de mares libres para el comercio sin afectar la soberanía de terceros países.

Durante el desarrollo de la intensificación de la guerra submarina, los sumergibles alemanes hundieron transportes con carga relevante para los aliados de la Entente, pero a la vez se echó a pique a una considerable cantidad de naves pertenecientes a países neutrales. Ese fue el caso de la barca *Lorton* perteneciente al Perú.

Para detallar el viaje de la nave peruana, la ruta a seguirse, la mercancía a ser trasladada, las características del vapor, así como su fabricación y pertenencia, hemos recurrido a la información oficial contenida en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores[21].

Pasaremos a describir las características de la nave y luego los incidentes ocurridos durante el viaje.

La barca *Lorton* de 1374 tn., había sido construida en astilleros de la ciudad de Belfast (Irlanda) en 1889. En 1910 cambio de nombre por breve tiempo, aunque volvió a la denominación original[22].

Su propietario el Sr. Domingo Loero inició trámite para nacionalizar la nave como peruana. Así el 25 de abril de 1914 se le extendió un pasavante provisional, mientras se finiquitaban los trámites respectivos para que pudiese usar bandera peruana. En esta situación realizó viaje a Port Towsend (EE.UU.). Es decir antes del estallido de la Gran guerra, la *Lorton* ya era nave de matrícula nacional.

El 18 de marzo de 1915 recibió patente de navegación mercantil. La sociedad Rocca & Miller la compró a su propietario el Sr. Loero, por lo que se extendió nueva patente el 24 de abril de 1916 en el Callao. Fue inspeccionada por perito del comité Peruano de Aseguradores del Perú estableciéndose que su valor era de 39.000 Libras Esterlinas.

En cuanto a los propietarios al momento del hundimiento, podemos señalar que la casa Rocca & Miller estaba constituida en el Callao por escritura pública del 19 de noviembre de 1911. Los socios eran Víctor P. Rocca y Juan E. Miller, ambos nacidos en el Perú aunque de ascendencia italiana e inglesa, respectivamente.

Para el 22 de setiembre de 1916, la barca *Lorton* fue fletada en Londres por la casa comercial Mitrovhich Brothers. Debía embarcar salitre en el litoral chileno y transportarlo a puertos de Europa.

Estos tratos se hicieron con la casa Rocca & Miller dueña del mercante. El contrato especificaba que debía cargar un máximo de 2350 tn. de nitrato de sodio en Tarapacá. Esta carga debía ser transportada a los puertos españoles de Bilbao, Pasajes o Santander. Dos puntos a notar aquí: el salitre era considerado contrabando de guerra por los alemanes, e iba con destino a puertos neutrales.

Así, la barca zarpó el 5 de octubre desde el puerto del Callao con rumbo a Caleta Buena, en la localidad de Iquique (Chile). En la hoja, se especifica que podía hacer carga en cualquier punto del litoral de Tarapacá, entre Pisagua e Iquique, pero excluyendo la caleta de Junín.

Habiendo anclado en el litoral nor chileno procedió a cargar salitre o nitrato de sodio, como también se conocía a este producto rico en sustancias para la agricultura: era empleado como abono. No está demás anotar que también se lo usaba para la fabricación de pólvora, por lo que era complicada su venta en Europa. Sin embargo dicho mineral había perdido valor y mercado desde que la industria química alemana consiguió producir un símil[23].

El problema para el transporte de este producto radicaba en dos aristas durante el contexto de la gue-

21. *Los documentos han sido agrupados en forma indistinta en tres legajos que llevan la misma signatura: 5.5 S.D.P Alemania 1917. Contiene la correspondencia entre nuestra Cancillería y la representación diplomática peruana en Berlín.*
22. *Entre el 31 de agosto y el 24 de octubre usó el nombre de Cavour.*
23. *La industria química alemana en 1897, veinte años antes del incidente, había logrado producir sustitutos.*



Ernesto G. Morales Erroch

Historiador por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Actualmente dicta cursos en el área de "Políticas de Estado y Estrategia Naval" en la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú.

rra. Por un lado, cada día escaseaban más los insumos para las industrias alemanas, por otro, estaba la percepción del gobierno alemán sobre una ayuda encubierta por parte de neutrales a la Gran Bretaña.

El 22 de noviembre de 1916, luego de llenar sus bodegas con 2211 tn., casi 420,000 quintales de salitre o nitrato de sodio, zarpó a Panamá, puerto al cual llegó el 18 de diciembre del mismo año. Para el día siguiente, cruzó el Canal de Panamá, llegando al puerto de Colón en el Mar Caribe. Procedió a ser remolcado, para luego, combinando el uso de las máquinas a vapor y del velamen, emprender viaje a Europa. Estamos en el 21 de diciembre de 1916. Es decir, la tripulación pasaría su jornada lejos de cualquier familiar durante las fiestas navideñas. La familia de cada tripulante era ahora el compañero de travesía.

Para alcanzar Europa, tomaron como ruta marítima el estrecho de La Florida, de donde todo fue mar abierto. Con las dificultades propias de una larga travesía por alta mar, y sin contar con medios técnicos para comunicaciones ni puntos intermedios de descanso o de abrigo, arribaron al mar Cantábrico, en el norte de las costas del Reino de España. Habían transcurrido aproximadamente 45 días de navegación.

Para el 3 de febrero avistaban el faro de cabo Peña, próximo a las costas españolas. Al día siguiente, es decir el 4 de febrero, promediando las 14:30 horas se encontraron con un sumergible que les detuvo con tiros preventivos. Era una de las naves de guerra pertenecientes a la escuadra alemana. El Capitán de la barca peruana, el señor FranK T. Sanders[24], fue conminado a dirigirse al sumergible. Se le ordenó a él y a su tripulación, abandonar el mercante a la brevedad. De lo cual se enteraron los tripulantes por señales. Acabando el intempestivo abandono de la nave, cayeron cuatro tiros desde el cañón del sumergible sobre el mercante nacional. Acto seguido, la nave se hundió y la tripulación quedó a la deriva.

IV

Pasemos a revisar los argumentos tanto de la República del Perú como del Imperio Alemán ante el hecho del hundimiento del mercante peruano. Para ello usaremos la información oficial del archivo de Relaciones Exteriores, señalada líneas arriba. Así mismo, recurriremos a auscultar la opinión pública mediante la lectura del diario El Comercio para el referido año.

Las primeras noticias y averiguaciones sobre el hundimiento de la *Lorton* estuvieron a cargo del Cónsul peruano en Bilbao, don Luciano de Landaburu. Este funcionario tomó información dada por la tripulación de la barca el 6 de febrero, es decir, dos días después del hundimiento.

Los testimonios fueron remitidos a Lima y a la embajada peruana en el Imperio Alemán. A cargo de la cartera de Relaciones Exteriores del Perú se encontraba don Enrique de la Riva-Agüero, mientras que servía en la embajada peruana en Berlín, el Ministro Plenipotenciario ante el Imperio Alemán y el Imperio de Austria-Hungría, don Alejandro von der Hyden.

El 1de febrero Alemania decretaba la ampliación de la zona cerrada y del incremento de la guerra submarina[25]. Es decir, al día siguiente del hundimiento.

Esta noticia causó revuelo internacional. A través del diario El Comercio, podemos apreciar cómo se sucedieron notas de protesta ante el gobierno alemán. Este hecho se producía luego que en enero de 1917 se caracterizara por la presentación de propuestas de paz. Estas habían sido hechas por el gobierno alemán y también por el presidente Wilson de los Estados Unidos. La propuesta alemana había sido rechazada por las potencias de la Entente, mientras que la de Wilson se encontraba en discusión en los medios. Tanto es así que los germanófilos la mostraban como un hecho de apoyo a la justicia de su causa[26].

Por ello, cuando se estaba discutiendo los alcances de la negativa de la Entente, Alemania sorprendió con su declaración. El país que más airadamente protestó fue los Estados Unidos[27]. Ellos se amparaban en que el Estado alemán, tras el hundimiento de la *Sussex*[28], había dado garantías el 4 de mayo de 1916 de respetar a neutrales y la vida de los pasajeros en tránsito.

El editorial del diario El Comercio[29] se dedica a presentar su preocupación por las implicancias la actitud alemana para la política y economía de Améri-

---

24. *El Capitán de la nave se había naturalizado peruano en 1915, habiendo nacido en los Estados Unidos.*
25. *En nuestro caso existe nota 67/12 que señala comunicación al respecto fechada en Berlín el 2 de febrero.*
26. *En el diario El Comercio, aparecía en forma regular una página con el encabezado del "Lado Alemán de la Guerra". Aquí se consignaban hechos y argumentos en favor de la causa de los Imperios Centrales.*
27. *A este Estado, el gobierno alemán, le señalaba "un canal" de uso estricto para su comercio. Fuera de esta ruta todo sería atacado por los alemanes.*
28. *Barco con pasajeros hundido por un submarino alemán el 24 de marzo de 1916. Esto motivó una airada reclamación de gobierno a gobierno, que culminó el 8 de abril de ese año con la aceptación estadounidense de los términos alemanes. Es decir el gobierno estadounidense intenta mantener la libertad de comercio en concordancia con el derecho internacional.*
29. *Ver edición de la mañana del sábado 3 de febrero de 1917.*

ca. Además, alertaba sobre la posible actitud del gobierno estadounidense. Con respecto a nosotros, señalaba que la actitud de Alemania:

"... modifica, sin duda, la faz del gran conflicto europeo, para extender sus terribles proyecciones ... y envolver los intereses económicos de la humanidad entera en los azares de la extraordinaria contienda[30]".

Este editorial es muy importante. En él quedo registrado el derrotero de la opinión pública peruana: Alemania amenaza los intereses de la humanidad. Así mismo, se hacía patente la adhesión del Perú a la tesis del comercio libre en el mar. Estas líneas irían marcando la presión de la opinión pública sobre el gobierno. Y el gobierno, en concordancia con los intereses que reflejaba y las tesis que defendía va a proceder ante el gobierno alemán.

La nota, en nuestro caso, llegó anunciando la entrada en vigor del decreto para el 5 de febrero. Se incluía un plazo perentorio para que las naves en tránsito no fuesen afectadas, o saliesen, o se internasen en puertos neutrales. Así mismo, se establecía una zona de protección de 20 millas alrededor de las costas neutrales europeas. Éste era el caso de España.

A pesar de lo señalado, la prensa consideró a lo acontecido como un problema lejano. Los editoriales se dedicaban a problemas locales, como por ejemplo la higiene o el censo de desocupados. El problema suscitado sí estaba en la prensa como información y análisis.

Para el 6 de febrero, don Landaburu remite información preliminar desde Bilbao sobre el hundimiento de la *Lorton* consignando que tomaría declaraciones de los náufragos. Al día siguiente, el diario El Comercio consignaba el hundimiento de la *Lorton* señalando lo siguiente:

"El hundimiento se realizó en aguas jurisdiccionales españolas, por lo cual se espera que el gobierno de España protestará enérgicamente contra ese acto inhumanitario"[31].

Es decir, se tomaba plena conciencia de haber sido afectados por la guerra. Al día siguiente a página y media, se publicaba en el mismo diario lo referente al hundimiento de la barca *Lorton* y sus implicancias para el país[32].

La reclamación peruana se inició el 12 de febrero, pero mientras se reúnen pruebas, y luego se adiciona el pedido de los propietarios pasarían meses. A ello se debe agregar las dificultades en las comunicaciones. Recién para el 30 de junio está lista la documentación, sin embargo el expediente será presentado en setiembre.

Algo interesante para nuestra argumentación fue lo acontecido a mercantes argentinos[33]. Alemania pasa, desde ofrecer indemnización y saludo a la bandera argentina[34]; hasta ofrecer seguridades para el comercio marítimo argentino, por el caso del hundimiento de la barca *Toro*[35].

El 2 julio desde Berlín, nuestro representante von der Hyden pide se le remita documentación intercambiada entre Alemania y Argentina sobre el el hundimiento de *Monte Protegido*, *Oriente* y *Toro*. En su misiva señalaba que:

"... los acuerdos a que hayan llegado tienen en estos momentos especial importancia para nosotros con motivo de nuestra reclamación por el hundimiento del velero *Lorton*..."

Como señalásemos antes, recién para el 30 de junio, n° 37 se encontraba terminado el expediente de los propietarios de la *Lorton*. Esto demoró la reclamación peruana. En el expediente enviado a nuestro representante se señalaba que:

"... el Supremo Gobierno ha encontrado que hay mérito bastante para llevar adelante la reclamación que interpuso en febrero último demandando al gobierno imperial las reparaciones debidas al honor de la bandera y a los dueños del buque hundido ... los documentos comprobatorios respectivos existen depositados en la legación del Perú en París y otros

30. *También se hace patente el perjuicio a los neutrales, y el posible ingreso militar de los Estados Unidos al conflicto.*
31. *Ver diario El Comercio edición del 7 de febrero de 1917. En ella, además, curiosamente se consignaba la nómina de tripulantes, y se señalaba la presencia de pasajeros a bordo, dato inexacto.*
32. *Ver edición del diario El Comercio del jueves 8 de febrero de 1917. No había editorial. La nota se titulaba* Complicaciones internacionales que provoca la política alemana. *Los subtitulados que acompañan a la misma son más que ilustrativos:* La cancillería del Perú protesta contra el hundimiento de la Lorton ... Conferencias del jefe de la cancillería con los representantes diplomáticos de Bolivia y la república Argentina.
33. *Nos referimos a las naves* Monte Protegido, Oriente *y* Toro.
34. *Comunicación del dos de mayo de 1917, efectuada por el ministro alemán Zimmermann. La misma que fue aceptada el 4 de mayo, por su par argentino el ministro Pueyrredon.*
35. *El 8 de junio el barco* Toro *de Argentina, es hundido en proximidad al Cabo Verde. Fue hundido en 35° 32' latitud norte y 7° longitud oeste, rumbo a Gibraltar fuera de la zona cerrada. El gobierno argentino señalaba que la relación amigable se mantendría si hubiera "consagración definitiva de su derecho" a la libre navegación. Esto fue lo que obtuvo el gobierno argentino del alemán en nota del 17 de agosto de 1917.*
36. *5.5 / S.P.S / n° 36*
37. *5.5 / S.P.S 7 n° 37*

quedan guardados en este Ministerio ..."[37]

En el mismo expediente, se hacía alusión a concordar los actos y pensamiento del gobierno del Perú y de la opinión pública nacional. Al respecto, es importante citar lo escrito en el diario El Comercio[38]. Veamos:

"..., el Perú, por lo mismo que no es una entidad militar capaz de influir en la solución del gran conflicto bélico que conmueve al mundo, debe proceder con serenidad; pero hechos como el hundimiento del Lorton, obligan a asumir actitudes exigidas por el decoro nacional."

Ésta sería la opinión pública imperante, con la cual el gobierno civilista de Pardo quería engarzar la actitud de la cancillería. Esta postura se vería fortalecida al conocerse los sucesos y tratos que rodearon al hundimiento de los mercantes argentinos.

Para el 11 de julio se produjo el cambio de titular en el ministerio de Relaciones Exteriores peruano. El Sr. Riva-Agüero era relevado por el Sr. F. de Tudela. El nuevo ministro le comunicaba a nuestro plenipotenciario en Berlín:

"Me es grato manifestarle que es propósito preferente del nuevo gabinete, estrechar los amistosos vínculos existentes entre el Perú y la nación ante cuyo gobierno se halla acreditado Ud."

Esta nota está bañada en las formalidades propias del lenguaje diplomático. La citamos con la intención de desvirtuar cualquier interpretación sobre un cambio de actitud en el interés del Estado peruano.

El 1 de agosto de 1917, von der Heyden[39] acusaba recibo, vía Londres, de los argumentos peruanos. Es un documento extenso que presenta, sostiene y argumenta en torno a bloqueo, contrabando, jurisdicción y la postura del país.

Los medios de información alemanes difunden la postura del gobierno alemán para con los neutrales, una forma de instrumentalizar la opinión y voluntad de la nación para con su gobierno. Por ejemplo, el 21 de agosto la gaceta VOSS hace referencia a la *Lorton*. Consigna que la nave llevaba contrabando y utilizaba bandera del Reino Unido. Nuestro embajador Heyden logra que el gobierno alemán publique la rectificación en el mismo medio. Pero a la vez comunica al gobierno peruano que los alemanes han puesto como plazo para la reclamación por el hundimiento de la *Lorton* ante el Tribunal de Presas hasta el 15 de setiembre[40].

Las posturas de ambos gobiernos pueden ser resumidas de la siguiente forma. El Perú sostenía[41] que:

- Hundimiento de la *Lorton* fue el día 4 de febrero, es decir un día anterior a la entrada en vigor del decreto alemán.
- La ubicación de la nave era en 43° 28' 50" latitud norte y 4° 6' 10" longitud oeste. Estaba a 4 millas de la costa española, es decir que "...el atentado ocurrió en la faja libre ..."
- El destino fijado eran puertos españoles exclusivamente, además de los compradores de la carga.
- Indemnización por costo del buque y de la carga.
- Castigo a oficial responsable.
- Honores a la bandera peruana.
- Garantías para el comercio marítimo peruano.

En cuanto a la postura alemana, podemos resumirla de la siguiente manera:

- La nave fue hundida el 15 de febrero, en aguas internacionales.
- Era de matrícula británica. O había sido introducida como peruana meses después de iniciado el conflicto.
- Transportaba contrabando a Francia y llevaba tripulación de países enemigos del Imperio.
- Someter el caso a la Jurisdicción del Tribunal de Presas Alemán, para pagar indemnización.
- En caso de fallo desfavorable, se podría iniciar tratos de gobierno a gobierno.

La traducción de la postura peruana por von der Hyden se dio entre los días 19, 20 y 21 de setiembre[42], cuando ya había vencido con creces el plazo dado por el gobierno alemán al peruano.

A la vez el gobierno alemán remitía a nuestro representante un dato más en favor de su postura. Es decir, el caso de la barca *Luxor* durante la guerra de 1879 con Chile. Ésta era una nave de matrícula germana, la misma que fue capturada por el Perú y sometida a Tribunal de Presas peruano. Luego del dictamen del tribunal, fue liberada mediante trato de gobierno a gobierno.

En Lima se desconocía esta comunicación y se había procedido a comunicar mediante cablegrama[43] un ultimátum a ser trasmitido por nuestra representación. El tenor del mismo señalaba:

---

38. Edición de la mañana correspondiente al jueves 8 de febrero de 1917
39. 5.5 / S.P.S / n° 40
40. 5.5 / S.P.S / documento 823 / 04 del 22 de octubre de 1917.
41. Comunicación fechada en Lima el 28 de agosto de 1917. 5.5 / S.P.S / n° 44.
42. 5.5 / S.P.S/ 564 - 45, en el legajo consta la versión castellana y en alemán del documento, el cual abarca las 20 páginas.
43. Fechado el 25 de setiembre de 1917.

- Plazo de 8 días para resolver demanda por la *Lorton*.
- Se remite a analogía con caso argentino. Es decir, el mismo trato dado al gobierno argentino por los mercantes hundidos[44].
- La protección peruana a los 6 vapores y 4 buques a vela de empresas alemanas en el puerto del Callao.

Se suceden varias notas entre ambos gobiernos entre el 30 de setiembre y el 4 de octubre. Por fin el 7 de octubre el Ministerio de Negocios Extranjeros alemán, respondiendo a las notas peruanas, se ratificó en su postura, señalando que:

"...el Gobierno Alemán...está dispuesto a la indemnización completa de los interesados peruanos si el tribunal de Presas acepta la prueba sobre el destino pacífico del cargamento de la *Lorton* y que también en caso contrario no se negará por vía diplomática a tratar en sentido condescendiente sobre algunas objeciones del Gobierno Peruano contra el fallo del Tribunal de Presas".

Toda vez que el 17 de setiembre el gobierno peruano remitió a von der Hyden la comunicación con la argumentación sobre la *Lorton*, y se le indica que lo satisfactorio para no implementar el ultimátum ante gobierno alemán sería:

Indemnización
Castigo al oficial y honores a la bandera peruana.
Igual trato que el dado a las reclamaciones del gobierno argentino.
No Tribunal de Presas.

Nuestro representante, von der Hyden, comenta que en Alemania se insiste que la actuación del Perú obedece a intereses de terceras potencias, además de conocerse que la opinión pública peruana se venía manifestando en concordancia con una oposición a Alemania. Es decir los alemanes conocían lo publicado en los diarios peruanos.

Nuestro gobierno entendió que éstas eran maniobras para no dar satisfacciones al Perú, como si había ocurrido con respecto al caso argentino al que nos hemos referido constantemente líneas arriba.

Estando así la situación, von der Hyden procedió a ejecutar los términos del ultimátum. Ello consta en documentación remitida desde Berlín al efecto[45], la cual se nos hace interesante citar:

"Excelencia:

El infrascrito Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú tiene el sentimiento de participar al Señor Secretario de Estado Dr. von Khulmann que no habiendo obtenido las reparaciones pedidas por el hundimiento injustificado de la barca peruana *Lorton* ha recibido encargo de su gobierno de pedir sus pasaportes.

Al mismo tiempo tiene el honor de participar a V.E. que la Real Embajada de España ha tomado los intereses peruanos ..."

El 15 de octubre de 1917 se hacía entrega del archivo de la legación peruana a la de España. Sin embargo, von der Hyden permanecería un tiempo más en Europa. Ello le permitió enviar nota a Torre Tagle en alusión al mercante argentino *Toro*. En la misma se señalaba que:

"... el contenido de la nota alemana de julio 24 (1917) es toda una revelación, al menos para nosotros, si la comparamos con la que nos fue dirigida por el mismo gobierno alemán ... se ve palpablemente que lo han tergiversado hasta amoldarlo a una forma en que era indiscutible el derecho argentino ... lo que no concedió el Gobierno Alemán a los Estados Unidos, lo han acordado en esta ocasión obligándose a no atacar los barcos argentinos ni aún dentro de la zona cerrada ... debemos felicitarnos de ello, porque queda así evidenciado que hemos sido engañados, que no se nos ha tratado ni aproximadamente con la deferencia que a la República Argentina y queda así justificada la actitud que hemos asumido ..."

Quedaba así demostrada la justicia de la causa peruana ante el gobierno alemán. Como señalase el propio von der Hyden:

"... queda ampliamente comprobada la justicia de nuestra causa, a lo que atribuyo, por mi parte, una importancia incalculable, tener la conciencia de que el paso trascendental que hemos dado, lo dimos con razón"[47].

---

44. *La referencia es a los mercantes* Monte Protegido *y* Toro. *Por el primer caso se comprometieron a saludar pabellón argentino, por el segundo, zarpó durante la vigencia del decreto de guerra submarina ilimitada, o sea el 13 de mayo, y se dirigió a Génova puerto de un país beligerante contra Alemania.*
45. *Nos referimos al documento N° 32,5.5 / S.P.S / N° 32, 780 - 49 del 8 de octubre de 1917.*
46. *5.5 / S.P.S / documento 897 - 114 , del 23 de noviembre de 1917, llegó a Lima el 16 de enero de 1918.*
47. *5.5 / S.P.S / documento N° 920 - 119, del 4 de diciembre de 1917. La comunicación fue recibida en Lima el 19 de julio de 1918.*

Conclusiones

Podemos señalar que la identificación de los intereses del Estado peruano, permitieron establecer una acción en concordancia a través de una política de estado que se manifestó en el accionar de la Cancillería, los encargados de dicha cartera así como de los representantes peruanos en Europa, ya fuese en España o en Alemania.

Que la actuación peruana se enmarcó en la tesis de la defensa de mares para el comercio internacional, ello sin perjuicio de la soberanía de terceros países. Y lo más notable que hacia ello fue encaminada la política externa peruana.

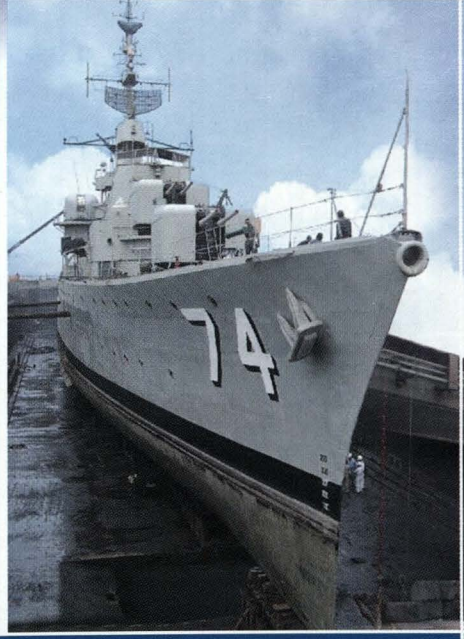
Además el proceder del Perú no se nota siguiendo los dictados de la gran potencia americana. Más bien la situamos en un contexto de naciones americanas, cada una de las cuales buscó actuar en base a la defensa de sus intereses, más allá de que contasen o no con una política de Estado al respecto. Creemos que esto fue una ventaja del Perú de esos años. Y señalamos el caso argentino porque nuestro accionar se situó en proximidad al mismo, permitiéndonos señalar un accionar en concordancia con los propios intereses nacionales.

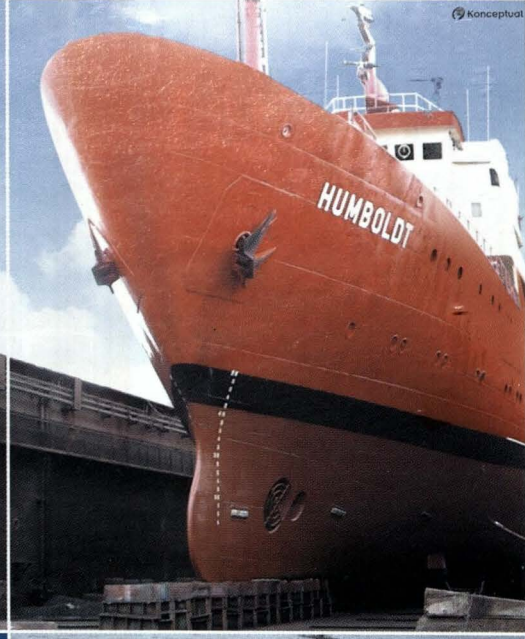
Además, hemos podido observar que la ruptura de relaciones entre el Imperio Alemán y los Estados Unidos, no se dio por el hundimiento del *Lusitania*. Entre este hecho y el estado de guerra entre los dos países transcurrieron casi dos años, y se apeló a otros incidentes y argumentos, como las notas intercambiadas por el hundimiento de la *Sussex* y, sobre todo por la declaratoria de guerra submarina ilimitada en la cual se le establecía un corredor a dicha nación. Hecho que no guardaba concordancia con la aplicación de la soberanía de un estado nacional.

Por último, nos queda reflexionar sobre la necesidad de conocer cómo se establecen los intereses de un estado nacional. Cómo se actúa en concordancia con ellos. Sobre todo, en momentos en que se discute sobre la viabilidad de los estados nacionales ante un contexto de globalización hegemónica unipolar. Esperamos que nuestro trabajo pueda aportar en ese sentido. ⚓

Ameron JET CPP

Líderes en Pinturas y Recubrimientos Marinos





EMPRESA CERTIFICADA UNE-EN ISO 9001 SGS Nº 030068

Protección y Resistencia
al servicio de nuestra gloriosa
Marina de Guerra



CPPQ CORPORACION PERUANA DE PRODUCTOS QUIMICOS S.A.

Jr. Chamaya 276 Breña, Telf.: 331-1010, Fax: 420-0264.
E-mail: ***basenaval@cppq.com.pe***
www.cppq.com.pe







ABS Quality Evaluations Inc Management System Certification
ISO 9001:2000

Líderes en Operaciones Marítimas - Portuarias

Servicios
Remolcaje
Practicaje
Agenciamiento marítimo
Estiba/desestiba
Terminal de almacenamiento
Alquiler de equipos
Salvataje y
Reflotamiento de naves

Sedes
Paita, Salaverry, Chimbote,
Huarmey, Callao, Pisco,
Matarani e Ilo

Tramarsa
Operadores Portuarios

Av Saenz Peña 177 Callao (3°, 4°, 5° y 6° piso)
T. 413-0400 F. 453-4500

www.tramarsa.com.pe

GLORIA®

La Lonchera más nutritiva



La calidad que usted conoce

apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Continuando con nuestro permanente interés de otorgar vivienda propia al personal de la Marina de Guerra del Perú, al concluir el año 2003, hemos finalizado también de vender a nuestros Asociados, en este caso Personal Subalterno de nuestra Marina de Guerra del Perú, 20 Departamentos en el Edificio que construimos en la Urb. PEDRO CUEVA VASQUEZ en Ventanilla.

Asimismo, con este mismo deseo en forma simultánea, hemos terminado y puesto a la venta en la misma Urbanización 6 unidades de vivienda (2 unifamiliares de un piso con aires y 2 bifamiliares de una vivienda por piso) e iniciando la 1era Etapa 2004 con los acabados de 6 módulos de un piso, los que serán puestos a la venta con la inigualable oportunidad de ser sin Cuota Inicial y a 20 años.

Próximamente presentaremos un proyecto de Vivienda para nuestros Asociados, Personal Superior de Marina.

Si todavía no eres Asociado, inscríbete y benefíciate con todos los servicios que ofrecemos.

Av. Rafael Escardó 665 Maranga – San Miguel Telef. 451-7849 4-51-58-84
E-Mail: Apagger@infonegocio.net.pe

Aguirre y *Palacios*, dos nombres con tradición en nuestra marina

John Rodríguez Asti



(G. Polar)

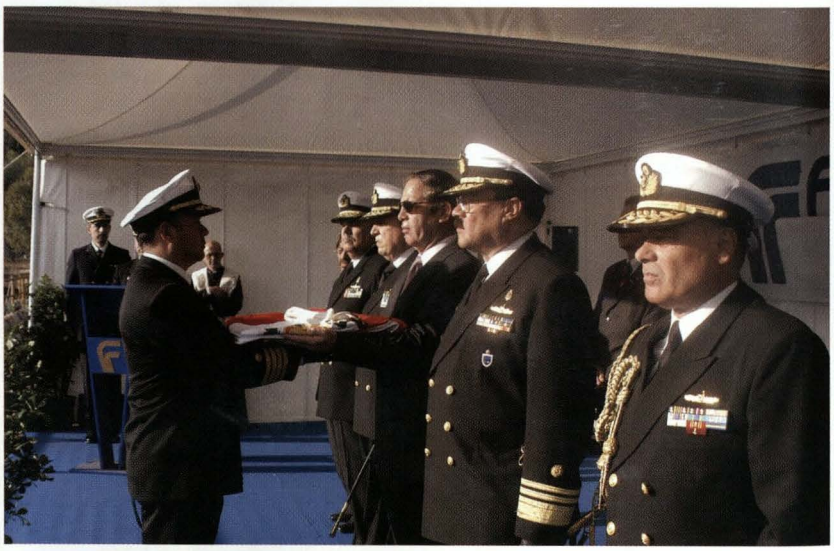
El 3 de noviembre del presente año, en el puerto de La Spezia, Italia, se llevaron a cabo las ceremonias de Afirmado del Pabellón Nacional, a bordo de las recién adquiridas fragatas misileras B.A.P *Aguirre* (FM-55) y B.A.P *Palacios* (FM-56), las mismas que sirvieron en la Marina Militar Italiana con los nombres de *Orsa* y *Lupo*, respectivamente.

Ambos eventos, contaron con la presencia del ministro de Defensa, General del Ejército, Roberto Chiabra León, el Comandante General de la Marina de Guerra, Almirante José Luis Noriega Lores; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Frank Boyle Alvarado, el Director de Material de la Marina, Contralmirante Jorge Montoya Manrique, el Agregado de Defensa del Perú en Italia, Contralmirante, Julio Uriarte Guerra, así como personal Superior y Subalterno integrantes de la Comisión de Inspección y Recorrido.

De acuerdo con el programa oficial, la primera ceremonia se inició a 09:00 horas a bordo de la fragata B.A.P *Palacios* (ex *Lupo*), habiendo sido bendecida la nave por el Monseñor Valerio Tanchio, Capellán en Jefe del Departamento Marítimo del Alto Tirreno. Acto seguido, conforme a lo establecido en el ceremonial naval, el Capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri, quien ha sido designado comandante de la flamante

unidad, recibió el Pabellón Nacional, la Insignia de Comando y el Jack, de manos del Ministro de Defensa. Luego. El acto de izamiento del Pabellón Nacional estuvo a cargo del Capitán de Corbeta Augusto Ganoza Heredia, entonándose a continuación el Himno Nacional y el Himno de la Marina de Guerra del Perú.

La segunda ceremonia fue iniciada a una vez concluida la anterior en la cubierta portahelicópteros de la fragata B.A.P *Aguirre* (ex *Orsa*), contando con la asistencia del Ministro de Defensa de Perú, General del Ejercito Roberto Chiabra León, el Subsecretario de Defensa del Estado de Italia, Senador Francesco Bosi, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante José Luis Noriega Lores, el Jefe del Departamento Marítimo del Alto Tirreno, Almirante de Escuadra Manlio Galliccia, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Frank Boyle Alvarado, el Director de Material de la Marina, Contralmirante Jorge Montoya Manrique, el Agregado de Defensa del Perú en Italia, Contralmirante Julio Uriarte Guerra, así como de personal Superior y Subalterno de las Marinas de Guerra de Perú e Italia y personal de la empresa Fincantieri. De manera similar a lo ocurrido en la B.A.P *Palacios*, el Capitán de Navío Juan Narro Lavi, Comandante del B.A.P. *Aguirre*, recibió del Ministro de Defensa peruano, el Pabellón Nacional, Insignia de Comando y Jack Nacional. A su turno, el Capitán de Corbeta Luis de Rojas Correa, oficial menos antiguo de a bordo, se encargó de izar el pabellón bicolor en el asta de la recién incorporada fragata.



AGREDEF-Italia

Entrega del Pabellón Nacional al comandante de la B.A.P Palacios *a cargo del Ministro de Defensa.*

Cabe mencionar que siguiendo las tradiciones navales, los comandantes del B.A.P *Palacios* y B.A.P *Aguirre* recibieron de manos de sus respectivas madrinas, Sra. Silvia León de Noriega y Sra Carmen Valera de Chiabra, los presentes recordatorios para la Cámara de Oficiales.

Ambas fragatas han sido adquiridas por el Gobierno del Perú, con el propósito de reemplazar a unidades de superficie retiradas del servicio en la década pasada, y en la actualidad se hallan sometidas a un proceso de recorrido integral a cargo del astillero italiano Fincantieri, en el puerto de la Spezia, Italia. Se tiene previsto que una vez que en ambos buques culminen los trabajos de reacondicionamiento, inicien sus pruebas en la mar y queden expeditos, efectuarán su viaje hacia el Perú, durante el semestre del próximo año.



AGREDEF-Italia

El comandante de la B.A.P Aguirre *entrega el Pabellón Nacional al oficial menos antiguo de a bordo.*

Los anteriores *Aguirre* y *Palacios* en nuestra Armada

Si bien es cierto que estas nuevas fragatas para la Escuadra reemplazarán a un crucero portahelicópteros y a un destructor misilero, no son las primeras en ostentar los nombres *Aguirre* y *Palacios*, sino que son las generación de buques en llevarlos.

Los B.A.P *Aguirre*

En la Marina de Guerra del Perú, son tres los buques que han llevado anteriormente el nombre de *Aguirre*, en homenaje al Capitán de Corbeta,

segundo comandante del legendario monitor *Huáscar*, quien al igual que su jefe, el comandante Grau, murió en su puesto de combate, el 8 de octubre de 1879, frente a Punta Angamos.

Crucero - acorazado *Comandante Aguirre*

El primer buque denominado *Aguirre* fue uno de los dos sumergibles encargados a los astilleros Schneider Creusot, el *SC-1*, gemelo del *SC-2*, que fue bautizado como *Palacios* durante su construcción. Sin embargo, en febrero de 1910, al aún inconcluso *Aguirre* se le reasignó el nombre *Ferré*, debido a que el gobierno peruano logró concretar la compra del crucero-acorazado francés *Dupuy de Lome*, buque al que se le nombró *Comandante Aguirre*.

La construcción de este crucero-acorazado se inició en 1888 en el astillero y fue entregado a la marina francesa en 1895. Tras ser concluido, su diseño fue considerado como el mejor de su tipo sin embargo, los adelantos en construcción naval que trajo consigo el acorazado británico *Dreadnought,* a inicios del siglo XX, superaron largamente a los buques construidos con anterioridad.

Este buque estuvo al servicio de la Marina francesa hasta 1910, año en que fue puesto en reserva. Por aquel entonces, nuestra Armada llevaba a cabo un programa de adquisiciones navales, y con el apoyo del Presidente Leguía, se iniciaron las gestiones para su compra. Para ello, viajó a Francia una comisión naval para inspeccionarlos, y tras haber decidido el Gobierno su adquisición, fue enviada su dotación para tripularlo. Una vez concluidos los trabajos de reacondicionamiento, el 8 de setiembre de 1912 se realizó la ceremonia de afirmado del pabellón en el puerto de Lorient, quedando expedito para alistar su viaje hacia el Perú.



AGREDEF-Italia

Instantes en que se iza por vez primera el pabellón a bordo del B.A.P Aguirre.

Sin embargo, en febrero de 1913, debido a una decisión de índole política tomada por el gobierno de Guillermo Billinghurst, fundada en una serie de controversias suscitadas en torno al verdadero valor militar del buque, la venta fue anulada, y el buque debió ser devuelto a la Marina francesa.

En lo que respecta a esta unidad, luego de que la Marina francesa desestimara retornarla al servicio, fue vendida a una empresa naviera belga y rebautizada *Peruvier*.

Destructor Escolta *Aguirre*

El segundo buque con el nombre *Aguirre* fue uno de los tres destructores escolta adquiridos en los Estados Unidos de América en 1952, siendo Presidente



(G. Polar)

El B.A.P Aguirre, *saliendo del dique seco del astillero Fincantieri en La Spezia.*

el General Manuel A. Odría. Se trataba del ex USS *Weaver* (DE-761) construido entre los años 1943 y 1944, en plena Segunda Guerra Mundial. Mientras estuvo en servicio, como parte de la Flota del Pacífico, tuvo un brillante desempeño, mereciendo siete estrellas de combate por su actuación en las Marianas, Tiñan, Carolinas Occidentales, Leyte, Luzón, Iwo Jima, Okinawa y Japón. El *Weaver*, al término de la guerra, fue pasado a la reserva y retirado del servicio en 1951.

Por aquel entonces, la Armada estadounidense ofreció la posibilidad de vender al Perú tres destructores escolta dentro de los que estaba el ex USS *Weaver*, y contando con la aprobación del gobierno peruano, la Armada envió una comisión naval que se hizo cargo del reacondicionamiento de los tres buques.

Una vez concluidos los trabajos, el ex USS *Weaver* fue rebautizado B.A.P *Aguirre* y el 21 de febrero de 1952 se llevó a cabo a bordo, la ceremonia de afirmado de pabellón en la Base Naval de Green Cove Springs, Florida.

El destructor B.A.P *Aguirre*, sirvió largos años en nuestra Escuadra cumpliendo múltiples comisiones y participando en diversos ejercicios tanto en aguas peruanas como extranjeras.

Finalmente, en 1971, debido a la antigüedad de sus equipos, fue dado de baja, siendo destinado como buque blanco para el primer lanzamiento exitoso de un misil MM 38 *Exocet* llevado a cabo en Sudamérica, en el año 1974, desde el destructor misilero B.A.P *Palacios*.

El crucero portahelicópteros *Aguirre*

El tercer buque en la Marina en ser bautizado *Aguirre* fue el crucero holandés *De Zeven Provincien*. Su construcción se inició el 19 de mayo de 1939 en las gradas del astillero Rotterdamse Droogook Maatschappij en Rotterdam. Fue nombrado originalmente *Eendracht* debiendo ser, junto a su gemelo *De Ruyter*, actual B.A.P *Almirante Grau*, los reemplazos de los antiguos cruceros *Java* y *Sumatra*.

Al producirse la invasión alemana a Holanda, en mayo de 1940, su construcción no estaba muy avanzada. No obstante, las autoridades alemanas decidieron continuar los trabajos. Sin embargo, al ser liberados los Países Bajos en 1945, únicamente el casco fue completado y se hallaba en gradas.

Al igual que su gemelo, también inconcluso, fue completado bajo un nuevo diseño con los adelantos de la época entrando en servicio el 17 de diciembre de 1953. Participó en diversas misiones y enarboló, en múltiples ocasiones la Insignia del Comandante de la Escuadra Naval Holandesa. De 1959 a 1960 fue sometido a un intenso recorrido, siendo destinado luego al primer Escuadrón de Entrenamiento. A partir de 1962, fue transformado en crucero misilero para lo que se le dotó de misiles mar-aire *Terrier*, retornando al servicio en 1964.

En 1976, después que la Real Marina Holandesa lo retirara del servicio, fue adquirido por la Marina de Guerra del Perú, y fue transformado en crucero portahelicópteros, trabajo que fue realizado desde setiembre de 1976 hasta inicios de 1978. Finalmente, luego de las pruebas respectivas, el 22 de febrero de 1978 se llevó a cabo la ceremonia de incorporación en la Base Naval holandesa de Den Helder. Concluido su alistamiento, inició su travesía hacia el Perú, arribando al Callao el 24 de mayo del mismo año.

Durante su servicio, el crucero B.A.P *Aguirre*, efectuó diversos ejercicios con unidades peruanas y extranjeras, participó en varias operaciones UNITAS, cruceros de instrucción, tanto en la costa peruana, como en aguas extranjeras. Durante los conflictos con Ecuador, de 1981 y 1995, estuvo presente como parte de las fuerzas navales peruanas, listas para entrar en acción.

Finalmente, por decisión del Gobierno, el 26 de octubre de 1999 fue dado de baja de la Marina de Guerra del Perú.

Los B.A.P *Palacios*

Otro nombre con arraigo y tradición en nuestra Armada es el de Palacios, dado en homenaje a otro de los heroicos acompañantes del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, el Teniente Primero Enrique Palacios Mendiburu, quien cayó gravemente herido en la gloriosa jornada del 8 de octubre a bordo del *Huáscar*, y que muriera días después luego de una terrible agonía.

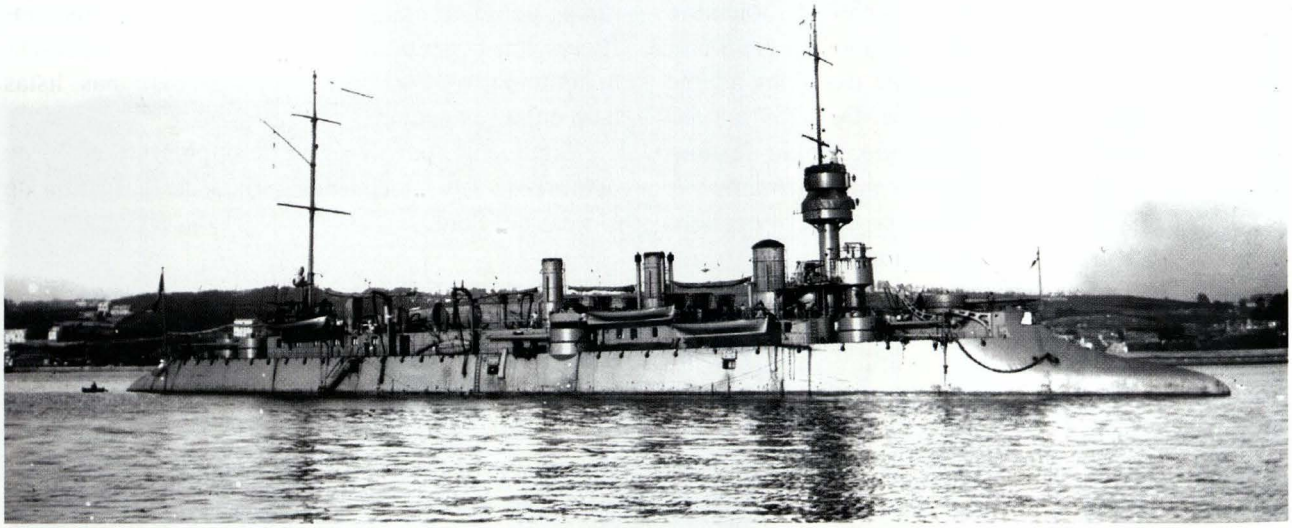
Sumergible *Palacios*

La primera unidad en la Armada denominada *Palacios* fue un sumergible mandado a construir en los astilleros de Schneider & Cia, Chalon Sur Saone en



(G. Polar)

Fragatas Aguirre *y* Palacios *en proceso de alistamiento en las instalaciones de Fincantieri, La Spezia.*



Col. Autor

Crucero acorazado Comandante Aguirre. *Este buque, adquirido en Francia 1910, nunca llegó al Perú, al ser anulada su compra por el gobierno del Presidente Billinghurst en 1914.*

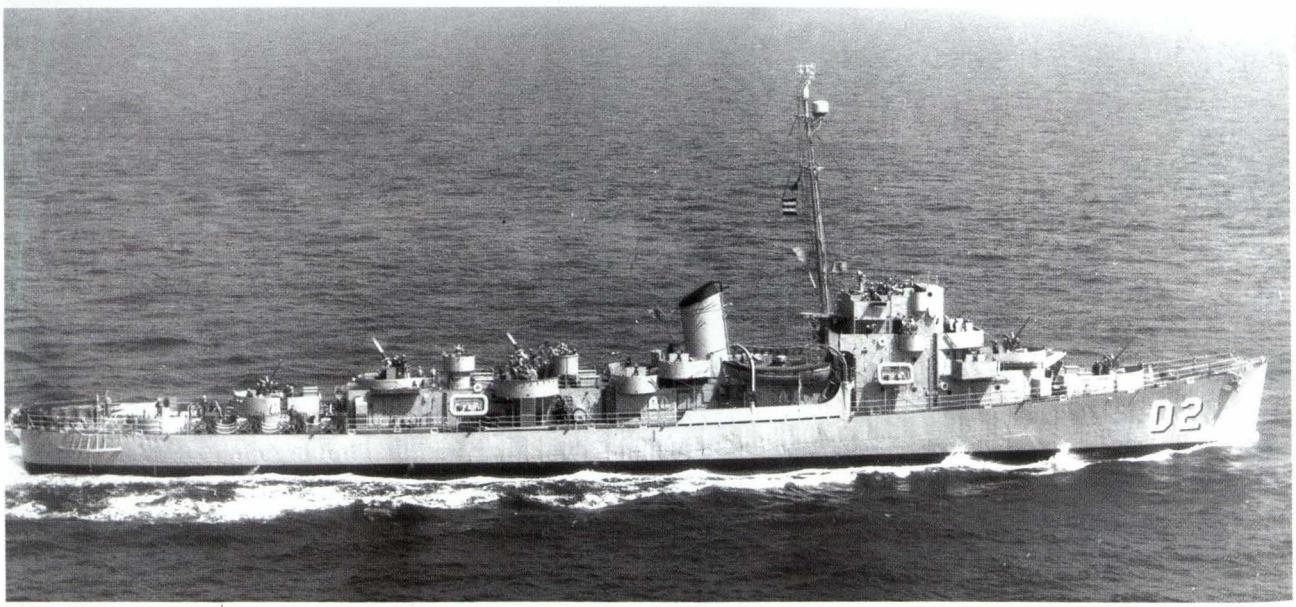
Francia, inicialmente conocido como *SC-2*, al que se le asignó dicho nombre el 7 de setiembre de 1910 en homenaje al Teniente Segundo Enrique Palacios Mendiburu, muerto a consecuencia de las heridas recibidas durante el Combate de Angamos.

El *Palacios* luego de ser concluido, fue comisionado en el puerto del Callao el 5 de noviembre de 1913.

Conjuntamente con su gemelo *Ferré*, fueron los primeros sumergibles al servicio de la Armada Peruana, y también, los primeros de su tipo en Sudamérica.

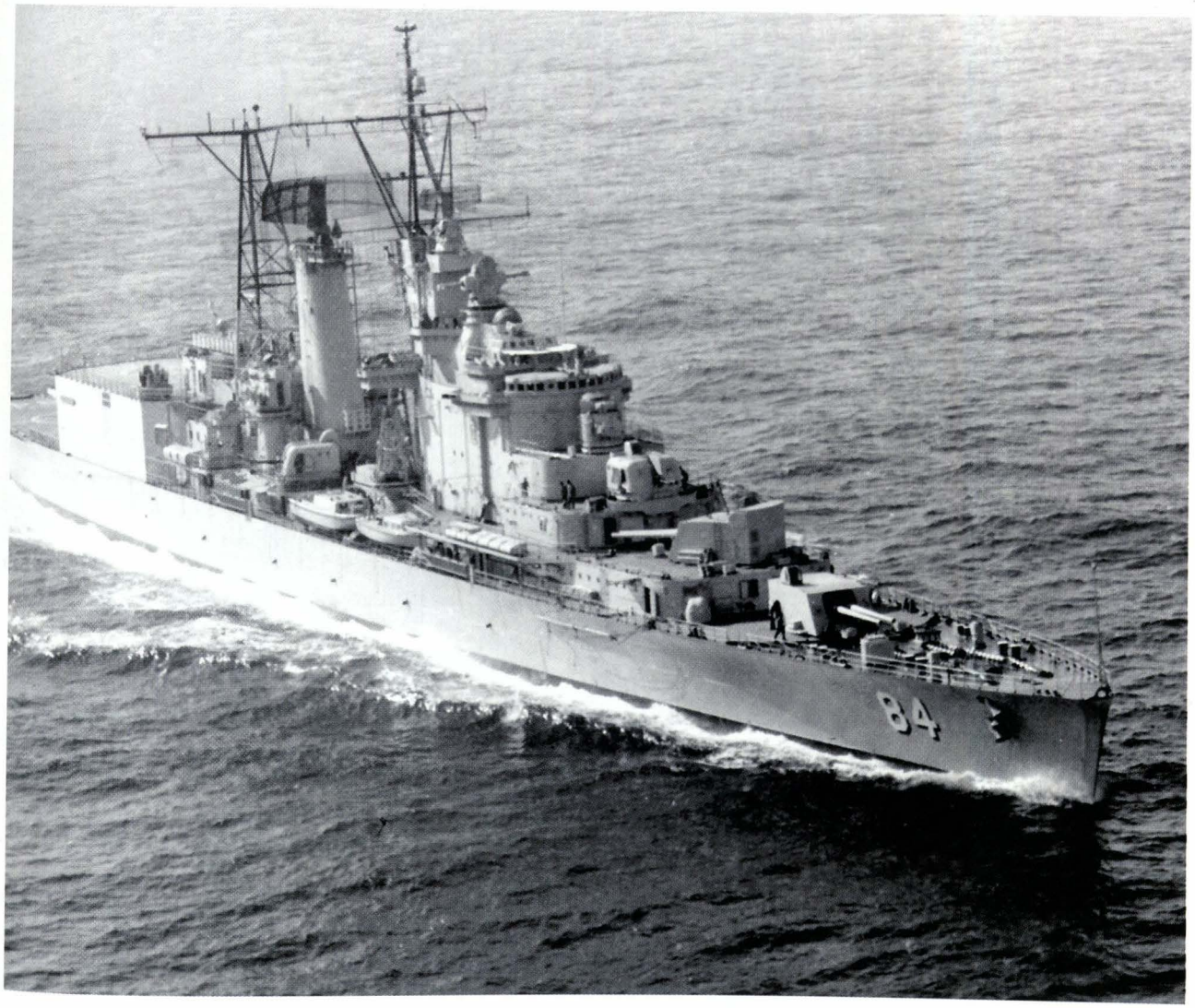
Este sumergible tenía una eslora de 46,25 metros, 4,5 de manga y 2,7 de puntal, con un desplazamiento en superficie de 290 toneladas y de 435 en inmersión. Su armamento consistía en ocho torpedos Schneider, lanzados por cuatro tubos externos tipo canastilla. Para navegar en inmersión, estaba dotado de dos motores eléctricos alimentados por dos tanques de baterías; mientras que para navegar en superficie, contaba con dos motores diesel. En inmersión, desarrollaba una velocidad de 8 nudos y 12,8 en superficie.

El sumergible *Palacios* estuvo en servicio en la Armada hasta el 28 de setiembre de 1921, fecha en la que se dispuso su desarme definitivo.



A.H.M.

Destructor escolta B.A.P Aguirre, *adquirido en los EE.UU en 1952 junto a el B.A.P* Castilla *y B.A.P* Rodriguez, fue el segundo en llevar dicho nombre.



A.H.M.

Crucero portahelicopteros B.A.P Aguirre (CH-84). *Sirvió en la armada entre 1978 y 1999.*

Fragata *Teniente Palacios*

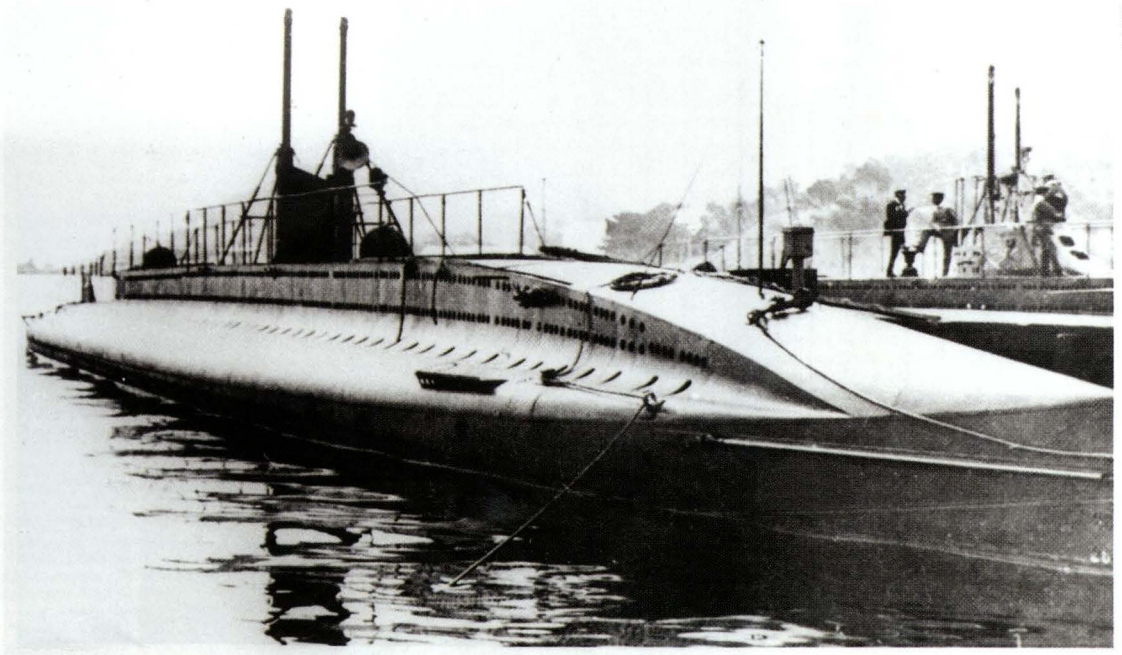
La segunda unidad en ser bautizada con el nombre *Palacios* fue una fragata comprada a la Real Marina Canadiense, la ex HMCS *St. Pierre*. Dicha unidad, construida entre los años 1943 y 1944, en plena Segunda Guerra Mundial, fue pasada a la reserva y retirada del servicio tan pronto como concluyó la guerra, siendo adquirida con otra unidad similar la HMCS *Poundmaker* por el gobierno peruano en 1946.

Para su reactivación, viajó al puerto de Halifax, Canadá, una comisión naval, la misma que se encargó de los trabajos de reacondicionamiento de las dos unidades, las mismas que tomaron los nombres de *Teniente Palacios* y *Teniente Ferré*. Ambas pertenecían a la clase *River,* y eran fragatas destinadas a desempeñar principalmente tareas de escolta de convoyes y protección antisubmarina.

La *Teniente Palacios*, desplazaba 2.180 toneladas a plena carga, con una eslora de 91,84 metros, una manga de 11,82 metros y un calado de 3,89 metros.

Contaba con un armamento conformado por tres montajes simples de 76 mm/50, dos montajes dobles de 40 mm/60, cuatro montajes simples de 20mm/75, un mortero antisubmarino Mk 10, seis cañones lanzacargas A/S Mk 6 y dos mesas lanza cargas de profundidad A/S Mk 9. Se hallaba propulsada por una máquina alternativa vertical de triple expansión de cuatro cilindros que era alimentada por dos calderas tipo almirantazgo de 3 cabezales, pudiendo desarrollar una velocidad máxima de 20 nudos.

La *Teniente Palacios*, con su gemela la *Teniente Ferré*, fue comisionada el 29 de noviembre de 1946, y tuvo inicialmente el número de casco *FE-2*, luego *F-2* y finalmente *FE-65*. Estuvo en servicio hasta el 18 de diciembre de 1965, fecha en la que fue dada de baja.



A.H.M.

Sumergible B.A.P Palacios.

Destructor misilero *Palacios*

El tercer buque en llevar el nombre *Palacios*, fue un destructor misilero adquirido en el Reino Unido en 1969, que originalmente tuvo el nombre de HMS *Diana*. Construido entre los años 1947 y 1954, estuvo al servicio de la Real Marina Británica hasta el año en el que el Perú lo adquirió con otro buque similar, el ex HMS *Decoy*, el mismo que sería rebautizado *Ferré*.

Este nuevo *Palacios*, al que se le asignó el número de casco DM-73, fue sometido a un proceso de reacondicionamiento y modernización en el astillero británico de Cammell Laird preparándolo para dotarlo de misíles superficie-superficie *MM-38 Exocet,* siendo el primer buque en Sudamérica en contar con armas de esa clase.

El destructor misilero *Palacios*, fue comisionado



A.H.M.

Fragata B.A.P Palacios, *adquirida en Canadá en 1946 junto a su gemela la B.A.P* Ferré. *Ambas estuvieron en servicio hasta 1965*



A.H.M.

Destructor misilero B.A.P Palacios *(1973 - 1993), segundo buque con dicho nombre.*

el 12 de junio de 1973, arribando al Callao el 11 de julio del mismo año, en compañía del crucero *Almirante Grau* (ex Hr.Ms. *De Ruyter*) adquirido en los Países Bajos.

Este destructor misilero, desplazaba 3.360 toneladas a plena carga, y tenía una eslora de 118,3 metros, una manga de 13,1 metros y un calado de 4,1 metros.

Su armamento consistía en tres montajes dobles de 114 mm/45, dos montajes de 40 mm/70 y ocho rampas de misíles superficie-superficie *MM-38 Exocet*. Contaba además, con una cubierta de vuelo que le permitía operar con un helicóptero *Alouette III* o un Agusta-Bell *AB-212 A/S*. En lo que a propulsión refiere, contaba con dos calderas acuotubulares Foster-Wheeler con supercalentadores que alimentaban a dos juegos de turbinas a vapor de doble reducción English Electric, permitiéndole desarrollar una velocidad máxima de 34 nudos.

El *Palacios*, estuvo en servicio hasta 1993, en el que con fecha 26 de octubre, fue dado de baja.

La tradición continúa

Sin duda alguna, los nombres que hoy llevan las dos nuevas fragatas misileras que se hallan culminando su recorrido y alistamiento para su viaje hacia el Perú serán inspiración para los marinos peruanos que las tripulen, quienes continuarán con la tradición que generaciones anteriores a lo largo del siglo pasado forjaron sobre las cubiertas de acero de sus predecesores. ⚓

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 1, Abril 2004.

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

La Armada alemana comisiona dos fragatas de la clase *F-124*

El 4 de noviembre y el 13 de diciembre se llevó a cabo en la Base Naval de Wilhelmshaven las ceremonias de comisionamiento de las fragatas *Sachsen* y *Hamburg*, respectivamente, las mismas que pertenecen a la clase *F-124*.

Estas unidades, cuya misión principal será la guerra antiaérea, desplazan 5.600 toneladas. Han sido construidas por el consorcio alemán ARGE, integrado por los astilleros Blohm+Voss, Howaldtswerke y Nordseewerke GmbH.

La tercera y última unidad de la clase, la *Hessen*, se halla en fase de pruebas en la mar a cargo del astillero Nordseewerke, estimándose sea incorporada a principios del 2005.

Tercer submarino del *Tipo 212* es bautizado

En ceremonia llevada a cabo el 13 de setiembre pasado en el astillero Howaldtswerke Deutsche Werft (HDW), en Kiel, fue bautizado el *U 33*, tercer submarino de los cuatro del *Tipo 212* destinados a la Armada alemana. El *U 33*, conforme con lo programado, deberá entrar en servicio a fines de enero del 2006.

El primer submarino de la clase, el *U 31*, actualmente se halla en la fase final de sus pruebas en la mar mientras que el segundo, el *U 32*, se halla en fase de alistamiento para iniciar sus pruebas.

Estos submarinos de 1.450 toneladas y 56 metros de eslora poseen una planta propulsora dotada con un sistema independiente de aire (AIP), y actualmente se hallan en construcción tres unidades similares para Corea y cuatro para Grecia, y otras dos son construidas para Italia en el astillero Fincantieri de Muggiano.

HDW



El U 33, *tercer submarino del* Tipo 212 *durante la ceremonia de bautizo en el astillero HDW en Kiel.*

Se inicia construcción de primera corbeta de la clase *K-130*

En ceremonia llevada a cabo en el astillero N° 3 del complejo Blohm + Voss GmbH de Hamburgo, y que contó con la presencia del director de la sección de armamento del Ministerio Federal de Defensa y numerosos invitados, se inició la construcción de la primera corbeta de la clase *K-130* para la Armada Alemana.

El acto, que consistió en el corte de una sección perteneciente al módulo del mástil de popa de la corbeta, marcó el inicio del programa consistente en la construcción de un total de cinco unidades de la clase *K-130*, de acuerdo con lo aprobado por el parlamento alemán en diciembre del 2001.

El programa contempla que la primera y cuarta corbeta sean construidas por Blohm + Voss, en Hamburgo, la segunda y quinta lo sean en el astillero Lürssen de Bremen, y la tercera en el astillero Nordseewerke de Emden. Se estima que la entrada en servicio de las cinco corbetas se lleve a cabo entre mayo del 2007 y noviembre del 2008.

CHILE

Submarino *Carrera* es bautizado en España

El pasado 15 de noviembre, en las instalaciones del astillero Consorcio Franco-Hispano DCN-IZAR de Cartagena, España, fue lanzado al mar y bautizado el submarino *Carrera*, segunda unidad de la clase *Scorpene* en construcción para la Armada de Chile.

El primero de la clase, el *O'Higgins*, actualmente se encuentra efectuando sus pruebas en la mar en aguas francesas. Este submarino fue lanzado al mar el 23 de octubre del 2003, siendo bautizado en Cherburgo, Francia, el 1 de noviembre de ese mismo año.

Los submarinos de la clase *Scorpene* disponen de 6 tubos lanzadores para torpedos de 533mm. Blackshark, con una capacidad para llevar a bordo un total de 18 de ellos, así como la capacidad para lanzar misiles antibuque *SM-39 Exocet.*

Poseen una eslora de 63,5 metros, una manga de 6,2 metros de ancho, y un calado de 5,2 metros, con un desplazamiento en superficie de 1.430 toneladas y de 1.570 toneladas en inmersión. Sumergidos, pueden alcanzar una velocidad de 21 nudos y se hallan capacitados para operar a más de 300 metros de profundidad. Su autonomía les permite navegar en inmersión hasta períodos de 50 días. Su dotación será de 31 tripulantes.

DCN - IZAR



Submarino Carrera, *segundo de la clase* Scorpene *en construcción para la Armada de Chile.*

COLOMBIA

Armada colombiana incorpora patrullero fluvial

Después de haber efectuado una travesía de 74 días desde Cartagena hacia Puerto Leguízamo, sobre el río Putumayo, el 20 de octubre pasado, la Armada Nacional de Colombia puso en servicio el patrullero acorazado de apoyo fluvial ARC *Teniente de IM Tony Pastrana Contreras* (*PAF-161*), diseñado y construido en Cartagena por la Corporación Tecnológica Marítima (COTECMAR) a un costo aproximado de 3 millones de dólares.

Este nuevo buque, asignado a la Fuerza Naval del Sur, cuya base naval se halla en Puerto Leguízamo, es la cuarta unidad de la clase *Londoño*, y se halla destinada a brindar apoyo táctico de combate y servir de plataforma de apoyo logístico, gracias a que cuenta con capacidad para transportar y alojar unos cien hombres, siendo tripulada por 18 personas.

La patrullera puede alcanzar una velocidad de 10 nudos, con 15 días de autonomía y un radio de acción de 1.750 millas. Se halla armada con un montaje de 12,7mm., dos de 7,62 M60 y un lanzagranadas de 40mm. Mk-19. En cuanto a navegación, comunicaciones e inteligencia, tiene un radar de vigilancia, un compás magnético y reflectores de búsqueda y maniobra. Además posee un sistema de control de tiro diseñado por personal de la Base Naval colombiana ARC "Bolívar".

Un punto a favor de esta nueva patrullera, reside en el hecho de que en su construcción, se han incluido una serie de mejoras basadas en la experiencia operacional con las anteriores unidades de su clase, las que comprenden una disposición más funcional de las armas, ampliación de la cobertura del blindaje del casco y de la superestructura, mejoramiento de la habitabilidad y grupo propulsor más potente.



Patrullero fluvial Teniente de IM Tony Pastrana Contreras.

EE.UU.

Cruceros de la clase *Ticonderoga* son retirados del servicio y puestos en reserva

Debido a la decisión por parte de la Armada de los EE.UU. para operar únicamente con buques dotados con rampas de lanzamiento vertical para misiles *Tomahawk* (VLS), a principios del presente año se determinó el retiro prematuro de los primeros cinco buques de la clase *Ticonderoga* que carecen de dicho sistema.

El primer buque en ser retirado del servicio fue el crucero misilero USS *Valley Forge* en ceremonia llevada a cabo el 30 de agosto, seguido por el USS *Ticonderoga* el 30 de setiembre y por el USS *Yorktown* en el mes de diciembre, teniéndose previsto que el USS *Vincennes* y el *Thomas S. Gates*, sean puestos en reserva a principios del 2005.

Como es conocido, los buques de la clase *Ticonderoga*, de la que se construyeron 27 unidades entre 1980 y 1994, fueron los primeros en contar con el sistema de combate *Aegis*, cuyo elemento principal es el radar con arreglo en fase *SPY-1*.



Crucero misilero USS Ticonderoga.

Armada transfiere patrulleras de la clase *Cyclone* a los Guardacostas

La Armada de los EE.UU. y la Guardia Costera firmaron un acuerdo para la transferencia de cinco patrulleras de la clase *Cyclone* con el propósito de ser empleadas para misiones de control y policía marítima. De las cinco unidades, dos de ellas tendrán como base el puerto de San Diego y las otras tres, el puerto de Pascagoula, en Missisippi.

Esta transferencia responde a una reevaluación del misionamiento de las trece unidades de la clase *Cyclone* que posee la Armada para hacer frente al incremento de las amenazas terroristas como consecuencia de los lamentables ataques del 11 de setiembre de 2001. De ello, se determinó la necesidad de la Guardia Costera para operar unidades rápidas con capacidad oceánica, contemplándose la posibilidad de ser destacadas a brindar seguridad a intereses estadounidenses en puertos extranjeros.



USN

Patrullera de la clase Cyclone.

El convenio, contempla que la Armada retenga la propiedad y asuma los costes de mantenimiento y seguros de las cinco unidades, mientras que la Guardia Costera asumirá la responsabilidad por la asignación de los 30 hombres de la tripulación de cada una de las patrulleras.

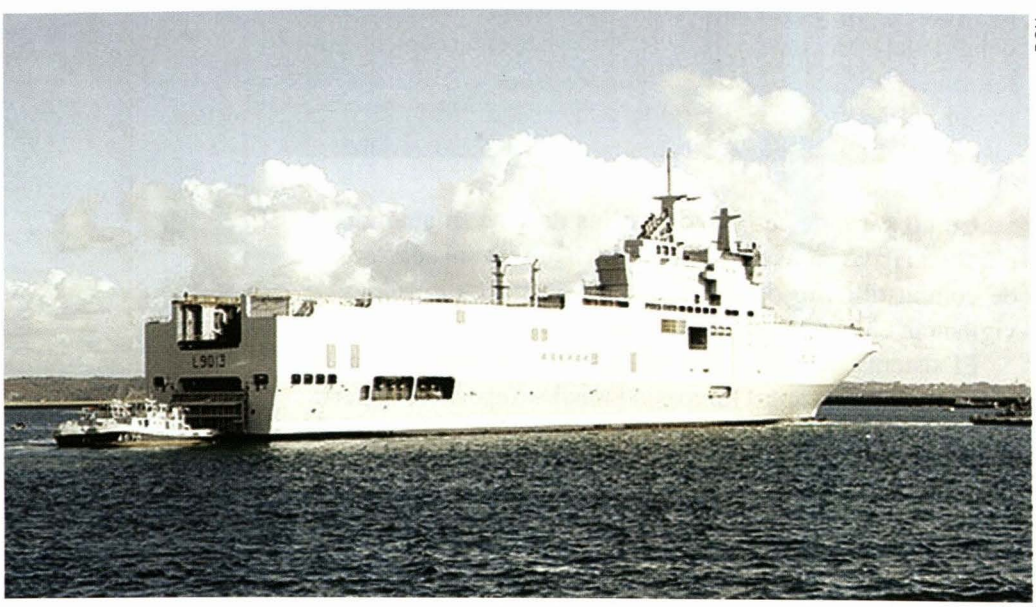
FRANCIA

Marina francesa lanza buque de asalto clase *Mistral*

El 6 de octubre del presente año, fue lanzado en el astillero DCN de Brest, el buque de asalto anfibio y comando *Mistral*, primero de dos buques de su clase en construcción para la Marina Nacional Francesa.

Como se informara en la anterior edición de la *Revista de Marina*, el buque desplaza 21.500 toneladas a plena carga, posee una cubierta de vuelo, capacidad de transportar 16 helicópteros de asalto y vehículos blindados hasta un máximo de 8.500 toneladas.

Se espera que el buque sea entregado para finales del 2005 y su gemelo el *Tonnere*, lo sea en el 2006.



DCN

Buque de asalto anfibio francés Mistral, *luego de ser lanzado en el astillero DCN de Brest.*

ISRAEL

Se incorpora primera patrullera de la clase *Dvora Mk III*

Luego de casi dos años de haber firmado un contrato con el astillero Ramta, que es una división perteneciente a la empresa israeli Aircraft Industries (IAI), la Armada israelí incorporó, a fines de julio del presente año, las primeras dos de seis patrulleras pertenecientes a la clase *Dvora Mk III*.

Esta nueva clase de patrulleras multimisión, han sido diseñadas para alcanzar altas velocidades –hasta 45 nudos–, gracias a su avanzado sistema de propulsión, conformado por dos motores diesel *MTU 12V 4000* y un equipo *ASD16*.

Las *Dvora Mk III* tienen una eslora de 27,4 m y un desplazamiento de 64 toneladas y se hallan dotadas de un montaje *Bushmaster M242* de 25 mm. uno de 20 mm. en popa y dos ametralladoras de 7,62 mm. ubicadas hacia ambos lados del puente.



IAI

MÉXICO

Armada incorpora dos patrulleras adquiridas en Israel

El 23 de agosto pasado, en el puerto de Veracruz, se llevó a cabo la recepción de las patrullas misileras ARM. *Huracán* (ex *Aliya*) y ARM. *Tormenta* (ex *Geoula*), recientemente adquiridas por la Armada de México a Israel.

Ambas patrulleras, pertenecientes a la clase *Aliya* (SAAR 4.5) israelí y construidas en 1980, fueron adquiridas a un coste de 15,8 millones de dólares, y han sido destinadas principalmente a efectuar labores de vigilancia en la zona de plataformas petrolíferas de la Sonda de Campeche. Poseen un desplazamiento de 488 toneladas, una eslora de 61,7m., una manga de 7,62m., pudiendo alcanzar una velocidad máxima de 30 nudos.

Como parte de sus características destaca su autonomía, pudiendo navegar hasta 2.600 millas náuticas sin abastecerse de combustible, lo que les facilitará operar en misiones de vigilancia en alta mar durante varios días sin tocar puerto.

El sistema de armas de esta clase de patrulleras se halla conformado por cuatro rampas de misiles superficie-superficie *Gabriel II*, un montaje antimisil *Vulcan Phalanx* de 20mm. dos montajes *Oerlikon* de 20mm. y dos ametralladoras de 12,7mm. Adicionalmente, poseen una cubierta de vuelo para recibir helicópteros del tipo *Panther, Bolkow, Fennec* o *MD-2*.



Patrullera misilera mexicana ARM Huracán.

POLONIA

Marina polaca comisiona quinto submarino de la clase *Kobben* adquirido en Noruega

El 20 de octubre pasado, en la Base Naval noruega de Bergen, la Armada de Polonia recibió al submarino *Kunna*, último de los cinco submarinos pertenecientes a la clase *Kobben* (Tipo 207) adquiridos a la Real Armada Noruega, el mismo que fue rebautizado ORP *Kondor* a su llegada a la Base Naval de Gdynia-Oksywie el 16 de noviembre.

El *Kondor* se ha unido a otros cuatro de la misma clase comprados en Noruega, rebautizados *Sokol*, *Sep*, *Bielik* y *Jastrzab*, de los que el último se le emplea con fines de instrucción y entrenamiento.

Según fuentes oficiales, estos submarinos, construidos en alemania entre 1964 y 1967, y modernizados entre 1989 y 1991, se estima permanezcan en el servicio hasta el 2015, año en el que la Armada polaca los reemplazará con unidades de nueva generación.



JFS

Con la incorporación del Kondor, *la armada polaca suma un total de cinco submarinos del* Tipo 207 *en su flota.*

REINO UNIDO

Comienzan trabajos en segundo destructor *Tipo 45*

La empresa BAE Systems Naval Ships comenzó la construcción del segundo destructor *Tipo 45* de la clase *Daring* para la Real Armada Británica, en sus astilleros de Govan.

Como se recordará, está planeada la construcción de ocho destructores de esta clase, estando planificado que entren en servicio entre el 2008 y mediados del 2012.



BAE Systems

Imagen digital del destructor Tipo 45 *de la clase* Daring.

Libros y revistas

Esperanza Navarro Pantac

Rodríguez Elizondo, José
Chile–Perú: el siglo que vivimos en peligro. **Santiago de Chile, La Tercera: Mondadori, 2004. 410 p.**

José Rodríguez Elizondo pasó casi diez años de su vida en el Perú entre 1977 y 1986, cuando exiliado de su país, Chile, llegó después de tres años de estadía en la República Democrática Alemana. Vivió los años del gobierno de Morales Bermúdez, la entrada a la vida democrática con Fernando Belaunde Terry, y luego los tumultuosos e impredecibles años del gobierno de Alan García. La prensa peruana lo acogió sin ambages y desarrolló una excepcional trayectoria en la revista "Caretas". Esta posición le permitió una situación de privilegio para vivenciar *in situ* las experiencias siempre difíciles de la vecindad entre Chile y Perú, y apreciar desde ambas ópticas los recelos y suspicacias en torno a los temas pendientes entre ambos países, que, por lo menos en dos ocasiones estuvieron a punto de desembocar en una conflagración armada, en 1975, previo al golpe de Morales Bermúdez, y entre 1978 y 1980, cuando se habría tenido en consideración una posible alianza con Argentina si ésta iniciaba una guerra contra Chile.

José Rodríguez Elizondo



En la primera parte reflexiona sobre el antagonismo entre Chile y Perú, que crece con el siglo como producto de la guerra perdida por Perú. El sentimiento de derrota habría actuado cual rémora produciendo la sensación de desesperanza y desilusión y que quizá haya llevado al Perú a vivir mirando hacia atrás, la guerra del Pacífico instalada en el imaginario popular como "la guerra infausta por antonomasia" y los chilenos como "el enemigo de siempre". En cuanto a los chilenos, manifiesta que las reacciones fueron inversamente simétricas, cultivaron la soberbia. Así, se amarró el desarrollo futuro de ambos países a una íntima enemistad que se proyectó a lo largo del siglo XX.

La segunda parte es una visión personal del

Perú en el cual vivió como testigo de excepción y que le ha permitido contextualizar el análisis. Está referida al gobierno militar de Velasco, al fenómeno de esta revolución militar *sui generis*, contra la "oligarquía criolla" y el "imperialismo", tan notable en su género que dio lugar a que "el caso peruano" comenzara a estudiarse por los sociólogos, politólogos y militares de todo el mundo. Asimismo, revisa el drama que se desarrollaba tras bambalinas entre los militares del entorno de Velasco, proyectándose como sucesores en el poder.

En la tercera parte, 'La guerra que no fue', analiza las manifestaciones soterradas que incubarían una posible conflagración entre ambos países. Rodríguez pensaba que se habían reunido las condiciones necesarias para que los nacionalistas más agresivos indujeran hacia una guerra: la clara hegemonía peruana en armamentos, así como el "expansionismo" implícito en las tesis geopolíticas de Pinochet.

La cuarta parte analiza el cronograma político 1975-1980 de Morales Bermúdez en su tránsito hacia la democracia. El notorio antibelicismo de su gobierno que fue además un factor de resistencia a la alianza que necesitaban los militares argentinos para iniciar una guerra contra Chile.

La quinta parte, referida al período de gobierno de Morales Bermúdez, es relatada desde su experiencia personal, pues es en 1977 cuando se instala el autor en el Perú y desde su posición de periodista con acceso a una información de primera mano que le permite analizar la situación política y social del país ante la eventualidad de una nueva guerra con Chile. El capítulo incluye al final la entrevista que le hizo el 9 de noviembre del 2001 en la que ambos rememoran las incidencias de su gobierno y al final le pide que le cuente sobre Vladimiro Montesinos.

El sexto capítulo, 'La estrategia de Chile', revisa también el mismo período de 1975-1980, desde la perspectiva de Chile. Incluye el testimonio de Francisco Sifuentes, embajador en el Perú entre 1977 y 1980, lo que le permite reconstruir la estrategia chilena orientada a desmontar la amenaza de una guerra en tres frentes. Comprende un acápite que analiza el actual pensamiento del Ejército de Chile.

El séptimo capítulo, 'El fiasco de las Convenciones', trata sobre las Convenciones de Lima en 1993, que desembocaron en el retiro del Congreso del Perú de los documentos de las Convenciones en trámite para su aprobación, con lo cual se produjo un deterioro de las relaciones económicas que afectó a los inversionistas chilenos y a sus asociados peruanos. En el Perú se percibía la presencia económica de Chile como un preludio de "expansionismo". En el escenario de un Perú asolado por la guerra con Sendero Luminoso, presenta los testimonios de Gustavo Gorriti, Enrique Zileri, Felipe Ortiz de Zevallos, Edgardo Mercado Jarrín, Hernán Otayza, Arturo García y García, Marcial Rubio, Alberto Adrianzén, Abelardo Sánchez León, Marcel Niedergang, Manuel D'Ornellas, Juan Miguel Bákula, y una sustanciosa entrevista a Javier Pérez de Cuéllar de fecha 28 de febrero de 1995, cuando estaba a punto de consumarse el fiasco de las Convenciones.

En la octava parte, 'Siglo XXI', expone la situación de ambos países a la luz del nuevo siglo, condicionados aún por las razones históricas negativas de una mala vecindad. Manifiesta que, siendo desigual el desarrollo de Chile y el Perú, sigue habiendo espacio para los malentendidos, entre estos, el sobredimensionamiento de contenciosos de Derecho Privado y la delimitación de la frontera marítima. Propone la posibilidad de estrategias renovadas y la necesidad de una nueva política respecto de Bolivia, "el tercero en discordia".

La novena parte, 'Después de la fuga', describe la crisis general peruana producida por la gestión del Presidente Fujimori y su fuga final, crisis que puso en peligro la seguridad nacional y afectó a la institucionalidad castrense. Sugiere que la nueva coyuntura pudo ser una oportunidad para abrir una nueva ruta en las relaciones chileno-peruanas durante el corto gobierno de Paniagua. Plantea que en la relación Lagos-Toledo, la interrogante es si se mantendrá o no la tendencia a marcar el paso en lo diplomáticamente correcto. Los puntos difíciles en el período se dieron con las declaraciones de Waisman, primer ministro de Defensa de Toledo, sobre los misiles rusos del Perú, y el caso Lucchetti.

Tras el epílogo, presenta un anexo con entrevistas del autor a los más destacados políticos

chilenos y peruanos contemporáneos. Por parte de Chile: el Presidente Ricardo Lagos, el ex Presidente Eduardo Frei, su canciller José Miguel Insulza y Enrique Silva Cimma, canciller en el gobierno de Aylwin. Por parte del Perú: Edgardo Mercado Jarrín, Diego García Sayán, Carlos Ferrero Costa, Valentín Paniagua y el actual Presidente, Alejandro Toledo.

Vera Esquivel, Germán

La cumbre mundial sobre desarrollo sostenible de Johannesburgo: Una visión jurídico-política de tres décadas en la historia del Derecho Internacional Ambiental. **Lima, Instituto de Estudios Social Cristianos, 2004.**

El autor es diplomático, jurista y profesor universitario, especializado en derecho internacional ambiental, tema sobre el que ha publicado los siguientes libros: El nuevo derecho internacional del medio ambiente (Lima, Fundación Academia Diplomática, 1992) y Negociando nuestro futuro común: El derecho internacional y el medio ambiente en el umbral del nuevo milenio (Lima: Instituto de Estudios Ambientales de la Pontificia Universidad Católica-Fondo de Cultura Económica, 1998). Es coautor también del libro Derecho internacional ambiental, publicado conjuntamente por el Instituto de Estudios Internacionales y el Instituto de Estudios Ambientales de la PUCP (2003).

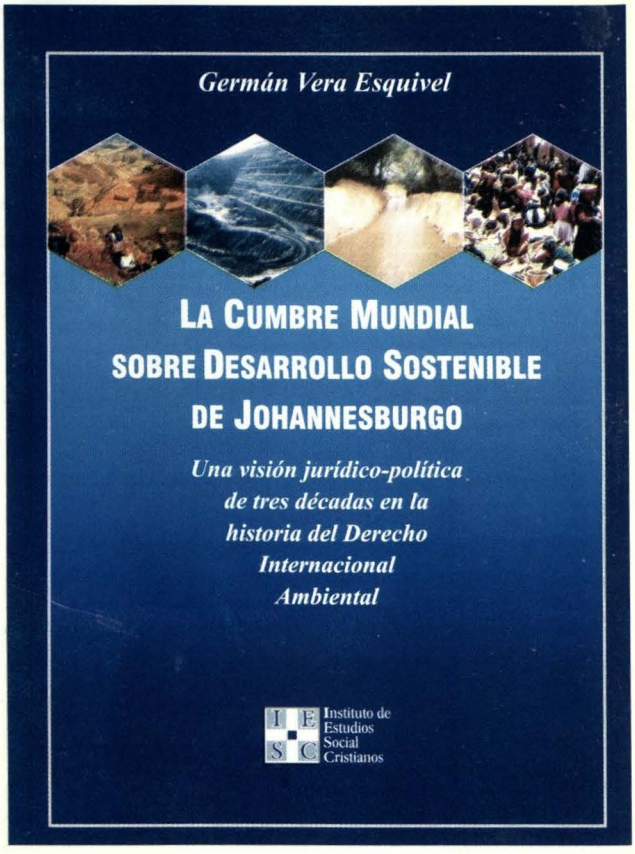
La obra trae los resultados de la cita Cumbre sobre desarrollo sostenible, que se llevó a cabo en Johannesburgo del 26 de agosto al 4 de setiembre del 2002, la cual convocó a más de 21.000 personas, entre jefes de estado, periodistas y activistas de la sociedad civil, con el propósito de reanudar el debate planteado en la Cumbre de la Tierra veinte años antes, en 1992, en Río de Janeiro, sobre la necesidad de apremiar a quienes tienen la facultad de tomar decisiones en el mundo, para que se adopten acciones significativas y eficaces sobre el futuro del planeta.

El libro, en general, expone la evolución de la política internacional sobre el tema ambiental, desde la Conferencia de Estocolmo sobre Medio Humano, llevada a cabo en 1972, a partir de la cual los Estados empiezan a incluirla en sus agendas de política exterior, y marcan el inicio del Derecho Internacional Ambiental. Señala como un hito la Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro en 1992, pues en la Declaración de Río se plantea por primera vez el concepto de "desarrollo sostenible", que relaciona la política ambiental con la economía global.

Sobre el tema de la Cumbre propiamente dicha, hace una exposición de la Declaración Política, en la que se alerta sobre las condiciones de deterioro del medio ambiente mundial. Asimismo, el respaldo a la Iniciativa WEHAB (Water, Energy, Health, Agriculture, Biodiversity), con referencia a las cinco esferas cruciales para el desarrollo sostenible: el agua y el saneamiento, la energía, la salud, la productividad agrícola, y la diversidad biológica con ordenación de los ecosistemas.

El autor hace el análisis de los acuerdos tomados en la Cumbre de Johannesburgo y las implicancias de las mismas para la agenda latinoamericana, así como para la agenda nacional. A este último respecto, hace mención de las exigencias ambientales que conllevaría el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de Norteamérica; y cita el tema del gas de Camisea como potencial desarrollo energético del Perú para los próximos años.

Con referencia al Perú como uno de los países de la Cuenca del Pacífico, especialmente expuestos al



cambio climático, como el Fenómeno de El Niño, señala que el Canciller peruano manifestó en Johannesburgo la necesidad de adoptar medidas concretas para reducir la vulnerabilidad de estos países.

Otro punto de interés para nuestra agenda es el referido a la protección de los bosques tropicales –que el Perú posee en gran extensión– para la solución del calentamiento de la atmósfera, punto que puede ser clave para el futuro de la humanidad. En este caso, se resalta que la estrategia ambiental en el Perú está íntimamente vinculada a la cooperación internacional, a través del Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF, Global Environmental Facility) y el Fondo de Solidaridad Mundial para Erradicar la Pobreza. Sobre el equilibrio entre el comercio y el desarrollo –la opción del biocomercio–, se suscribieron en Johannesburgo tres iniciativas: el Programa Andino de Biocomercio, el concurso de bionegocios en la región andina y amazónica, y el Programa de facilitación del Biocomercio para productos y servicios de la biodiversidad, con la participación del Centro de Comercio Internacional (CCI), la UNCTAD y la FAO.

Hace mención de la declaración conjunta que, en el marco de la Cumbre Mundial del Desarrollo Sostenible, los países Megadiversos afines emitieron, con la finalidad de proteger los conocimientos tradicionales, y se hizo hincapié en el crítico rol de la biodiversidad para el tránsito hacia el desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza.

Este interesante trabajo puede ser consultado en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

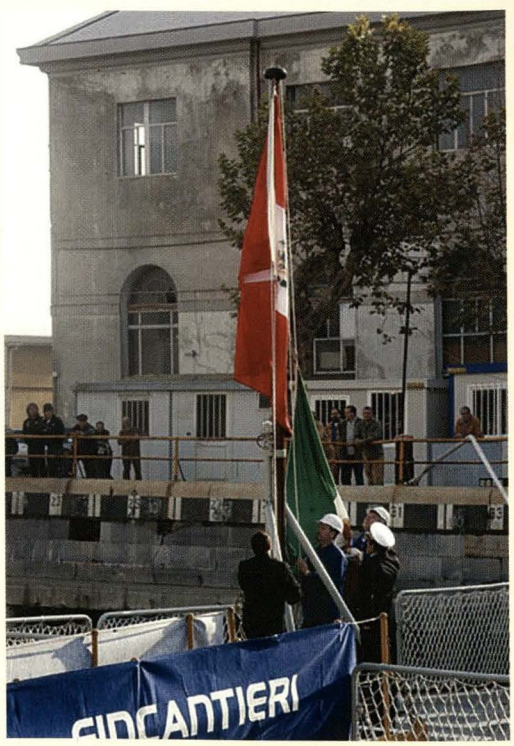
NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 2, Agosto, 2004.











En el Arsenal de la Marina Militar de Italia, ubicado en el puerto de La Spezia, el 3 de noviembre se bautizó a las fragatas misileras B.A.P. *Palacios* (*FM-56*) y B.A.P. *Aguirre* (*FM-55*), incorporándolas oficialmente a la Marina de Guerra del Perú.

Ambas fragatas, adquiridas por el Gobierno del Perú, con el propósito de reemplazar a unidades de superficie retiradas del servicio en la década pasada, actualmente son sometidas a un proceso de recorrido integral a cargo del astillero italiano Fincantieri, en el puerto de la Spezia, Italia. Una vez que en ambos buques se culminen los trabajos de reacondicionamiento e inicien sus pruebas en la mar y queden expeditos, efectuarán su viaje hacia el Perú, durante el semestre del próximo año.