P
UST.
0

REVISTA DE MARINA



Un testimonio de vida, la Escuela Naval que me formó

Realidad de la industria naval sudamericana

Rescatando una joya de la ingeniería naval

Año 98, N° 1 - 2005

SUMARIO

1 Editorial

3 Un testimonio de vida, la Escuela Naval que me formó 1927 - 1932
Federico Salmón de la Jara

13 Grau, la Campaña Naval y el Derecho de la Guerra
Anibal Cueva López

19 Realidad de la Industria Naval Sudamericana
Ramón Velasco Stoll

24 El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú
Juan Carlos Llosa Pazos

38 Fernando Romero Pintado
Fernando Casaretto Alvarado

41 El Presupuesto de Defensa: una Medida de Confianza y Seguridad Mutua para garantizar la Paz y la Estabilidad entre los Estados
Juan Octavio Polo Wood

56 Rescatando una joya de ingeniería naval
Guiselle Guldentops Benavides

60 El cambio climático y el tráfico marítimo del canal de Panamá al paso del noreste
Héctor López Aréstegui

66 Actualidad Naval Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

76 Actualidad Naval Nacional
Virginia Lacherre Calderón

79 Libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Posamiento de helicóptero Sea King *en la cubierta del B.A.P* Callao.

REVISTA DE MARINA

Año 98, N° 1 - 2005

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° **1995-1033**

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 Manuel Pérez Zumaeta, Subdirector: C. de N. Carlos Salazar Muro,
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

Intenso, importante y fructífero es el trabajo institucional que se viene realizando en todos los ámbitos de nuestra Marina de Guerra. Aunque parezca repetitivo, no podemos dejar de mencionar que muchos de nuestros planes y proyectos tienen que adecuarse a las restricciones económicas impuestas por la situación del erario nacional. Sin embargo, con el máximo esfuerzo, creatividad y trabajo constante nada se ha detenido y, por lo contrario, seguimos en la búsqueda incesante de la excelencia, pues esa es nuestra meta y el espíritu que nos aparta definitivamente del inmovilismo, punto inicial de la mediocridad, que tanto daño hace a las instituciones. El siglo XXI, ya lo dijimos en ediciones anteriores, nos presenta grandes desafíos que tienen un telón de fondo, los cambios vertiginosos, sobre todo de carácter tecnológico, que se operan constantemente. Es por ello que estamos inmersos en una verdadera carrera con el propósito de no retrasarnos en un terreno tan importante y, en la medida de lo posible, mantenernos a la altura de estos desafíos que, muchas veces, son realmente sorprendentes, de allí el intenso trabajo desplegado en la preparación de los planes estratégicos que establecen el rumbo de nuestra institución.

Para esta gran labor hemos privilegiado la formación y la actualización académica y tecnológica de todo nuestro personal. Es un aforismo por todos conocido que, sino cambia el hombre, englobando en este concepto al elemento femenino, nada ocurre, pues todo permanece igual pese a que en las páginas de reglamentos y manuales se planteen auténticas innovaciones. Hemos avanzado mucho en el contacto de nuestro personal naval con el mundo universitario con el propósito que, además de poseer una carrera naval, puedan obtener también otra de carácter civil. Esta presencia e intercambio de opiniones, de ideas e inquietudes, enriquecerá a quienes visten el uniforme de nuestra gloriosa Marina de Guerra y quienes desarrollen sus actividades en el ámbito de la civilidad. Pero esta importantísima empresa quedaría imcompleta si sólo estuviera dedicada a los aspectos antes mencionados. Queremos también reforzar, cada vez más, el aspecto ético, la moral y la mística de quienes tienen, al mismo tiempo, el honor y las obligaciones que demandan pertenecer a la Marina de Guerra del Perú. Este trabajo de formación integral tiene que extenderse no sólo a nuestro personal sino también a sus familiares y al ámbito más cercano que los rodea. Es por eso que cada efectivo naval tiene que convertirse en un verdadero ejemplo, no sólo en el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas, sino igualmente en cada uno de sus actos y en su contacto con el entorno social.

Muchas veces se habla de una división que nosotros consideramos artificial y hasta contraproducente: la sociedad civil y la sociedad castrense. Estamos convencidos que conformamos un todo que es la sociedad nacional, la peruanidad, con algunas diferencias en nuestras obligaciones constitucionales, así como también prerrogativas, que no deben entenderse como privilegios, sino más bien como obligaciones que demandan una grave responsabilidad. El Congreso de la República, al aprobar la ley que faculta al personal militar el derecho al voto, les está otorgando una facultad que ya tuvo en otros momentos de la historia, aunque con matices diferentes. Recordemos, por ejemplo, que la Constitución de 1860 permitía que militares y marinos pudieran ocupar cargos en el Poder Ejecutivo y Legislativo estando en situación de actividad, siempre y cuando al momento de las elecciones no tuvieran mando de tropa o el comando de un buque. Es así como personajes señeros de nuestra institución, como el glorioso Almirante Miguel Grau, el Contralmirante

MNP/CONTE/5980

Lizardo Montero, el Capitán de Navío Camilo Carrillo, el Contralmirante Melitón Carvajal y muchos otros más, igualmente importantes, actuaron en la política nacional con ejemplar patriotismo y pulcritud moral en cada uno de sus actos. Este antecedente, entre otras razones más, nos da la confianza necesaria para estar seguros que el voto de los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional será un aporte positivo para el afianzamiento de la democracia en nuestra patria.

Con profunda satisfacción y comprensible ansiedad, la Marina de Guerra del Perú aguarda la llegada a nuestro primer puerto de las fragatas misileras B.A.P Aguirre *y B.A.P* Palacios, *que deben arribar proximamente. Este esfuerzo económico del Estado, que esperamos será complementado el año entrante con la adquisición de dos fragatas más de iguales características reemplazarán a las que fueron dadas de baja por su largo servicio, así podremos cumplir en mejores condiciones con nuestro misionamiento requerido por la seguridad nacional, y nos permitirá tener una escuadra que enfrente con éxito las llamadas nuevas amenazas, reto de la nueva centuria y el nuevo milenio, tales como la pesca ilegal, el narcotráfico en gran escala con trasbordos en alta mar, la piratería, el contrabando de armas, el narcoterrorismo y atentados a la ecología.*

La última operación UNITAS, que ha tenido carácter multinacional, y otros ejercicios binacionales, han dado una muestra patente del alto nivel de profesionalismo y capacidad de nuestro personal. Sabemos que las circunstancias que hoy vive el mundo, donde el fenómeno de la globalización no sólo se inscribe en el ámbito económico sino en los más variados aspectos, nos condiciona a estar preparados prestando nuestro concurso en la conformación de fuerzas multinacionales para llevar a cabo operaciones de paz o humanitarias en las más diversas regiones de nuestro planeta, tal como lo venimos haciendo en Haití, Chipre, Costa de Marfil, Liberia y Sudán, cumpliendo con el compromiso de las Naciones Unidas para mantener la paz el orden y la tranquilidad de la ciudadanía.

El tema de la globalización, constituye un singular reto que viene siendo afrontado por nuestra Institución con profesionalismo, responsabilidad y la creatividad que nos caracteriza, orientándonos siempre al mantenimiento, alistamiento y entrenamiento de nuestras fuerzas navales, capacitándonos y perfeccionándonos, así como modernizándonos, con el fin de contar con una Marina capaz de enfrentar con éxito las demandas de la nación, siempre enmarcados en estricta observancia y respeto a la Constitución y las leyes, así como a los tradicionales valores que hemos heredado de las generaciones que nos precedieron.

El Director

Un testimonio de vida

La Escuela Naval que me formó 1927 - 1932

Federico Salmón de la Jara

Extracto del artículo preparado para el Libro Homenaje del Dr. José Antonio del Busto Duthurburu, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005

Esta historia es la mía, pero es también la historia de cientos de Oficiales de la Marina de Guerra del Perú egresados de la Escuela Naval del Perú. Corría el año 1927, el Presidente Augusto B. Leguía gobernaba el país desde 1919, y por la Ley No. 4003 del 13 de octubre del mismo año se había constituido el Ministerio de Marina[1], separándolo del anterior Ministerio de Guerra y Marina, antigua organización que indudablemente situaba a nuestra Armada en condiciones de dependencia del Ejército, pues era mayormente a los generales a quienes se nombraban para este Ministerio. Sin embargo, el propio Presidente Leguía designó en varias ocasiones a políticos civiles de su partido para el despacho de esta cartera con el fin de mantener el principio de sujeción de las fuerzas armadas al poder civil.

Uno de los actos más importantes del Presidente Leguía fue la contratación de la Misión Naval Americana. El Congreso, por ley Nº 4435 promulgada el 5 de junio de 1920, aprobó un acuerdo firmado entre Estados Unidos y el Perú para el establecimiento de una Misión Naval. No se redactó un contrato formal que estipulara las pautas para la Misión misma, pero sí se efectuaron contratos individuales con cada uno de los miembros de la Misión, la cual estuvo constituida por Jefes y Oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de América, quienes asumieron los más altos puestos tanto en tierra como a bordo y aun la Comandancia General de la Escuadra. Esta disposición bien pudo haber suscitado el descontento entre el personal naval superior, como había sucedido años atrás cuando John Tucker, Oficial Superior de la Marina americana, fue incorporado a la Armada Peruana con el rango de Contralmirante para ejercer el mando como jefe de la Escuadra peruana. Pero la oficialidad naval comprendió la conveniencia de tal decisión, por el retraso en que se encontraba nuestra Marina en relación con las otras marinas del continente.

A partir de este momento, la institución naval dio un decisivo paso hacia la modernidad, incorporando nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Se creó la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela de Aspirantes para los marineros; se dio inicio a los Cruceros de Verano, que comprendían navegaciones a lo largo del litoral y aun hasta el golfo de Panamá, en Balboa, en los casos en que tenía que realizarse la carena de los buques, pues entonces no se contaba con el Dique Seco ni con el Arsenal, hoy Base Naval del Callao. La oficialidad, así como el personal subalterno logró un importante y ostensible progreso en profesionalismo y práctica en el mar. En el verano de 1930, la Escuadra, con los dos cruceros y los cuatro submarinos, realizó una memorable travesía con destino al puerto de Valparaíso, Chile, un viaje que hubiera resultado inimaginable hasta antes de la firma del Tratado de 1929. Esta significativa visita originó gran revuelo en el vecino país donde las autoridades y la ciudadanía en pleno del puerto no dudaron en brindarle un caluroso recibimiento.

1 *El Capitán de Navío D. Juan Manuel Ontaneda fue nombrado Ministro de Marina.*

La Escuela que me recibió en 1927, como institución académica, estaba organizada en departamentos ejecutivos y académicos que tenían a su cargo la preparación de los planes de trabajo para el año académico. Los reglamentos eran similares a los de la Academia Naval de Annapolis, EE.UU., así como el programa curricular que comprendía, en general, los mismos temas y aspectos profesionales que en aquélla. Por iniciativa del director Davy, los libros de texto y la bibliografía profesional más actualizada fueron traducidos al español y reproducidos a mimeógrafo e imprenta de tal manera que nuestros Guardiamarinas contaban con la rica y moderna información que se publicaba para la Academia americana. Se estimaba que la Escuela Naval del Perú era la única en su género en el mundo hispanohablante que contaba con una colección semejante de textos profesionales, académicos.

La carrera duraba seis años y estaba concebida en los mismos términos que la Academia Naval de Annapolis, EE.UU., lo que significaba que seguían los métodos y currículo de aquélla. Se brindaba una estricta formación profesional y además se entrenaba a los Cadetes Navales para las tareas de cubierta e instalaciones de ingeniería. Al término de los estudios, los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería. Su rigor académico le dio una gran prestancia y fue considerada en su tiempo como la mejor de América Latina.

Sobre el sistema de enseñanza, don Jorge Basadre señalaba que, con la metodología académica de la Misión Naval Americana se infundió a la Escuela una tendencia práctica, en contraste con la teórica de la Misión Naval Francesa. Juan Manuel Castro Hart, compañero de promoción y entrañable amigo, dio fe de este hecho:

"... en el segundo año, se empezaba a instituir profesionalmente el sistema de instrucción; en la Escuela era el llamado sistema inteligente... [antes] los franceses le daban mucho vuelo imaginativo al intelecto, su sistema de enseñanza era un sistema intelectual, mientras que la Misión Naval Americana... el sistema inteligente hacía reposar todo esfuerzo en el alumno y ubicaba al instructor como un guía [dejando en libertad la iniciativa personal]".

La Escuela vivía tiempos de modernidad. En 1928 se había instalado el servicio de time-ball para todos los buques surtos en el puerto del Callao, y más adelante, se extendió a toda la república. La señal horaria se recibía directamente desde Annapolis, EE.UU.

Charles Gordon Davy, educador y forjador de hombres

La Escuela Naval del Perú, bajo la dirección de ese extraordinario líder, el Capitán de Navío (USN) Charles Gordon Davy, se trasformó y modernizó durante el corto período de 1921 a 1930, no sólo porque se instauraron las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, sino por el influjo de la mística que supo inspirar en los Cadetes. Se creó el Cuerpo Único de Oficiales reemplazando el sistema antiguo de Oficiales de Cubierta y de Ingeniería, que en el caso de estos últimos, hasta entonces debían ser formados profesionalmente en diferentes centros de instrucción en Inglaterra y Estados Unidos de América.



La promoción que ingresó el año 1927.



El Director Charles Gordon Davy y uno de los miembros de la planta orgánica de la Escuela Naval.

El Capitán Davy, graduado en Annapolis en 1906, había servido a bordo de diversos acorazados de la Armada de los Estados Unidos de América. Durante la I Guerra Mundial tuvo el comando de los destroyers *Kimberly* y *Broomy*, integrando las fuerzas antisubmarinas del Almirante Sir Lewis Bayly. Cuando estuvo al mando del *Kimberly*, fue recomendado ante la superioridad por acción distinguida. Al término de la guerra, vino al Perú integrando la Primera Misión Naval Americana, en agosto de 1920. El 9 de febrero de 1921, aún con el grado de Capitán de Fragata, asumió la Dirección de la Escuela Naval, cargo que ocuparía por once fructíferos años. Tenía además a su cargo la Dirección de Comunicaciones Navales cuya oficina estaba también ubicada en la Escuela; allí quedaba la principal estación de radio de la Marina. En 1930, los cambios políticos que sacaron del gobierno al Presidente Leguía motivaron su retorno a los Estados Unidos. Falleció en 1957.

El Capitán de Navío Charles Gordon Davy fue el Director inolvidable hasta nuestro 4to. Año, en 1930, en que se produjo la revolución del Comandante Luis M. Sánchez Cerro. Vino entonces un período negativo tanto para la Marina como para los otros institutos armados. En la Escuela Naval, la consecuencia inmediata fue la partida de Davy.

Mi paso por la Escuela está marcado por la carismática personalidad de Davy. Viene a mi memoria su nítida y menuda figura, de esmerado porte militar, recorriendo la Escuela seguido por su ordenanza. Llegaba a su oficina a las 7.50 de la mañana para el izamiento del Pabellón. A las 10, recorría íntegramente el área de la Escuela, en una revista que cubría todas las áreas, observando su funcionamiento en cada uno de sus detalles. Sumamente escrupuloso con el orden y el aseo, solía de vez en cuando hacer su "show personal": con mucho disimulo dejaba caer un papelillo para luego, con gran aparato, recogerlo personalmente a la vista de todos.

Se dirigía a nosotros en perfecto español, cortésmente, cordialmente, aunque, como compensando su estatura, con decidida y enérgica voz, evidenciando su condición de líder nato. Pero era sobre todo su interés humano lo que lo hacía un conductor de hombres. Le gustaba poner de manifiesto que conocía a cada uno de los Cadetes, y siempre nos llamaba por nuestro nombre, sin equivocarse jamás. Se mantenía al tanto de los progresos de cada uno, con la meticulosidad de ver las notas de los noventa Cadetes y poner su visto bueno en cada libreta que se enviaba a los padres.

El Comandante Davy y su esposa Mary vivían en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del Director, ubicado dentro de la misma área de la Escuela, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado. Desde que llegó a la Escuela, había emprendido su misión de educador con una decidida voluntad de cambiar la mentalidad del Oficial Naval peruano y de darle un nuevo enfoque a la instrucción en la Marina; para ello había implementado un reglamento que realmente fue un modelo en su tipo. Además, tenía sumo interés de que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema de "mens sana in corpore sano", por lo cual incentivaba el amor a los deportes, la higiene personal, la comida sana, el orden.

Recuerdo el último día de su estancia en la Escuela, en 1930, cuando finalmente tuvo que abandonar su cargo. Era un mediodía de la primera semana de setiembre cuando por última vez el Comandante Davy y su esposa, sentados a la puerta de su casa, contemplaban el paso de la compañía de Cadetes desfilando desde las aulas al edificio de los alojamientos. Al verle, los Cadetes no pudieron conservar la compostura, rompieron filas y se acercaron en tropel a ellos. Fue un momento de profunda emotividad, que ha quedado por siempre en nuestra memoria. Y, más tarde, cuando el auto que los llevaba se alejaba de la Escuela, los Cadetes, desde el segundo piso, con las sábanas a modo de pañuelo les dábamos el último adiós desde las ventanas del edificio Nº 2 .

Nunca regresó. Aunque sé que solía decir que jamás le abandonó la nostalgia de los años pasados en

el Perú. Yo tuve la suerte de verle ya en el otoño de su vida. Primero, en 1939, durante una travesía que realizamos a bordo del *Grau* hasta el puerto de San Francisco, y él visitó entonces nuestro buque. Nuevamente, ya en 1956, le vi por última vez cuando acompañé al Ministro de Marina, Almirante Emilio Barrón Sánchez a los Estados Unidos. Acudimos a su residencia en Los Ángeles, California, donde el Almirante Barrón, quien había integrado la primera promoción formada por Davy, le hizo entrega de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador.

Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy murió.

La planta de la Escuela Naval

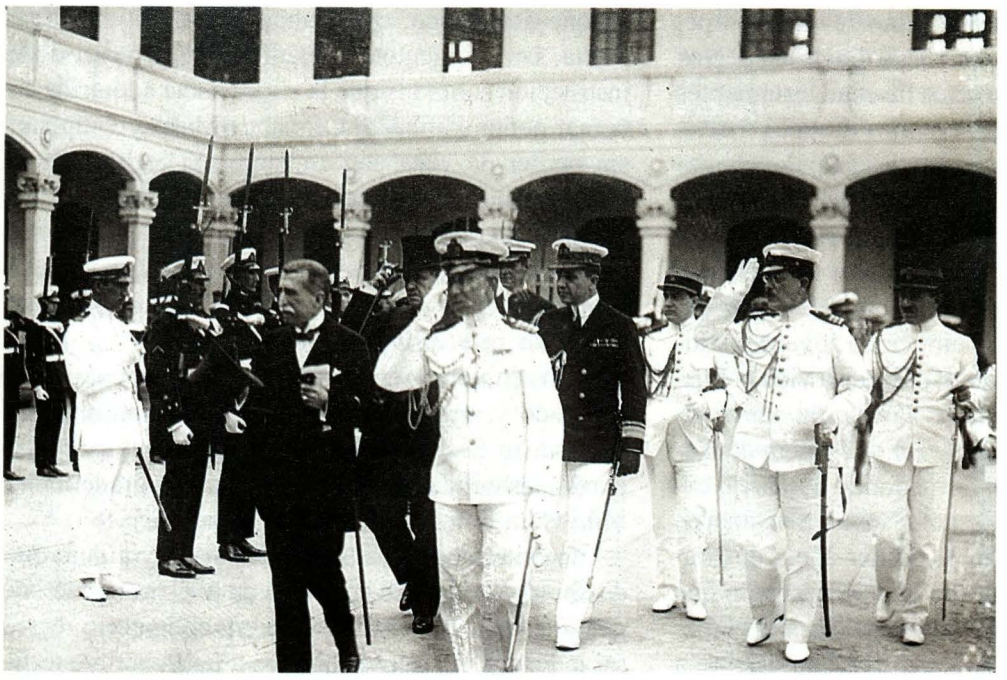
Ya, desde su primer gobierno, el Presidente Leguía había dispuesto la construcción de un local para la Escuela Naval en La Punta en reemplazo del que había funcionado en Bellavista. La ejecución del proyecto se encargó a la firma "José Pardo e hijo" y los trabajos se iniciaron el 16 de febrero de 1912. El 15 de setiembre del mismo año, el Presidente Leguía declaraba inaugurado el edificio. Esa primera obra es la que nosotros conocimos después como el "Edificio Grau", concebido para albergar a doscientos alumnos. Estaba diseñado en forma de una letra "C" cuyos brazos ese abrían en un ángulo de noventa grados. La fachada mostraba en la parte central, entre los dos pisos, una escultura representando la proa de un buque. Empero, la escuela inició sus funciones efectivas recién el 4 de febrero de 1915, bajo la dirección del Capitán de Navío Manuel Ugarte. Ése fue el local que mi promoción encontró a su ingreso en la Escuela Naval en 1927. Para ese entonces, antes de su conclusión definitiva, se vio que era muy reducido para sus fines. En 1917, se le habían anexado construcciones de madera a sus costados para aliviar en algo la estrechez. En estos pabellones se encontraban los talleres de máquinas, mecánica, física y electricidad. La Municipalidad donó un predio colindante, lo que permitió disponer de un terreno para la construcción del chalet para alojamiento del Director.

En la década siguiente, el solitario edificio inicial resultó insuficiente para atender las crecientes necesidades de la Compañía de Cadetes, por lo que se construyeron nuevos edificios y diversas instalaciones que se fueron modernizando con el paso de los años. Así, en mi primer año de Cadete, en 1927 se construyó el edificio "San Martín", que pasó a ser el "Edificio número 2", destinado para alojamiento de Oficiales y Cadetes, el cual pudo ser inaugurado antes de la fecha prevista, señalada para el 1 de marzo de 1928. En el discurso memoria del Comandante Davy el 30 de diciembre de 1927, en ocasión de la inspección anual de la Escuela que realizaba el Presidente de la República, manifestaba que se habían construido ocho pabellones adicionales y se había modificado y reformado todo el plantel original. Se había requerido la expropiación de varios terrenos anegadizos que tuvieron que ser rellenados marcando la expansión de la Escuela en terreno ganado al mar: señalaba que el campo de ejercicios había sido una laguna que se tuvo que rellenar también, como se había hecho también con las calles que rodeaban el terreno original.

En el viejo e inolvidable Patio de Honor, las seis aulas ocupaban la parte baja del edificio, y en el centro la Dirección, Subdirección, Biblioteca y la Prevención. En los altos, segundo piso, los dormitorios, Babor y Estribor, con camas en cada banda, el comedor de Oficiales al centro. El comedor de Cadetes funcionaba en un edificio lateral de un solo piso, con el techo de tijerales y mesas para ocho Cadetes en cada una, integrada por alumnos de diferentes años, presididas por un Cadete de los últimos años. El Oficial de Guardia almorzaba y cenaba en una mesa del fondo y le acompañaban los Cadetes Jefes de la Compañía. El gimnasio estaba en la parte derecha



Desfile de Cadetes frente al Edificio San Martín, llamado también Nº 2, de la Escuela Naval del Perú.



El Presidente don Augusto B. Leguía en visita de inspección anual a la Escuela.

del primer piso y las duchas, unas treinta en cada banda, quedaban al costado del mismo gimnasio. Existían además otras instalaciones que surgieron periféricas al edificio principal dentro de la misma área de la Escuela: la enfermería, que estaba instalada en un chalet prefabricado de madera; la lavandería y el taller de herrería, que habían sido edificados por el personal de la Escuela durante 1925, y el pequeño muelle de madera, que había sido alargado para soportar el tránsito continuo de los Cadetes, cuando desfilábamos muy de mañana para tomar nuestro habitual chapuzón en el mar, así como para las prácticas de remo y vela, deportes que se hacían cada vez más populares entre los Cadetes Navales en franca competencia con los clubes Regatas Unión y Cannotieri.

Mi nueva vida en la Escuela Naval

Tuve el privilegio de vivir esa etapa constructiva de la Escuela. Como todos los años, en marzo de 1927 se llevó a cabo el concurso de admisión de Cadetes para la Escuela Naval. Según la convocatoria, el curso de estudios comprendía un período de seis años a la conclusión del cual los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando, o de ingeniería. Para ese año se declararon veinticinco vacantes, número superior al de años anteriores. Nos presentamos trescientos cuarenta y un postulantes, en su mayoría procedentes de los Colegios Recoleta e Inmaculada, así como del viejo y prestigioso Colegio Nacional de Guadalupe. A ellos se sumaron algunos Aspirantes de provincias. Los requisitos estipulaban contar entre 15 años y seis meses y 18 años y seis meses de edad. No se exigía haber terminado un año específico de instrucción, sino simplemente aprobar los exámenes de selección, que eran bastante rigurosos de tal manera que se presentaban muchachos de segundo hasta quinto de media, y el año en que yo me presenté ingresaron inclusive postulantes que venían de la Escuela de Ingenieros. Las materias de los exámenes eran: aritmética, álgebra elemental, geometría plana, elementos de historia general, historia del Perú, elementos de geografía general, geografía del Perú y gramática castellana.

Otro de los requisitos era, además de buena conducta, ser hijo legítimo, condición que no se contemplaba para el ingreso en el Ejército o en la Policía –aún no existía la Fuerza Aérea–. Esto nos mostraba que la Marina ha sido siempre muy conservadora y en cierta forma aspiraba a constituir una elite. La rigurosa selección obedecía al definido propósito de colocar a la Marina peruana entre las mejores de su clase. Se ponía mucho énfasis en que la Escuela estaba dirigida bajo los mismos patrones generales de eficiencia de la Academia Naval Americana. Se había convertido en la mejor institución académica del Perú y se estimaba que no había otra en el mundo hispanoparlante que se le equiparara. La instrucción era gratuita; los Cadetes solamente pagábamos una pequeña cantidad de dinero para los útiles de escritorio. Pero, eso sí, al egresar como Oficiales, no se les daba a los Alféreces ni uniforme ni equipo: todo debía ser pagado por la familia del Oficial, cosa que resultaba un gasto importante teniendo en cuenta de que en esa época se exigían más uniformes de los que actualmente se usan.

Éramos cinco Aspirantes que proveníamos de la Recoleta, entre ellos el inefable "Coloradito", Enri-

que León de la Fuente, pacasmayino de vieja estirpe, marinero cien por ciento y audaz submarinista. Nos conocíamos desde los diez años de edad, estudiantes del mismo colegio y juntos vivimos después inolvidables días a bordo de los viejos *R* viajando a la zona del Canal y a Filadelfia, EE.UU. para el primer cambio de baterías que se les hizo a los submarinos. Los demás de mi promoción venían de los otros colegios, y hubo tres provincianos, todos de Arequipa.

En abril de año 1927, veinticinco jóvenes entusiastas habíamos emprendido una nueva vida al trasponer el umbral de la Escuela Naval; una nueva vida en la que tuvo trascendente rol el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, formador de hombres, excepcional Director de la Escuela Naval. Se sumaron cinco Cadetes que repetían el primer año, constituyendo así el más grande grupo para la época, lo que obligó a realizar una extensión de las clásicas carpetas de esos años, mesas largas que daban asiento a unos doce Cadetes, separados por una división a ambos lados. Con nuestro ingreso, el número de Cadetes en la Escuela llegó a ochenta y uno, la cifra máxima que alcanzaba el alumnado hasta esa fecha. Recuerdo que el 4to. Año estaba constituido por tan solo cuatro Cadetes.

El 1 de abril de ese año tuvo lugar, a las 11 a.m., el juramento de los que ingresábamos. A la ceremonia asistieron el Ministro de Marina, Dr. Arturo Rubio, el Jefe de Estado Mayor de Marina, Capitán de Navío Alfredo Graham Howe, toda la plana mayor de la Escuela y las familias de los nuevos Cadetes. Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que manifestó escuetamente lo que se esperaba de nosotros:

"Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes dejarán de formar parte de los paisanos para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país –la primera línea de la defensa nacional–.

"Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y desde hoy en adelante nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. ... desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad".

Se refirió también a lo que debía ser la misión de la Escuela Naval:

"Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados, con principios de instrucción sobre los que la experiencia adquirida en la mar podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si, mediante una disciplina humana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por ésta su Escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: Mihi Cura Futuri –"Yo cuido el porvenir"–.

Encontramos una Escuela ordenada y pulcra que de ahí en adelante se convirtió en nuestro nuevo hogar, pues aun en días de salida era obligatorio regresar a dormir. El tranvía que iba a La Punta fue testigo de nuestros ires y venires, muchas veces corriéndonos el albur de no alcanzar el último vagón del día.

Además del Director, Captain Davy, con rango de Capitán de Navío para los efectos de su servicio en la Marina peruana, se encontraba el Comandante Subdirector –para el año 1927 ejercía el cargo el Capitán de Fragata Tomás M. Pizarro–, y dieciocho Oficiales asistentes, sin contar al cuerpo médico.

La Compañía de Cadetes estaba constituida por tres secciones al mando del Cadete del 6to. Año, Juan Francisco Torres Matos, prestigioso Almirante, después Comandante General de la Marina, Ministro y copresidente de la República. Su personalidad, carisma y don de mando hicieron de él un ejemplo para quienes iniciábamos nuestra carrera naval. En abril de 1927, al ingreso de nuestra promoción, éramos los únicos Cadetes en la Escuela, pues los integrantes de los otros años se encontraban de vacaciones después que el Crucero de Verano de ese año se extendiera hasta Centroamérica, arribando a los distintos puertos de esos países. El Teniente Primero Víctor M. Ontaneda Menacho fue el Oficial encargado de nuestra formación militar en esos treinta días. Con gran porte militar, de estatura más bien baja, fuerte contextura y recio carácter, cumplió a cabalidad la tarea de trasformarnos de "jóvenes civiles" en Cadetes Navales. Supo imprimir el rigor necesario para tan trascendente cambio. No trepidaba en obligarnos a tomar las posiciones: de saludo al frente, la marcha en formación y, en general, todas las situaciones, utilizando hasta manos y una voz tonante. Realmente llegamos a temerle. Sin embargo, más adelante, en la vida profesional, coincidimos en el servicio a bordo de los submarinos y pudimos cultivar una noble amistad: hasta llegamos a tratarnos de

"tú", situación que años antes me habría parecido impensable. Cosas de la Marina.

La vida cotidiana en la Escuela

La Escuela Naval funcionaba en el local de La Punta y era bastante cómodo para el número de Cadetes que albergaba. Yo recuerdo que cuando estábamos en primer año, el total de alumnos en la Escuela no llegaba a noventa.

Los Cadetes llevábamos una vida muy sana: nos levantábamos a un cuarto para las seis de la mañana con el toque de corneta, y era la hora para los ejercicios, y luego al mar obligatoriamente –tanto en verano como en invierno– después pasábamos a la ducha.

El sábado por la mañana el Comandante Director realizaba la revista de inspección y terminaban las labores de la semana. La salida era a las cuatro de la tarde, para regresar el mismo día sábado a las diez y media de la noche. Los domingos se salía después de la misa, a las diez de la mañana, para regresar a las seis de la tarde, de tal manera que los Cadetes no dormían jamás en sus casas, excepto una vez por año en Navidad. Las clases terminaban después de los exámenes de diciembre, y el 1 de enero o el 2, se iniciaba el Crucero de Verano que comprendía tres meses, de enero a marzo. Abril era mes de vacaciones excepto para los desaprobados, que debían prepararse en la Escuela para los exámenes de aplazados. No se podía repetir más de un año: si uno repetía el primero o el segundo año, ya estaba en peligro de ser expulsado, y hubo casos de Cadetes que, a punto de culminar la carrera y que tenían en su haber un año repitente, fracasaron en el quinto año.

Para los alumnos de quinto y sexto año, el día sábado había un embarque a bordo del B.A.P. *Teniente Rodríguez* para las prácticas marineras. Salíamos por cinco o seis horas, generalmente desde las ocho de la mañana hasta las dos o tres de la tarde. Era una jornada muy dura porque se trataba de un buque de bajo desplazamiento que se movía muchísimo y tenía muy poca estabilidad. Era un buque francés en la versión de la época, era un cazatorpedero, buque bastante rápido para los de entonces. Era, además, una nave emblemática, pues había sido el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá el año 1914 en su viaje de Francia a Perú cuando venía para incorporarse a la Escuadra peruana. Había arribado a la boca del Amazonas (Belem do Pará) y de allí se dirigió a Panamá para pasar a la costa del Pacífico. Las autoridades del Canal le adjudicaron como premio la liberación del pago del derecho de tránsito siempre que tuviera que pasar por el Canal. Y es el único caso que se conoce a este respecto. Bueno, el *Rodríguez* era un pequeño buque (500 toneladas de desplazamiento y cerca de 30 nudos de velocidad) a carbón, de manera que la faena a bordo era realmente muy pesada, pues los Cadetes teníamos que alimentar las calderas, trabajo muy duro, fuerte, que, a no dudarlo, contribuyó a formarnos el carácter.

Los deportes

Hacíamos honor al lema "mens sana in corpore sano" con una intensa práctica de los deportes y el atletismo. Muy pronto se hizo tradición la competencia deportiva con la Escuela Militar de Chorrillos, con la cual había una rivalidad muy marcada, sobre todo porque de alguna manera los chorrillanos se resentían porque a los Cadetes Navales se les consideraba una elite. Los torneos de fútbol eran el pretexto para que las barras de uno y otro lado dieran rienda suelta a su ingenio en contrapunto, así como también para soltar toda la bilis guardada.

Se practicaban los deportes acuáticos, la boga en falúa y en bote; la vela; asimismo, la natación, el waterpolo y saltos ornamentales. El fútbol, el béisbol y el básquet daban muchos lauros a la Escuela. Y, en atletismo, la YMCA, la Universidad de San Marcos y la Asociación Social de la Juventud (ASJ) nos disputaban los premios en los campeonatos de Fiestas Patrias. Cuando yo ingresé, el Cadete Pedro Gálvez, de la promoción de 1923, defendía sin rivales cercanos, el pabellón de la Escuela Naval en las pruebas



Equipo de básquet de la Escuela Naval del Perú.

de atletismo. En el Campeonato Sudamericano de Atletismo en Lima, en1929, estableció el récord sudamericano para la prueba de 400 metros con vallas, al poner un tiempo de 55 segundos 1/5, marca que ha permanecido imbatible.

Me viene al recuerdo el "Chato" Raygada, inventor del "fulbito". El Cadete de sexto año, Julio Abel Raygada de la Carrera, padre del connotado Almirante y buen amigo, Julio Abel Raygada García, era verdaderamente "chato", hombre de gran personalidad que derrochaba simpatía, gracia y buen humor. Aún me parece verlo entrando en el gimnasio para formar los dos equipos, cinco por lado. Indubitablemente, yo era uno de sus seleccionados. Y ahí empezaba lo bueno, porque nos trenzábamos en tremendo juego en el que llovían golpes y patadas, que él, en su condición de Capitán, nos propinaba a su gusto, gritando a todo pulmón para animar a su equipo.

Dentro del plan de reorganización de la Escuela, desempeñaban un rol principalísimo los deportes y el atletismo. Don Jorge Basadre en su Historia de la República del Perú, le reconoce al Comandante Davy el haber contribuido "en forma descollante a la divulgación de los deportes". El Almirante Jorge Parra del Riego expresa al respecto, que no solo fue uno de los logros más significativos de la Misión Naval el introducir los deportes en forma intensiva en la Escuela, sino que su influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana.

Los Cruceros de Verano

Los Cruceros de Verano se realizaban de enero a abril. Se recibía a bordo de las diferentes unidades de superficie y de submarinos a grupos de Cadetes bajo la dirección de un instructor de la planta orgánica de la Escuela Naval. Se efectuaban a lo largo del litoral y muchas veces llegaba hasta Panamá, a bordo de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y los sumergibles *R-1* y *R-2*. La última etapa del Crucero de 1930, en el mes de marzo, comprendió la visita de las divisiones de cruceros y submarinos al puerto de Valparaíso, de gran significación en nuestra tradición naval y para la vida de los dos vecinos países, pues era el primer acercamiento entre ambos pueblos desde la finalización de la Guerra del Pacífico.

Si bien no se contaba entonces ni tampoco ahora con un Buque Escuela, la práctica en los buques era intensiva y nos ayudaba a formarnos como "hombres de mar". Eran en total, durante los seis años de vida académica, cinco cruceros intensivos en la Escuadra. Durante el transcurso de estos cruceros, se efectuaban cambios de Cadetes entre los dos cruceros y los submarinos. Allí nos hicimos "marineros", pues practicábamos junto al personal subalterno en todas las actividades de cubierta, manejo marinero, máquinas de propulsión y compartimentos de calderas; asimismo, maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión y ejercicios de tiro.

Sobre el Motín de los marineros

La Escuela Naval había tenido durante el gobierno de Leguía, un nivel de excelencia que, desgraciadamente, se vio menoscabado después del golpe de estado de 1930. Se sucedieron varios directores en el cargo en esa etapa difícil del gobierno de Sánchez Cerro con la presencia del Apra en el escenario político. Como es tradición en la Marina, la Escuela se había mantenido apartada de la política, pero no pudo escapar a los funestos acontecimientos que vivía el país, agravados por las consecuencias económicas del crac de 1929. Respecto del Motín de los marineros del 18 de abril de 1932, me permito hacer un recuento de los antecedentes, tal como pude yo percibirlos. El año anterior se había inaugurado la Escuela de Aprendices Navales, -hoy Escuela Técnica, CITEN- y en el llamamiento se pidió jóvenes con instrucción avanzada, por lo que ingresaron muchachos de muy buen nivel, muchos de los cuales habían postulado antes con nosotros a la Escuela Naval. Como aprendices, llevaban una vida muy cercana a nosotros los Cadetes, pues al ser la Escuela bastante reducida, compartíamos los mismos espacios tanto en la rutina diaria como en los deportes, y otro tanto en las prácticas marineras; además, muchos de ellos eran amigos nuestros. Yo diría que uno de los sustentos de la revolución fue que en el cuerpo de aprendices se encontró un grupo muy fácil de influenciar, quizá porque en el fondo estos muchachos se sentían defraudados, relegados a otro nivel, y esta susceptibilidad fue muy bien explotada por los apristas. Cuando a finales de ese año, el crucero *Bolognesi* realizó el crucero de verano a Panamá y el buque tuvo que quedarse más de dos meses para efectuar reparaciones. Un gran número de dirigentes apristas que casualmente se encontraba ahí tuvieron la oportunidad de establecer contacto con los aprendices navales y aprovecharon para adoctrinarlos muy bien, atizando resentimientos. Cuando se produjo el motín, los cabecillas resultaron ser, en su mayoría, alumnos de la Escuela de Aprendices. Esto nos afectó muchísimo, pues se trataba de muchachos muy allegados a nosotros. El Comandante Gálvez, a la sazón Director de la Escuela, hizo referencia a los sucesos en su memoria anual: "Es de lamentar que a principios del año académico sufriera esta Escuela perturbaciones en su funcionamiento como consecuencia de la propaganda antipatriótica –se refería a

propaganda aprista– que con tanta actividad trató de infiltrarse para sobornar a algunos elementos del personal subalterno, razón por la que el Ministerio de Marina se vio en el caso de intervenir en forma radical". Empero, aún quedaban rezagos de la indisciplina, pues, en setiembre, cuando asumió la Dirección, encontró marineros soliviantados que fueron dados de baja y entregados a la autoridad policial.

La graduación

Los Cadetes se graduaban de Alféreces de Fragata en una ceremonia muy lucida como es tradición hasta la fecha. Los 16 Cadetes que nos graduamos en diciembre de 1932 recibimos del Presidente de la República, General Luis M. Sánchez Cerro, el diploma que confirmaba nuestra aptitud para obtener los despachos de Alféreces.

Como todos los que egresaban de la Escuela, fuimos destinados al *Grau* y al *Bolognesi*, pues en los cruceros la vida militar era más dura y se ejercía un control mucho más estricto. Así, el Oficial empezaba su formación y disciplina naval desde muy joven y enriquecía tempranamente su experiencia marinera.

Al incorporarnos a la vida profesional, habíamos emprendido una nueva travesía. Íbamos premunidos de los más altos ideales de servicio a la Marina y a la Nación, fortalecidos con la moral y el espíritu de cuerpo y un profundo sentido del honor inspirados en la figura paradigmática de Grau y de los marinos que nos antecedieron en la historia.

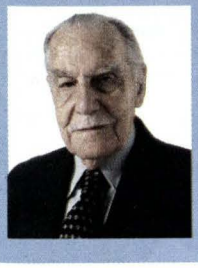
He aquí mi testimonio: Ésta es la Escuela Naval que me formó. Entonces, como ahora, es una verdadera escuela de formación de caballeros dignos, de profesionales aptos para desempeñarse en cualquier puesto a bordo de un buque; de ciudadanos responsables ante la patria. No creo equivocarme al decir que la Escuela Naval del Perú es unánimemente reconocida como una institución ejemplar en el escenario nacional, y que su presencia ha sido el faro que alumbró la ruta de la juventud peruana que con paso firme avanzó en el decurso del siglo XX. ⚓

Bibliografía

- *Basadre, Jorge.* Historia de la República del Perú. *6ª. ed. aum. y corr. Lima, ed. Universitaria, 1968-70. t. XII y XIII.*
- *Casaretto Alvarado, Fernando.* Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú. *Imprenta de la Marina de Guerra. Lima, 1999.*
- Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 1 (enero-febrero, 1933), p 139-145.*
- Ingreso de nuevos cadetes a la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 2 (marzo-abril, 1927), p. 252-257.*
- Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 6 (nov.- dic., 1927), p. 821-829.*
- *Ortiz Sotelo, Jorge.* Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada. *La Punta, Callao, 1981.*

Documentos

- *U.S Naval Mission to Peru.* Historical record of U.S. naval mission to Peru. 1920-1934.
- *Castro Hart, Juan Manuel. Lima, 8 de octubre de 1983. En: Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*



Federico Salmón de la Jara (Ayacucho, 1911)

Contralmirante en retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en enero de 1933. Calificado en Submarinos (1936). En 1948, viajó a Sevilla comandando la fragata Gálvez *para representar a la Marina peruana en la celebración del VII Centenario de la Marina de Castilla.En 1953, Comandante de la División de Submarinos tipo* Sierra, Lobo y Tiburón, *los cuales condujo al Callao desde Groton, EE.UU. En 1959, comisionado para la recepción y reacondicionamiento del B.A.P. Grau, ex HMS New Foundland. En 1963, Presidente de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. En 1973, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del que es en la actualidad Presidente Honorario Vitalicio. Es miembro del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Católica y de la Academia Nacional de Historia.*

Marina de Guerra del Perú

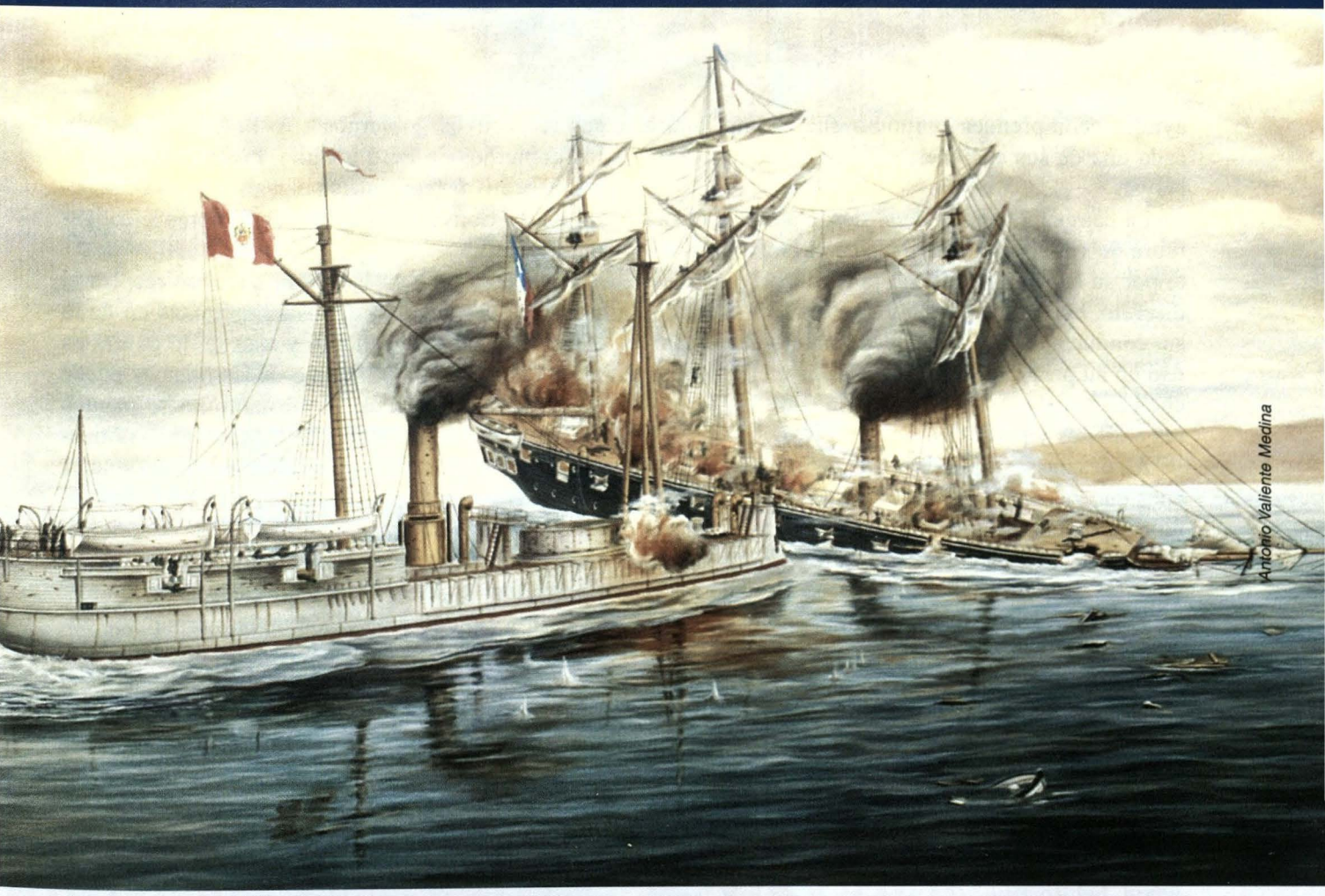
Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional

Garantizamos la seguridad en el desarrollo de las actividades acuáticas

Jr. Constitución 150, Plaza Grau, Callao. Telf.: 429-7278
Página web: www.dicapi.mil.pe





Grau, la Campaña Naval y el Derecho de la Guerra

Aníbal Cueva López

"Todo elogio que se haga del caballeroso marino está justificado. Sirvió a su patria con valor, destreza y con humanidad. Imprimió a sus acciones una nota caballeresca, cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma ninguna injuria ni su Buque agravó inútilmente los males de la guerra. Pudo destruir poblaciones inermes y no lo hizo. Alma elevada, templada en la fragua del deber, Grau señaló un rumbo de honor a la Marina futura del Perú".
Gonzalo Bulnes

Uno de los aspectos más conocidos del legado del Almirante Miguel Grau Seminario obedece a su comportamiento en combate, él fue, es y será "el Caballero de los Mares". Su proceder hará recordar desde la época de la guerra con el vecino país del sur, y hasta hoy, la hidalguía del guerrero antiguo regido por códigos y normas de pundonor convirtiéndose en el senescal de nuestra Patria, adalid del Perú en esa infausta guerra.

A través de toda su trayectoria, reconocida por propios y extraños, no encontramos otros principios que guíen su vida, mas que los preceptos cristianos y una profunda humanidad para con sus semejantes. El Monseñor José Antonio Roca y Boloña dice de él: "Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él le atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas". Tal vez este sentir nos

ayude a comprender el rumbo que le imprimió a cada una de sus acciones, el Milagro de la Guerra Naval.

La campaña del *Huáscar,* desde abril hasta octubre de 1879, está encarnada en el Gran Almirante por su calidad de marino profesional, generoso, discreto, honrado y corajudo, pero, sobre todo, por su conducta regida por un sentimiento de humanidad en su propio decir. Quizá sea éste el único hecho en el cual existe coincidencia entre historiadores chilenos y peruanos.

Al desatarse la Guerra del Pacífico, hacía 15 años que ya existía en el mundo la intención de minimizar los daños que causaba la guerra, "mejorar la suerte que corren los militares heridos de los ejércitos en campaña", habiéndose firmado el 22 de agosto de 1864 el primer Convenio de Ginebra. Si bien es cierto que estos principios son adaptados a la guerra en el mar en 1899, mediante el Convenio de la Haya, ya reinaba en esa época una fuente importante que originó estas normas que se constituyen en derecho consuetudinario: las costumbres seguidas por las potencias marítimas, acentuadas más aún en las instituciones, que como la nuestra son eminentemente tradicionalistas.[1]

En cuanto a estas incipientes normas, es interesante destacar que en la declaración de París de 1856 ya existían disposiciones relativas al tratamiento de los buques y naves de acuerdo con el pabellón que enarbolaban.

El 8 de abril de 1879, tres días después de la declaración de guerra entre Perú y Chile, la representación diplomática de Bélgica dirigió una nota a los ministerios de Guerra de cada gobierno por medio de la cual informaban lo siguiente: "Bélgica y otras potencias europeas animadas del deseo de mitigar en cuanto dependieran de ellas los males inseparables de la guerra, de suprimir los rigores inútiles y de mejorar la suerte de los militares heridos en los campos de batalla, resolvieron celebrar una convención que ha prestado grandes servicios a la humanidad durante las últimas guerras... El protocolo de la conferencia internacional de Ginebra se dejó abierto y todos los gobiernos se pueden adherir a él. Vuestros gobiernos respectivos, a través de sus ministros en París podrían fácilmente prestar su adhesión a este protocolo en nombre de sus respectivos gobiernos". A mediados de abril, los gobiernos de Perú y Chile, hicieron conocer a las respectivas legaciones belgas su deseo de adherirse a la Convención de Ginebra, como efectivamente así fue.

Generalmente, en la guerra naval se respeta el principio de igualdad de los beligerantes en tanto éstos se ajusten a las leyes y usos de la guerra en el mar. Todo incumplimiento de las mismas puede dar lugar a represalias, no obstante no se pueden emplear medios bárbaros o vedados por las mismas leyes y usos de la guerra. Como profesionales de armas sabemos que durante las operaciones toda acción no tiene otra finalidad que la derrota del enemigo y la guerra en el mar contribuye a ésta imponiéndose a la marina militar enemiga mediante: la destrucción o apropiación de la marina mercante adversaria, la inutilización de la costa hostil a los fines operacionales, impedir la proyección del poder naval enemigo sobre tierra, negar el comercio enemigo y el contrabando y la protección de los propios intereses navales. En suma, todo aquello que otorgue el dominio del mar y conduzca a la victoria.[2]

Alcanzar los esquivos laureles, fue el titánico reto que asumió el Almirante Grau con su pequeño Buque y una disminuida Flota, con su inquebrantable resolución de "sacrificarse por la Patria"; consciente de que sus solicitudes no habían sido atendidas. Decía de él, Manuel González Prada: "sencillo, arraigado a las tradiciones religiosas, ajeno a las dudas del filósofo, hacía gala de cristiano y demandaba la absolución del sacerdote antes de partir con la bendición de todos los corazones". Sus principios religiosos le honraban... Por eso, antes de salir de campaña, fue humilde a inclinarse ante un ministro del altar, y así llevó al combate su alma pura y su conciencia tranquila.[3]

La Escuadra peruana fue preparada con premura, ya que se había planteado el peligro de perder la plaza de Arica y con ella el Ejército del Sur que dependía logísticamente del mar. El 16 de mayo de 1879 parten del Callao, el *Huáscar*, la *Independencia*, *Manco Cápac*, *Atahualpa* y los transportes *Oroya*, *Limeña* y *Chalaco*, conduciendo a Arica al General Mariano Ignacio Prado, Presidente de la República del Perú, tropas y pertrechos para iniciar

---

1 *N.A. Hay que hacer la salvedad que las interpretaciones que se hacen del derecho de la guerra en el mar, aun hoy, difieren notablemente de una potencia a otra, por lo que no se puede hablar de una práctica uniforme ni de usos universalmente aceptados*

2 *García Corrochano Moyano, Luis.* Aspectos del Derecho Internacional de la Guerra Naval. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. Ene- Dic. 1998*

3 *Vicealmirante de Paula Pavía, Francisco. Revista General de Marina. Madrid 1884*

las operaciones en el sur. Los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa,* por su mal estado, llegaron únicamente a la altura de la isla San Lorenzo, teniendo que retornar a su fondeadero en el puerto chalaco.

El entonces Capitán de Navío Miguel Grau como Comandante de la Primera División conformada por la *Independencia* y el *Huáscar*, iza su insignia en este último y zarpa a escribir una de las más gloriosas páginas de nuestra historia.

El 20 de mayo el convoy arriba a su destino y un día después el *Huáscar* traba su primer combate en la guerra: Iquique, en la que se suceden hechos como el hundimiento de la *Esmeralda*, después de ser espolonada tres veces; la muerte de Prat sobre la cubierta del monitor; pero, sobre todo, la actitud humanitaria del Comandante del *Huáscar* al disponer el arriado de los botes para salvar a los náufragos del desdichado buque, en sus propias palabras: "...inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos y logré que fuesen recogidos sesenta y dos...". Este gesto le ha dado un brillo imperecedero al combate. En contraste, algunas millas al sur –en Punta Gruesa– los náufragos de la desventurada *Independencia* eran ametrallados por la *Covadonga* al mando de Condell.

Consumado el combate de Iquique, el *Huáscar* quedó solo. Habíamos perdido la fragata *Independencia*, la mejor nave de la Armada, el mismo día que hundimos la *Esmeralda*, el 21 de mayo.

El *Huáscar* continuó la campaña en el sur. Apresó transportes salvando la vida de sus tripulantes. Incursionó en Pabellón de Pica, Mejillones, Tocopilla, Cobija y Patillos, enviando un Oficial a tierra "para notificar al jefe militar de ese puerto que el *Huáscar* no llevaba a él intención alguna hostil contra sus moradores y sí sólo era el objeto de destruir las lanchas que pudieran de servir de uso al enemigo".[4]

Destruyó elementos de movilidad y cortó el cable de Antofagasta el 26 de mayo combatiendo con los fuertes de la Plaza, cuartel general del ejército chileno y con la infausta *Covadonga*. Cesó la lucha por consideración a no lastimar intereses neutrales y a gente indefensa.

La minúscula escuadra peruana, encarnada en el acerado monitor y el Almirante Grau, continúa sus correrías surcando las aguas chilenas y con osadía y destreza, burlaba a la flota enemiga.

El 7 de junio arriba al Callao a efectuar las tan necesarias reparaciones. La suerte que sonríe a los capaces y osados acompañó a la tripulación del pequeño monitor. Casi un mes después, con los trabajos inconclusos, el 6 de julio su estela se dirigía nuevamente al sur.

El 8 de julio arriba a Arica. Dos días después, durante las primeras horas, tratando de sorprender a los buques chilenos bloqueadores de Iquique, aparece frente al puerto encontrando al transporte *Matías Cousiño* al que rinde sin esfuerzo. En estas circunstancias aparecen sobre el horizonte los humos de la escuadra bloqueadora: el *Cochrane*, el *Abtao*, la *Chacabuco* y la *Magallanes*; situación que da lugar a uno de los sucesos más criticados por los detractores y ansiosos de victoria, pero que definen la personalidad del héroe. El Almirante Grau decide no echar a pique el transporte chileno pasándole la voz "...para que pusiese a salvo a su gente", hasta que sus tripulantes se hayan trasbordado en sus propias embarcaciones. Dice José Santos Chocano en su impromptu: "no entienden tu heroísmo, quienes no son capaces de sentir tu nobleza" y el *Huáscar*, pese a la superioridad numérica, se abre paso luchando, proa al norte.

Del 17 al 25 de julio incursionó otra vez en aguas chilenas. Irrumpió en Antofagasta, Chañaral, Caldera, Huasco, Carrizal Bajo, Pan de Azúcar e Iquique. Continuando con la destrucción de las lanchas, notificando a los jefes militares de las plazas que iba a proceder a hundir las embarcaciones, "haciéndolo responsable de las represalias que pudiera tomar en caso de que se me hostilizara".[5]

El 17 de julio se avistan dos humos en el horizonte, eran la corbeta *Unión* en persecución del transporte *Rímac*; el *Huáscar* se suma a la caza disparando una de sus piezas de a 300 en vía de intimación, por sobre la proa del transporte chileno, ante lo cual el *Rímac* enarboló la bandera blanca, rindiéndose. El Almirante Grau, con su proverbial humildad, felicita al Presidente Mariano Ignacio Prado y "...al país por el triunfo moral obtenido sobre el enemigo arrebatándole, en noble lid, uno de sus más importantes transportes, como asimismo uno de los mejores cuerpos que componen su ejército"[6], el escuadrón "Carabineros de Yungay".

---

4 *Parte del Comandante de la Primera División al Director de Marina, a bordo del Monitor* Huáscar *del 31 de mayo de 1879*

5 *Parte del Comandante de la Primera División al General Director General de la Guerra, a bordo del Monitor* Huáscar, *25 de julio de 1879*

6 *Parte del Comandante de la Primera División al General Director General de la Guerra, a bordo del Monitor* Huáscar, *25 de julio de 1879*

El primer día de agosto el Almirante Grau reinicia sus correrías sobre las costas chilenas, pegado al litoral, con la finalidad de reconocer y hostilizar a los buques enemigos. Visita Taltal, Caldera, Cobija, Cobre, Blanco Encalada y Tocopilla, comunicando a las autoridades de los puertos que procedería a destruir las lanchas que pudieran servir de transporte al enemigo.

El 24 de agosto, durante las primeras horas de la madrugada incursiona en Antofagasta, donde encuentra a los buques enemigos *Magallanes*, *Abtao* y el transporte *Limari*, los cuales se encontraban anclados detrás de los mercantes neutrales y muy próximos a tierra. Evaluando la situación al estar cercano el amanecer y porque "... era comprometido trabar combate en medio de buques neutrales a los que podía ocasionarse algún daño de consideración"[7], desiste de su propósito y, cumpliendo directivas superiores continúa escoltando al transporte *Oroya*.

Después de despachar al transporte *Oroya* con destino a Arica el 26, el *Huáscar* continua navegando con dirección al norte. El 28, en horas de la tarde, ingresa nuevamente al fondeadero de Antofagasta, trabando combate con las baterías del puerto y los buques chilenos *Magallanes* y *Abtao* que maniobraban a espía para hacer fuego y ocultarse inmediatamente atrás de los buques mercantes neutrales. El Almirante Grau dispuso acercarse más al fondeadero "buscando una dirección clara con el fin de dirigir mis fuegos sobre los buques enemigos, ocultos entonces detrás de los mercantes" y disparando sobre las baterías de tierra "por no poder dirigir nuestras punterías sobre aquéllos sin herir a los mercantes".[8] El combate culminó a las 5 y 30 de la tarde, lamentando la pérdida del Teniente Segundo Carlos de los Heros.

Partió de Arica el 30 de septiembre escoltando al transporte *Rímac*, que conducía una División del Ejército con rumbo a Iquique. El 1 de octubre, junto con la corbeta *Unión* que se encontraba en ese puerto, ya cumplida la misión escoltaron el *Rímac* por una hora para posteriormente enrumbar al sur, dirigiéndose a hostilizar Huasco, Coquimbo y Tongoy.

Con los últimos minutos del día 7 de octubre avistan las luces de Antofagasta. A las 9 y 40 del día 8 se afianzó el pabellón dando inicio al glorioso combate, entregándonos como legado una de las páginas de nuestra historia más sublimes y heroicas.

El monitor *Huáscar* y su tripulación plasmaron para la posteridad sus hazañas, hicieron justicia a las palabras vertidas por González Prada: "...forzaba los bloqueos, daba caza a los transportes, sorprendía escuadras, bombardeaba los puertos, escapaba ileso de las celadas o persecuciones, y más que una nave parecía un ser viviente, con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro".

Nadie como el Almirante Grau, en esos aciagos días, logró percibir el pensamiento de Jean Jacques Rousseau (siglo XVIII) acerca de matar a nuestros enemigos, defensores de su patria, mientras tienen las armas en las manos, pero una vez que las dejan y se rinden no son enemigos y como vuelven a entrar en la simple clase de hombres, ya no se tiene derecho sobre su vida.

Al rememorar la odisea de la campaña marítima, observamos su trato con el enemigo ya vencido, el cumplimiento de lo normado respecto a las dotaciones de presa, registros de guerra, el derecho de represalia al que él no se acogió, su intención de no afectar intereses neutrales y su disposición de solo atacar objetivos militares.

Las proezas de los bravos del *Huáscar* arrancan vítores y vivas "al Perú generoso" y las otras: el cañoneo de la *Covadonga*, fusilamiento de los náufragos y el bombardeo a poblaciones inermes se hunden en el oprobio. ¿Es digno batirse de esa manera? ¿Por qué no actuar en la guerra como en la guerra? Ante estas contradicciones, sólo cabe la explicación desde el punto de vista moral y cristiano ya que aún no se encontraba establecido, como tal, el Derecho de la Guerra en el Mar.

El General Vigón, pensador cristiano sobre estos temas, afirma que no hay una moral militar. Hay sí una moral cristiana y una ética que ofrece justificaciones ideológicas de esa moral. Pero añade que hay una sola y esencial moral cuyas consecuencias formales en el ámbito castrense toca considerar y llevar a la práctica a todos los militares cualquiera que sea su categoría.

Pues bien, el Almirante Grau, como cristiano, se preocupa por sus semejantes y busca no ahondar más los males de la guerra. Es un visionario del Derecho de la Guerra (DDG) tal como se define hoy: normas aplicables en todo tipo de conflicto sin entrar en consideraciones relativas a los motivos o a la legalidad del recurso a la fuerza, mediante las cuales únicamente se regulan los aspec-

---

7 *Parte del Comandante de la Primera División al Contralmirante, Comandante General de las Baterías y fuerzas de la Plaza de Arica, al ancla Arica 31 de agosto de 1879*

8 *Ibídem 7*

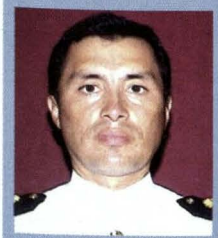
tos que tienen un alcance humanitario (ius in bello) garantizando la protección de las víctimas de la guerra y sus derechos fundamentales, sea cual fuere la parte a la que pertenecen.

La personalidad del Almirante, sus firmes convicciones religiosas, sus sentimientos humanitarios y su inconmensurable calidad profesional hacen que él mismo se imponga límites en su accionar, estableciendo métodos y medios para hacer la guerra con la finalidad de ocasionar el mínimo de víctimas y la destrucción dentro de los límites razonables evitando pérdidas inútiles e innecesarias. Hoy estas normas se resumen en tres principios fundamentales:

- Atacar sólo objetivos militares
- Respetar a las personas y bienes protegidos que no contribuyen al esfuerzo militar
- No utilizar más fuerza que la necesaria para ejecutar la misión.

Al evocar las acciones del Comandante del *Huáscar* y su bizarra tripulación, advertimos que estos preceptos primordiales del derecho de la guerra nunca fueron vulnerados, por lo que debemos destacar el espíritu, la moral y la capacidad profesional de nuestros marinos; las mismas que hoy constituyen nuestra heredad y que fueron tales que permitieron conciliar el aspecto humano y cristiano con las tareas y misiones de guerra encomendadas durante la campaña naval.

El mensaje del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, sigue vigente. Su obra y legado tienen trascendental importancia en nuestras vidas e institución, basadas en la integridad del hombre, en las virtudes y valores del ser humano y en su calidad profesional como marino. He aquí nuestro reto: dejar en herencia a cada generación de marinos un monumento de honor y grandeza. ⚓



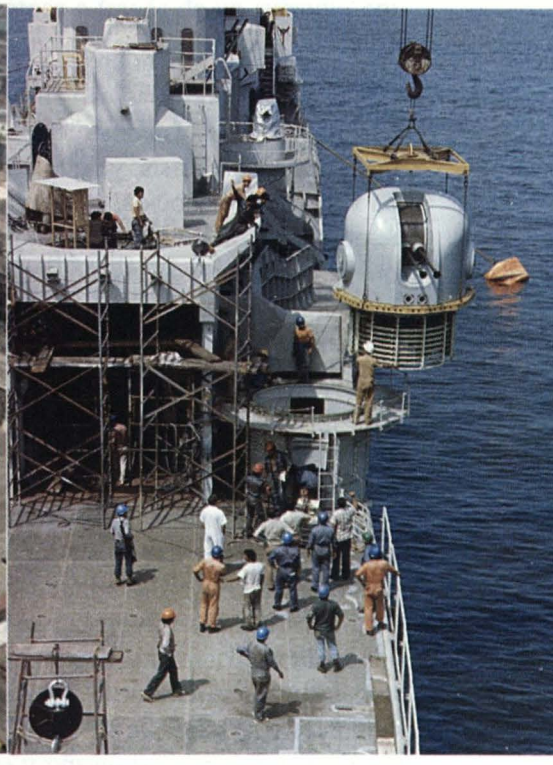
Anibal Cueva López (Lima, 1963)

Capitán de Fragata en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre 1986. Es calificado en Infantería de Marina y en Inteligencia.

Ha realizado el Curso de Comando Anfibio, el Curso Básico de Inteligencia en el Ejército del Perú, el Curso de Estado Mayor, así como el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Se ha desempeñado entre otros cargos como Segundo Comandante de la Compañía de Comandos Anfibios, Jefe de Estado Mayor de la Brigada de Infantería de Marina, Jefe de Formación Naval de la Escuela Naval del Perú, Segundo Comandante Acc. del Batallón de Infantería de Marina N° 4, Jefe de la Sección de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N° 4, Segundo Comandante de la Base de Infantería de Marina N°2, Comandante Acc. del Batallón de Infantería de Marina N °2, Comandante de la Compañía de Comandos Anfibios y Jefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas. Actualmente es Comandante de la Unidad Operativa del Batallón de Comandos.


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





Fotos: Gonzalo Maguiña Altamirano

Realidad de la Industria Naval Sudamericana

Ramón Velasco Stoll

El Mercado, la Oferta y Demanda por la Industria Naval

La industria naval tiene dos escenarios, las construcciones y reparaciones navales, dentro de las cuales se desarrollan todas las actividades económicas.

Ambas actividades son reconocidas en el mundo como actividades comerciales globales, puesto que el mercado potencial lo conforman los armadores de todo el mundo por lo que no existen fronteras ni limitaciones durante su operación.

Por lo general, el desarrollo de las construcciones navales está influenciado por la demanda de nuevos buques para atender el comercio mundial de carga, el precio de los fletes, la vida útil de las naves y, particularmente, por la renovación mandatoria de unidades, conforme a las exigencias de los organismos reguladores y predominando la tendencia en mejorar los estándares vigentes. Un ejemplo de ello son los cambios incorporados en los reglamentos y normas en la industria como consecuencia de las catástrofes ocurridas a lo largo de las últimas décadas. Todo ello hace que incrementos importantes en la demanda por nuevas construcciones tenga un comportamiento cíclico con intervalos de aproximadamente 20 años.

Frente a este comportamiento en la demanda, existe además una competencia mundial muy agresiva entre todos los astilleros por captar pedidos para nuevas construcciones. A fines del siglo XX, los astilleros asiáticos tomaron el liderazgo relegando a los europeos y americanos, ocasionando que gran parte de ellos cerraran o se fusionaran debido a su insostenibilidad. Otro punto importante de destacar es que esta industria posee márgenes de utilidades no

mayores al 6%, debido a la constante guerra de precios entre los competidores.

Bajo estas premisas es válido afirmar que la industria naval de las construcciones se encuentra en una permanente crisis, ya que bajo el enfoque clásico y "frío" de negocios, esta industria aparentemente no es rentable. Sin embargo, los eslabonamientos que se producen con las industrias conexas y el movimiento que ello imparte a la economía de un país son importantes y estratégicas. Un ejemplo de ello es el milagro Coreano, que apoyó gran parte de su crecimiento industrial al volverse un país con una competitiva y eficiente industria naval. Astilleros como HYUNDAI y DAEWOO no sólo ocuparon mercados tradicionalmente en poder de los europeos, sino que inclusive desplazaron a Japón y hoy se mantienen como líderes de esta industria.

Frente a esta situación, en el mejor de los casos, los astilleros del mundo han modificado su estrategia comercial orientándose a nichos de mercado más rentables y aquellos en donde la competencia asiática es nula. Por ello, el diseño y construcción de naves militares, buques de trabajo, buques pesqueros, de recreo, así como aquellos personalizados, es el mercado disponible para el resto del mundo. Otros países han adoptado reglamentaciones de forma de proteger su industria naval, tal es el caso de los Estados Unidos que condicionan el cabotaje comercial en buques construidos, mantenidos y reparados en astilleros estadounidenses, permitiéndoles su subsistencia y vigencia tecnológica.

En otros casos, la falta de rentabilidad del negocio ha hecho quebrar astilleros privados, no así a los estatales puesto que las Armadas de casi la mayoría de países reconocen que es vital para su sostenimiento la existencia de instalaciones de esta índole por ser estratégicas y directamente vinculadas con la seguridad nacional.

Las reparaciones navales, por el contrario, son la cara opuesta de la moneda, puesto que son más dinámicas y mucho más rentables. Ello se incrementa en la medida que el país tenga industrias relacionadas al sector marítimo, productivo o que tenga una ubicación geográfica. Por ello, países con flotas mercantes y pesqueras mantienen un importante volumen de negocios que benefician no sólo su sostenibilidad, sino que son exportadores de servicios a buques de banderas extranjeras.

De igual manera, esta actividad permite el desarrollo de industrias conexas, así como la participación de mano de obra para los servicios de reparaciones de casco, maquinaria y equipos en general. En el caso de los astilleros estatales, cumplen el rol primordial de ser los talleres reparadores de los buques de las armadas.

Situación de los principales Astilleros administrados por la Marinas Sudamericanas

En Sudamérica todos los países ribereños cuentan con astilleros estatales y privados. Éstos últimos, en algunos casos, son de mayor porte, dadas las condiciones atractivas de mercado, como ocurre en Brasil y Uruguay con capitales holandeses y griegos. En Argentina, hace unos años se reactivó el Astillero Estatal Río Santiago y pese a no ser administrado por la Armada, presta servicios importantes a su marina, habiendo construido su buque escuela y corbetas Clase MEKO. Fuera de estas excepciones, todas las marinas tienen astilleros bajo su administración, tales como los casos de :

Arsenal Naval Puerto Belgrano (Argentina)

Es un astillero de porte mediano, integrado por los departamentos de talleres generales, taller de armas navales, taller de óptica y control tiro, taller de electrónica, taller de instrumental, taller de misiles, taller de equipos eléctricos especiales, polvorines, estación de experiencias y capacitación técnica, conforma un conjunto de capacidades diversas que tiene a su cargo la responsabilidad de mantener y reparar los distintos buques de la flota y asegurar a los hombres de mar, zarpar, navegar, operar y volver a tomar puerto sin dificultades.



Arsenal Naval de la Marina Brasileña (Brasil)

Este astillero de gran porte se dedica a la construcción y reparación naval. Es de alta tecnología e inclusive esta en la capacidad de construir unidades submarinas. Posee un proyecto en desarrollo para la construcción del primer submarino nuclear en Sudamérica. También ha efectuado los servicios a otras armadas para la reparación de buques navales de lí-

nea. El Estado favorece y protege su astillero como parte estratégica en el rol de la seguridad nacional y desarrollo de tecnologías.



Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR S.A. (Chile)

Este astillero de gran porte administrado por la Armada de Chile y funciona como una empresa de derecho privado. Se gestiona con una visión muy enfocada a los negocios comerciales que le permitan desarrollar tecnología propia para atender las necesidades de la Armada de Chile. Durante los últimos 15 años han efectuado inversiones destinadas a desarrollar su capacidad como constructores navales logrando construir una serie de buques auxiliares, patrulleros de costa, buques pesqueros con más de 1000 DWT, que inclusive han podido exportar a mercados internacionales (Islas Mauricio e Islandia). La estrategia de ASMAR es asociarse con extranjeros y desarrollar negocios juntos. Esta estrategia le ha permitido ir desarrollando tecnologías propias. Es muy importante destacar que el Estado de Chile, si bien ha limitado el accionar de esta industria al sector marítimo, este le favorece a través de un subsidio cruzado a través del gran volumen de trabajos que la Armada le encarga a ASMAR, como son la construcción de buques, las reparaciones navales y el diqueo de naves en sus instalaciones.



Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, marítima y Fluvial, COTECMAR (Colombia)

En el caso de Colombia, existen antecedentes importantes de destacar. A inicios de la década del 90, el Estado colombiano privatizó los astilleros de la armada y estuvieron operando bajo administración privada hasta mediados 1996, donde, por la falta de rentabilidad y alta competencia del sector (global), éstos fueron cerrados. Durante esos años, la armada colombiana tuvo que ir a astilleros extranjeros para el recorrido de sus unidades. Llegó inclusive al SIMA-PERÚ, efectuó en abril de 1997, el mantenimiento del submarino ARC *Tayrona* y un remolcador de alta mar. Ello ocasionó que el presupuesto de mantenimiento y reparación de la Armada Colombiana se incrementaran por encima de presupuestos históricos, por lo que el Estado, a inicios del 2000, crea COTECMAR, un nuevo astillero de porte mediano para atender las necesidades de su Armada para la construcción y reparación de buques. La administración esta a cargo de la Armada de Colombia al mando de un Vicealmirante que ejerce la Presidencia. A su vez, en el Consejo Directivo de COTECMAR participa un Comité de Ciencia y Tecnología integrado por altos representantes del medio universitario.

Los resultados de esta nueva administración han sido muy alentadores dado que han podido recuperar y crear tecnología propia en el corto plazo. Es política de la Armada al capacitar a oficiales e ingenieros en el extranjero para que después trabajen en el astillero. Asimismo, se han efectuado inversiones en software para diseño y renovaciones de infraestructura para que COTECMAR pueda brindar sus servicios no sólo a la Armada de Colombia, sino a otros clientes particulares que así lo requieran.

COTECMAR es un astillero líder en diseño, construcción, reparación y mantenimiento de buques y artefactos navales en Colombia y se acerca a sus competidores extranjeros. En el 2003, atendió 62 embarcaciones, de las cuales 42 fueron extranjeras provenientes de México, Venezuela, Japón, Panamá, Honduras y Venezuela y se espera que para el 2004 se atiendan 70. COTECMAR ha incrementado las estrategias de venta hacia el mercado extranjero y se

mantiene a la altura de sus competidores, como Curazao dry dock y Panamá.

Entre sus construcciones más importantes están los buques Nodrizas –hasta el momento se han construido 4, y su función principal es la de operar en los ríos colombianos– las lanchas interceptoras tipo *Orca* construidas en fibra de vidrio y cuyo objetivo es interceptar embarcaciones del narcotráfico, con una velocidad de 40 nudos. La construcción más grande que hasta ahora tiene COTECMAR es la barcaza carbonífera, construida para la Drummond con una capacidad de 3.000 toneladas y operará próximamente en Santa Marta.



ASTINAVES Astilleros Navales del Ecuador (Ecuador)

Es un astillero de porte pequeño administrado por la Armada de Ecuador. Su rol principal es efectuar el mantenimiento y reparación de sus unidades. No poseen hasta el momento experiencias en el campo de la construcción naval, pero últimamente han obtenido experiencia al haber efectuado la conversión de una de sus corbetas clase *Manta* en patrullero de costa. La Armada está actualmente en un convenio muy estrecho con la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL) para el desarrollo de tecnología propia que les permita construir en el mediano plazo sus propias naves en beneficio de la marina ecuatoriana. Se sabe que el astillero se encuentra adquiriendo tecnología (software) especializado para el diseño de naves. La empresa ASTINAVES efectúa trabajos para la marina y también oferta servicios a su flota pesquera.



S.C.R.A. Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (Uruguay)

Es un astillero de porte pequeño administrado por la Armada de Uruguay. Se dedica a efectuar trabajos casi exclusivamente para la Marina y también para vender servicios a terceros, pero por la dimensión de sus instalaciones, el tamaño de los buques que pueden atender es pequeño. Además, cuenta con una competencia privada muy agresiva de capitales griegos.



DIANCA Sociedad Mercantil Diques y Astilleros Nacionales (Venezuela)

Es un astillero de porte mediano que se dedica a atender los servicios de la Armada Venezolana y de las naves de la compañía PDV-Marina, Petróleos de Venezuela. Recientemente quedó conformada la Alianza Estratégica entre el Astillero Río Santiago y Dianca (Sociedad Mercantil Diques y Astilleros Nacionales de Venezuela) que permitirá realizar las reparaciones, tareas de mantenimiento y construcciones de buques que demanden la Armada Venezolana y otras instituciones, públicas o privadas, del país caribeño.

DIANCA es el armador de buques petroleros de la empresa estatal. Pero su capacidad de hasta 30 mil toneladas de porte bruto es inferior a la del Astillero Río Santiago (ARS). Cuando el Estado venezolano o una empresa privada requieran tareas de reparación o construcción que no puedan ser absorbidas por DIANCA, podrán realizarse en Argentina sin mayores complicaciones.

La sociedad ARS-DIANCA, junto a las autoridades de PDV Marina, firmaron la carta de intención para la construcción de 6 buques petroleros doble propósito. Si prospera la oferta económica, el astille-

ro bonaerense lograría un contrato por 300 millones de dólares. Cada *Panamax* tiene un valor de mercado cercano a los 50 millones de dólares.



Servicio Industrial de la Marina SIMA-PERU S.A.

Los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ S.A.) es una empresa estatal que, debidamente autorizada por ley 27073, Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., desarrolla actividades en el campo de la industria naval y metalmecánica desde 1972.

En cumplimiento a su objetivo social, el SIMA-PERÚ S.A. tiene como función prioritaria atender los requerimientos de la Marina de Guerra del Perú brindando los bienes y servicios requeridos por esta.

Asimismo, el SIMA-PERÚ S.A., en su categoría de Empresa Estatal de derecho privado provee de bienes y servicios en el campo de la industria naval y metal-mecánica a los agentes productivos de la sociedad peruana (armadores mercantes y pesqueros, empresas petroleras, empresas mineras, entidades del estado, etc.) aprovechando la importante capacidad instalada en sus talleres sin irrogar carga alguna al Estado.

El SIMA-PERÚ cuenta, para esta tarea con tres astilleros ubicados en el puerto del Callao, Chimbote y en la amazonía peruana, en Iquitos, dando empleo directo a más de 500 trabajadores civiles, realizando los trabajos bajo estándares de calidad normas ISO 9000, con productos de diseño y tecnología propia en el cual el Estado tiene una escasa o nula inversión.



Foto: Gonzalo Maguiña Altamirano

Toda la infraestructura y capacidad de los Servicios Industriales de la Marina está orientada y diseñada con el propósito de atender las necesidades de construcción, reparación y mantenimiento de las Unidades Navales de la Marina de Guerra del Perú, así como para atender los requerimientos de armadores extranjeros y nacionales. De igual forma, a empresas privadas y entidades estatales que necesitan la fabricación de bienes de capital.

Todos los trabajos que ejecuta están sujetos al régimen de la actividad privada y tiene el mismo régimen tributario de las empresas privadas. ⚓



Foto: Gonzalo Maguiña Altamirano



Ramón Hernán Velasco Stoll (Lima, 1966)

Capitán de Corbeta en retiro. Calificado en Ingeniería Naval. Es magister en Ingeniería Naval de la Universidad de Sao Paulo Brasil y MBA de la Universidad de Piura.

Como Oficial de Marina se ha desempeñado entre otros cargos como Jefe de la División de Motores y Auxiliares del B.A.P Almirante Grau, *Jefe del Departamento de Materiales, Transportes y Talleres de la Estación Naval de Paita (Piura), Jefe de la División de Electricidad del Departamento de Ingeniería del B.A.P.* Gálvez.

Tiene una amplia experiencia laboral en el Servicio Industrial de la Marina y en empresas como Petrolera Transoceánica, Envases Farmaceúticos de Precisión y en el Astillero Ishikawa do Brasil- Estaleiros S.A. Ishibras.

Actualmente es subgerente de Cascos Marítimos en MARSH S.A.

El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú

Juan Carlos Llosa Pazos



Vicealmirante Roque Saldías Maninat,
(1892-1974)
Constructor de la Marina de Guerra moderna

"Su lealtad y devoción por la carrera es su mayor virtud"
Contralmirante Carlos Rotalde del Valle, Jefe de Estado Mayor General de Marina, julio de 1941.

"Las pasiones son los vientos que inflan las velas del navío. Algunas veces le hacen hundirse, pero sin ellas no podría navegar"
Voltaire

"En el fondo de un buen gobernante debe haber siempre el hombre de gabinete para acercarse al estadista, ya que los problemas se resuelven con la estadística, el cuadro comparativo, la compulsa de datos y el consejo de los expertos... Un prestigioso político decía que el hombre de estado debe tener como primera condición el conocimiento de la historia nacional. Sin una comprensión clara de la historia patria, de sus matices y sus características, no puede haber un estadista. Se requiere también el conocimiento de los hombres".
Tomado de "Radiografía de la Política Peruana", de Carlos Miró Quesada Laos, Pág. 116, Lima 1959.

Introducción

En la historia del Perú republicano, y en particular en la vida de sus instituciones más significativas, han existido momentos que dieron especial realce a sus trayectorias enriqueciéndolas con valores y tradiciones que se han conservado intactas por generaciones. Uno de estos espacios de tiempo, en el caso de la Marina de Guerra del Perú, fundada a inicios de la República por el Vicealmirante de origen escocés Martín Jorge Guise, lo constituye la Guerra del Pacífico, acontecimiento medular de nuestra historiografía, en la cual la Institución Naval alcanzó el cenit de su sacrificio y la coronación de su gloria.

La exitosa campaña naval del Almirante Miguel Grau, su inmolación en Punta Angamos, junto con sus subordinados, y las legendarias hazañas del monitor *Huáscar* constituyen la piedra angular de un prestigio que ha dado a la Marina de Guerra un lugar preferencial en la sociedad peruana, a pesar de los acontecimientos políticos de fines del siglo pasado, que no consiguieron en nada manchar su buen nombre, a pesar de que algunos pocos, de espíritu cobarde y traidor, se propusieron lograrlo.

La Marina del 79 dio, a los peruanos de entonces y a las generaciones que los sucedieron, el consuelo de conocer de cerca el éxito en determinado momento de la contienda. La conciencia nacional de entonces tuvo la certeza de que la derrota se debió princi-

palmente a la improvisación, a la irresponsabilidad y a la miseria humana de quienes tuvieron la responsabilidad de evitar la tragedia que no lo hicieron y no de quienes que salieron al frente, aquellos hombres que dejaron familia y hogar para defender a su Nación, una nación –que aunque todavía sin consolidarse–, encontró en muchos de sus defensores hombres capaces de ganar batallas en medio de la adversidad, sin más aliciente que su patriotismo, y que arriesgaron, y en muchos casos perdieron la vida en nombre de un país inmaduro y disoluto.

Sin embargo, la guerra pasó y hubo pues que levantar una nación, como se ha afirmado muchas veces, incompleta. La memoria de Grau, de Bolognesi y tantos otros héroes civiles y militares, habrían de servir para llevar con entereza la derrota y sus consecuencias. Las instituciones debían seguir funcionando más por los vivos que por los venerables recuerdos de sus muertos.

Trascurrirían varias décadas para que la Armada del Perú se recuperara de la pérdida del poder naval que tuvo su apogeo en tiempos de Castilla. Este resurgimiento se iniciaría con la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y se iría acentuando con la adquisición de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, y con el arribo al país de la Misión Naval Norteamericana, acontecimientos que representaron algunos de los hitos más importantes de la historia naval de la primera mitad del siglo XX. Evidentemente, el reclutamiento y capacitación del elemento humano sería decisivo para la reconstrucción del poder naval de la nación.

En efecto, a principios de aquel siglo, ingresaron a filas de la Institución Naval, jóvenes que integrarían la primera generación de la posguerra, así llamada por el distinguido historiador naval Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado.[1] Estos jóvenes, formados bajo la influencia de la Misión Naval Francesa que llegó al Perú en 1907 y estuvo en el país unos pocos años, jugarían un papel preponderante en la reconstrucción de la Marina durante las décadas de los treinta, cuarenta y cincuenta del siglo pasado.

De esta generación destacaron los Almirantes Carlos Rotalde, Tomás Pizarro, Héctor Mercado, Alejandro Vinces, Federico Díaz Dulanto y Roque Saldías Maninat. De todos ellos, este último personaje, a quien nos referiremos en adelante, a mi juicio destacó sobre los demás, por su energía, dinamismo y por su esclarecida visión de lo que debía hacerse para contar con una Marina de Guerra moderna, la mejor de la región. Para alcanzar ese objetivo, el Almirante Saldías trabajó sin descanso gran parte de su vida logrando, con el concurso de competentes oficiales de Marina de su tiempo, impulsar el desarrollo profesional y tecnológico de la institución. Su biografía es otro de los buenos ejemplos a seguir, por los marinos de hoy.

El período de Saldías al frente del Ministerio de Marina durante el gobierno del General Odría, al cual nos referiremos detalladamente más adelante, es otro de los faros del derrotero de la trayectoria institucional de la Marina. Gracias a su tenacidad, Saldías contribuyó a darle cuerpo a la modernización de la Marina, haciéndola sostenida por décadas y estableciendo las bases que permitieron la recuperación del sitial que había alcanzado la Institución Naval hasta antes de la Guerra del Pacífico.

A pesar de contar con los recursos necesarios, debido a la favorable situación económica del Perú de los años cincuenta, beneficiada por la demanda de materias primas por Estados Unidos y Europa, luego de la Segunda Guerra Mundial, y además de las buenas relaciones que se mantenían con la Armada Estadounidense por intermedio de la Misión Naval que la gran potencia emergente mantenía en el Perú, la Marina de Guerra del Perú requería de un líder eficiente con profundo amor por la Institución y por la profesión. Se requería de un hombre con el carácter necesario para imponer todas las medidas que debían impulsar la construcción de una Marina moderna, sobre el terreno que había labrado la Misión Naval Norteamericana, y principalmente para levantar la moral de sus miembros, muy afectada por las consecuencias de la revolución de octubre de 1948 que tuvo su foco en las unidades de la Escuadra.

El Perú de ese momento, aunque probablemente sin siquiera sospecharlo, encontró en Roque Saldías al hombre que se necesitaba para esa tarea, al líder honesto que debía de superar largamente lo que hasta ahora se había logrado, al marino que debía incrementar la reputación de una Institución que le pertenecía a toda la sociedad peruana y que le había servido por generaciones con lealtad y valentía. El Vicealmirante Roque Saldías Maninat se convirtió, en mi opinión, por sus cualidades personales más que por los recursos que supo obtener, en el Constructor de la Marina de Guerra Moderna. Permítanme acercarlos al contorno de su biografía y al papel que desempeñó como marino de guerra y como hombre público.

---

1 *Romero Pintado, Fernando. Capitán de Fragata e Historiador Naval.* La primera generación de la posguerra. *En Revista de Marina N° 3 May-Jun 1985.*

Los primeros tiempos

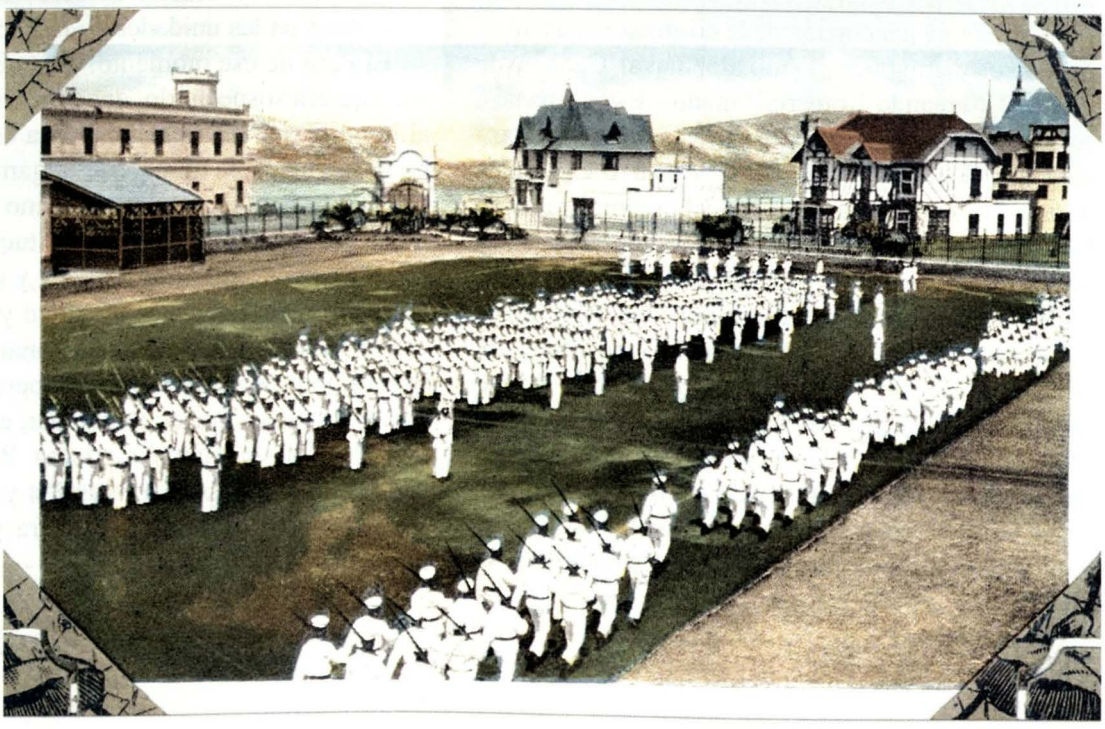
Derrotada el grueso de la Escuadra Nacional en la campaña naval del 79, algunas unidades navales siguieron operando independientemente en misiones ya de poca relevancia en la balanza de los acontecimientos. Una de éstas, el monitor *Manco Cápac*, unidad de superficie diseñada para maniobrar en aguas fluviales o lacustres de escaso valor militar y de limitado performance, participó en la batalla de Arica el 7 de junio de 1880. Terminada la batalla y echado a pique el monitor, por su dotación, ésta fue tomada prisionera, encontrándose entre los capturados por el enemigo el entonces Teniente Segundo Eulogio Saldías Peña. Repatriado desde San Bernardo, Chile, en agosto de 1881, el Teniente Saldías abandonó el país pocos meses después, burlando la vigilancia del invasor quien le había exigido al joven Oficial, como a muchos otros, que diese su palabra de honor para no volver a tomar las armas contra Chile, a lo que Eulogio Saldías se negó.

Hallándose en Panamá, el Teniente Saldías contrajo matrimonio, en septiembre de 1886, con Clotilde Maninat, con quien se trasladó poco después a Venezuela. En Valencia, Venezuela, el 5 de mayo de 1992 nació don Roque Saldías Maninat, hijo, como se ha indicado, del Capitán de Navío Eulogio Saldías Peña, veterano de la Guerra del Pacífico y de Clotilde Maninat de Saldías.

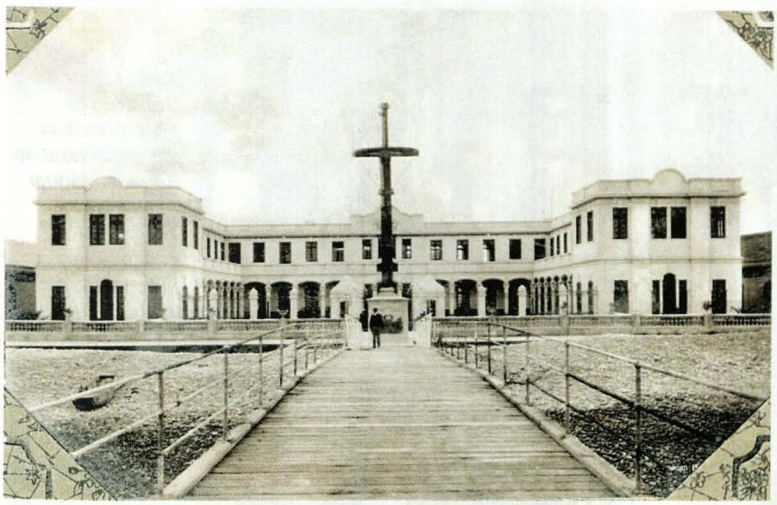
Roque Augusto Saldías Maninat inició su carrera al ingresar como alumno el 4 de marzo de 1908 en la Escuela Naval del Perú que, por aquella época, funcionaba a bordo del transporte *Iquitos*. Al cabo de cuatro años de estudios en el Alma Mater de la Armada, el 8 de enero de 1912 se le otorgó al Aspirante de Marina, Roque Saldías Maninat, el título de Guardiamarina, después de haber ocupado el segundo lugar en orden de mérito entre sus compañeros de promoción, que para ese entonces eran un total de nueve, de los diecisiete que habían ingresado en marzo de 1908.

Semanas después, el Guardiamarina Saldías es enviado a Francia como integrante de la dotación del crucero francés *Dupuy de Lome*, adquirido por el gobierno peruano con el nombre de *Comandante Aguirre*. Esta adquisición quedó frustrada por cuestiones políticas, razón por la que el primer *Aguirre* jamás tocaría nuestras costas bajo pabellón peruano. Dos años después, en 1914, regresa a Perú la comisión, y entre ellos Saldías, quien al año siguiente es ascendido a la clase de Alférez de Fragata. En los años subsiguientes Roque Saldías prestó servicios en los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, en la Capitanía de Paita, en la Estación de Sumergibles, en la Escuela Naval y se desempeñó como ayudante del Jefe de la Misión Norteamericana, llegando inclusive a servir en la Marina Mercante Nacional.

Con la instauración del período que se ha denominado el Oncenio de Leguía, la Marina de Guerra del Perú ingresó en uno de sus periodos de reestructuración más trascendentes, el mismo que fue liderado en primera instancia por el Contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo, primer Ministro de Marina de nuestra historia naval. Entre las medidas que adoptó el gobierno de Leguía, en el ámbito naval, destaca la



Edificio de Cadetes y ejercicios militares en la explanada de la Escuela.



Escuela Naval en tiempos en que Roque Saldías era Oficial Subalterno.



Capitán de Navío Roque Saldías, Ministro de Salud Pública y Ministro de Marina durante el gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides.

contratación de una Misión Naval norteamericana a quien se le dio la tarea de reorganizar la Marina.

La Marina peruana, tal vez como ninguna otra institución del país, fue dirigida durante diez años por marinos estadounidenses con responsabilidad y acierto, etapa en la que se impusieron cambios y maneras de pensar que hoy forman parte de nuestra tan valorada tradición naval. Empero, esta política no estuvo exenta de críticas y acusaciones dentro y fuera de la Institución, por quienes en contra de la intervención extranjera en asuntos de Defensa Nacional. Como fuere, esa Defensa Nacional se vio fortalecida con la mejora sustancial del servicio de la Armada. No me cabe la menor duda de que si el resto de entidades públicas hubiesen contado desde esos años en los que la modernización tecnológica del mundo crecía a ritmos galopantes, con administraciones como la que se aplicó en la Marina de Guerra, los servicios que hoy el Estado está en obligación de brindar, serían muy superiores.

Es bajo la influencia estadounidense, que Roque Saldías llevó a cabo una obra sumamente provechosa para la Marina y para el país, tal como lo señala Fernando Romero Pintado. Saldías siendo un conservador –más aun un marino-político notablemente conservador–, es decir una persona escéptica del cambio, no su detractora *per se*, supo combinar la necesidad de innovar tecnología con la preservación de los valores fundacionales de la profesión y de las tradiciones más antiguas y arraigadas de la institución.

Durante este período, que abarca desde 1920 hasta la caída de Leguía, el joven Saldías recoge las experiencias de sus jefes de nacionalidad estadounidense para posteriormente volcarlas principalmente en su gestión como Director de la Escuela Naval y en la tarea oportuna de la que fuera Ministro de Marina en tres oportunidades. De aquella época, el futuro Vicealmirante supo ganarse el reconocimiento de sus superiores tanto de los nacionales como de los estadounidenses. Ya en 1924 se podía apreciar este reconocimiento que figura en su foja de notas y conceptos. Por aquel entonces prestaba servicios en la Dirección de Administración, como Oficial del Material, y su Director consideraba que el Teniente Primero Saldías era un Oficial excepcional que poseía todas las condiciones necesarias para triunfar.[2]

Poco tiempo después, ya ascendido a Capitán de Corbeta, se desempeñaría como Jefe de Administración de la Comandancia General de la Escuadra. Su Comandante General, el marino estadounidense Capitán de Navío John Strong Abbott, se expresó del comandante Saldías en su foja de notas en los siguientes términos: "No hay Oficial en la Marina de mejor habilidad, lealtad, ni integridad. Él tiene todas las cualidades de un buen Oficial de Marina y más adelante el mismo jefe anota el siguiente concepto:

2 *Saldías Marinnat, Roque. Vicealmirante, Legajo Personal y Administrativo.*



Junta Militar de Gobierno de 1948 presidida por el General de Brigada Manuel A. Odría. Integran el gabinete de Ministros de ésta Junta dos figuras notables de la Marina de Guerra del Perú del siglo XX, el Contralmirante Federico Díaz Dulanto, como MInistro de Relaciones Exteriores y el Contralmirante Roque Saldías Maninat, como Ministro de Marina.

Ha servido como miembro de mi Estado Mayor por más de año y medio demostrando un alto grado de lealtad, iniciativa y subordinación, así mismo de devoción a sus deberes y amor por el servicio que no he visto jamás exceder por otros.[3]

Como afirma Romero Pintado, don Roque Saldías abrigaba un amor ardiente por la Institución y se dio a ella íntegramente. Quizás fue esta actitud la que lo hizo importante desde que era Capitán de Corbeta.

En febrero de 1932 es ascendido a Capitán de Fragata y un año después, mediante resolución suprema firmada por el General de División Óscar R. Benavides, a la sazón Presidente de la República, obtiene su primer comando al nombrársele Comandante del B.A.P. *Rímac*, buque de apoyo logístico que cumplía las funciones de transporte de la Escuadra. A la edad de cuarenta años el Capitán de Fragata Saldías alcanza lo que significa la principal aspiración de un Oficial de la Marina de Guerra, obtener de la superioridad el comando de un buque. Durante su comando, su unidad fue comisionada a Europa para transportar parte de las dotaciones de los destroyer B.A.P. *Almirante Villar* y B.A.P. *Almirante Guise* adquiridos en Estonia por el gobierno de Benavides.

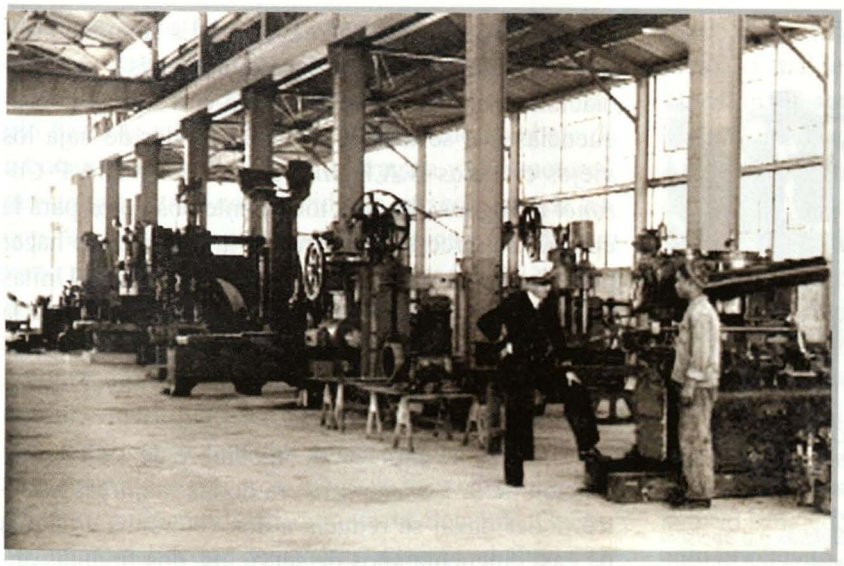
En diciembre de ese año es trasladado al Estado Mayor General de Marina como Jefe de la Primera Sección, y meses más tarde, en abril de 1934, se le nombra Jefe de Estado Mayor de la Escuadra. Culmina esta etapa de su carrera con la importante designación de Comandante del buque insignia, es decir, del B.A.P. *Almirante Grau* mediante resolución suprema de 12 de diciembre de 1934.

Ascención a la política nacional

Durante el período que comprende su ascenso a Capitán de Navío, con fecha 10 de junio de 1936, hasta su designación como Director de la Escuela Naval del Perú, en diciembre de 1939, el Comandante Saldías hace su ingreso en la política nacional al ser nombrado Ministro de Estado en dos despachos de manera consecutiva. En efecto, en octubre del mismo año integra el Gabinete Militar, durante el Gobierno del entonces General de División Óscar R. Benavides, asumiendo la Cartera de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social, que ha sido creada poco tiempo antes de su nombramiento. Es en su gestión Ministerial que se inaugura el Instituto Nacional de Higiene y Salud Pública, que se implementa el Seguro Social obligatorio y se contrata los servicios profesionales de un experto estadounidense bajo cuyos planos se realiza la construcción del actual Hospital Obrero.

En noviembre de 1937, pasa a ocupar la Cartera de Marina y Aviación que desempeña hasta diciembre de 1939. Durante este período se inaugura el Arsenal Naval, el Dique Seco, la Base de Submarinos y se establecen las Escuelas Técnicas de la Armada pa-

3 *Ibidem 2*



Talleres del Arsenal Naval del Callao. Inaugurado en 1938, siendo Presidente el Mariscal Benavides y Ministro de Marina, el Capitán de Navío Roque Saldías.

ra personal superior y subalterno.

Me cuenta el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, a modo de anécdota, en una entrevista que le hice acerca de la Marina de su tiempo, que don Roque, ocupando la cartera de Salud, retuvo el comando del buque insignia, y a tanto llegaba su preocupación por el estado de la unidad que a pesar de sus recargadas labores al frente del nuevo Ministerio creado por Benavides, guardaba cuerpo el celoso marino para pasar arduas inspecciones de material a bordo del buque todos los sábados.[4]

Al frente de la Escuela Naval

Como se ha señalado, el Capitán de Navío Roque Saldías Maninat, ex ministro de Marina del gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides, fue designado, mediante resolución suprema del 9 de diciembre de 1939, Director de la Escuela Naval del Perú por el Presidente de la República Manuel Prado Ugarteche.

Gracias a su gestión como Director de la Escuela Naval se introdujeron innovaciones importantes en el currículo de los Cadetes Navales. Según el historiador naval, Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo, Saldías basó su planteamiento con la siguiente pregunta: ¿qué queremos que sepa el egresante de la Escuela Naval del Perú? La respuesta a esta interrogante la enmarcó en cuatro áreas, las cuales el futuro Oficial debía conocer a cabalidad: navegación y maniobra, artillería, ingeniería mecánica e ingeniería eléctrica. También se aplicaron cambios al sistema preparatorio que en poco tiempo permitió reducir de seis años a cinco la permanencia en el Alma Mater del Cadete, quedando a partir de 1944 establecido el régimen en un año de Aspirante y cuatro de Cadete. Otra de las mejoras que se gestaron bajo el gobierno de Saldías fue la creación de la Lista del Director que tuvo la finalidad de estimular a los Cadetes que alcanzaban el mejor rendimiento en el semestre académico.[5]

En cuanto al elemento humano que debía conformar la Compañía de Cadetes, es importante citar la entrevista hecha por el autor de este artículo al Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, ex Ministro de Marina, durante la primera fase del gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, quien sirvió bajo órdenes del Almirante Saldías en la Escuela Naval. El almirante Elías fue testigo de la constante preocupación del Director de la Escuela Naval de entonces, por el nivel de educación, cultural y valores morales que debía traer consigo el joven postulante a convertirse en Cadete Naval. Saldías consideró como factor determinante para la elección de los postulantes, el entorno de cada uno de ellos. Finalmente, ingresaban en la Escuela aquellos cuya formación recibida en el hogar fuese perfectamente compatible con el idóneo Oficial de Marina que Saldías se había propuesto entregar a la sociedad, es decir, un individuo modelo de conducta al servicio de la nación. De ahí pues, la rigidez y dificultad de aquella entrevista, que con el tiempo se convertiría en una barrera tan difícil de saltar como los exámenes escritos de selección. La razón de esta particular exigencia era sencilla: el Almirante Saldías se había propuesto hacer del cuerpo de Oficiales de la Marina una elite,[6]

En el caso de las Escuelas Técnicas, Saldías no descuidó la importancia que aquella revestía para la Marina de Guerra del Perú. Bajo su gestión, como Director de éstas, en adición a sus funciones al comando de la Escuela Naval, se mejoró notablemente la preparación técnica de nuestro personal subalterno, en cuanto a los currículos y al material de instrucción.

---

4 *Entrevistas Personales hechas por el autor del artículo al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, al Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, al Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo y al Capitán de Fragata Raúl Saldias Haettenschqeiler.*

5 *Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata en retiro e Historiador Naval. Ex Cadetes Navales del Perú. Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, Lima, Perú 1981.*

6 *Ibidem 4*



" El Almirante Saldías con el General de División Manuel A. Odría, Presidente del Perú entre 1948 y 1956, uno de los pocos períodos en los que se logró cierta prosperidad para el Perú, durante el pasado siglo XX. Odría y Saldías, tuvieron una estrecha relación política y amical. La participación de Saldías fue decisiva –la misma que se encuentra pendiente de investigación histórica en detalle– en el movimiento que acabó con el débil y poco competente gobierno de Jose Luis Bustamante y Rivero, así como durante los ocho años que gobernó Odría el Perú. Aquel Presidente le dejó el pleno manejo de la Marina, confiándola por completo a su capacidad y decisión. No hubo más injerencia política en la Marina, como sí la hubo en años anteriores, que la del propio Ministro Saldías, que en todo caso más que política, determinó en lo institucional, sin lo cual no se hubiese podido impulsar la modernizacion de la Armada de aquella década. Tal vez sea ésta, una de las principales causas por las cuales el período comprendido entre 1948 y 1955 pueda ser considerado el más próspero de la historia naval peruana del siglo XX".

Construcción de la Marina de Guerra moderna

El Contralmirante Roque Saldías Maninat asume por tercera vez el Ministerio de Marina el 31 de octubre de 1948, cuatro días después de que el General de Brigada Manuel A. Odría iniciara en Arequipa una revuelta militar que derrocó al Presidente Bustamante y Rivero y que colocó a ese General al frente de una Junta Militar que gobernaría el Perú hasta 1950. Ese año se realizaron elecciones presidenciales de las que salió vencedor Manuel Odría –fue jefe del Estado hasta 1956– en un proceso de elecciones "peculiar", por decir lo menos, donde el único oponente a la candidatura Odriísta fue la del General Ernesto Montagne, quien se hallaba preso por ser opositor a la Junta Militar de Gobierno.

Roque Saldías estableció en el ámbito institucional, como parte de su estrategia para modernizar la Marina, un conjunto de medidas que en la actualidad se conocen como políticas públicas para la administración del Estado. La primera de ellas fue incrementar las mejoras a la instrucción de la Escuela Naval y de las Escuelas Técnicas siguiendo las directrices de su gestión a cargo del Alma Mater. La segunda política se orientó a impulsar la adquisiciones y repotenciación de unidades, lo que tuvo entre otras consecuencias que se tomase decisión de dar de baja los viejos cruceros B.A.P *Almirante Grau* y B.A.P *Coronel Bolognesi*, buques totalmente obsoletos para la época. La tercera la constituyó la decisión de hacer participar a la Escuadra en las operaciones Unitas con la Marina de Guerra estadounidense y otras de la región. Y, finalmente, la cuarta política fue incrementar significativamente el estamento naval terrestre de la Marina.

Como se ha expresado, en octubre de 1948 la situación de la Escuadra no era de las mejores. Nuestro poder naval se reducía a dos veteranos cruceros de casi cincuenta años de servicios, dos fragatas anticuadas de construcción canadiense, una fragata de origen estadounidense y a un obsoleto destructor estoniano. Sobre esta situación, el Vicealmirante (r) Javier Pinillos Cabada, en un artículo publicado en la Revista de Marina, refiriéndose a las unidades de superficie de la Fuerza Naval del Perú, señala: "Indudablemente que esta pequeña y débil Fuerza Naval no constituía un elemento disuasivo y mucho menos una Fuerza capaz de respaldar los intereses del Perú en el terreno internacional. Al no encontrarse la economía del país en capacidad de reemplazar los ya viejos e inefectivos cruceros, en realidad se carecía de unidades de superficie; por ello la Marina se interesó en la adquisición de tres destroyers de escolta que en aquellos numerosos buques utilizados por la Marina estadounidense en la Segunda Guerra Mundial, los que estaban en oferta. Estos buques, con elementos más modernos y algo mejor artillados que nuestras fragatas, servirían, como que así fue, de Escuela para capacitar a nuestro personal pensándose en futuras adquisiciones de buques de mayor porte y valor militar".[7] En cuanto a la guerra submarina, los cuatro submarinos *R*, que pese a la gran utilidad que habían tenido por espacio de tres décadas, tras el fin de la Segunda Guerra mundial, los adelantos tecnológicos, a raíz de la contienda, se hallaban en gran desventaja frente a los nuevos submarinos convencionales diseñados para alcanzar mayores profundidades y para permanecer en forma continua en inmersión mediante el empleo del sistema Snorkel para la carga de baterías.

El Ministro de Marina asumió con responsabilidad y decisión el reto que se le presentaba, es decir, aprovechar todos los medios disponibles, recursos

7 *Pinillos Cabada, Javier. Vicealmirante en retiro.* Comisión a los Estados Unidos de Norteamerica por los destroyers escolt. *En Revista de Marina N 2 abril-mayo-junio 1996.*

económicos, influencia política, apoyo estadounidense par revertir la situación existente. La visión de Saldias sobre la modernización del poder naval se dirigió hacia la adquisición de unidades de combate de mediano tonelaje, es decir de fragata y destructores, puesto que estaba convencido de que este tipo de buques eran los que más convenían a nuestra Marina, tanto por aspectos económicos derivados del mantenimiento, gasto de combustible y de sostenimiento en la mar, así como por su flexibilidad para llevar a cabo operaciones independientes en cualquier área del dominio marítimo nacional. El Almirante Saldías no estaba de acuerdo con que nuestra Escuadra fuese dotada de grandes cruceros, luego de haberse hecho evidente su vulnerabilidad durante la Segunda Guerra Mundial. Había que considerar, además, el alto coste que demandaba el mantenimiento de estos buques, y de otros factores como el número significativo –sobre todo para una Escuadra como la nuestra– de unidades escolta que se necesitaban para brindarle efectiva cobertura antiaérea y antisubmarina, limitando así nuestro poder naval a hacer la guerra mediante la estrategia naval de la batalla decisiva.

En cuanto a la guerra submarina, es necesario precisar que Roque Saldías perteneció a una generación de Oficiales que pasó buena parte de su carrera sin la presencia del submarino, por lo que muchos de ellos, por no decir casi todos, se mostraban escépticos ante esta arma novedosa que había trasformado la guerra naval.

En contraste, según el Almirante Salmón, la actitud de Saldías frente a los submarinos y los submarinistas fue diferente. Don Roque tenía mucho respeto por la especialidad y por los resultados positivos que habían ido ganando al seno de la Institución y que poco a poco trascendería las fronteras del país. El Almirante, quien, a pesar de su dureza y radicalismo para manejar la Marina, era un hombre de carácter jovial que solía decir en son de broma que él también era submarinista, porque había sido dotación del B.A.P. *Lima* en 1919, cuando la vieja cañonera, cuyos restos aún no han desaparecido en la inmensa jungla amazónica, cumplía funciones de Estación de Sumergibles.

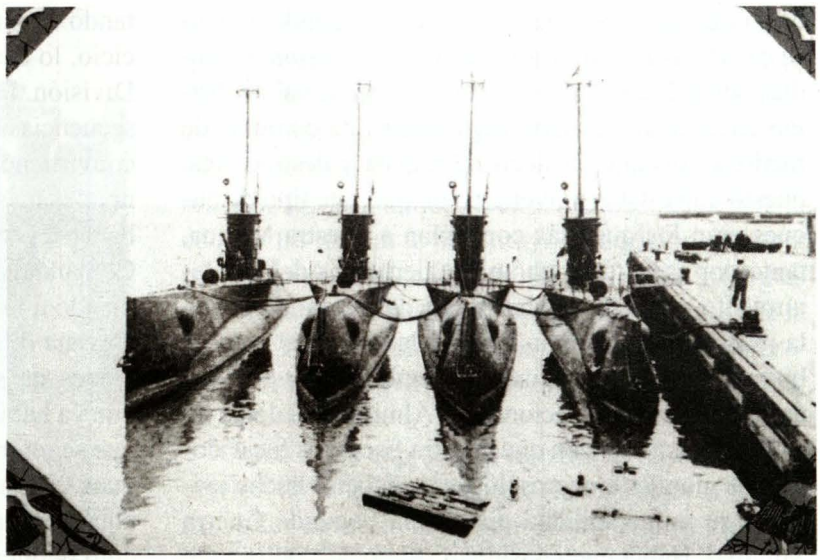
Sin embargo, la atención hacia los submarinos no fue considerada prioritaria por lo menos en un inicio. Entonces, sucedió un incidente en agosto de 1949, producido a raíz de la colisión de dos submarinos estando en inmersión, durante el desarrollo de un ejercicio, lo cual le costó el puesto al Comandante de la División. El accidente que no produjo mayores consecuencias lanzó una señal alerta..[8] Los *R* se estaban convirtiendo en un peligro. Entonces se pensó en los niveles más altos de la Institución: darles de baja sin haberse previsto siquiera su relevo. Poco después la Comandancia de la División de Submarinos recomendó a la Superioridad la repotenciación de los *R*, en vista de que no podían seguir operando en condiciones de seguridad limitadas y con equipamiento que ya había quedado obsoleto, principalmente en lo que se refería a la condición de sumergible de los buques y al sistema de ataque. Es conveniente recoger aquí lo señalado por el almirante Salmón en un articulo publicado en la Revista de Marina sobre la modernización de los *R*: "El Ministro de Marina, Almirante Roque A. Saldías, y el alto mando naval se esforzaban por obtener la cesión o venta de unidades más modernas provenientes de la Armada Estadounidense, pero razones de política exterior en el Pentágono y limitados recursos nuestros, hacían problemática toda adquisición. El Ministro trabajaba intensamente para obtener la dación de leyes especiales que otorgaran fondos para este objetivo. Esto llegaría después. Una vez más, se tomó la acertada decisión de mantener una fuerza de submarinos operativa y adecuada a los nuevos desarrollos de la guerra bajo el mar. Y así se hicieron las primeras gestiones para prolongar y mejorar la capacidad operativa de nuestra División de Submarinos. La lógica aconsejable era utilizar los servicios de la empresa en cuyos astilleros fueron construidos con los *R*.[9] El Ministro de Marina aprobó la propuesta y gestionó los fondos para enviar a los cuatro submarinos *R* a la Base de New London Connecticut, Estados Unidos de Norteamérica, desde abril de 1950 hasta diciembre de ese mismo año.

Saldías gestiona y obtiene del gobierno la dación de leyes que permiten destinar fondos para la adquisición de unidades. En primer termino cabe señalar la construcción de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* en Inglaterra, unidades que fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial de la Amazonía el 5 de octubre de 1951. En ese mismo mes octubre y año fueron transferidos los destroyers B.A.P. *Castilla*, B.A.P. *Aguirre* y B.A.P. *Rodríguez* del gobierno de

8 *Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata en retiro e Historiador Naval.* Apuntes para la historia de los submarinos peruanos. *Biblioteca Nacional. Lima, Perú 2001.*

9 *Salmón de la Jara, Federico. Contralmirante en situación de retiro, Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Cuando los inolvidables R regresaron a los astilleros de su construcción. *Revista de Marina Nº 4 octubre-noviembre-diciembre 1995.*

los Estados Unidos a la Armada del Perú por un total de 62.098.227,02.[10] que considerando el tipo de cambio de 14.85 soles por dólar en 1950, tenemos un total de $ 4.181.698,8.[11] por las tres unidades de segundo uso, con menos de diez años de haber sido puestas en servicio en la Marina estadounidense.[12] A estas adquisiciones debe sumarse la construcción en los astilleros de la Electric Boat en Connecticut, Estados Unidos, de los submarinos *Tiburón* y *Lobo* –más tarde B.A.P. *Abtao* y B.A.P. *Dos de Mayo* respectivamente– a un coste promedio de quince millones de dólares por ambas unidades. Estos buques fueron incorporados a la Armada del Perú el 17 de febrero de 1954. Poco después se encargó la construcción, en los mismos astilleros, de los submarinos *Atún* y *Merlín* –más tarde B.A.P. *Iquique y* B.A.P. A*ngamos* respectivamente– por el mismo monto.



Los submarinos R, *modernizados durante la gestion de Saldías en 1950.*

Otro hecho trascendente lo protagonizó el inicio de la construcción en la grada del Servicio Industrial de la Marina, inaugurado poco tiempo antes, del petrolero B.A.P. *Zorritos* el 8 de octubre de 1955, fecha en que se colocó la quilla de esta unidad que sirvió por más de cuarenta años en la Marina, llegando a participar en las operaciones navales del Conflicto del Cenepa en 1995. Esto colocó al Perú a la vanguardia de las construcciones navales en el Pacífico Occidental de América del Sur. También fueron adquiridos los petroleros B.A.P. *Talara* y B.A.P. *Sechura*, y el buque anfibio B.A.P. *Chimbote*, así como la draga "Gaviota" y un Dique Flotante para la Base Fluvial de "Santa Clotilde" en el Amazonas. Las adquisiciones también abarcaron torpedos, munición y armamento menor para las unidades de la Escuadra.

Dadas las nuevas incorporaciones de unidades, el Ministerio de Marina gestionó la emisión del Decreto Supremo N° 27 de fecha 30 junio 1952 con el cual se reorganizaron las fuerzas navales. En mérito a la resolución mencionada, quedaron establecidas la Fuerza del Pacífico, comandada por el Comandante General de la Escuadra, y la Fuerza Fluvial del Amazonas, a cargo del Comandante General de la Fuerza Fluvial. Se disponía, asimismo, que la Fuerza del Pacífico quedaría constituida por una Escuadra e integrada por la División de Destroyers, la División de Fragatas, la División de Submarinos, la División de Cazasubmarinos y División de Transportes, esta última con dependencia directa del Jefe del Estado Mayor General de Marina. También se determinó en el documento el pase a la situación de Reserva del B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi*, y del B.A.P. V*illar*. El B.A.P. *Almirante Grau* continuó como Buque Insignia del Comandante General de la Escuadra sólo con fines administrativos debiendo permanecer en el Callao en forma permanente.

Otro aspecto relevante a destacar es el inicio de las Operaciones Unitas. Si bien es cierto, estos ejercicios multinacionales entre Marinas amigas fue patrocinado por los Estados Unidos con la finalidad de edificar un bloque de defensa continental, el Alto Mando Naval peruano consideró prioritaria la participación de nuestra Marina en el operativo, ya que éste representaba un vehículo eficaz para el entrenamiento de sus unidades. Sobre este hecho, debo señalar que aunque Saldías se preocupó más por dotar de los mejores buques de guerra que se podían adquirir con nuestro limitado presupuesto, que por su eficiencia en el entrenamiento, que por demás era responsabilidad del Comandante General de la Escuadra, vio con muy buenos ojos la incorporación en forma permanente de unidades navales propias a UNITAS.

En lo que respecta al establecimiento naval terrestre, durante la gestión del Vicealmirante Saldías al frente del Ministerio de Marina, se construyeron las sedes de la Escuela Superior de Guerra Naval, la

10 *Contreras, Carlos y Marcos Cueto.* Historia del Perú contemporáneo. *Instituto de Estudios Peruanos. Lima, Perú 2000.*

11 *Dirección de Administración, Ministerio de Marina. Carta de Luis Castro Reus dirigida al Vicealmirante Roque Saldías. Lima, 15 de marzo de 1956.*

12 *Ibidem 7*

del Servicio de Entrenamiento Naval del Callao, la del Servicio Hidrográfico y Faros; se amplió la Base de Submarinos, el muelle de Submarinos; se construyó el muelle de Reparaciones, el taller de Construcciones Navales y las Gradas de Construcciones Navales, ambos destinados a dotar el Servicio Industrial de la Marina, la Base Fluvial de "Santa Clotilde" en la amazonía, la Dársena de la Escuela Naval, el Club de Oficiales de La Punta y, finalmente, el Centro Médico Naval, gestado por Saldías e inaugurado al año siguiente de haber pasado al retiro en forma definitiva. Ésta, sin duda, es una de las obras de mayor importancia en la historia de la Institución.

Sobre esto último, no se puede dejar de mencionar más al detalle lo relacionado con el Hospital Naval de Bellavista. Como afirma el Almirante Elías, con esa construcción se pasó de un viejo hospital de un sólo piso, ubicado también en Bellavista –donde sólo había atención para el Oficial– al más moderno hospital del país. La edificación y puesta en funcionamiento del hospital, acompañado por un novedoso sistema de salud para el personal superior y subalterno, nos da una clara muestra de la preocupación que tuvo este trascendental líder naval en mejorar los aspectos de bienestar de los miembros de la Institución, tal como había tenido oportunidad de hacerlo con el sector público en general cuando estuvo al frente del Ministerio de Salud Pública durante el segundo gobierno del Mariscal Benavides, régimen conservador que mejoró ostensiblemente la gestión pública y que promovió, entre otros aspectos, el incremento significativo de las exportaciones del país.

No cabe duda de que la construcción del Hospital Naval de Bellavista ha sido la obra más importante del siglo XX en lo que se refiere al establecimiento naval terrestre. Para su diseño, el Ministro trajo expertos estadounidenses, puesto que su intención era dotar a la Institución –a la que se daba por entero como han sostenido Oficiales que vivieron su gestión– de un hospital moderno cuyos estándares fueran los más avanzados que existían en la época. Para su financiamiento empleó ingresos del tesoro público y fondos que hoy se denominan recursos directamente recaudados, gracias a los aportes de unidades Auxiliares como el B.A.P *Pariñas* y el B.A.P *Callao*, unidades que se dedicaban exclusivamente al cabotaje cuando aún no existía la Naviera Comercial; además de otras fuentes de ingresos.

Saldías mismo, como lo menciona en una entrevista hecha al Vicealmirante (r) Fernando Zapater Ventosse por el Instituto Histórico-Marítimo[13], llevaba el control directo de la obtención de recursos



El Almirante Saldías en la entrada principal del recién construido Centro Médico Naval, acompañado de un grupo de Oficiales de nuestra Armada, y de la delegación naval norteamericana, entre los que destaca, el Capitán de Navío Harry C. Oard, del Cuerpo de Sanidad de la Marina de Guerra estadounidense, quien se desempeñó como primer Director Médico del actual Hospital Naval. Oard en la inauguración de nuestro Hospital, dejó constancia que la realización del Centro Médico Naval demandó el talento y esfuerzo de muchos, pero todos ellos reconocieron y proclamaron que aquella nueva dependencia fue fundamentalmente, la creación de un solo hombre, el Vicealmirante Roque A. Saldías. El Centro Médico es, según el Comandante Oard, un monumento viviente al dinamismo y a la devoción desinteresada en bien de la Marina y del Perú, del entonces Ministro de Marina".



"Uno de los puntos neurálgicos de la estrategia de Roque Saldías para modernizar la Marina de Guerra del Perú, fue el permante acercamiento a la Armada norteamericana. De aquella institución obtuvo importante apoyo para la adquisición y modernización de unidades navales, así como para la instruccción del personal naval y para la construcción de obras, que aun hoy son de carácter trascendental para nuestra institución. Al viento favorable, se sumo la firme Decisión del Comandante, de gobernar su buque hacia el mejor rumbo".

13 *Entrevistas Personales. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, al Vicealmirante Jorge Barreto Albán, al Capitán de Fragata Abraham Woll Dávila, al Vicealmirante Fernando Zapater Ventosse y al Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero.*

por parte de las unidades. Sin embargo, la preocupación del Ministro Saldías iba más allá de la captación de recursos y de la definición del diseño del centro médico, sino en el personal médico que debía dotarlo. Una de las medidas drásticas que tomó fue retirar a una docena de médicos que según él no servían a los intereses de la Institución. El Ministro trajo médicos estadounidenses y buscó que médicos de primer nivel, muchos de ellos jóvenes con gran potencial, ingresaran en la Marina, evidentemente atraídos por el prestigio de la Institución que se había incrementado sensiblemente y por la oportunidad que se les presentaba de poder ejercer su profesión en el hospital más moderno del país. Muchos de estos médicos, con el tiempo, se convirtieron en algunos de los más reputados y solicitados profesionales de la salud en el país.

Otro aspecto de importancia lo constituye el Servicio Industrial de la Marina. Saldías fue un pionero de la construcción naval en el Perú. Gracias a su visión el país entró en ese importante sector de la producción al poner en servicio, con diseño y asistencia británica, por cierto, al primer buque tanque construido en el país, el B.A.P *Zorritos*. Se colocó la quilla de este buque en 1955 y fue lanzado al mar el 26 de julio de 1958 cuando ya era Ministro de Marina el Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb. Saldías, envió al SIMA a un grupo de Oficiales que en su idea eran los más capacitados que tenía la Institución para llevar a cabo esa tarea. Al frente del Servicio Industrial, don Roque colocó, en 1954, a un joven Capitán de Fragata, Abraham Woll Dávila, espada de honor de su promoción, a quien el Ministro consideraba como el más capaz para ocupar ese puesto. Así era Saldías para lograr sus objetivos, que eran los de la Institución, porque todo lo hacía pensando en la Marina y en lo que le iba a dejar, encargaba tareas a quien él, conociendo a cada Jefe del Cuerpo de Oficiales, estaba seguro de que iba a realizar la responsabilidad asignada de la mejor manera, no importaba si con ello dejaba de lado a Oficiales más antiguos así fuesen Almirantes o Capitanes de Navío. Y así era en todo lo demás. Jefaturas, Comandos de buques, comisiones, en todo, su injerencia era decisiva. Imponía sus decisiones de manera autoritaria.

Para el Ministro no había Jefe de Estado Mayor, Almirantes o Juntas que se le opusiesen cuando quería sacar adelante un proyecto. Su carácter y energía le hizo alcanzar justamente el crecimiento de la Marina, aun cuando encontró resistencia al interior. Cabe resaltar, por ejemplo, la no muy buena relación que tuvo con el Jefe de Estado Mayor de la Marina, el Vicealmirante Carlos Rotalde del Valle, que era, como se ha expuesto, un hombre de carácter muy difícil, sobre quien Saldías, siendo Contralmirante y Ministro, logró imponer sus decisiones. El Ministro Saldías tuvo mucha ascendencia, pero también tuvo muchos detractores que lo acusaban de favorecer sólo a un grupo de privilegiados, de ser excesivamente elitista y clasista. Se le criticó, entre otras cosas, las adquisiciones de submarinos. En esa compra no hubo opiniones de Juntas ni de Comités según nos refiere el Almirante Salmón.

A pesar de que Saldías tenía en la parte técnica ciertas limitaciones derivadas de la escasa experiencia en la mar que se podía adquirir en la Armada Peruana de sus años de Oficial Subalterno dada las muy escasas unidades existentes en la época, supo buscar el asesoramiento apropiados para suplir esa deficiencia, para lo cual recurrió al Capitán de Navío en retiro, Luis Aubry López, Oficial formado en el extranjero y graduado en nuestra alma mater algunos años antes que el Ministro. El Comandante Aubry, a su vez, era asesor de la compañía Electric Boot, la misma que había construido los submarinos *R*, que tan importantes servicios prestaron a la Marina en la Defensa Nacional, ya sea como arma de combate, como elemento fundamental de instrucción y como forjador del perfeccionamiento profesional de marinos por espacio de tres décadas. Aubry, quien era concuñado de Saldías, fue, a juicio del Almirante Salmón, un excelente profesional de amplios conocimientos técnicos que asesoró adecuadamente al Ministro en la adquisición de los submarinos estadounidenses, que pertenecieron a la Fuerza de Submarinos por más de cuarenta años, y que junto con los submarinos *209*, hicieron de la Fuerza Silente la más importante y poderosa de la región.

Más allá de las críticas y de los reconocimientos, la gestión del Vicealmirante Roque Saldías Maninat, como Ministro de Marina, significó, a mi juicio, la construcción de una Marina de Guerra moderna, basado en el crecimiento de los servicios en tierra, la incorporación de unidades navales, la repotenciación de otras, la mejora del bienestar, pero principalmente la modernización de la instrucción técnico-profesional del Personal Superior y del Personal Subalterno. Saldías hizo mirar más al mar a nuestros marinos de la época, es decir, a operar más de una manera más ofensiva que marinera. Desde esa época se dio más precedencia al uso del cañón que a la driza de las señales tácticas.

En reconocimiento a su importante labor, el Congreso de la República resolvió ascender al Contralmirante Roque Saldías Maninat a Vicealmirante de la Armada del Perú, el 24 de diciembre de 1953. Con ello, después de Carlos Rotalde, se convertía en el segundo Oficial de Marina en alcanzar el grado ins-



Destructor escolta B.A.P Aguirre, *unidad adquirida durante la gestion del Almirante Saldías.*

titucional más alto, en línea de carrera desde Alférez de Fragata, sin estar retirado, cual fue el caso de los Vicealmirantes Villavicencio y Carvajal, ascendidos a ese grado cuando ya eran ancianos y tenían muchos años de hallarse en el retiro.

El Vicealmirante Saldías, luego de cuarenta y ocho años de servicios, pasó en forma definitiva al retiro el 1 de enero de 1956. Al apartarse del servicio activo dejó la cartera de la Marina para asumir la de Hacienda, continuando al frente de la Presidencia del Consejo de Ministros hasta julio de ese año.

Con su renuncia a la Presidencia del Consejo de Ministros, Saldías se retiró de la vida pública y no volvió a participar en ella.

Al final de la travesía

Roque Saldías Maninat casó con María Teresa Bravo el 8 de septiembre de 1919 y tuvo cuatro hijos: Roque, que ingresó en la Marina y alcanzó el grado de Capitán de Corbeta, Raúl que siguió la carrera de ingeniería, Carlos, quien siendo médico se asimiló a la Marina, pasando al retiro de Capitán de Corbeta, y Ana Luisa.

El Vicealmirante Roque Saldías no recibiría reconocimiento oficial alguno por parte de la institución en mérito a la labor que desplegó en provecho del engrandecimiento de nuestra Marina de Guerra hasta el día de su funeral, salvo dos homenajes tributados por la Asociación de Ex Cadetes Navales y otro por la Flotilla de Submarinos. Sin embargo, poco tiempo antes de su fallecimiento, el esforzado marino recibió una muy importante visita de carácter informal, en la huerta "Sayán" en Huaura, donde vivía retirado desde el fallecimiento de su esposa. Esta huerta era un terreno de tres hectáreas que en algún momento, por las revanchas del nefasto y vengativo socialismo que rigió el país desde fines de los sesenta y buena parte del setenta, estuvo cerca de serle arrebatado para engrosar con ello las miles de hectáreas expropiadas por la Reforma Agraria, suceso histórico que representan monumento y plaza en honor a la torpeza, al populismo y a la ruina económica de una nación que hombres como Saldías intentaron sacar adelante, pero no a costa de lo ajeno ni de la ineficiencia, ni de la división entre peruanos. Dado lo reducido de la extensión de la propiedad no pudo ser enmarcada entre los alcances de la ley "progresista".

Se reunieron en Sayán, a manera de homenaje, el Alto Mando Naval en pleno, así como Almirantes y Capitanes de Navío en actividad encabezados por el Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, Ministro y Comandante General de la Marina, de tan recordada actuación, quienes pasaron un día de campo con el viejo marino al que le hicieron saber que la Marina no lo había olvidado y que se hallaba muy presente en la Institución el recuerdo de sus enseñanzas y de los grandes esfuerzos que desplegó por su modernización profesional y material.

El Vicealmirante Roque Saldías Maninat falleció el 16 de mayo de 1974 en el Centro Médico Naval de Bellavista. Sus restos reposan en el cementerio de La Planicie. En ese lugar se reunieron sus familiares, amigos y allegados, así como la Marina de Guerra del Perú, representada por las principales autoridades de la época.

El diario "El Comercio", con fecha 17 mayo de 1974, informó del deceso del Almirante Saldías en los siguientes términos: "El impulsor de las construcciones navales militares en nuestro país y ex Ministro de Estado, Vicealmirante Roque Saldías Maninat, falleció ayer a la edad de 82 años... Al desempeñar funciones de Ministro de Marina, Roque Saldías se dedicó a la tarea de impulsar en el

Perú la industria de la construcción naval militar, la misma que se inició con la del barco petrolero *Zorritos*, de 8.600 toneladas, así como la de otros que colocaron al Perú en un lugar preponderante de la construcción naval".

En nombre de la Marina de Guerra del Perú, el Vicealmirante Luis López de Castilla, Inspector General de la Marina, frente al féretro del que fuera uno de los más destacados miembros de la Institución, pronunció las siguientes palabras de despedida: "Vicealmirante ROQUE A. SALDÍAS: Por todo lo que Ud. hizo y su decidida contribución al progreso y prestigio de la Institución Naval, ésta, por mi intermedio, en su última despedida, os da una vez más las "gracias por los eficientes servicios prestados" y simbólicamente, a la vez que coloca pendones de luto en sus unidades y dependencias, iza al tope de sus mástiles la señal BRAVO – ZULÚ".

Reflexiones finales

La Marina de Guerra del Perú ha sido edificada por generaciones de marinos que contribuyeron, en mayor o menor medida, a engrandecer su prestigio. Por ello, nada de lo que han logrado hombres como Saldías y aun el mismo Gran Almirante Grau se hubiesen alcanzado sin la contribución eficaz y leal de los Oficiales y el Personal Subalterno que los secundaron en cada memorable y patriótica empresa, ya sea en tiempos de guerra o en tiempos de paz. Con el sacrificio de vidas, con la entrega de valiosos talentos, con los más leales y valerosos servicios, al cabo de casi doscientos años tenemos una Marina de Guerra del Perú cuya valía para la nación es incuestionable, de imperecedera tradición, de reconocida eficiencia operativa y de permanente leal servicio a la sociedad peruana.

No exenta de errores ni de hombres negativos, la Marina también vivió, pocos por fortuna, momentos de no grata recordación, en particular en los últimos tiempos, cuyos responsables la justicia castigó recientemente. Esta clase de individuos no son, pues, ajenos a ninguna organización de la sociedad y menos aun en nuestros días cuando muchos de los valores de antaño se han diluído o se han trastocado. Fueron ellos indignos de vestir nuestro tan preciado uniforme y menos aun de ostentar reconocimientos o condecoraciones cuando atentaron contra el honor de nuestra Institución. Es a ellos a quienes les debemos el haber vivido un período sombrío, cuyas consecuencias aún se esfuerzan en perseguirnos, alentados por viejos y nuevos enemigos. Debemos a estos individuos y a nuestros implacables adversarios la presencia de una equivocada sensación en muchas personas, principalmente compatriotas, que suscitaron un enfrentamiento con nuestro pueblo, gestado por viles y antinacionales intereses que encriptados en valores superiores preeminentes en estos tiempos. Sin embargo, a pesar de los sagaces esfuerzos por desprestigiar a la Marina de Guerra del Perú, la población, en forma mayoritaria, es consciente de que la Institución Naval jamás dejó de servir a la nación con honestidad y sacrificio silencioso.

A pesar de ello, y muy por encima de aquellos escasos individuos, la Marina siempre demostró ser una fuente permanente de principios morales donde se forjaron y se forjan liderazgos capaces de engranar voluntades y conductas orientándolos a alcanzar los objetivos más caros del país, es decir el progreso y el desarrollo.

No puedo dejar de mencionar, que a pesar de su importancia, no solo para la Marina sino para la vida política del Perú, la figura del Almirante Saldias, no ha sido lo suficientemente reconocida. Don Roque Saldías junto a los Contralmirantes Lizardo Montero Flores y Federico Díaz Dulanto, a mi juicio, son los marinos de guerra de mayor influencia en la política nacional, desde el partido político, el Congreso y el gobierno en el caso de Montero, y desde el ejecutivo los otros dos Almirantes. Aun esta pendiente una amplia biografia de estos tres ilustres personajes.

Son aquellos liderazgos preclaros, como el del Almirante Saldías, ejemplos a seguir para desarrollar una institución cada vez más adecuada y moderna. Es así como, reuniendo integridad, vehemencia, y valor, el Almirante Saldías logró sortear los difíciles retos que le demandaba la paz para estar listo a enfrentar con el mayor éxito las situaciones que hubiesen podido amenazar la seguridad del país y de sus habitantes, en su tiempo.

Gracias a la permanente preocupación por el interés institucional, el que hizo propio, se puede considerar a don Roque Saldías como el artífice de la construcción de la llamada Marina moderna.

Testimonios

Vicealmirante (r) Jorge Barreto Alván (1910)

Pasó a la situación de retiro en 1967 siendo Delegado de Marina ante la Junta Interamericana de Defensa.

"Saldías, el Almirante Saldías ya ha pasado a la historia en la Marina. Algún día un buque debe llevar su nombre porque él llegó en un tiempo a trasformar la Marina de rutina, de pereza, digamos a una Marina activa, a una Marina profesional. Él,

con sus contactos americanos, tenía acá la Misión Naval Americana, y por sus contactos se consiguieron varios buques, los *Destroyer*, por ejemplo y unos submarinos *S* y empezó la trasformación profesional de la Marina.

Un innovador, es decir, un trasformador de la vida de la Marina. La parte profesional fue positiva, él que no era profesional, quería que los Oficiales lo fueran y contribuyó con eso la Marina Americana".

Vicealmirante (r) Fernando Zapater Ventosse (1914-2001)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1974 siendo Jefe del Estado Mayor General de Marina.

"Sobre el Almirante, un hombre extraordinariamente marino, en el sentido de amor a la Institución".

Capitán de Fragata (r) Abraham Woll Dávila (1914-1999)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1956 siendo Jefe del Servicio Industrial de la Marina.

"Me da la impresión de que hubo una baja moral, lógicamente con este motín (en 1948), se vino un poquito para abajo, que para bien de esto subió Saldías, porque Saldías si hizo algo bueno, fue eso: levantar la moral que estaba un poco caída de la Marina en general. Inmediatamente, se notó mejoría a los pocos meses, tres o cuatro meses se notó, ...Saldías no permitió que nadie gobernase más que él, fue un dictador en la Marina, él dictaba, hacía lo que quería. ...él era la Marina... Lo que quiero decir es una cosa muy importante, la Marina moderna la hizo Saldías, pero quizás haciendo cosas que algunas eran criticables. Yo admiraba a Saldías por eso, pero lo criticaban por lo otro, como lo critico ahora, pero en general, si juzgamos por los frutos, los frutos eran buenos..."

Vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero (1916-2002)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1974 siendo Ministro y Comandante General de la Marina.

"Yo no creo que nadie, nadie, honradamente pueda dejar de reconocer, a pesar de que a él no le gusta el Almirante Saldías, pueda dejar de reconocer todo lo bueno que hizo Saldías a la Marina, directamente a la Marina como Ministro de Marina y por el prestigio de la Marina cuando él fue Ministro de Salud, Ministro de Economía, Presidente del Gabinete y fue un hombre, pues, recto, honrado, era un hombre que era muy honesto en sus cosas y un hombre que sabía asumir las responsabilidades: nunca eludía responsabilidades". ⚓



Juan Carlos Llosa Pazos (Lima, 1969)

Capitán de Corbeta en actividad. Egresó de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1992 como Alférez de Fragata. Calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Ha Seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Realiza una maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica. Es colaborador de la Revista de Marina desde 1995, principalmente con artículos de historia naval. Ha prestado servicios en diferentes unidades de la Escuadra, en la Comandancia de la Flotilla de Superficie Nº 1 y actualmente se desempeña como Segundo Comandante del B.A.P Callao.

Fernando Romero Pintado

Fernando Casaretto Alvarado

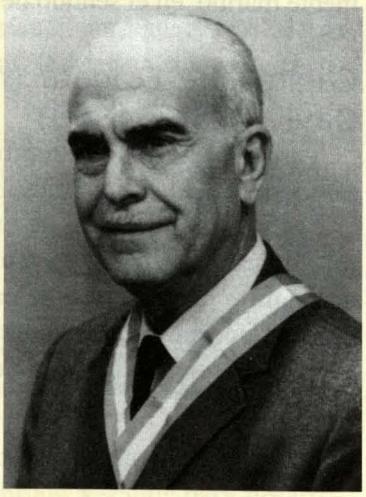
Marino y escritor, el Comandante Fernando Romero Pintado dejó, en su propia Institución y en el quehacer intelectual peruano e internacional, honda huella que marcó humanismo y peruanidad en los hombres y mujeres, jóvenes y adultos que percibieron en él sin dificultad el hombre bondadoso, el maestro que ejercía su función pedagógica con sabia metodología en la que fue siempre la amenidad herramienta de sutiles contornos que él supo manejar con destreza marinera.

Habría cumplido 100 años el pasado miércoles 5 de enero, aniversario que no ha pasado desapercibido para muchísimas personas y no sólo para su admirable familia.

Apenas había terminado su educación primaria y tan solo dos años de secundaria en colegios religiosos cuando pasó a la Escuela Naval. Tenía entonces 14 de edad y se recibiría flamante Alférez de Fragata en la alborada de los 21.

Su foja de servicios en la Marina de Guerra describe a un Oficial entusiasta y de múltiples actividades, en la sala de máquinas de nuestro primer crucero *Almirante Grau*, arribado al Callao en el año 1907, para ser el primero en una serie que halla hoy al tercero de esta nominación. Cabe preguntarse cuánto influyó en la mente y el corazón del joven Oficial que su primer buque, el insignia de la flota en la por entonces incipiente escuadra llevara el nombre del "Marino epónimo del Perú" como denominara él a Grau en un trabajo memorable.

Su derrotero naval lo llevó a servir en la División de Submarinos y como Teniente Primero en el Comando de la cañonera *Napo*, cuando transcurría el año 1932 que es el del justo alzamiento de los loretanos en infructuoso intento de recuperar Leticia, cedida –dentro de una vasta región territorial amazónica– por el Presidente Augusto Bernardino Leguía a



Comandante Fernando Romero Pintado.

Colombia en censurable actuación, desmembración territorial que a costa del Perú compensó a Colombia del despojo que significó el flamante Panamá, cuna del canal interoceánico que proyectó y realizó Estados Unidos de América.

Dada la situación de guerra con el vecino norteño, Romero formó parte del Estado Mayor Conjunto con sede en Iquitos. Esta experiencia conduciría al joven Oficial en obras testimoniales: "La Fuerza de la Marina en el Nor-Oriente y la Guerra Fluvial" escrito en el año 1935. Con motivo del centenario del natalicio del Almirante Grau –27 de julio 1934– Fernando Romero compuso y leyó a los escolares de Ilo su ya mencionado "Grau, el Marino Epónimo del Perú", ensayo que aquel historiador en agraz vería publicado 50 años después por encargo del Ministro de Marina Jorge Du' Bois Gervasi al cumplirse 150 del natalicio del Gran Almirante Grau. Dentro de las múltiples actividades realizadas en aquella efeméride por la Institución, Romero –por entonces Director del Museo Naval– y cientos de miles de peruanos compartirían el orgullo de presenciar la Revista Na-

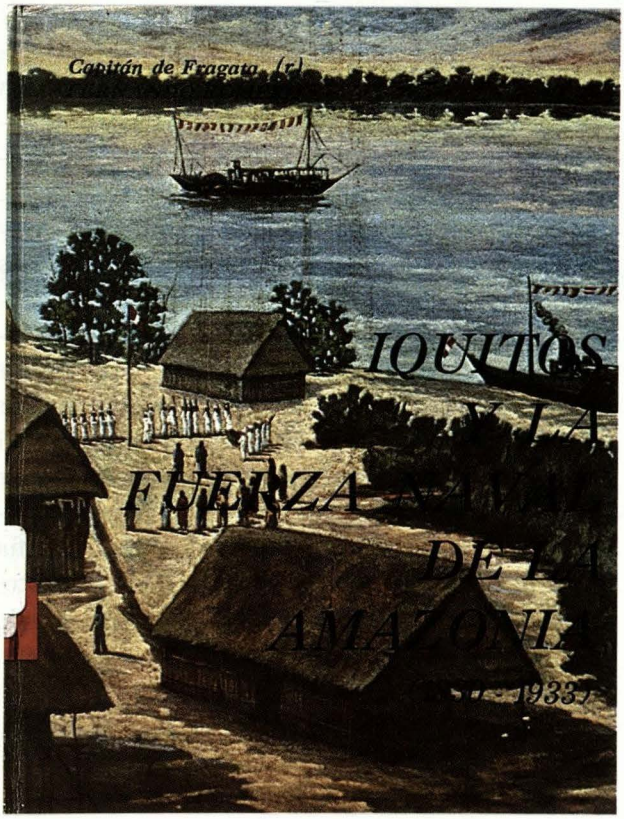
val más importante de la historia nacional, ocasión en la que la Marina de Guerra hizo gala de poderío cuando naves y aeronaves recorrieron y sobrevolaron la bahía de Miraflores de norte a sur, embarcado en la misilera B.A.P. *Montero* el Presidente de la República, Fernando Belaúnde Terry, proverbial amigo de la Institución y notable propulsor de la construcción naval.

Su servicio en la Armada Fluvial debió inspirar al escritor vocacional: "Doce novelas de la Selva" (1935) que halló reedición en 1958 con el título "Doce Relatos de la Selva".

La obra escrita por el Comandante Fernando Romero Pintado abarca, pues, vertientes literarias, profesionales e históricas, en tal cantidad que resulta arriesgado mencionarlas una a una, aunque –quien esto escribe– puede atestiguar que su pensamiento lúcido, corazón bondadoso y carácter enérgico, confluían en afán educacional, con pasión por el desvalido, profundo cariño a la Marina de Guerra, admiración sin límites por Miguel Grau y enfático concepto que la familia, su unidad y la responsabilidad de formar a los hijos es misión a cumplir por todo jefe de hogar.

Confunde expresar si quisiera él que se le recuerde por su labor tan destacada en la Dirección del Departamento de Educación de la Organización de Estados Americanos, en su rectorado al reabrirse la Universidad de Huamanga, haber sido primer Director del Servicio Nacional de Aprendizaje y Trabajo Industrial o su rectoría en la Universidad del Pacífico, o por sus novelas de la Selva y las muy costeñas "Mar y Playa". Aquel probable itinerario de los tres primeros viajes marítimos para la conquista del Perú (1943) o sus volúmenes de más cercana data de la "Historia Marítima del Perú". "Kimba, Fa, Malambo, Ñeque" de 1988 y el anterior en un año: "El Negro en el Perú y su Transculturación Lingüística", "Safari Africano y Compra y Venta de Esclavos Negros para el Perú" (1412-1818). Obra vasta que reitera en la vocación del historiador que es también sociólogo que sabe escudriñar en el alma del hombre, como acercar la lupa del investigador al pequeño detalle que es lección que conmueve y siembra antes de fructificar en libro para ávido lector.

Puedo afirmar que su último libro "Guise y la Aurora de la Armada Republicana" fue el último que el Comandante Romero trabajó y publicó en sociedad con la Marina a través de la Dirección de Intereses Marítimos. Corría el año 1994 en el que también recibió merecida condecoración de la Marina de Guerra, ceremonia a la que asistió –quebrantada ya su salud– en compañía de su esposa Elvira, la que se desarrolló en el Club de Oficiales de La Punta.



El 7 de diciembre de 1996, en el cementerio Parque del Recuerdo en Lurin, recibió Fernando Romero Pintado cristiana sepultura y homenaje de la Marina de Guerra y de la intelectualidad a través de las palabras del doctor Luis Jaime Cisneros Vizquerra, Director de la Academia Peruana de la Lengua, a la que pertenecía Romero.

La alocución del doctor Cisneros es una hermosa pieza de oratoria que él, con la sabia naturalidad con que se expresan los hombres de valía, pronunció aquel diciembre haciendo sentir, a los presentes, emoción compartida y lazo de confraternidad que tocó especialmente a los marinos.

Inició el doctor Luis Jaime Cisneros su discurso con esta frase: "Los marinos saben siempre cultivar la perspectiva. Frecuentan la claridad del mar y no le temen a la noche, cultivan desde jóvenes la terca imagen del horizonte".

Generosamente, deslinda después: "A diferencia de nosotros, confían en las estrellas. Brújula, cuadrante, mapas y compás son para ellos instrumentos decisivos de orientación. Por eso saben a dónde van y de dónde proceden. Navegan, se hacen a la mar. Siempre llegan a puerto".

Continuó, luego: "La Academia Peruana de la Lengua confirma ahora la hermosa y larga travesía que ha venido usurpando la vida de Fernando Romero, viejo lobo de mar que dejó huella profunda en las

playas de la cultura peruana de este siglo en el campo del relato, en el de la historia de su Institución y en el del ensayo sociológico. En la "Instrucción náutica para navegar" que Diego de Palacio publica en 1587 se explica cuánto bien hace a los hombres navegar: en cada puerto intercambian objetos y palabras, conocen nuevas gentes, ritos desconocidos, gestos audaces de significación diversa. Palabras y cosas resultan así ilustrativas no sólo de los viajes emprendidos, sino de la vasta información acumulada. Y con esa información y esos objetos y tales conocimientos a cuestas, el marino tiene para rumiar largo rato. Y si es hombre de ciencia, preocupado por la cultura, atento a las necesidades del hombre, miel sobre hojuelas. Y si es hombre penetrado del sabor de la tierra y acicateado por la pulcritud y la honradez, ya estamos reconociendo mucho de la biografía de Fernando Romero, marino, historiador, literato, experto en asuntos del mar, inquieto buceador de nuestra historia naval, escrutador infatigable de la cultura afronegroide en el Perú".

"Esta mañana de rápido recuento es, por un lado, triste y melancólica, pero es también una mañana de gratitud".

Exploró luego el orador en la obra de Fernando Romero enmarcadas siempre sus palabras en un transitar de afecto y reconocimiento al amigo y personaje al que se despedía aquella mañana de diciembre en Lurin, finalizando así:

"En su bitácora está asentado que todo cuanto avancemos se ha de apoyar en su enseñanza, en su ejemplo, en su sólido saber concreto. Estas palabras dicen la gratitud de la Academia por su vida y por su permanente elección de decoro intelectual".

Somos "individuos transitorios", la expresión del Doctor Jorge Basadre es elocuente. Nuestra posibilidad de hacer en el tránsito vivencial que a cada uno corresponda, obra que merezca reconocimiento de sus congéneres tiene que ver con nuestra capacidad de renuncia y esto exige generosidad.

La manida frase "servicio a los demás" es sospechosa porque establece un lindero entre uno mismo y quien lo rodea. Vivir debe ser para servir y en ello todos nos involucramos y somos en singular parte del plural. En su biblioteca, Fernando Romero –como hombre de mar– navega en el mar infinito con prescindencia de sí mismo. Se consideraba un marinero universal porque universal es educar, estimar, ser didacta hacia el niño e ilustrar a jóvenes y adultos.

Su calidad humana le daba franco acceso a temas sociológicos, a interiorizarse en el pensamiento y la cultura del hombre del oriente, en el de la costa, en el negro y en el blanco (curioso esto del blanco peruano). En sus trabajos respecto a la cultura afronegra, demostró, otra vez, su calidad de investigador en tanto aporte de sustancial envergadura, esto fue enfatizado en la oratoria de Lurín por el doctor Cisneros.

Así pues, a 100 años de su natalicio, Fernando Romero Pintado es recordado por su obra vivencial. La muerte lo sorprendió, cuando concluido el libro "Guise y la aurora de la Armada Republicana", prometía a la Marina de Guerra un libro "Especialmente dirigido a los jóvenes y en el que habría de volcar su vasta experiencia mostrando los caminos de la investigación, el lento, arduo, honrado trabajo intelectual". No se publicó, o acaso no alcanzó a concluir. En lo que respecta a estas líneas que, con imperfección, pretenden ser un tributo a su memoria, sí cabe afirmar que su obra es permanente lección como lo fue su vida. En el Museo Naval del Perú el auditorio lleva hoy su nombre, una fotografía de Fernando Romero sonriéndole a la vida, reitera en lo que ha sido, es y será siempre su obra: una lección de permanente optimismo, fruto que se obtiene después de paciente trabajo, ennoblecimiento que se gana y se hace honor. Queda, en este recinto de la historia, como en la Institución, su impronta, es decir, la marca que en el orden moral dejaron sus pasos y su pluma: la Marina de Guerra se lo agradece por siempre. ⚓



Fernando Casaretto Alvarado

Contralmirante en retiro. Autor de libros de historia naval y literatura. Director del Museo Naval del Perú 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.

HOTELES LAS AMÉRICAS

★★★★★

LIMA - PERÚ

SOMOS LA PRIMERA CADENA HOTELERA NACIONAL DIRIGIDA POR PERUANOS



HOTEL & SUITES LAS AMÉRICAS ★★★★★ LIMA - PERÚ

Av. Benavides 415, Miraflores
Telefs: (51-1) 447-7272 / 241-2820 Fax: (51-1) 444-1137
e-mail: hotel@hoteleslasamericas.com



APART HOTEL LAS AMÉRICAS ★★★★★ LIMA - PERÚ

General Borgoño 116, Miraflores
Telefs: (51-1) 241-3350 / 241-3351 Fax: (51-1) 445-7041
e-mail: aparthotel@hoteleslasamericas.com



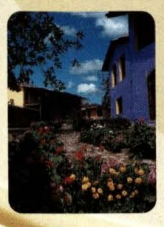
HOTEL CARRERA LAS AMÉRICAS ★★★★ LIMA - PERÚ

Jr. León Velarde 123, Lince
Telefs: (51-1) 472-8866 / 472-8582 Fax: (51-1) 472-8511
e-mail: carrera@hoteleslasamericas.com



SUITES LAS AMÉRICAS
LIMA - PERÚ

Alcanfores 475, Miraflores
Telefs: (51-1) 241-2820 / 447-7272 Fax: (51-1) 242-5585
e-mail: suites@hoteleslasamericas.com



RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES
EL PUEBLO
LAS AMÉRICAS
LIMA - PERÚ

Carretera Central Km. 10 Sta. Clara
Telefs: (51-1) 356-0020 / 356-0042 Fax: (51-1) 356-0024
e-mail: elpueblo@hoteleslasamericas.com



RESIDENCIAL LAS AMÉRICAS ★★★★ LIMA - PERÚ

Bellavista 216, Miraflores
Telefs: (51-1) 242-6600 / 242-5956 Fax: (51-1) 242- 5976
e-mail: residencial@hoteleslasamericas.com

Consulte por nuestros descuentos y promociones especiales para los miembros de las FFAA Y PNP

Tradicional Hospitalidad Peruana

Dirección General, Ventas y Administración: Av. Benavides 415, Miraflores LIMA - PERÚ Teléfonos: (51-1) 447-7272 / 241-282
Fax: (51-1) 446-0335 cadena@hoteleslasamericas.com - Web site: http://www.hoteleslasamericas.com

NUEVA PILSEN 500

DEJARÁ CON LA BOCA ABIERTA A TODOS



PARA DISFRUTARLA SIN LÍMITES, LA NUEVA PILSEN 500 PRESENTA UNA BOCA MÁS ANCHA.



ES LA ÚNICA DEL MERCADO QUE VIENE CON TAPA ROSCA, LO QUE PERMITE DESTAPARLA Y VOLVERLA A TAPAR CUANTAS VECES QUIERAS.



PARA QUE LA AGARRES MÁS FÁCIL, TAMBIÉN CUENTA CON UN MODERNO DISEÑO ERGONÓMICO DENOMINADO HAND GRIP.

HAY UN NUEVO MOTIVO PARA JUNTARSE CON LOS AMIGOS

Y SE LLAMA PILSEN 500

Pilsen

El Presupuesto de Defensa: Una Medida de Confianza y Seguridad Mutua para garantizar la Paz y Estabilidad entre los Estados

Juan Octavio Polo Wood

Las relaciones entre países vecinos atraviesan ciclos en los que a veces se alternan períodos de entendimiento y cooperación con etapas de tensión y amenaza de conflicto bélico. Como producto de estas crisis surge el tema de las Medidas de Confianza y Seguridad Mutua (MCSM) con el objetivo de disminuir la posibilidad de que una crisis escale en conflicto. Una de las medidas desarrolladas y puestas en práctica en América del Sur es la publicación del Presupuesto de Defensa.

En los casos en que las relaciones bilaterales se ven afectadas seriamente, se puede llegar hasta el rompimiento de las relaciones diplomáticas. En circunstancias como éstas, agravadas por los prejuicios, desconfianza, errores de interpretación y sucesivas crisis, surge la necesidad de buscar acciones e iniciativas que progresivamente eliminen el clima de incertidumbre que se da principalmente en las zonas fronterizas con mayor presencia militar.

La comunidad internacional establece vínculos mediante agendas cooperativas, las mismas que han acogido propuestas atractivas, como es la del fomento de los medios pacíficos para resolver las discrepancias internacionales. La trasparencia de estos medios es asegurada mediante el uso del diálogo para solucionar las diferencias y mediante el fomento de la confianza y credibilidad entre las naciones. Aunque algunas amenazas necesitan ser controladas mediante el despliegue de fuerzas militares, siempre debe ser dentro del marco de los acuerdos internacionales, tendiéndose así, hacia un modelo global en el que las relaciones pacíficas lleguen a prevalecer frente a las tradicionales que estaban basadas en el conflicto.

Las MCSM son una cuestión central en las discusiones sobre seguridad. Estas medidas se originaron entre las grandes potencias con el fin de obtener un cierto equilibrio y control recíproco. Tienen como ventaja evitar los movimientos militares sorpresivos y son un recurso esencial para la estructuración de la paz y el orden tanto a nivel regional como a nivel mundial.

El establecimiento de MCSM también implica que deben hacerse trasparentes las actividades y rutinas militares de las naciones involucradas. Las autoridades políticas deberían participar en el diseño y control de la Política de Defensa y deberían incrementarse las relaciones entre los militares de los países que las asesoran.

Mediante la aplicación de tres de las metodologías existentes, se analizará si la publicación de los Presupuestos de Defensa de algunos países de América del Sur están cumpliendo con el objetivo de ser una MCSM, lo que nos permitirá evaluar los resultados y determinar si hay información relevante que valide la efectividad de esta medida.

Medidas de Confianza y Seguridad Mutua

Las MCSM forman parte de la planificación político-estratégica en escenarios de probables conflictos y como parte de una estrategia para prevenir su ocurrencia. Trascienden el marco de las relaciones bilaterales, porque promueven la paz regional y en

algunos casos, la mundial. Aunque no son lo mismo, algunos acuerdos multilaterales también fomentan la paz y estabilidad entre los Estados.

Las MCSM son acciones destinadas a prevenir situaciones de crisis y conflicto y llevan implícitas la percepción recíproca de amenaza y la adopción de medidas equivalentes.[1] Surgen ante una relación de conflicto y se enmarcan en el nivel político-estratégico de la toma de decisiones. Son específicas a cada relación conflictiva y son concretas y definidas en el tiempo y en el espacio. Las medidas de carácter militar son el resultado de una concepción estratégico-política que toma en cuenta las medidas adoptadas en otros ámbitos.

Su objeto está en la actuación sobre los riesgos y las amenazas, lo que les otorga un valor preventivo posibilitando la comunicación y dando eficacia a los mecanismos de información.[2]

Las MCSM se caracterizan por ser trasparentes y abiertas, ya que tienen por objeto establecer claridad sobre los objetivos que se persiguen. La trasparencia es el requisito básico; ella busca hacer evidente los cursos de acción, demostrar una lógica de acción que ella no responde a una agresión contra otros actores. La verificación cumple un papel esencial en el establecimiento de la trasparencia.

También son predecibles porque buscan hacer fiable el comportamiento y para ello generan un patrón de conducta. Su función específica es hacer evidente la aparición de comportamientos agresivos que contrasten con el patrón de relación establecido o con el compromiso de conducta diseñado. Requieren una reciprocidad y equivalencia porque deben corresponder a desarrollos entre las partes. Debe existir una simetría básica en los compromisos.

La Junta Interamericana de Defensa (JID) ha precisado[3] que las MCSM tienen como propósito prevenir situaciones de crisis y de conflicto tratando de fortalecer la paz y la seguridad internacional contribuyendo al desarrollo de un mejor entendimiento, de relaciones más estables entre las naciones, creando y perfeccionando las condiciones necesarias para una cooperación provechosa.

Establece que los objetivos generales de las MCSM son: contribuir a reducir o eliminar la desconfianza, temor y hostilidad que puedan existir entre los estados, fortalecer la confianza ya existente y contribuir al fortalecimiento de la seguridad en el continente. También establece que reducen la posibilidad de una acción militar prematura e inhiben el uso de la fuerza.



La JID precisa que las MCSM previenen los conflictos.

Entre las diversas MCSM que se pueden establecer para diferentes casos, tenemos: reuniones de reconocimiento mutuo, sistemas de información y consulta recíprocas y una gran lista de medidas que se ha expandido conforme la buena voluntad ha dado paso a la creatividad.

Es interesante recalcar el carácter de medio y no de fin de las MCSM.

Presupuesto de Defensa

El planeamiento de la defensa militar es un proceso ordenado y continuo, dividido en ciclos que pueden ser anuales o bienales, en el que se asegura la concurrencia de esfuerzos de los diversos organismos de los ministerios de Defensa para garantizar el debido aporte de las fuerzas armadas a la Defensa Nacional.

El presupuesto del Ministerio de Defensa frecuentemente se toma como la medida del gasto militar. Sin embargo, esta magnitud representa sólo un porcentaje de su valor real debido a que varias partidas se encuentran distribuidas en otros ministerios o sectores.

Definir lo que es el gasto militar de un país no es fácil. Algunos organismos internacionales han elaborado sus propios conceptos.



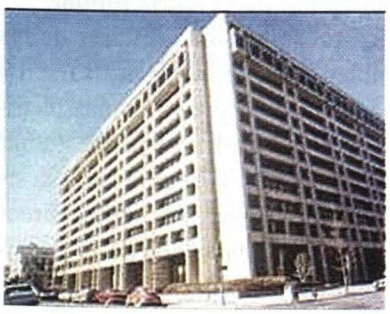
La OTAN incluye a las fuerzas de policía en los gastos militares.

1 *Concepto publicado por el Centro de Estudios e Investigaciones Militares (CESIM) del Ejército de Chile, en el artículo* Balance Estratégico y Medidas de Confianza Mutua: verificación *en 1997.*

2 *Desde la perspectiva de los analistas y especialistas, según Juan Cheyre Espinosa*

3 *Estado Mayor, Consideraciones Generales sobre las Medidas de Confianza Mutua de Carácter Militar, 1995.*

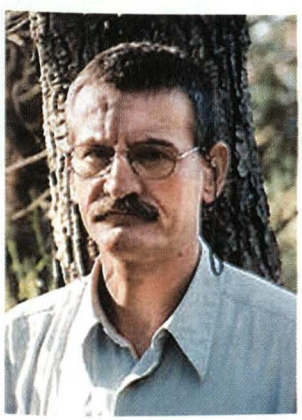
La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) define que la clasificación de gastos militares debe incluir: los gastos de funcionamiento y capital del Ministerio de Defensa y otros departamentos (programas militares y espaciales), el coste de las fuerzas de policía y otras organizaciones paramilitares, los gastos de investigación y desarrollo, las pensiones de jubilación del personal militar y civil dedicado a estas actividades y la ayuda militar a otros países. Se deben excluir los gastos de defensa civil, los intereses de deudas de guerra y las pensiones a ex combatientes.



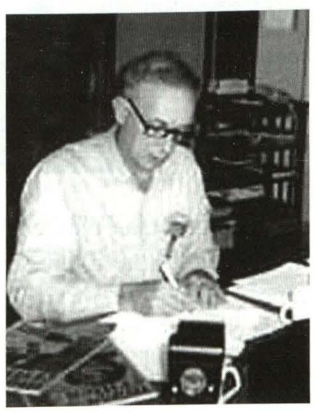
El FMI incluye dentro de los gastos de Defensa al coste de las fuerzas de policía.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) incluye los siguientes conceptos dentro de su definición: los gastos de funcionamiento y capital del Ministerio de Defensa y otros departamentos (en programas militares), los gastos de mantenimiento del personal y sus familias, el coste de las fuerzas de policía y otras organizaciones paramilitares, los servicios públicos de socorro en tiempos de guerra, los gastos de investigación y desarrollo cuando tienen finalidad militar y la ayuda militar a otros países. Se excluyen las compras de materias primas, las pensiones de jubilación del personal militar, las pensiones de ex combatientes y los gastos realizados por el Ministerio de Defensa que no tengan carácter militar.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) establece una relación detallada de las partidas a considerar dividiéndolas en tres grandes rubros: gastos de funcionamiento, gastos de equipos y construcción y gastos de investigación y desarrollo.



Vicenç Fisas, España.



Thomas Scheetz, Argentina.

También existen numerosos trabajos entre los que destacan las publicaciones de Vicenç Fisas en el anuario del Centro de Investigaciones para la Paz (España) y Thomas Scheetz (Argentina) en diversos foros académicos internacionales, quienes coinciden en considerar como gasto militar un conjunto de conceptos mucho más amplio que el simple presupuesto del Ministerio de Defensa.

Las fuentes internacionales principales producen información muy dispareja sobre los presupuestos de Defensa tanto en calidad como en precisión metodológica. Las diferencias entre una y otra serie son grandes (a veces llegan hasta 300%) y las tendencias entre ellas también varían según la fuente. Esto afecta el análisis de los expertos que fundamentan sus resultados sobre estas fuentes. Además, es muy poca la amplitud de la información estadística, lo que limita la capacidad de análisis de la situación real de las fuerzas de un país, y entre países.

Cuando se menciona el gasto militar para un año, se está haciendo referencia al presupuesto del Ministerio de Defensa, pero el gasto militar real supera esta cifra.

El analista español Xavier Tarrés opina que inclusive los intereses de la deuda deben ser considerados: "Puede discutirse la conveniencia de incluir los intereses de la Deuda, puesto que se trata de un componente de la financiación y no propiamente de una inversión. La Deuda Pública nace como consecuencia de la necesidad de financiar un déficit público del cual todos los gastos fueron responsables en parte. Si hablamos del gasto militar en términos de costes de oportunidad es evidente que los intereses de la Deuda no deberían incluirse, puesto que el destino alternativo de los fondos requeriría también la financiación correspondiente. Sin embargo, si el análisis es para averiguar cuál es el coste real de la Defensa teniendo en cuenta todos sus componentes, no hay duda de que sin gastos militares el déficit hubiera sido menor, y como consecuencia, también menores los intereses. Por tanto, la imputación de la parte proporcional de estos gastos financieros está, desde este punto de vista, justificada".[4]

Podría discutirse también la inclusión de las contribuciones a la investigación militar que realizan los ministerios de industria mediante créditos a las empresas del sector. Estos créditos constituyen un anticipo de gasto, puesto que son aplicados al armamento que será adquirido más adelante por el Ministerio

4 *Xavier Tarrés, El Presupuesto de Defensa.*

de Defensa. Por esta razón, a pesar de tener la forma de activo financiero, no dejan de ser recursos públicos que se destinan a la investigación militar.

De la liquidación de los presupuestos podemos obtener las obligaciones reconocidas o gasto real y compararlas con los créditos iniciales. En los casos de los ministerios de Defensa, los gastos reales superan sistemáticamente a los créditos iniciales presupuestados.

No existe una metodología estandarizada común para la medición de los gastos de Defensa entre todos los países de Sudamérica. En 1998, los gobiernos de Chile y Argentina solicitaron, en forma conjunta a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la realización de un estudio técnico tendiente a disponer de esta metodología. Esta acción conjunta estuvo orientada a perfeccionar la trasparencia en sus políticas de Defensa. El resultado del trabajo ha sido provechoso para Argentina y Chile y abre un camino de cooperación para toda la región.

La metodología que se propuso permite calcular el gasto de Defensa a partir de lo efectivamente "pagado" en cada ejercicio fiscal de los presupuestos asignados al sector Defensa, definiendo tres niveles de ajustes:

- G1 Básico: Gastos de Defensa incluidos los gastos en salud y educación del personal de la Fuerza Armada y su familia cuando son financiados por el Estado.
- G2 Ampliado: con prestaciones provisionales netas.
- G3 Total: con industria de Defensa, otras actividades productivas, actividades de Defensa de otros organismos públicos.

El Presupuesto de Defensa como una Medida de Confianza y Seguridad Mutua

La oferta de información actualmente existente sobre los gastos de Defensa se puede mejorar de tal forma que permita a la sociedad evaluar y controlar efectivamente la calidad de sus instituciones castrenses.

Los análisis necesarios deben realizarse conjuntamente desde el punto de vista del especialista en presupuestos, como del experto en la teoría, política, historia e instituciones del sector Defensa. Este procedimiento es necesario para que el desagregado y cruce de cortes a nivel analítico-presupuestario, por un lado, y el conocimiento del comportamiento administrativo de militares y funcionarios civiles en defensa, por el otro, permitan que la crítica en el área de Defensa sea útil. Los indicadores globales, como el gasto por función o como porcentaje del Producto Bruto Interno (PBI), realmente son de limitada utilidad. Esto estaría indicando la existencia de una visión superficial de las interacciones del sector Defensa con el sector público, con la economía en general y dentro del contexto regional. Debe analizarse también la eficiencia de los gastos de Defensa, vistos desde una perspectiva profesional y comparativa con pleno conocimiento de la teoría militar.

Para lograr que los presupuestos militares de los países sean comparables entre sí, debe utilizarse en todos ellos la misma definición y las mismas técnicas contables. La definición a utilizarse para estudiar el gasto en seguridad externa en la región sería la siguiente: el gasto de Defensa incluye los gastos directos para el gobierno nacional derivados de la provisión del servicio de defensa externa.

Al desagregarse estos gastos de Defensa, debería considerarse por lo menos los gastos de personal, mantenimiento y operaciones, adquisiciones de material bélico, investigación y desarrollo, construcción militar (incluyendo viviendas especiales), pensiones y fondos de retiro, gastos de agregadurías y cuentas, contribuciones internacionales, relaciones públicas, salud y educación (militar)[5], inteligencia, ayuda militar (recibida y otorgada), proyectos militares con participación civil, patrullaje costero y control fronterizo (cuando es función militar) y defensa civil (si es que es responsabilidad militar).



La educación militar debe ser considerada dentro de los gastos de Defensa.

Hay diversas técnicas contables que pueden ser utilizadas.[6] Son interesantes de analizar principalmente los gastos por programa y los gastos por objeto de gasto económico (sueldos y salarios, armamen-

5 *Podrían ser vistos como gasto social, pero se incluyen por que son administrados por los mismos militares y son más costosos que los financiados por el Tesoro para el público en general, de acuerdo a T. Scheetz, Gastos militares en América del Sur.*

6 *Una de las técnicas contables más completas son las Estadísticas Financieras Gubernamentales que provienen del Fondo Monetario Internacional.*

to y material, operaciones, etc.). Los programas militares que concurren con esta definición son los servicios de inteligencia, ministerios de Defensa, comandos conjuntos, centros de investigación y desarrollo militar, comandancias generales o estados mayores, institutos históricos, médicos o geográficos militares, empresas o fábricas militares y los fondos de retiros y pensiones militares.

Otro problema significativo para resolver en algunos casos es el del empalme entre distintas series del PBI con años base diferentes. No hay manera de ligar la serie del PBI con base en un año y la serie con base en otro. Para solucionar este problema, se aplica una metodología habitual que consiste en armar un deflactor provisorio, pero la comparabilidad entre año y año de cualquier serie utilizando el PBI como denominador, o usando el deflactor[7] implícito del PBI[8], está comprometida. Esto afecta la viabilidad de armar modelos econométricos y de comparar gastos militares divididos por el PBI. En el caso de Argentina, las bases normativas de su presupuesto de Defensa y la metodología del presupuesto están publicadas en su libro blanco.

Se han elaborado varios indicadores o formatos de presentación alternativos para analizar y comparar el gasto de Defensa de manera crítica.

1. La serie anual de gastos de Defensa nominales por programa y por objeto de gasto económico. Es útil para los usuarios especialistas que quieren manejar sus propios estudios analíticos.
2. Es la misma serie anual de gastos de Defensa, pero deflactada. Esta serie permite comparar de año en año el crecimiento/caída real del gasto militar.
3. La serie de gastos de Defensa en dólares constantes. Es lo mejor para hacer comparaciones internacionales, aunque tiene la debilidad de descansar sobre un tipo de cambio que tiende a distorsionar las comparaciones entre país y país y entre año y año.
4. Gastos de Defensa /PBI. Se utiliza para hacer comparaciones internacionales.
5. Gastos de Defensa por habitante y el número de efectivos por habitante. Es un indicador que permite detectar el esfuerzo bélico genuino de un país en función de lo que le cuesta a cada habitante el mantener su seguridad externa.
6. Gastos de Defensa /Gasto total fiscal de administración nacional. Se utiliza para estudiar el desplazamiento de otros gastos funcionales como educación, salud, por gasto de defensa. Tiende a mostrar el poder histórico relativo de cada sector presupuestado.
7. Gasto de Defensa por uniformado. Indica la calidad bélica de la fuerza y es el resultado del capital bélico y de la mano de obra bélica, expresados monetariamente.
8. Coste laboral (incluyendo previsión) dividido por el gasto de Defensa total. Es una muestra de la eficiencia y capacidad operativa real. Como referencia, se estima que los costes laborales de unas fuerzas armadas deberían ubicarse entre el 40 y el 50% de sus costes totales. Cuando se sobrepasa este nivel, la fuerza está reduciendo la productividad de su servicio de seguridad externa, ya sea porque está sobredimensionada y viviendo a expensas del fisco o porque el estado no está otorgando el presupuesto apropiado para el cumplimiento de la misión asignada. Este dato también indica algo sobre el residuo que es el capital adquirido dividido por el gasto total.
9. Coste laboral (neto de previsión) dividido por el coste total de defensa. Aquí corresponden los mismos comentarios que en el párrafo anterior.
10. Previsión de Defensa /gasto de defensa total. Indica la capacidad de sostenimiento de los pasivos, la viabilidad del sistema previsional, y cuanto está desequilibrado el peso hacia la jerarquía superior de los Oficiales. Para ser autofinanciado un sistema previsional de defensa necesita de por lo menos 3,1 activos aportantes y así cubrir la totalidad de los gastos pasivos. Actualmente, la relación en algunos países está por debajo de 1. Esto pone a los sistemas previsionales en crisis.
11. Salarios de Defensa promedios. Muestra la evolución del poder adquisitivo de los miembros de la Fuerza Armada y su comparación con el resto del sector público. Si suponemos una pirámide por grados equivalente entre el sector Defensa y los sectores educación, salud, etc., el salario promedio de cada sector debería ser aproximadamente igual. Si se encuentran grandes diferencias, esto tiende a in-

7 *Deflactar es corregir las variaciones de una magnitud como consecuencia de una modificación del valor de la unidad que se mide.*
8 *T. Scheetz. El Presupuesto de Defensa en Argentina.*

dicar diferencias en el poder e influencia de cada sector.

12. Gastos en adquisiciones bélicas. Muestra la capacidad política de mantener una fuerza operativa genuina. Se utiliza también para examinar el balance estratégico regional y detectar si existiera una carrera armamentista.
13. Adquisiciones bélicas/gasto de Defensa total. Muestra la intención política de mantener la capacidad operativa genuina futura. Ninguna fuerza opera con sólo la mano de obra. La función de producción de poder militar permite poco margen para elegir entre mano de obra intensiva versus capital intensivo, dada la situación de competencia en una guerra. Por esta razón la elección de capital y mano de obra se hace en función de los potenciales enemigos y no al gusto del país.
14. Gasto directo del ejército, marina o fuerza aérea/gasto total en defensa. Este índice muestra la evolución del poder político relativo entre las tres fuerzas. También es útil para mostrar la decisión política sobre la importancia relativa de una fuerza o un teatro de operaciones para la Defensa del país.
15. Fuerza aérea: Número de Oficiales y Suboficiales por avión. Éste es un indicador internacional de eficiencia en la fuerza, que junto con horas de vuelo por piloto, indica la operatividad genuina de la fuerza.
16. Comparación del gasto de Defensa en la ley de presupuesto versus el devengado. Es una muestra del poder político de la Fuerza Armada frente a otros sectores presupuestados, suponiendo que los ajustes/agregados no son repartidos proporcionalmente.
17. Un modelo econométrico[9] del impacto del sector Defensa en la macroeconomía. Se asume que el bien público "defensa externa" es de hecho un "bien" público, entonces los signos de los coeficientes de gasto militar deberían ser positivos. Cuando estos signos son negativos, tienden a indicar que la fuerza armada está mal orientada, diseñada o presupuestada.
18. La cantidad de altos Oficiales en cada fuerza comparada con sus pares en la Fuerza Armada estadounidense. Este índice muestra los desequilibrios por exceso de altos grados o la burocratización de la institución de Defensa. Esto tiene implicancias para la fuerza activa y para los costes futuros del sistema previsional.

Comprobación

Para efectuar una comprobación de la utilidad del presupuesto de Defensa como una medida de confianza y seguridad mutua, se han escogido los indicadores número 3- Gastos de Defensa anuales en dólares constantes, 4- Gastos de defensa /PBI y 5- Gastos de defensa por habitante, para ser aplicados en algunos países de América del Sur en la década de 1993 a 2002.

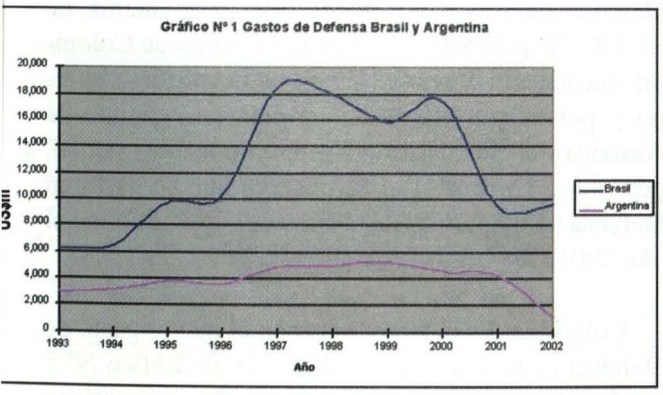
Deberá tomarse en cuenta que algunos gobiernos tienden a clasificar los gastos paramilitares, de pensiones militares y subsidios a la industria de Defensa, fuera del presupuesto de Defensa sin especificar detalles en los otros presupuestos. Cuando esta información se obtiene y se añade a los datos originales, los gastos de Defensa se incrementan aproximadamente en dos tercios sobre la información oficial. Otros, rehúsan dar detalles de las cuentas adicionales al presupuesto, como por ejemplo los ingresos industriales y comerciales para la Defensa. Estos fondos extras incrementan el presupuesto de Defensa en aproximadamente un tercio.

1. Gastos de Defensa en Sudamérica (US$m)

Esta evaluación está basada en el indicador número 3, la serie de gastos de Defensa en dólares constantes, que es el mejor para hacer comparaciones internacionales. La información se encuentra registrada y representada en el Gráfico General Nº 1 y Gráfico General Nº 2. En el Gráfico General Nº 1 está incluida la información correspondiente a Estados Unidos (EE.UU.), lo que servirá para poner a los gastos de Defensa en su verdadera dimensión dentro del contexto mundial.

Brasil: De acuerdo con este indicador, el primer país en gastos de Defensa es Brasil. En el gráfico Nº 1 se observa que el incremento de gastos entre los años 1994 y 1997 coincide con un mayor gasto del gobierno en el Ejército con miras a fortalecer su seguridad interna. La disminución del gasto entre los años 1997 y 1998 coincide con la devaluación del Real con respecto al dólar en esos años. Se observa

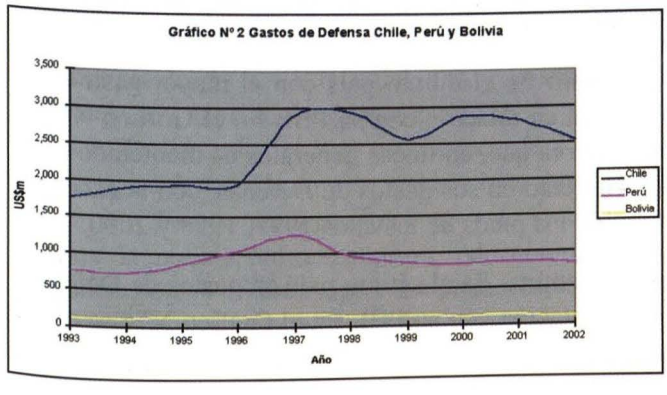
9 *La econometría trata del análisis matemático y estadístico de las relaciones entre las variables económicas y la inferencia estadística con el objeto de tratar los fenómenos complejos económicos y sociales, y, particularmente, aquellos en los que se da la imposibilidad de realizar experimentos controlados en el mundo real. Un modelo econométrico es una visión simplificada de la realidad siempre más compleja.*



un brusco descenso en sus gastos de Defensa ocurrido a partir del año 2001. Sus gastos de Defensa fueron ascendiendo desde 6.270 millones hasta 17.545 millones de dólares anuales durante el año 2000, pero a partir del año 2001 los gastos descendieron por debajo de los 10 mil millones de dólares anuales. Esta reducción coincide con la decisión política del Presidente Cardoso de reducir los presupuestos de varios sectores, especialmente del sector Defensa. El objetivo fue disminuir la deuda interna y sus intereses para poder cumplir con las exigencias del FMI y así obtener nuevos créditos.

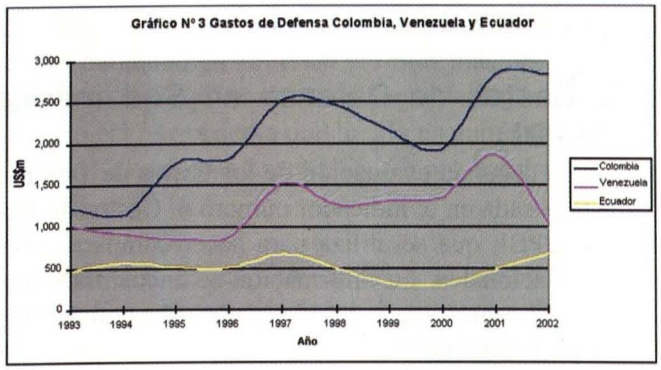
Argentina: Es el segundo país en gastos de Defensa en dólares anuales. En el Gráfico N° 1 se observa que sus gastos anuales han estado creciendo en forma lenta y se mantuvieron alrededor de los 5.000 millones de dólares entre los años 1997 y 2001. Se observa un brusco descenso en el año 2002, hasta 1.386 millones de dólares. Este descenso coincide con el cambio de convertibilidad de la moneda argentina. Luego del cambio, el peso argentino redujo su valor a la tercera parte.

Chile: Es el tercer país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 2 se observa un fuerte crecimiento hasta llegar a 2.952 millones de dólares durante el año



1998. Desde entonces sus gastos oscilan entre 2.500 y 3.000 millones de dólares cada año. El incremento del año 2000 se debió a un aumento de personal y de las pensiones, financiadas con el 16% del aumento de los fondos provenientes de la industria del cobre, de la cual el Ministerio de Defensa se beneficia directamente.

Colombia: Es el cuarto país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 3 se observa que sus gastos han ido creciendo constantemente hasta llegar a 2.542 millones de dólares anuales durante el año 1997, este valor descendió en el año 2000 hasta los 1.955 millones de dólares, debido a recortes presupuestales efectuados en todos los sectores para reducir el déficit fiscal. A partir del año 2001 el gasto ascendió a 2.800 millones de dólares anuales debido al cambio de estrategia por el Presidente Pastrana ante el narcoterrorismo y la evidencia de que la estrategia del diálogo no estaba dando resultados. Ningún país contabiliza como gasto propio lo que recibe en ayuda militar desde el exterior, el que ayuda es el que aporta, por lo tanto la ayuda del Plan Colombia está en el presupuesto estadounidense y no en el de Colombia. Si se contara, Colombia subiría de categoría.



Venezuela: Es el quinto país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 3 se observa que su comportamiento ha sido irregular, variando anualmente sus gastos, con un máximo de 1.881 millones de dólares durante el año 2001 y el siguiente año se redujo a 1.081 millones de dólares (el 57%). Esta gran reducción se debería a la aplicación del Plan Bolívar para combatir la pobreza que ha requerido dar nuevos destinos a los fondos asignados a todos los sectores, especialmente de Defensa.

Perú: Es el sexto país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 2 se observa un crecimiento entre los años 1994 y 1997, como consecuencia del conflicto con Ecuador. Llegó hasta un máximo de 1.276 millones de dólares durante el año 1997, para luego des-

cender más del 30% a un promedio de 900 millones de dólares anuales durante todos los años siguientes. Este descenso en el gasto sería una consecuencia de la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador y del fenómeno de El Niño del año 1998.

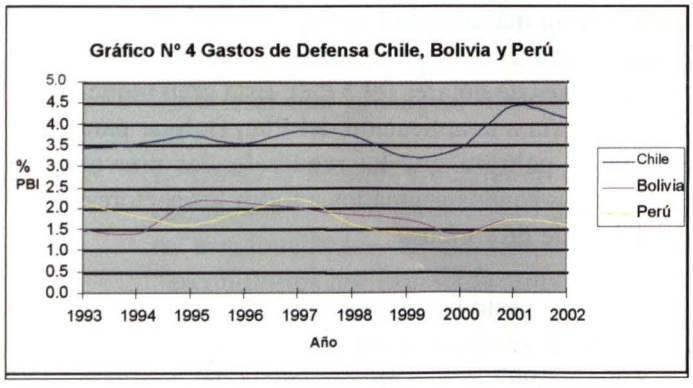
Ecuador: Sétimo país en gastos de Defensa. En el Gráfico Nº 3 se observa que incrementó sus gastos hasta llegar a 692 millones de dólares anuales durante el año 1997 y luego, gracias a los Acuerdos de Paz con Perú, estos gastos fueron descendiendo hasta llegar a 314 millones durante el año 2000. Debido a los problemas de seguridad ocasionados por los efectos colaterales del Plan Colombia, los gastos han vuelto a ascender hasta llegar a 685 millones de dólares durante el año 2002, nivel similar al que se tuvo durante las tensiones con Perú antes de la firma de los Acuerdos de Paz.

Luego de evaluar estos siete países, es interesante considerar el Gráfico General Nº 3, en el cual se presentan los gastos de Defensa de América del Sur en comparación con los de EE.UU. Es abismal la diferencia en gastos de Defensa entre estas dos realidades dentro del mismo hemisferio. La suma de los gastos de Defensa de todos los países de América del Sur, de la cual la mitad corresponden a Brasil, no llega ni al 10% del de los de EE.UU.

2 Gastos de Defensa en Sudamérica (%PBI)

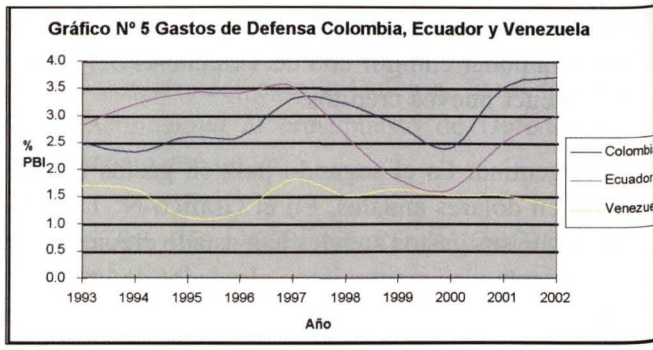
La segunda evaluación de los gastos de Defensa está basada en el indicador número 4, Gastos de Defensa/PBI, que se utiliza para hacer comparaciones internacionales. La información se encuentra registrada y representada en el Cuadro General Nº 4 y Gráfico General Nº 5.

En el Gráfico General Nº 4 también figura la información correspondiente a EE.UU., porque servirá para detectar el peso de los gastos de Defensa dentro del contexto hemisférico.



Chile: Es el segundo país con el mayor gasto de Defensa en relación con su PBI, por encima de EE.UU., la potencia mundial, por encima de Colombia que actualmente está viviendo un conflicto interno y por encima de Brasil el país más grande de América del Sur. No tiene ningún conflicto actual, pero en el Gráfico Nº 4 se observa que su gasto en Defensa ha crecido hasta alcanzar el 4,4% durante el año 2001.

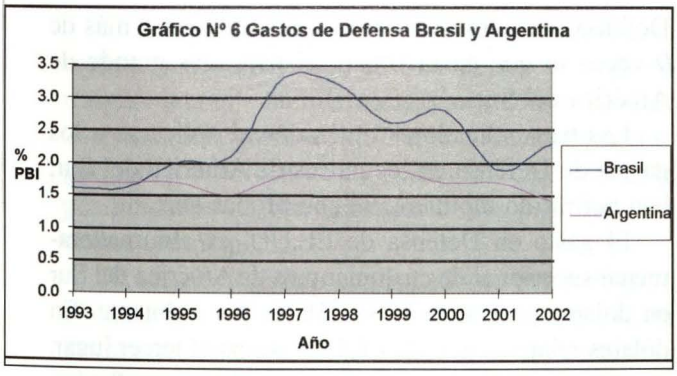
Colombia: Es el tercer país con el mayor gasto de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 5 se observa que su gasto en Defensa fue en aumento hasta llegar a un 3,3% en el año 1997. En el año 2000 bajó hasta 2,4% debido a la fallida estrategia del diálogo con el grupo narcoterrorista Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), que no funcionó, por lo que se tuvo que volver a subir hasta llegar a 3,7% en el año 2002. Estos gastos elevados se explicarían en razón del conflicto interno que vive Colombia y que se han visto reforzados con el Plan Colombia.



Ecuador: Es el cuarto país con el mayor gasto en Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 5 se observa que sus gastos aumentaron hasta llegar al 3,5% de su PBI, luego de la firma de los Acuerdos de Paz con Perú en el año 1998. Los gastos descendieron hasta 1,6% en el 2000. Esta tendencia es revertida y empieza a subir hasta 3% en el año 2002, como consecuencia de los requerimientos de seguridad ocasionados por los efectos colaterales del Plan Colombia.

Brasil: Es el quinto país con el mayor gasto de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 6 se observa que, en líneas generales ha mantenido un crecimiento en sus gastos de Defensa, con la excepción de los picos de los años 1997, 1998 y 2000.

Argentina: Es el sétimo país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 6 se observa que ha mantenido un gasto promedio de 1,7% del PBI anual, excepto en el 2002 en que descendió hasta 1,4%.



Bolivia: Es el octavo país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 4 se observa que desde 1995 su gasto ha venido descendiendo hasta llegar a 1,6% en el 2002, con un mínimo de 1,4% en el 2000.

Perú: Es el noveno país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 4 se observa que sus gastos en defensa han venido descendiendo desde 2,1% en 1993 hasta 1,6% en el 2002, con un mínimo de 1,3% en el 2000. Se observa un crecimiento entre los años 1995 y 1997 que coinciden con el conflicto con Ecuador y con la firma de los Acuerdos de Paz.

Venezuela: Es el décimo país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 5 se observa que sus gastos han ido descendiendo desde 1,7% en 1993 hasta 1,3% en el 2002.

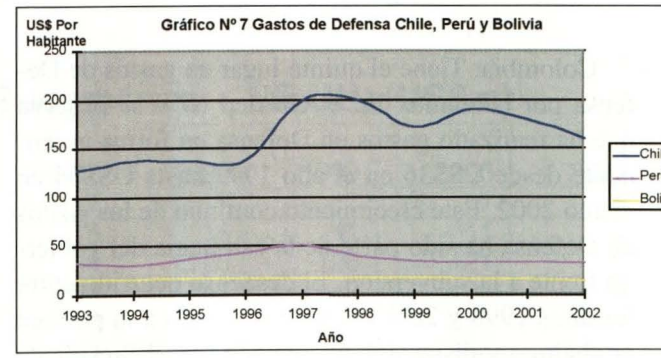
Al incluir a EE.UU. como una referencia en el análisis, en el Gráfico General Nº 6 se observa que se ubica entre los mismos valores que los países que están viviendo conflictos o temen vivirlos; pero su índice no está demasiado alejado de los países de América del Sur. Llama la atención que los gastos en defensa de EE.UU. son superados por Chile.

La comunidad latinoamericana está gastando en Defensa menos del 2% del PBI. Parece poco, pero si tomamos en cuenta la presión tributaria, las cosas cambian. La Unión Europea (UE) tiene una presión tributaria del 44%, EE.UU. del 30% y América Latina del 20%. Una cosa es decir que EE.UU. gasta 3% del PBI y eso sale del 32% que se recauda y otra cosa es gastar 2% cuando sólo ingresa 10% del PBI. El 20% del Estado sería militar y el resto se dividiría entre la policía, administración, educación, salud, justicia, etc. Por esta razón no podemos tomar un porcentaje y decir que es mucho o poco, porque depende del tamaño del Estado. El gasto militar depende de la magnitud del país que se esté evaluando, puede ser muchísimo si gasto el 1,5% del PBI, y relativamente poco si gasto el 3% del PBI.

3 Gastos de Defensa en Sudamérica (US$ Por Habitante)

La tercera evaluación de los gastos de Defensa está basada en el indicador número 5, la serie de Gastos de Defensa Por Habitante. Este indicador permite detectar el esfuerzo bélico genuino de un país en función de lo que le cuesta a cada habitante el mantener su seguridad externa. La información se encuentra registrada y representada en el Cuadro General Nº 7 y Gráfico General Nº 8.

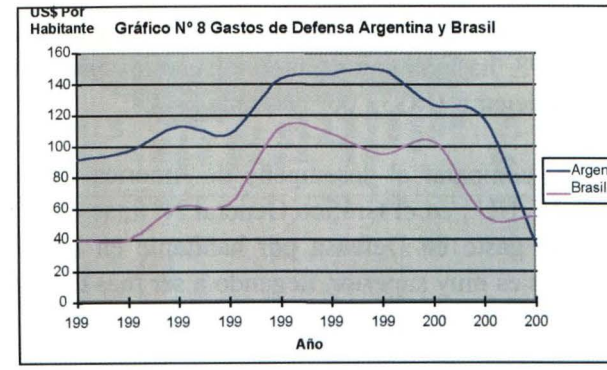
En el Gráfico General Nº 7 también está incluida la información correspondiente a EE.UU., porque servirá de referencia para comparar la importancia que otorga cada país a los gastos de defensa dentro del contexto hemisférico.



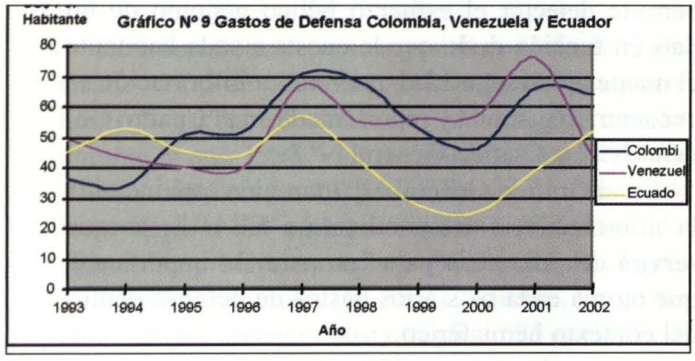
Chile: Ocupa el primer lugar en gastos de Defensa por habitante en América del Sur, más del doble que Argentina, quien ocupa el segundo lugar. En el Gráfico Nº 7 se observa que ha ido en aumento, desde US$128 en 1993 hasta US$160 por habitante en el 2002.

Argentina: En el Gráfico Nº 8 se observa que aunque tiene el segundo lugar en gastos en defensa por habitante, su desempeño que durante años se mantuvo en crecimiento, ha caído hasta la cuarta parte de su valor en el año 2002 como consecuencia de la crisis argentina.

Brasil: Tiene el cuarto lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 8 se observa que también ha mostrado un descenso notorio, desde US$112 en 1997 hasta US$55 por habitante en los



años 2001 y 2002. Esta reducción coincide con la decisión política del Presidente Cardoso de reducir los presupuestos de varios sectores, especialmente el del sector Defensa.



Colombia: Tiene el quinto lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 9 se observa que ha realizado gastos en Defensa en forma ascendente desde US$36 en el año 1993 hasta US$64 en el año 2002. Este crecimiento continuo de los gastos en Defensa ha sido parte de la estrategia del gobierno frente a la subversión. El descenso ocurrido entre los años 1998 y 2000 se explica debido a la política de diálogo y distensión auspiciada por el Presidente Samper, la misma que no dio resultados positivos, volviéndose a elevar los gastos en Defensa a partir del año 2001.

Venezuela: Tiene el sexto lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 9 se observa que presenta un gasto en Defensa algo irregular. El promedio anual es de $53 por habitante.

Ecuador: Tiene el sétimo lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 9 se observa que luego de los acuerdos de Paz con Perú en 1998, el índice comenzó a descender hasta llegar a US$25 por habitante en el 2000. Esta tendencia ha sido revertida y los gastos en Defensa están aumentando como consecuencia de la aplicación del Plan Colombia.

Perú: Tiene el octavo lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 7 se observa que luego de la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador en 1998, ha mantenido una tendencia descendiente hasta llegar a US$33 por habitante.

Al comparar el desempeño de América del Sur con EE.UU., en el Gráfico General Nº 9, se observa que el gasto en Defensa por habitante en Estados Unidos es muy superior, llegando a ser más de 6 veces el gasto de Chile, el país con el mayor gasto en Defensa por habitante en América del Sur, y más de 9 veces lo que gasta Brasil, el país más grande de América del Sur.

Los tres indicadores utilizados al aplicarse a los gastos de Defensa en los países de América del Sur, han permitido rápidamente comprobar que:

El gasto en Defensa de EE.UU. es abrumadoramente superior al de cualquier país de América del Sur en dólares constantes y en dólares por habitante. En dólares relativos al PBI, EE.UU. ocupa el tercer lugar.

Los Acuerdos de Paz desarrollados entre Perú y Ecuador se han traducido en reducciones significativas en los gastos de Defensa.

Chile tiene un gasto en Defensa relativamente alto para la región. Tiene el mayor gasto en Defensa por habitante y está por encima de EE.UU. en el gasto en Defensa relativo al PBI. En el 2002 EE.UU. gastó en Defensa el 3,3% de su PBI, mientras que Chile gastó el 4,1% de su PBI.

La crisis económica Argentina en el 2002 afectó a los países vecinos, lo cual ha quedado registrado en la disminución de sus respectivos gastos de Defensa.

El Plan Colombia está teniendo efectos colaterales en los presupuestos de Defensa de los países vecinos. Estos presupuestos han debido ser incrementados para poder combatir a la creciente amenaza del desplazamiento de narcotraficantes, subversivos terroristas y delincuentes que buscan salir de Colombia e instalarse en Venezuela, Ecuador, Perú y Brasil.

Conclusiones

La publicación de los gastos de Defensa permite ampliar el análisis presupuestario sirviendo como instrumento de trasparencia y control público dando como resultado una MCSM para garantizar la paz y seguridad entre los Estados.

A los indicadores tradicionales sobre gastos de Defensa, se deben añadir varios otros indicadores para aumentar la información cuantitativa y mejorar la trasparencia y capacidad de gestión civil democrática del gasto en Defensa.

Es necesario contar con especialistas externos a los ministerios de Defensa, con conocimientos profundos sobre la Defensa, las instituciones locales y la evaluación presupuestaria, para mejorar la trasparencia y calidad de gestión. Estos especialistas pueden provenir de las universidades, del parlamento, de los medios de comunicación y de las ONG. Debe fomentarse la preparación de civiles expertos en asuntos militares, porque ellos garantizarán a la comunidad internacional una mayor claridad de las actividades militares, y en el plano interno, proporcionarán una visión más amplia de la Fuerza Armada.

La medición de los gastos de Defensa, bajo parámetros homologables[10], es una de las medidas de trasparencia que facilita un mayor grado de confianza mutua generando un ambiente que garantiza la seguridad y favorece la cooperación aumentando las posibilidades de convergencia de las políticas y visiones estratégicas.

El estudio técnico continuado de una metodología para la medición de los gastos de Defensa de Argentina y Chile, a lo largo de varias administraciones políticas en ambos países, muestra la profundización de la confianza mutua y la cooperación bilateral hasta el grado de ser una Política de Estado. Esta iniciativa, llevada al marco regional, puede ser un avance hacia un lenguaje común en materia de medición de los gastos de Defensa contribuyendo a la trasparencia y confianza regional.

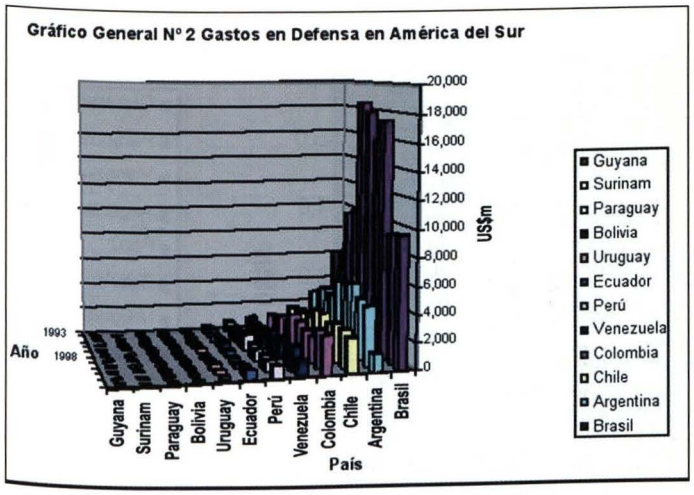
La aplicación de tres de las metodologías existentes permitió analizar si la publicación de los presupuestos de Defensa de algunos países de América del Sur está cumpliendo con el objetivo de ser una MCSM, permitió también evaluar los resultados y determinó información relevante que valida la efectividad de esta medida. ⚓

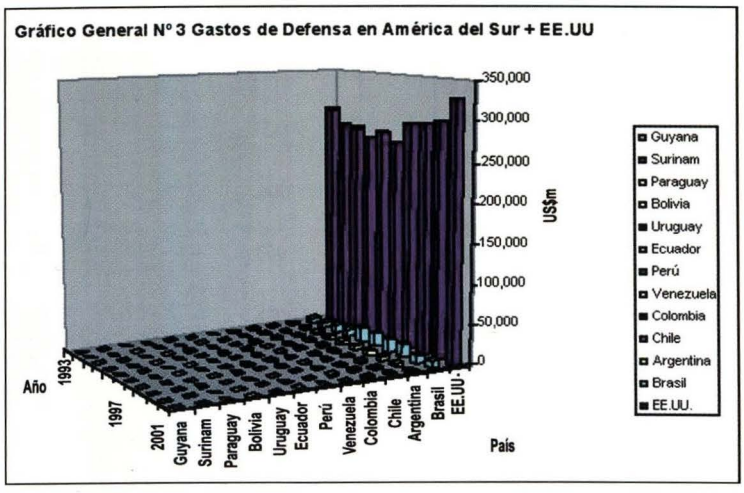
Gráfico General N° 1

Gastos de Defensa en Sudamérica + EE.UU. (US$m)

País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Guyana	6	6	7	7	7	7	7	7	6	5
Surinam	11	13	14	14	15	15	11	11	9	8
Paraguay	74	81	112	110	134	128	128	121	76	54
Bolivia	126	127	146	152	155	147	149	128	135	119
Uruguay	256	289	331	270	307	309	317	356	349	212
Ecuador	498	589	530	528	692	522	339	314	503	685
Perú	770	730	874	1.061	1.276	970	888	861	889	865
Venezuela	1.029	925	882	903	1.540	1.281	1.328	1.377	1.881	1.081
Colombia	1.232	1.178	1.791	1.846	2.542	2.474	2.164	1.955	2.839	2.840
Chile	1.764	1.906	1.947	1.990	2.922	2.952	2.586	2.891	2.818	2.557
Argentina	3.026	3.262	3.879	3.732	4.972	5.157	5.418	4.658	4.374	1.386
Brasil	6.270	6.551	9.824	10.341	18,546	18.053	15.978	17.545	9.514	9.651
EE.UU.	297.300	278.730	277.834	265.823	276.324	265.890	292.147	294.695	299.917	329.616

Fuente: The Internacional Institute for Strategic Studies.





10 *Parámetros que pueden compararse, equipararse o igualarse.*

Gráfico General N° 4

Gastos de Defensa en Sudamérica + EE.UU. (%PBI)

País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prom
Guyana	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	0,7	1,0
Paraguay	1,4	1,4	1,4	1,3	1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,0	1,3
Venezuela	1,7	1,6	1,1	1,2	1,8	1,5	1,6	1,5	1,5	1,3	1,5
Argentina	1,7	1,7	1,7	1,5	1,8	1,8	1,9	1,7	1,7	1,4	1,7
Perú	2,1	1,8	1,6	1,9	2,2	1,6	1,4	1,3	1,7	1,6	1,7
Bolivia	1,5	1,4	2,1	2,1	2,0	1,8	1,7	1,4	1,7	1,6	1,7
Uruguay	2,2	2,5	2,9	2,3	2,3	2,3	2,3	2,6	1,9	1,8	2,3
Brasil	1,6	1,6	2,0	2,1	3,3	3,2	2,6	2,8	1,9	2,3	2,3
Ecuador	2,8	3,2	3,4	3,4	3,5	2,6	1,8	1,6	2,5	3,0	2,8
Colombia	2,5	2,3	2,6	2,6	3,3	3,2	2,8	2,4	3,5	3,7	2,9
EE.UU.	4,7	4,3	3,8	3,6	3,4	3,2	3,2	3,0	3,1	3,3	3,6
Chile	3,4	3,5	3,7	3,5	3,8	3,7	3,2	3,4	4,4	4,1	3,7
Surinam	2,3	2,8	3,9	3,5	4,4	4,2	2,7	2,7	5,3	5,0	3,7

Fuente: The Internacional Institute for Strategic Studies.

Gráfico General Nº 5 Gastos de Defensa en América del Sur

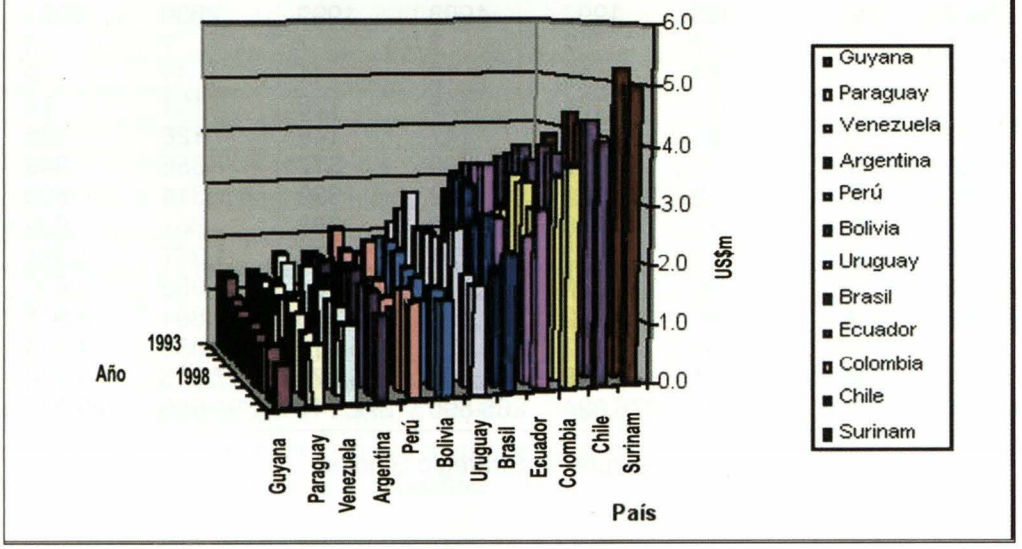


Gráfico General Nº 6 Gastos de Defensa en América del Sur + EE.UU.

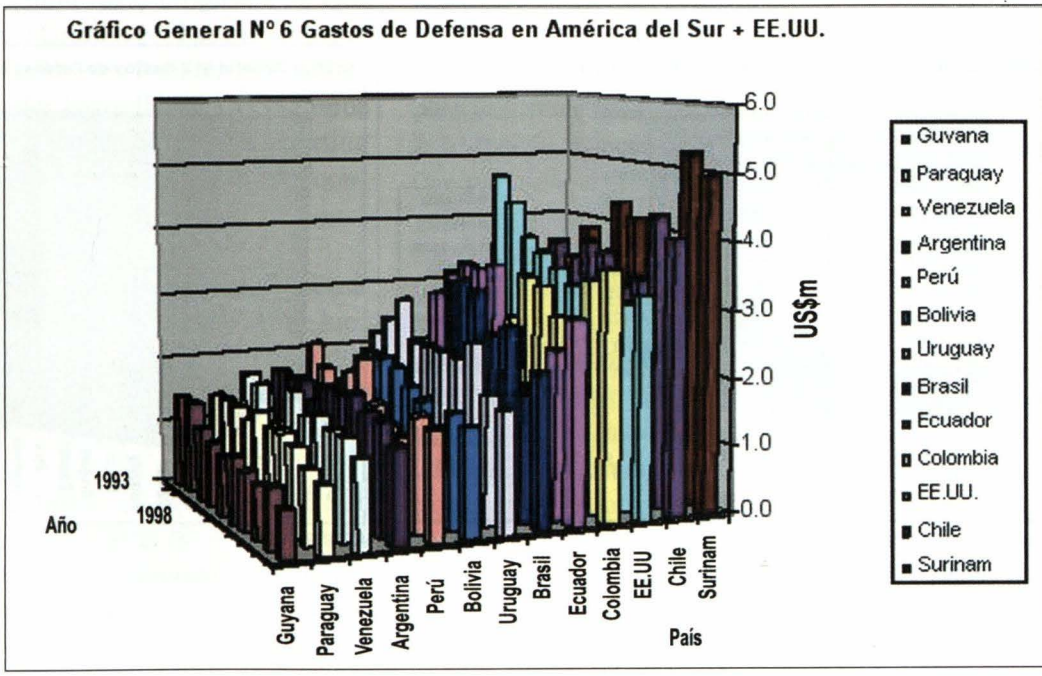


Gráfico General Nº 7

Gastos de Defensa en Sudamérica + EE.UU. (US$ Por Habitante)										
País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Guyana	8	8	9	9	8	9	8	8	7	6
Bolivia	16	16	18	18	18	17	18	16	16	14
Paraguay	16	17	23	22	26	24	24	22	14	9
Surinam	23	27	34	33	36	35	27	26	21	19
Perú	33	31	37	44	52	39	35	34	34	33
Ecuador	45	53	45	44	57	42	27	25	39	52
Venezuela	49	43	40	40	67	55	56	57	76	43
Colombia	36	34	51	52	71	68	53	46	66	64
Brasil	39	40	61	63	112	108	95	103	55	55
Uruguay	81	91	104	85	96	96	96	107	103	62
Argentina	91	97	113	108	143	147	149	126	117	36
Chile	128	137	137	138	200	200	172	190	180	160
EE.UU.	1.156	1.074	1.056	1.001	1.031	982	1.061	1.059	1.049	1.138

Gráfico General Nº 8 Gastos de Defensa en América del Sur

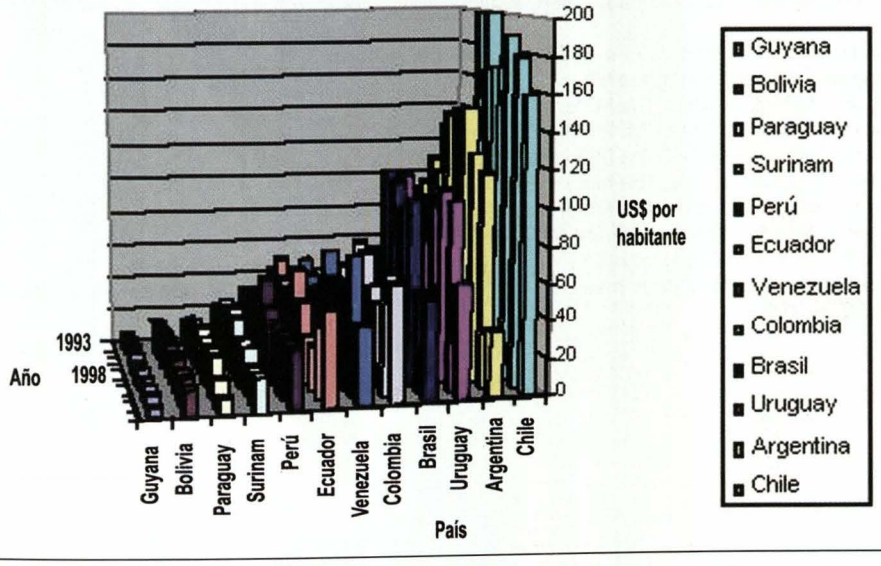
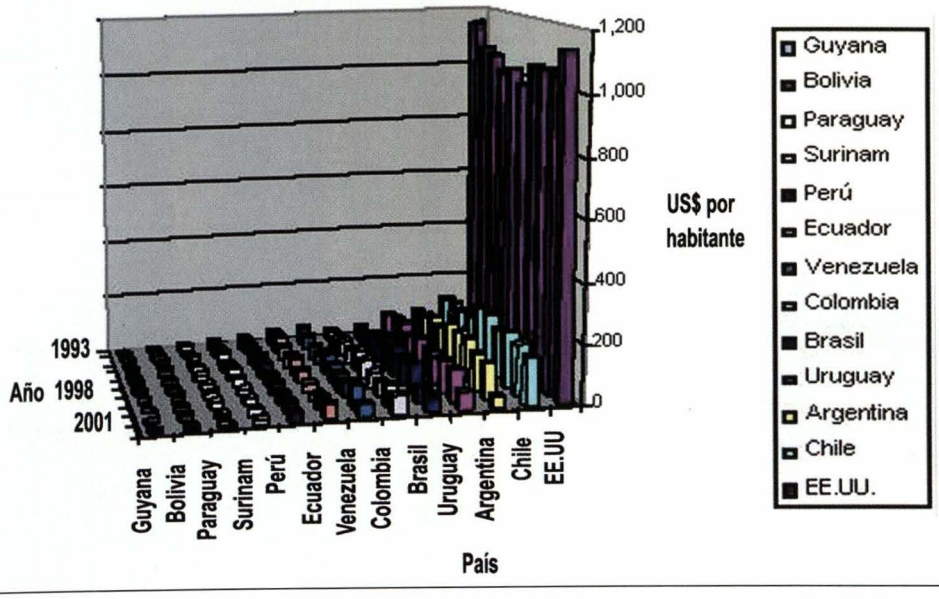


Gráfico General Nº 9 Gastos de Defensa en América del Sur + EE.UU.



Bibliografía

- *Centro de Estudios e Investigaciones Militares Cesim.* Balance Estratégico y Medidas de Confianza Mutua: verificación. *Chile, 1997*
- *Cheyre Espinosa, Juan Emilio.* Medidas de Confianza Mutua. Casos de América Latina y el Mediterráneo. *Centro de Estudios e Investigaciones Militares. Chile, 2000.*
- *Colegio Interamericano de Defensa.* Directiva 3.7 Monografías. *Washington DC, 2003*
- *Colegio Interamericano de Defensa.* Manual 2.2 Publicaciones y Formatos. *Washington DC, 2003*
- *Diamint, Rut.* Medidas de Confianza Mutua: Realizaciones y Propuestas para la Argentina. *Revista Seguridad Estratégica Regional (SER), Base de Datos. http://www.ser2000.org.ar/articulos-revista-ser/revista-2/rut.htm*
- *El Grupo de Australia. Home page. http://www.australiagroup.net/index_es.htm*
- *Llender Rozas, Elsa.* Proyección comparativa de políticas de Defensa. Experiencias en la elaboración de Libros Blancos en el continente americano. *21 mayo 2002.*
- *http://www.libroblancoecuador.org/panel...*
- *Missile Technology Control Regime MTCR. Home page.*
- *http://www.armscontrol.org/factsheets/mtcr.asp*
- *Organización de los Estados Americanos.* Fomento de la Confianza y la Seguridad en las Américas. *Resolución AG/RES. 1879 (XXI-O/02).Bridgetown, Barbados, 2002*
- *http://www.oas.org/juridico/spanish/ag02/agres_1879.htm*
- *Organización de los Estados Americanos.* Transparencia y Fomento de la Confianza y la Seguridad en las Américas. *Resolución AG/RES. 1967 (XXXIII-O/03).Santiago, Chile, 2003. http://www.oas.org/juridico/spanish/ag03/agres_1967.htm*
- *Rodríguez de Slepczuk, Inés.* Metodología para el estudio comparado de los gastos de defensa – CEPAL – como medida de confianza mutua entre dos, tres o más países. *http://www.resdal.org.ar/oea-rodriguez.html*
- *Scheetz, Thomas.* El Presupuesto de Defensa en Argentina: Su Contexto y una Metodología de Análisis. *National Defense University, Security and Defense Studies Review. http://www3.ndu.edu/chds/journal/PDF/Scheetz-Thomas.pdf*
- *Scheetz, Thomas. Gastos militares en América del Sur, en Centro Regional de las Naciones Unidas para la Paz, el Desarme y el Desarrollo en América Latina y el Caribe (ed.),* Proliferación de armamentos y medidas de fomento de la confianza y la seguridad en América Latina. *Lima, 1994. pág. 196-198.*
- *Scheetz, Thomas.* Industria Militar y Presupuesto para América Latina. *http://www.laneta.apc.org/sclc/desmilitarizacion/encuentro-/ponencias/scheetz.htm*
- *Tarrés, Xavier. Centro J.M. Delás d'Estudis per la Pau.* El Presupuesto de Defensa. *2000. http://www.pangea.org/org/juspau/centredelas/tarres.htm*
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 1995 1996
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 1997 1998
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 1999 2000
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 2001 2002
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 2003 2004
- *Vergara, Miguel A.* Gasto en Defensa. *Revista de Marina Nº 6, Armada de Chile, 2002. http://www.revistamarina.cl/revistas/2002/6/vergara.pdf*
- *Villanueva, Javier.* América Latina: Incógnitas de la Inserción Económica Internacional en la Década del 90. *Proyecto: Los 500 y el 2000, Buenos Aires, Octubre de 1990.*



Juan Octavio Polo Wood *(La Libertad, 1960)*
Capitán de Navío en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre 1981, ostentando el primer puesto y Espada de Honor de su Promoción. Es calificado en Ingeniería de Armas de Superficie.
Ha realizado el Curso Comando y Estado Mayor, el PADE Administración y Organización en ESAN, Curso de Relaciones Internacionales en la Academia Diplomática del Perú, Curso Seguridad y Defensa Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa. Washington, DC, EE.UU. Es magister en Relaciones Internacionales de la American University, Washington, DC, EE.UU., 2004.
Se ha desempeñado entre otros cargos como Jefe del Departamento Académico de Política y Estrategia y Asuntos Económicos de la Escuela Superior de Guerra Naval, Segundo Comandante del B.A.P. Montero y Jefe de la Oficina de Política y Estrategia. Departamento de Política y Estrategia. Dirección General de Política y Estrategia, Ministerio de Defensa.



PRIMERA

SHIFT_the future NISSAN

Maquinarias
Siempre le damos más.

31 CONCESIONARIOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN NISSAN EN TODO EL PERÚ

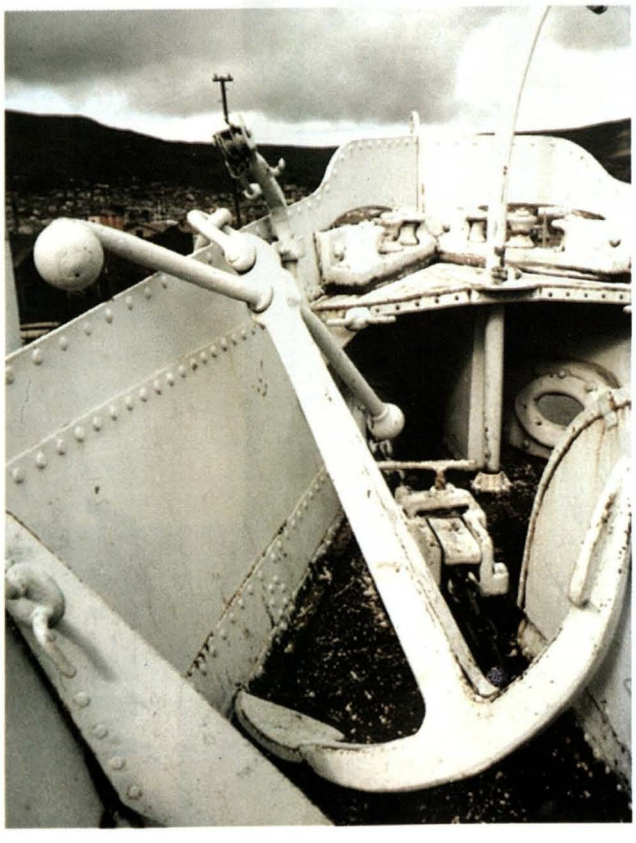
Busque su concesionario más cercano en nuestras páginas web **www.maquinarias.com.pe** o llame al **614-5555**
www.nissan.com.pe

50 años
Ofreciendo Seriedad y Respaldo Permanente en todo el Perú

Rescatando una joya de la ingeniería naval

Guiselle Guldentops Benavides





La increíble historia de la motonave *Yavarí* empieza en 1861 cuando el gobierno peruano presidido por el General Ramón Castilla, mandó construir dos cañoneras idénticas llamadas *Yavarí* y *Yapurá* al astillero James Watt & Co. en Inglaterra con la expresa condición de que las partes y piezas no excedieran de los 200 kg. cada una (capacidad máxima de carga de mulas y auquénidos).

Las cajas conteniendo las piezas se embarcaron en junio de 1862 en el vapor *Mayola* de bandera inglesa y fueron desembarcadas en el entonces puerto peruano de Arica. Desde Arica a Tacna (650 metros sobre el nivel del mar), las cajas viajaron por la segunda línea férrea más antigua de Sudamérica. En Tacna las 2.766 piezas con un peso total de 210 toneladas fueron sacadas de las cajas y acomodadas para su traslado en el orden en el que debían arribar a Puno. La ruta, pensada en sólo 350 km., llevaría a los arrieros y porteadores a través del desierto hasta el Altiplano pasando por altos picos en la Cordillera de los Andes. La entrega debía realizarse en seis meses. De acuerdo con este término los ingenieros que viajaron para reensamblar las piezas se adelantaron pa-

ra construir el dique y la maquinaria necesaria.

Seis meses después el contratista fue despedido dejando piezas del barco dispersas entre Tacna y Puno. Una serie de eventos parecían conspirar contra la entrega de las piezas: un terremoto, una revolución y el intento de una segunda conquista al Perú por parte de España. Se requirió de más mulas y 1.000 personas para finalizar el envío de las piezas para el 1 de enero de 1869 llegaron suficientes piezas para iniciar los trabajos.

Luego de sortear varios obstáculos, los ingenieros británicos y trabajadores locales reconstruyeron el *Yavarí* poco a poco. La botadura de la Primera Dama del Lago se realizó el 25 de diciembre de 1870 a las 15:00 horas. El *Yapurá* (rebautizado años después por la Marina de Guerra del Perú como B.A.P *Puno*), la siguió en 1873.

Habiendo navegado en el lago desde 1870 a 1950, bajo la dirección de diversas empresas e instituciones, el *Yavarí* quedó en abandono por un largo tiempo hasta que en 1982, Meriel Larken, dama inglesa enamorada del Perú, descubrió a esta antigua embarcación de hierro retirada del servicio de la Marina y amarrada en un muelle de Puno. Pensó que había sido construida por el Astillero Yarrows, fundado por su bisabuelo Sir Alfred Yarrow. De hecho, no había sido así, pero el valor histórico y el potencial para atraer la atención sobre una de las zonas más deprimidas del Perú la llevaron a comisionar a la empresa Lloyds Condition Survey para evaluar el estado de conservación de esta joya de la ingeniería naval.

La empresa encontró que, debido a la calidad del agua del lago y a la altura sobre el nivel del mar donde se encuentra, el casco de hierro se encontraba en excelente estado de conservación y era posible la restauración. En 1987, se crea la Asociación Yavarí y, con el fin de reflotar esta maravilla, es comprada a la Marina de Guerra del Perú.

Debido a la inestabilidad y la situación que atravesaba el país por esa época, fue difícil empezar el trabajo de restauración, pero a partir de 1995 esto fue cambiando. Desde ese momento se han realizado grandes progresos gracias al apoyo de amigos, auspiciadores y voluntarios.

Actualmente, el *Yavarí* está abierto al público como el primer Buque Museo del Perú por Resolución Directoral del Instituto Nacional de Cultura. La entrada es libre, sin embargo las donaciones voluntarias son cordialmente recibidas. Las visitas son guiadas en español e inglés por el Capitán de la motonave *Yavarí* Teniente Primero (r) AP, Carlos Saavedra Del Carpio y por la tripulación de a bordo.

Objetivo

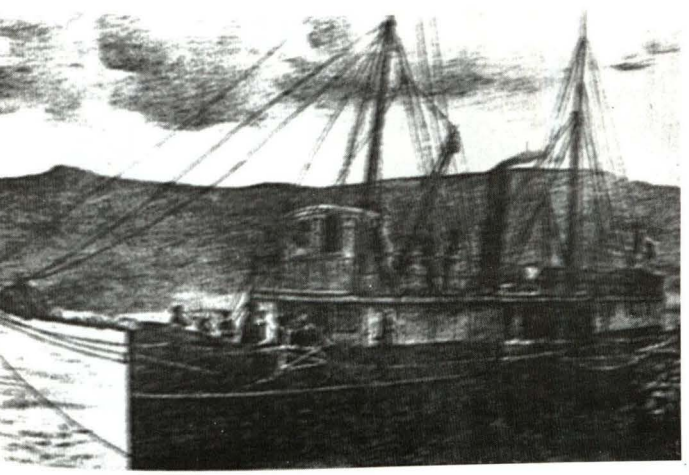
El objetivo de la "Asociación Yavarí" es restaurar la embarcación dándole un ambiente de confort, manteniendo, además, su valor histórico y conservando su original estilo victoriano.

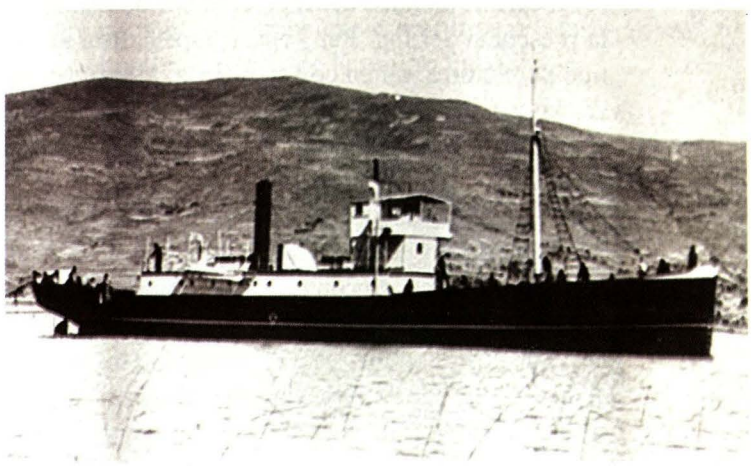
El servicio turístico será del tipo histórico-cultural y ecoturístico, pues permitirá a los pasajeros tener un contacto directo con las diferentes culturas, ambientes y naturaleza, además de navegar en una verdadera reliquia histórica. Se enfatizará en la exclusividad que representa el navegar en un barco inglés del siglo XIX que contará con toda la elegancia de la época victoriana.

El *Yavarí* navegará por las aguas del lago Titicaca realizando travesías en las que se visitarán las islas del Sol y de la Luna en Bolivia, Taquile, y Suasi en el Perú, entre otras comunidades lacustres. Actualmente, no se ofrece ningún servicio de estas características en todo el lago Titicaca ni en ninguna parte del mundo.

Restauración

El reacondicionamiento de la motonave *Yavarí,* como nave de pasajeros, se debe realizar manteniendo el casco y estructura originales aplicando en el desarrollo de los trabajos las normas técnicas y el buen ha-





cer de la ingeniería naval. Así mismo, se deberá tener en cuenta las normas vigentes de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Convenio Internacional de Torremolinos y las regulaciones del SOLAS (Safety of Life at Sea).

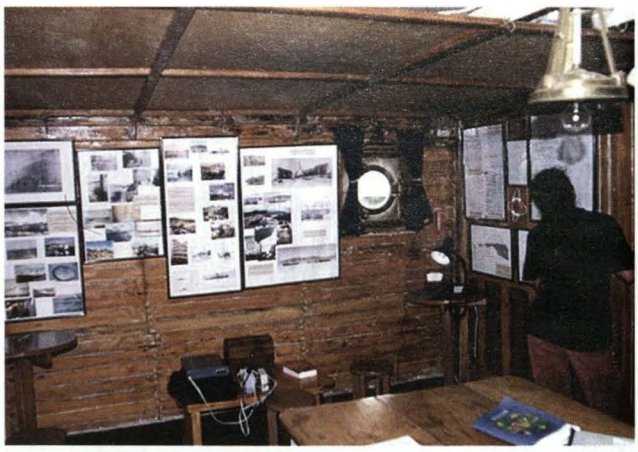
El desarrollo de este proyecto ha creado más puestos de trabajo durante todas las etapas y, una vez operando en turismo, se pretende seguir reservando un tiempo de las operaciones para realizar travesías integradas con programas de educación. Actualmente se reciben visitas de estudiantes –escolares, universitarios y grupos de estudio de intercambio–, de manera que se mantenga siempre el sentido de apoyo cultural y educativo a los pobladores de la región lacustre.

La región del lago Titicaca es sin lugar a dudas, una de las regiones menos explotadas del Perú. Su cultura, vida salvaje, la claridad y tranquilidad de su paisaje son sólo algunos de los prometedores atributos que garantizan su desarrollo como un destino turístico.

Desde que fuera adquirido, el *Yavarí* ha pasado por una serie de inspecciones y se han realizado diversos trabajos para hacerlo nuevamente seguro y confortable para sus pasajeros y tripulantes. Esta labor se ha realizado durante muchos años de esfuerzo, pues el estado de la embarcación al momento de la adquisición era de abandono total.

De acuerdo con el plan de restauración, se realizó una prueba para determinar si el motor Bolinder instalado en 1914 en la motonave *Yavarí* podía ser reparado y puesto en funcionamiento. Esta prueba fue positiva. Gracias al auspicio de Atlas Copco Peruana S.A. y Volvo Perú S.A. por la donación de una compresora de aire fue posible cubrir una gran parte del coste de la reparación. Esta labor fue ardua debido a la antigüedad, naturaleza y volumen de este motor. El cigüeñal (de 6 metros de largo) presentó daños que no habían sido estimados lo que recayó sobre nuestro limitado presupuesto. En compensación, tuvimos la oportunidad de dar trabajo a muchos talleres locales. Además, tuvimos el honor de contar con la presencia del Ing. Per Fonser, especialista en este tipo de motores, quien con su don de líder fue la pieza clave para relanzar el Bolinder que actualmente es el motor más antiguo en funcionamiento de su clase y tamaño.

El siguiente objetivo, luego de haber reparado el motor Bolinder, era el de sacar la embarcación fuera del agua para realizar un carenado completo. El casco de hierro fue encontrado en muy buenas condiciones, considerando que esta embarcación no había sido carenada en los últimos 40 años. Sólo necesitamos reemplazar una plancha, valiosa donación de SIDER-



PERÚ, y reforzar algunos remaches. De la misma manera, se balanceó la hélice y el eje de la pala de timón fue cambiado por uno nuevo de acero naval.

El 27 de enero de 2001 se realizó la botadura de la remozada *Yavarí*, luego de casi dos meses de intensa labor (con un breve descanso por las fiestas navideñas). Seguidamente, nuestra Directora Meriel Larken, voló a la ciudad de Londres para dar una conferencia sobre los trabajos realizados, la misma que contó con una gran asistencia y sirvió para obtener fondos con el fin de seguir cubriendo los gastos de manutención y desarrollo del Proyecto Yavarí que avanza con proa al futuro.

Asimismo, el 10 de febrero de 2001 navegamos por unas horas llegando hasta las islas de los Uros. Durante esta travesía de prueba de máquinas y sistemas estuvieron a bordo reporteros de diversos medios, tales como la Revista 'Bienvenida', el programa de televisión 'Tiempo de Viaje' (canal 14 Cable Mágico Cultural) y 24 Horas (noticiero de Panamericana Televisión), quienes cubrieron este significativo acontecimiento.

Actualmente, el buque se encuentra acoderado frente al Hotel Posada del Inca. El acceso es mediante un pontón construido por nuestra eficiente tripulación, pero también puede ser visitado por los pasajeros de las lanchas que van rumbo a los Uros.





El Futuro Inmediato

Gracias al incremento de turistas en Puno, especialmente en el lago Titicaca (el tercer destino más popular de turistas en Perú) y en respuesta a la demanda del público, hemos decidido simplificar y acelerar las modificaciones del *Yavarí*. La restauración de la superestructura de fines del siglo XIX proveerá la capacidad de llevar 40 pasajeros además de los 10 tripulantes. La chimenea, los mástiles y otras piezas y equipos serán vueltos a ubicar según los primeros dibujos existentes.

El *Yavarí* ofrecerá un servicio diurno único disfrutando de la belleza circunlacustre a bordo de una embarcación histórica y por la noche una velada muy romántica con una vista espectacular.

Por el momento. sólo se realizan dichos paseos en pequeñas embarcaciones de madera las cuales son adecuadas, pero carecen de condiciones de seguridad necesarias.

El *Yavarí* se convertirá en un atractivo más para la región y contribuirá al desarrollo social y educativo invitando a estudiantes y discapacitados a paseos frecuentes.

Su fama atrae la atención hacia el lago Titicaca y la Región Puno siendo éste uno de los motivos principales para salvar y conservar esta pieza histórica.

El Convenio con la Marina de Guerra

La Asociación civil Yavarí suscribió un convenio con la Marina de Guerra, a través de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, el cual permitirá ceder en comodato, por un período de 50 años, piezas originales de propiedad de la Institución Naval, entre ellas: una rueda de cabillas, un compás magnético, un reloj, un telégrafo y una campana y que serán usados a bordo del buque *Yavarí*.

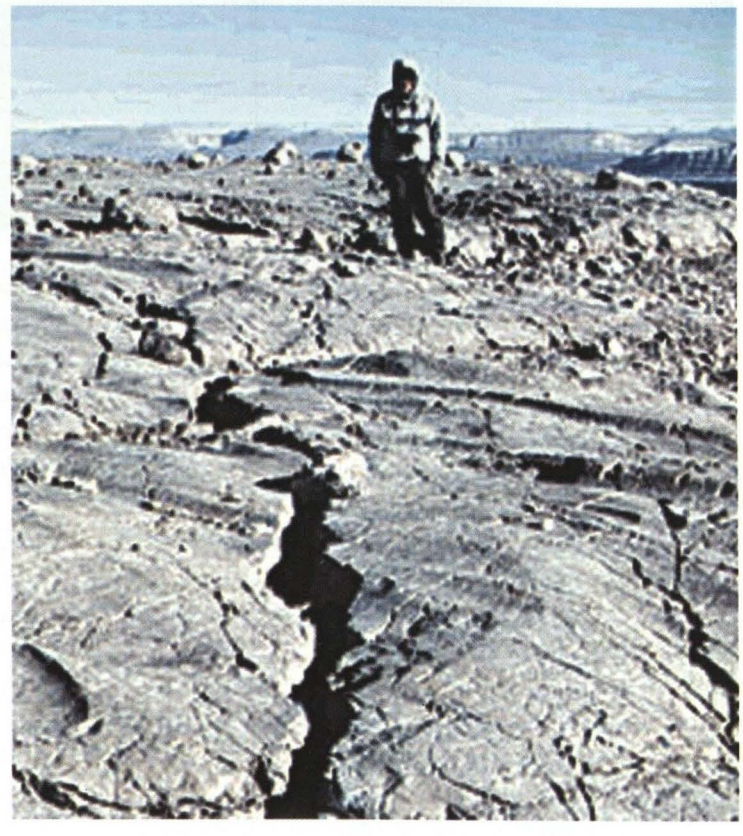
De esta manera, ambas instituciones contribuirán a la promoción de la conciencia marítima, el desarrollo cultural y turístico de la región Puno. ⚓

Giselle Guldentops Benavides
Es capitana de embarcaciones de hasta 100 toneladas, título obtenido en el Maritime Profesional Masters, Mates and Engineers Training de Fort Lauderdale, Florida. Luego de estudiar el curso de Navegación Astronómica se convirtió en la primera mujer peruana en obtener la licencia de capitán de yate. Ha seguido cursos de Ingeniería en Construcción Naval en la Escuela Nacional de la Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" y de supervivencia y primeros auxilios en el US Coast Guard Auxiliary en Florida. Ha cocapitaneado travesías desde el Puerto del Callao a destinos como la Polinesia Francesa y el Puerto de Miami. Actualmente se desempeña como Gerente del Proyecto de Restauración del Buque Museo Yavarí, en el Lago Titicaca.

El Cambio Climático y el tráfico marítimo: del Canal de Panamá al Paso del Noroeste

Héctor López Aréstegui

El "Kongspeil" o "Espejo de los Reyes", poema épico noruego del siglo XII, dice que tres son los motivos que impulsan a los hombres a la exploración de nuevas tierras: lucro, aventura y gloria. Estos tres elementos han estado siempre presentes en la exploración del Ártico, desde que el vikingo Eric el Rojo arribó a las costas de Groenlandia* el año 986 y estableció una colonia que sobrevivió en aquellas inhóspitas tierras hasta mediados del siglo XV, hasta el primer reconocimiento total del famoso Paso del Noroeste por el explorador noruego Roald Amundsen (1872-1928) en 1906. Entre esos dos momentos históricos muchos marinos que se aventuraron a navegar las gélidas aguas del Gran Norte acabaron derrotados por el frío extremo y vientos caprichosos, tal y como terminó la expedición del Almirante y explorador británico sir John Franklin (1786-1847).**



Isla Hans. Canadá y Dinamarca se disputa esta pequeña isla que puede convertirse en la puerta de entrada al Gran Paso del Noroeste.

Por ello, grande fue la sorpresa y el estupor que causó el reporte de la expedición emprendida por la Real Policía Montada del Canadá (RCMP), durante el verano boreal del 2000, en conmemoración de una anterior que sesenta años atrás había navegado desde Vancouver, Columbia Británica, al Atlántico, en el RCMP *St. Roch*, al mando del Sargento Henry A Larsen para declarar la soberanía marítima del país sobre sus costas en la cuenca ártica occidental. Así, pues, el 1 de julio del 2000 partió desde Vancouver el patrullero de la RCMP *Nadon*, al mando del sargento Kenneth Burton, con la misión de cubrir 8.000 millas marinas a través del Gran Norte en cinco meses te-

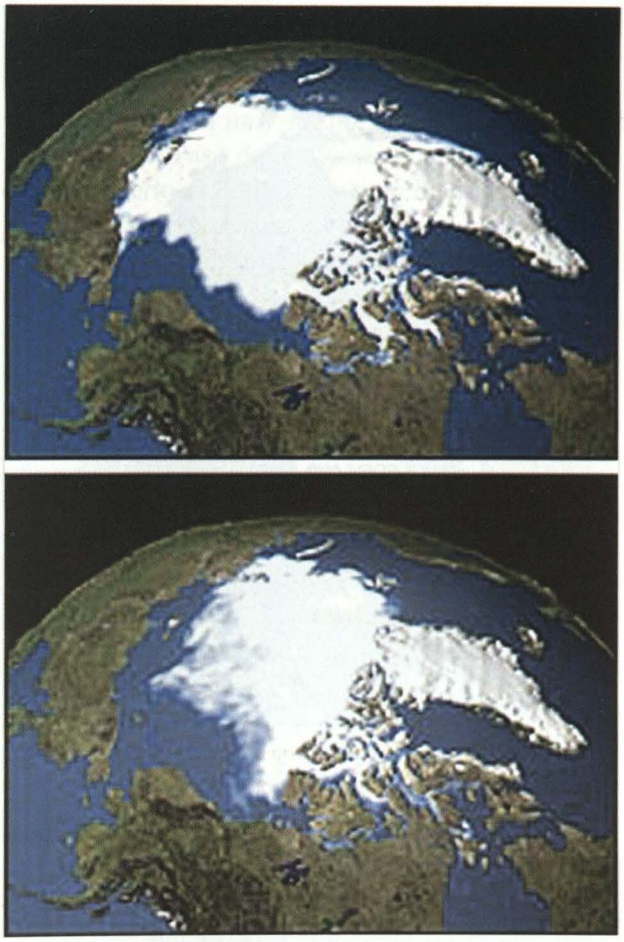
* *Mucho se ha discutido sobre los últimos días de la colonia fundada por Eric el Rojo a finales del siglo X, sobre la que se pierde el rastro histórico a mediados del siglo XV. El poema citado en el presente artículo aporta alguna información sobre ella, señalando que era tan pobre, al punto que "mucha gente allí ignora lo que es el pan y la moneda y el tributo a San Pedro se cobra con dientes de morsa y pieles de foca".*

** *Tomó once años y treinta expediciones la búsqueda de las tripulaciones desaparecidas del HMS* Erebus *y el HMS* Terror, *los buques de la expedición de sir John Franklin. Éstas permitieron atestiguar el final dramático de los exploradores y dar impulso a las exploraciones árticas en la Marina Real Británica.*

niendo como puerto de llegada Nueva York, Estados Unidos. Lo que encontraron el Sargento Burton y su tripulación fue, en sus propias palabras, irreal: mar abierto, libre de hielo marino (pack). En la bitácora del Nadon del 31 de agosto reza lo siguiente: "Mar abierto, totalmente libre de hielo marino. Las aguas sobre las que navegamos son usualmente una carrera de obstáculos para los más experimentados marinos".[1] En una anotación posterior el sargento Burton informa sobre la gran cantidad de témpanos a la deriva en la costa de Groenlandia: "El fenómeno del cual damos testimonio puede atribuirse al cambio climático o un patrón cíclico del clima que aún no ha sido estudiado".[2] En una de sus anotaciones finales advierte: "El viaje es aún peligroso, pero la cuenta regresiva para la utilización del Gran Paso del Noroeste al tráfico marítimo comercial masivo podría haber ya comenzado".

En efecto, una de las consecuencias más interesantes, pero menos difundidas de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos es el renovado interés por las rutas marítimas árticas. Al igual que a fines del siglo XV, cuando el rey Enrique VII de Inglaterra autorizaba, mediante la correspondiente patente, al genovés Juan Caboto (1450-1498) a buscar hacia el oeste islas, comarcas, regiones y provincias desconocidas a los cristianos, en abierto desafío al monopolio de las tierras por descubrirse concedido por el Papado a España y Portugal, el objetivo es buscar rutas marítimas alternativas a las ya conocidas al sur, donde el terrorismo y la piratería son riesgos que van en aumento y así ahorrar en promedio unas dos semanas a una travesía promedio de 45 días entre Europa y Asia a través del Canal de Suez y el Canal de Panamá. Así, por ejemplo, la Marina de los Estados Unidos ha comenzado a estudiar las posibilidades y contingencias de futuras operaciones en aguas árticas en donde se destaca que la desaparición del hielo marino convertirá al Ártico en el Mar Mediterráneo del siglo XXI.[3] Los indicadores que esto podría ocurrir son los siguientes:[4]

- Según los glaciólogos de la Universidad de Boulder, Estados Unidos, la extensión del hielo marino en el Ártico en septiembre del año pasado era 13,4% inferior a los promedios históricos de fines del verano boreal. Septiembre marca el fin de la época de deshielo estival y constituye un buen indicador para la evolución de los bancos de hielo. Este marcado declive ya era evidente desde hace años (12% en relación al promedio en el 2002 y 15% el 2003).
- La superficie de hielo marino permanente –aquella que no se derrite con el calentamiento del verano– se ha reducido en 10% desde la década de los ochenta del siglo pasado y cubre 6 millones de kilómetros cuadrados, en comparación de los 7 millones hace 20 años.



Cambio climático en el Ártico 1979-2003: Entre 1979 y el 2003 se ha desaparecido 1 millón de kilómetros de hielo permanente.

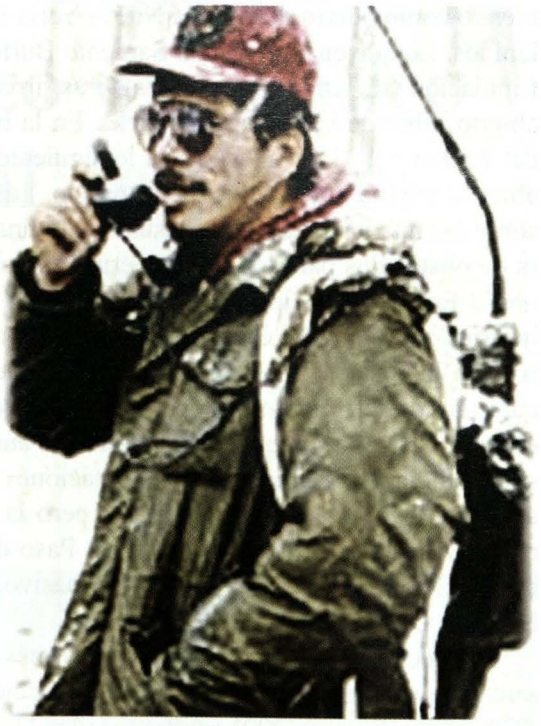
1 *Langton, James.* Canadian vessel finds the fabled Northwest Passage free of Ice. *The Daily Telegraph. 10 de septiembre de 2000.*

2 *Revkin, Andrew C.* Unfrozen North May Face A Blue Navy Future. *The New York Times. 12 de enero de 2004: Los expertos y los habitantes de las regiones árticas concuerdan que el clima ártico ha cambiado dramáticamente en las últimas décadas. No obstante, algunos científicos afirman que estos cambios no se deben enteramente a la acción del hombre, sino a ciclos de calentamiento del clima de la región que duran aproximadamente 30 años y estarían relacionados a la presencia del fenómeno de El Niño en el Pacífico tropical.*

3 *USN Commander Carman, Jesse C.* Economic and Strategic Implications of Ice-Free Arctic Seas. *http://www.ndu/inss/books/Books_2002/Globalization_and_Maritime Power_Dec_ 02/10_ch09.htm: Una de las conclusiones más interesantes es que la apertura del Paso del Noroeste permitiría la disminución del coste del transporte del petróleo de Alaska a la costa este estadounidense, reduciendo de esta manera la dependencia del petróleo de Oriente Medio y un traslado mucho más rápido y eficiente de las unidades de las flotas del Pacífico y el Atlántico.*

4 *Kampf, Hervé.* L'Arctique bientôt navigable. *Le Monde. 24 de octubre 2004.*





El Océano Glaciar Ártico tiene una superficie estimada de 18'000,000 kilómetros cuadrados y está limitado por masas continentales. A la derecha: Ranger canadiense.

- El espesor del hielo en la parte central de la cuenca ártica ha pasado de 3 a 1.8 metros en las últimas cuatro décadas. Este dato es vital para la navegación en la región y de él hay un registro completo gracias al constante patrullaje de submarinos nucleares estadounidenses y británicos[4] durante la Guerra Fría.
- Según el científico Jean Claude Gascard, del Laboratorio de Oceanología Dinámica y Climatología (LODC) de París, Francia, la barrera entre el agua dulce y la salada del océano Glaciar Ártico se mueve con mayor rapidez que en el pasado.

El análisis geopolítico de estos indicadores no deja lugar a duda que el cambio climático tendrá consecuencias en las reivindicaciones y aspiraciones marítimas de los países que comparten la gran cuenca del Océano Glaciar Ártico***, entre los que se cuentan dos potencias nucleares, los Estados Unidos y Rusia. Tal es el caso de Canadá que –al igual que Rusia– considera que su territorio se prolonga hasta el mismo Polo Norte englobando la mayor parte de la cuenca ártica occidental y declarando que su jurisdicción se extiende sobre las islas del archipiélago ártico hasta el paralelo 60 latitud norte. Esta afirmación de soberanía conjuga intereses históricos, políticos y económicos. Y es que histórica y políticamente Canadá se considera heredera de la Compañía Inglesa de la Bahía de Hudson a la que el rey Carlos II de Inglaterra concedió, en 1670, el derecho de explotar esas tierras ricas en pieles y, al mismo tiempo, intentar descubrir un nuevo paso hacia los mares del Sur y del pueblo Inuit[5], que desde hace 10.000 años vive en las regiones árticas. Económicamente Canadá quiere para sí el control de las últimas grandes reservas de recursos minerales y energéticos del planeta. Así, por ejemplo, desde 1972 explota los inmensos yacimientos de diamantes de la isla Ellesmere, donde tiene una base militar y científica que se encuentra en el paralelo 82, apenas a 817 kilómetros del Polo Norte.[6]

No obstante, la soberanía canadiense sobre el

4 *Connor, Steve.* An Ice free North Pole by 2080. *The Independent. 11 de diciembre de 2003.*

*** *El Océano Glaciar Ártico es el más pequeño del mundo, ocupa una cuenca subcircular que cubre 12 millones de kilómetros cuadrados en promedio y limita con el continente euroasiático al este, América del Norte al sur y Groenlandia al este. El Estrecho de Bering le comunica al este con el océano Pacífico y el mar de Groenlandia con el Atlántico.*

5 *Bovet, Philippe.* Nunavut, the final carve-up of Canada. *Le Monde Diplomatique. Septiembre 1997: los Inuit, mal llamados esquimales (aquellos que se alimentan de carne cruda), viven en las regiones árticas desde hace 10.000 años y en su mayor parte en Canadá, Groenlandia (territorio autónomo perteneciente al reino de Dinamarca) y en menor cantidad en Alaska, Estados Unidos, y en la Península de Chukchi, Siberia, Rusia. Los Inuit canadienses son los más activos promotores de la soberanía ártica de su país, constituyéndose en guardianes de estos territorios de difícil acceso y vigilancia. A cambio de cumplir esos roles reclaman al gobierno Canadiense la gestión de las riquezas naturales de sus tierras y autonomía política que se concretó con la creación de la provincia de Nunavut en el año 1997.*

6 *On Alert: Canada's North Pole Command Centre. AFP. 19 de noviembre de 2004.*

Gran Norte es rebatida por Estados Unidos y Dinamarca a medida que el deshielo aumenta y el hecho que el Paso del Noroeste comunica el océano Pacífico con el Atlántico. Washington no reconoce los reclamos canadienses y estima que el Paso del Noroeste debe considerarse como un "estrecho utilizado para la navegación internacional".[7] Por su parte, Ottawa considera el Paso como aguas internas desde 1985[8] al declarar líneas de base rectas alrededor del archipiélago ártico. Canadá, que ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) a finales del año 2003, hace valer su reclamo soberano sobre el Ártico occidental en base a lo que la Convención señala sobre el derecho de los Estados ribereños de zonas cubiertas de hielo para dictar y hacer cumplir sus leyes para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques dentro de los límites de su zona económica exclusiva.[9] Canadá y los Estados Unidos también están en desacuerdo sobre los límites de la Provincia del Yukon y el Estado de Alaska y los límites marítimos en el Mar de Beaufort.

En cuanto a Dinamarca, la disputa es aún más seria, pues se trata de impugnar los derechos canadienses sobre el Ártico.[10] Dinamarca ha emprendido una intensa campaña que se funda en la presunta continuidad de la plataforma continental de Groenlandia, posesión danesa desde 1814, con la cordillera submarina de Lomonosov, que se sitúa a 250 kilómetros del Polo Norte y forma una línea meridiana natural entre Canadá, Groenlandia y el Polo Norte hasta el Ártico oriental, en su mayor parte territorio ruso. Como se sabe, la CONVEMAR autoriza a los Estados que forman parte de ella a reclamar para sí derechos económicos hasta 370 kilómetros de sus costas. La reivindicación danesa del Ártico sólo podrá concretarse cuando el estudio geológico submarino de la cordillera Lomonosov esté terminado y el parlamento danés ratifique la CONVEMAR.[11]

Otro motivo de controversia entre Canadá y Dinamarca es el islote Hans, ubicado en el estrecho de Davis, entre la isla canadiense de Ellesmere y Groenlandia[12], a 1.000 kilómetros del Polo Norte. Está en disputa las abundantes zonas de pesca, la posibilidad de encontrar ricos yacimientos de petróleo y, en un futuro no muy lejano, el control de uno de los accesos al Paso del Noroeste cuando éste se encuentre abierto al tráfico marítimo internacional.

La controversia sobre el islote Hans entre Ottawa y Copenhague empezó hace tres años cuando la Marina Real Danesa envió un rompehielos en expedición al Ártico. La tripulación de esta nave desembarcó en el islote y plantó la bandera danesa. La respuesta canadiense a esta calculada provocación fue la operación "Narval"[13] que se realizó a fines de agosto del año pasado y en la que participó la fragata HCMS *Montreal*, con su casco debidamente reforzada para la navegación en aguas árticas, un rompehielos de la Guardia Costera, 200 soldados y Rangers, la milicia Inuit que actúa como guías y guardias de la frontera ártica canadiense. Los objetivos



RCN

Submarino clase Victoria.Canadá ha adquirido cuatro submarinos clase Victoria (Ex- Upholder) para reforzar presencia naval en el Ártico.

7 *Appelbe, Alison.* US, Canada in Power Struggle over Arctic Waters. *CNSNews. Com. 12 de agosto de 2002.*

8 Impact du changement climatique sur le passage du Nord-Ouest. *Volume 2° N°4 –Hiver 2001 http://www.isuma.net/v02n04/huebert-/huebert_f.shtml. La declaración del Secretario de Relaciones Exteriores canadiense de la época, Joseph Clark, ante la Cámara de los Comunes, del 10 de septiembre de 1985, reza así: "La soberanía de Canadá en el Ártico es indivisible. Esta comprende el suelo, el mar y el hielo y se aplica sin interrupción a las costas a lo largo de las islas Árticas. Éstas islas no están divididas, sino reunidas por la aguas que las rodean. La mayor parte del año éstas están conectadas entre sí por el hielo. Desde tiempos inmemoriales los Inuit de Canadá han ocupado y utilizado estas zonas heladas de la misma forma que sus campos de caza en tierra firme".*

9 *Artículo 234 CONVEMAR*

10 *Coman, Julian.* Denmark causes international chill by claiming North Pole. *The Daily Telegraph. 17 de octubre del 2004.*

11 *Howden, Daniel and Holst, Ben.* Race for the Arctic. *The Independent. 05 de enero de 2005.*

12 *Champelle, Laurène.* Danemark-Canada : froid polaire. *Libération. 08 de abril de 2004.*

13 *Krauss, Clifford. Canada Reinforces Its Disputed Claim in the Arctic.The New York Times. 29 de agosto de 2004.*

del ejercicio eran probar el grado de preparación de las Fuerzas Armadas canadienses en el resguardo de su soberanía ártica y hacer acto de presencia en éstas ante la población Inuit local. Si bien el mal tiempo impidió tener apoyo aéreo durante la mayor parte del ejercicio, éste fue calificado de satisfactorio, pues permitió que los inexpertos soldados canadienses aprendieran las técnicas de supervivencia y rastreo de objetivos de sus guías nativos. La operación Narval es sólo la primera de una serie que tendrán lugar en los próximos años, habiéndose planeado una segunda mucho más ambiciosa para el año 2006 sobre el Canal de Parry, a 500 kilómetros del Polo Norte. Asimismo, las autoridades del Ministerio de Defensa canadiense planean lanzar un satélite, el Radarsat II, que servirá para la vigilancia y planeamiento de futuras operaciones y la compra de material aéreo y marítimo.[14]

En el frente diplomático, Ottawa está dispuesto a negociar con Copenhague el futuro del islote Hans. Sin embargo, el gobierno danés ha declarado que no piensa dejar de enviar sus naves de guerra al islote. Así, a principios de enero del presente año, hizo acto de presencia en la zona el HDMS *Vaedderen,* una fragata de 3.500 toneladas con casco reforzado llevando una unidad especializada de infantería de Marina, la patrulla *Sirio*, equipada con trineos y perros de tiro para el patrullaje de la costa noreste de Groenlandia.[15] El objetivo de la misión era demostrar la capacidad de Dinamarca para asumir la vigilancia y defensa del territorio ártico.

No obstante, Copenhague tiene poco tiempo para hacer valer sus pretensiones. El tiempo corre en contra para que el parlamento danés ratifique la CONVEMAR. El trabajo científico sobre la cordillera Lomonosov deberá estar terminado el 2015, razón por la cual se le ha dado prioridad máxima y concedido un presupuesto anual de 14 millones de libras esterlinas. Asimismo, el Servicio Geológico de Groenlandia y Dinamarca (SGGD) reconoce las dificultades para cumplir con esta misión. Así, por ejemplo, se necesitan temperaturas entre –30° a –40° C para realizar los trabajos de prospección, pues a temperaturas más altas es peligroso aterrizar en el hielo y es imposible realizar las explosiones controladas con cañones de aire y equipo de sonido para escudriñar el lecho marino.

Entretanto, el Ministro de Defensa canadiense Bill Graham ha pedido US $ 55 millones al Parlamento para invertirlos en un estudio oceanográfico propio sobre la cordillera Lomonosov.

Estas escaramuzas diplomático-militares entre Canadá y Dinamarca podrían devenir en un conflicto de mayor dimensión entre la Unión Europea con Canadá. Existe ya un precedente que se debe tomar en cuenta. Se trata de la guerra de las Falklands/ Malvinas, en 1982. Las islas Falklands están ubicadas en un lugar estratégico y son la puerta de entrada al Antártico; sus aguas son ricas zonas de pesca y se estima que en su plataforma continental hay considerables yacimientos de petróleo. En el caso del Paso del Noroeste se trata de uno de los primeros y más importantes cambios geopolíticos atribuibles al calentamiento climático. ¿Se confirmarán las reivindicaciones de soberanía de Canadá en el Ártico? Si esto sucede, ¿abrirá Canadá el Paso al tráfico marítimo internacional cuando su navegación sea posible? Entretanto, muchos armadores ya estudian cómo aprovechar el derretimiento del Ártico para establecer la ruta comercial entre el puerto de Churchill, en la Bahía de Hudson, Canadá, hasta Murmansk, al norte del Mar de Barents, Rusia.[16] Este "puente ártico" cuenta con el apoyo del gobierno canadiense y del ruso. Según los promotores de esta idea, el primer embarque de cereal canadiense a Rusia será despachado a mediados del presente año. Así, es muy probable que esté vivo para cuando el Canal del Norte, rival del de Panamá, no sea ya un cementerio marino, sino el principal eje del transporte marítimo del futuro. ⚓

14 *Harding, Thomas.* Fire aboard ex-Navy sub on way to new owner. *The Daily Telegraph. 6 de octubre de 2004:"Canadá ha adquirido cuatro submarinos de propulsión convencional clase Victoria (Ex – RN* Upholder) *de la Marina Real Británica por US $ 750 millones de dólares. Una de estas unidades sufrió un grave accidente en el viaje de la base Faslene, Escocia, hacia Halifax, Nueva Escocia, Canadá. El diseño de estos unidades es idéntico al de los submarinos de propulsión nuclear de la Marina Real Británica".*

15 *Howen, Daniel y Holst, Ben.* Race for the Arctic. *The Independent. 05 de de enero de 2005.*

16 El calentamiento global abre nuevas rutas comerciales. *La Nación. 30 de enero de 2005.*

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 3, Diciembre, 2003.

Préstamos hasta S/.75,000(*)

al personal de la Marina vía descuento por planilla y combustible

SIN AVAL(**)

A SOLA FIRMA

*) Sujeto a evaluación

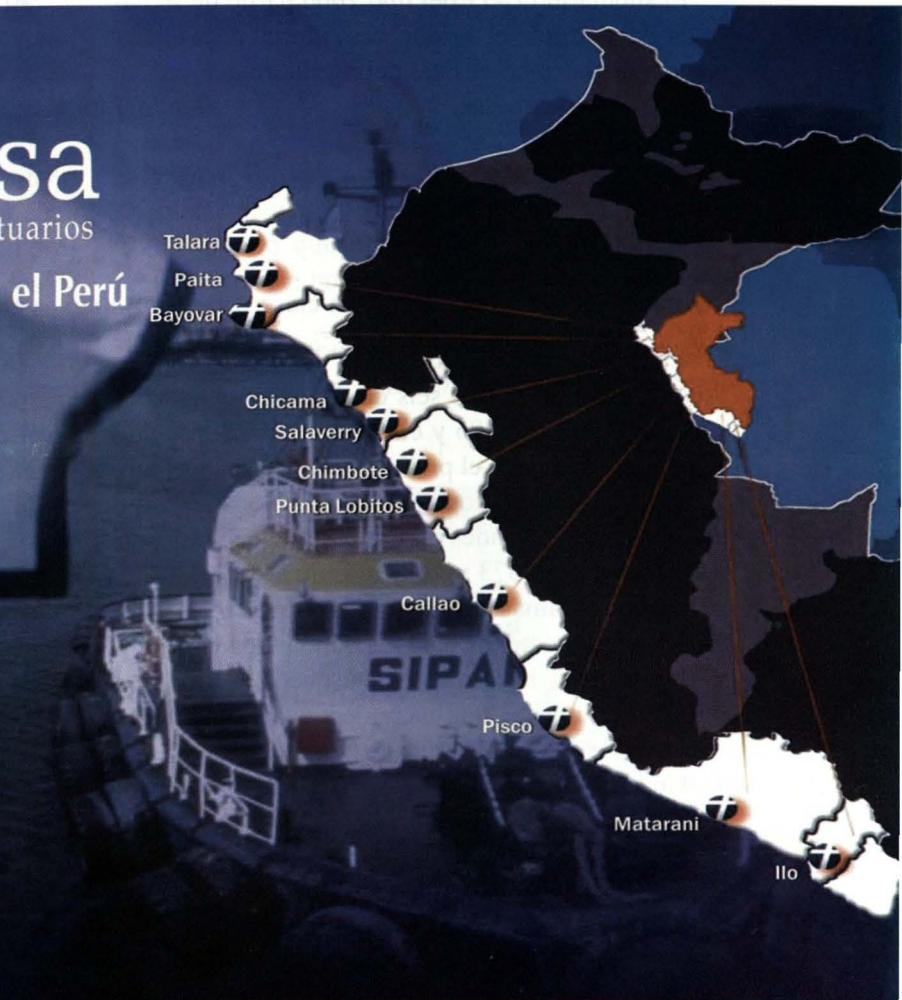
BANCO DE COMERCIO

0 800 00 222 www.bancomercio.com

Tramarsa
Operadores Portuarios

leres en Operaciones Portuarias en el Perú

vicios ofrecidos por Tramarsa
genciamiento Marítimo
stiba / Desestiba
erminal de Contenedores
emolcaje
racticaje
peraciones Submarinas
erminal de Líquidos



ISO 9001: 2000
CN: 37817

BASC
WORLD BASC ORGANIZATION
PERU

ISPS code

Av. Saenz Peña 177 Tercer Piso, Callao Lima-Perú Teléfono: (511) 413 0400 Fax: (511) 453 4500
e-mail: info@tramarsa.com.pe www.tramarsa.com.pe

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

Despliegue del *U-17* para operaciones en el mediterraneo

El submarino *U-17* del *tipo 206a* partió de su base en Eckemforde el 5 de febrero último para iniciar sus operaciones en el Este del Mediterráneo por un período de siete meses.

El submarino concluirá acciones de vigilancia en apoyo al operativo "Active Endeavour", que consiste en el monitoreo del ingreso al Canal de Suez frente a las costas de Egipto.

AUSTRALIA

Armada dotará a fragatas de la clase *Anzac* con nuevos equipos

Las ocho fragatas clase *Anzac* de la Real Marina Australiana, de las que seis de ellas han entrado en servicio entre los 1996 y el 2004 y las dos restantes lo harán una durante el presente y la última en el próximo año, recibirán equipamiento adicional para aumentar sus capacidades ofensivas y defensivas por un monto de 373 millones de dólares.

Este programa considera el suministro de los siguientes equipos para las ocho unidades:

- Un sistema infrarrojo de búsqueda y traqueo de misiles que incrementará la capacidad de detección y distancia de enganche.
- Un segundo canal de disparo del sistema de combate principal SAAB 9LV453
- Equipamiento para el sistema de comando y control para detecciones cercanas y tiempos de enganche.
- Dos sistemas VSRAD que proveerán defensa puntual en los 360 grados.

Los trabajos se efectuarán durante los períodos de mantenimiento y se espera que la primera modificación concluya en el 2007.



La HMAS Arunta *al igual que el resto de su clase serán dotadas de nuevos equipos electrónicos.*

CANADÁ

Proyecto para construcción de buques de reabastecimiento logístico es aprobado

La Marina Canadiense ha recibido la aprobación del financiamiento por 1.770 millones de dólares para la construcción de tres buques de reabastecimiento logístico, destinados a reemplazar a los dos de la *Protecteur* actualmente en servicio.

Esta nueva clase de buque tendrá un desplazamiento de 28.000 toneladas, doble casco en la sección de carga y tanques, podrá mantener una velocidad de 21 nudos y navegar en agua polares, con una autonomía de 10.800 millas a 15 nudos. Su dotación estará conformada por 165 tripulantes, con capacidad para alojar a 210 personas más.

Estos buques poseerán dos estaciones de reabastecimiento en la mar en cada banda, un módulo hospitalario con 60 camas de capacidad y facilidades para la comandancia de un grupo de tarea. Se espera que transporte 8.000 toneladas de combustible, 500 toneladas de JP-5 y 300 toneladas de munición, entre otros. El sistema de carga y descarga consistirá en un sistema para empleo de contenedores con sus respectivas rampas, grúas y capacidad para transferir la carga hacia tierra mediante barcazas de desembarco.

Podrá operar cuatro helicópteros medianos y mantener una línea de helicópteros para un grupo de tarea. La cubierta de vuelo podrá operar con dos helicópteros simultáneamente.

Dentro de los planes de construcción, se prevé que entren en servicio para reemplazar a los dos buques de la clase *Protecteur* entre el 2011 y el 2013.

RCN

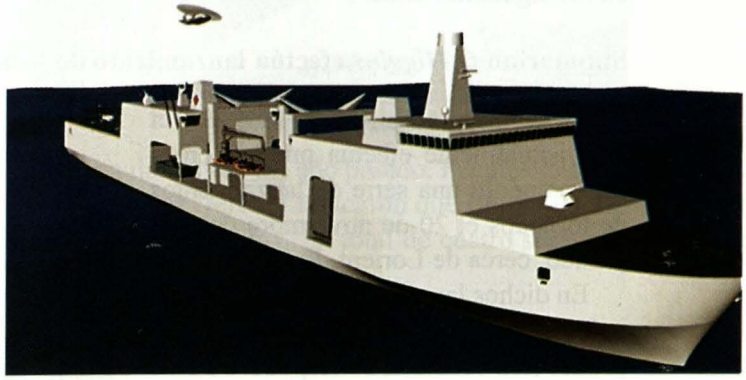


Imagen digital del proyectado buque de reabastecimiento logístico Canadiense.

CHILE

Chile repotencia fragatas del Tipo *M* adquiridas en Holanda

Con el propósito de facilitar el empleo de helicópteros *Cougar* armados con misiles AM-39 *Exocet*, la Armada de Chile viene sometiendo a un proceso de modernización y repotenciamiento a dos de las cuatro fragatas recientemente adquiridas en los Paises Bajos.

Dicho trabajo, se ejecuta actualmente en la Base Naval de Den Helder, a cargo de personal del astillero naval De Schelde, y consistirá en el alargamiento del hangar y la elevación del techo para acomodar un helicóptero más grande.

Asimismo, los trabajos incluirán el alargamiento de la cubierta de vuelo y la instalación del sistema de recuperación en vuelo ASSIST para los helicópteros, que facilitará la maniobra de aterrizaje.

Estas modificaciones son parte del contrato de transferencia de dos fragatas del tipo *M* y dos fragatas del tipo *L* adquiridas por la Armada de Chile a los Países Bajos a un costo de 350 millones de dólares.

La primera nave del tipo *M* la Hr.Ms. *Abraham Van der Hulst* será rebautizada *Almirante Blanco Encalada* y entregada a Chile en febrero de 2006, por lo que actualmente, la nueva dotación chilena de este buque se entrena intensivamente en Holanda.

La segunda fragata, la HrMs *Tjerk Hiddes*, cuyo nuevo nombre será *Almirante Riveros* será modernizada en el 2006.

JNI



Las dos Fragatas de la clase M *recién adquiridas por la Armada Chilena, serán habilitadas para operar helicópteros* Cougar.

Armada de Chile suscribe contrato de reparación y mantenimiento de turbinas a gas de sus fragatas

La compañía Rolls Royce firmó una orden de servicio por 20 años con la Armada de Chile para proveer el mantenimiento, reparación y soporte técnico para las turbinas a gas de cinco fragatas, dentro de las que están comprendidas la fragata *Almirante Williams* comprada al Reino Unido y las cuatro fragatas de procedencia holandesa recientemente adquiridas.

El contrato cuyo coste es de 9.6 millones de dólares para el primer año, podrá ser sujeto a variaciones en los siguientes años.



KM

La firma Rolls Royce tendrá a su cargo el mantenimiento, reparación y soporte de las turbinas de las fragatas chilenas.

Submarino *O'Higgins* efectúa lanzamiento de torpedos durante pruebas en la mar

El submarino chileno *O'Higgins*, el cual actualmente efectúa pruebas en la mar, condujo una serie de lanzamientos de torpedos el 20 de noviembre del año pasado, cerca de Lorient, Francia.

En dichos lanzamientos fueron disparados dos tipos diferentes de torpedos de producción estándar, un torpedo *SUT* de la firma alemana Atlas Elecktronik, y un torpedo de última generación *Black Shark* de Whitehead Alenia Sistemi Subacquei.



DCN

El O´Higgins durante pruebas en la mar.

De acuerdo a los astilleros DCN, las pruebas demostraron la capacidad del sistema de control de tiro y los sistemas de lanzamiento, descarga y guiado de diferentes tipos de generaciones de torpedos.

ECUADOR

Armada del Ecuador retorna al servicio fragata *Morán Valverde*

La Armada del Ecuador luego de un largo proceso de mantenimiento, reparación y modernización de diferentes equipos, ha retornado al servicio a la fragata misilera *Morán Valverde* (FM-02). Esta fragata, que perteneció originalmente a la Real Marina británica, con el nombre de HMS *Danae*, pertenece a la clase *Leander* y fue comisionada inicialmente el 7 de septiembre de 1967.

En la *Morán Valverde,* desde 1995 hasta la fecha, se ha instalado el sistema *Simbad* de misiles superficie-aire *Mistral* y el sistema de Mando y Control *SP-100*. Por otro lado, en el 2002, inició la reparación de sus calderas y maquinaria auxiliar.

La *Morán Valverde* (ex *Danae*) fue adquirida en abril de 1991 conjuntamente con una segunda fragata de la misma clase, la ex HMS *Phoebe*, la que al ser incorporada al Ecuador fue rebautizada *Presidente Alfaro*.



EGIPTO

Armada egipcia evalúa adquisición de submarinos alemanes

Egipto está realizando una serie de negociaciones preliminares con Alemania para la adquisición inicial de dos submarinos diesel-eléctricos del tipo *206A*.

El retiro de los submarinos de esta clase por parte de la Marina Alemana, responde al hecho que pronto iniciará la incorporación al servicio de los nuevos submarinos del Tipo *212*, cuya primera unidad, efectúa en la actualidad sus pruebas finales, debiendo ser entregado a fines del presente año. Por ello, se ha previsto el retiro gradual de los submarinos Tipo *206A* que tienen aun un gran potencial de venta en el mercado internacional, debido a que recibieron una modernización de sus sistemas de combate a finales de los 80 y principios de los 90.

El Ministro de Defensa alemán confirmó oficialmente esta perspectiva de venta durante su visita a Egipto en diciembre del año pasado. Fuentes relacionadas al sector Defensa indicaron que Egipto podría eventualmente adquirir un total de cuatro submarinos Tipo *206A*.



Bundesmarine

Submarino tipo 206A.

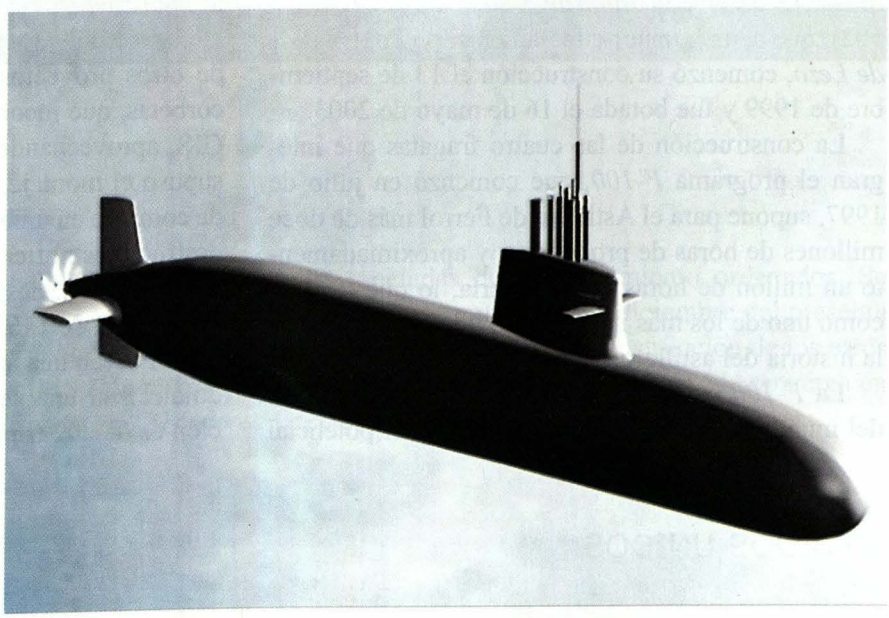
ESPAÑA

Competición para dotar de sistemas de combate a los submarinos *Tipo S-80A*

Las compañías que suministran sistemas de combate, se encuentran compitiendo para el equipamiento de la nueva generación de submarinos *S-80A* para la Armada Española.

Se espera que el nuevo submarino de 2.350 toneladas entre en servicio en el 2011. El programa de construcción contempla la entrega de un total de cuatro unidades de la clase, a un costo de 1.760 millones de euros. Los *S-80A*, tendrán una eslora de 68 metros, una velocidad máxima de 19 nudos en inmersión y una planta de propulsión mixta (AIP y baterías). Tendrán asimismo capacidad para lanzar misíles antibuque *Sub Harpoon* y emplear torpedos pesados entre los que se encuentra el *DM2A4* (Atlas Elecktronik) y el SAAB Bofors *UST-2000*.

Entre las compañías que compiten para dotar de sistemas de combate a esta nueva clase de submarinos, figuran la STN Atlas Elektronik, Kongsberg Defence & Aerospace, Lockheed Martin NE & SS, Raytheon y UDS International, las mismas que presentaron sus propuestas en marzo, incluyendo un arreglo de sonar múltiple, módulos de Comando y Control y un subsistema de control de armas.



Navantia

Imagen digital del nuevo submarino tipo S-80A para la Armada Española.

Lanzamiento de la cuarta fragata y entrega de la tercera de la clase *F-100*


Navantia

Fragata Mendez Núnez *permanece actualmente en gradas.*

En las instalaciones del astillero Ferrol, ahora perteneciente a la empresa española Navantia (nueva denominación del consorcio Izar) se llevó a cabo el 12 de noviembre del año pasado la botadura de la fragata *Méndez Núñez*, cuarta de la serie *F-100* para la Armada Española.

Al momento de su botadura, el buque se hallaba completado en un 80% de la construcción, alto porcentaje logrado gracias al sistema de construcción integrada que se desarrolla en el astillero. La entrega de la *F-104*, tendrá lugar en febrero de 2006, fecha en la que se pondrá fin al programa *F-100*.

Por su parte, la tercera fragata de la clase, la *Blas de Lezo* (*F-103*), fue entregada a la Armada Española en el Arsenal de Ferrol el 12 de diciembre del 2004, en ceremonia presidida por el Ministro de Defensa español José Bono. Esta fragata es la tercera de la serie *F-100,* y se suma a la *Alvaro de Bazán* (*F-101*) y la *Almirante Juan de Borbón* (F-102), que actualmente se hallan en servicio. La *Blas de Lezo*, comenzó su construcción el 13 de septiembre de 1999 y fue botada el 16 de mayo de 2003.

La construcción de las cuatro fragatas que integran el programa *F-100*, que comenzó en julio de 1997, supone para el Astillero de Ferrol más de doce millones de horas de producción y aproximadamente un millón de horas de ingeniería, lo que le sitúa como uno de los más importantes y trascendentes de la historia del astillero.

La *F-100* es una de las fragatas más avanzadas del mundo por la tecnología de punta y el potencial de su sistema de combate. Es además el origen de otro importante programa, como el de las fragatas *F-310* para Noruega, compuesto por otras cinco unidades, de las que el 3 de junio del año pasado se botó la primera.

Este es un buque clave también para el desarrollo de otros proyectos como fragatas más pequeñas y corbetas, que incorporan el sistema de combate AEGIS, aprovechando la experiencia de la *F-100*, que supuso el montaje, por primera vez, de este sistema de combate en un buque mucho más pequeño que los destructores norteamericanos.

Las *F-100*, desplazan 5.800 toneladas, tiene una eslora total de 146.7 metros y una manga máxima de 18.6. Poseen una autonomía de 4.500 millas, pudiendo alcanzar una velocidad de 28.5 nudos y su dotación es de 202 tripulantes.

ESTADOS UNIDOS

Submarino nuclear es incorporado al servicio

El USS *Jimmy Carter* (SSN-23), submarino nuclear de ataque de la clase *Seawolf*, especialmente modificado para misiones de inteligencia, operaciones especiales y vigilancia marítima, fue entregado a la Armada de los Estados Unidos de América, el 19 de febrero del presente año por la General Dynamics-Electric Boat, en ceremonia llevada a cabo en la Base Naval de New London, Groton, Conn.

El submarino incorpora una sección de 30 metros y 2.500 toneladas, especialmente diseñada para el soporte de material y equipo clasificado para pruebas y evaluación de los esfuerzos orientados a las misiones de guerra especial. Su desplazamiento en inmersión es de 12.139 toneladas, posee una eslora de 138.1 metros y sumergido puede desarrollar una velocidad de 35 nudos. Como armamento, posee

ocho tubos lanzadores para torpedos *MK-48* y misiles *Tomahawk* en sus diferentes versiones, de los que tiene capacidad a bordo para llevar 50. Asimismo, en vez de los torpedos, puede embarcar hasta 100 minas. Su dotación está compuesta por 12 Oficiales y 121 tripulantes.



USN

Submarino nuclear USS Jimmy Carter *(SSN-23).*

GRECIA

Submarino *Tipo 214* inicia pruebas

El primero de los submarinos *tipo 214,* para la Marina griega, comenzó sus pruebas en la mar. Construido por HDW, ahora parte del consorcio Thyssen Krupp Marine Systems, el HS *Papanikolis* es el primero de cuatro submarinos *tipo 214* de 1700 toneladas de desplazamiento ordenados. Se espera que sea entregado en diciembre del presente año, mientras, continúa la construcción de los otros tres submarinos en los astilleros de Skaramanga en Grecia.

Submarino griego Papanikolis *durante pruebas en la mar.*



Thyssen Krupp

REINO UNIDO

Real Armada inicia pruebas en nuevo tipo de sonar

Fragata *Tipo 23* HMS *Westminster* se encuentra preparándose para efectuar dos períodos de pruebas en el 2005, llevando a bordo el nuevo sonar *Tipo 2087* combinado de baja frecuencia con sistema de profundidad variable que deberá entrar en servicio en el 2006.

Diseñado para incrementar significativamente las capacidades de este tipo de fragatas contra las operaciones de submarinos en aguas profundas y cercanas al litoral, el nuevo sonar combina una transmisión a baja frecuencia menor a 500 Hz y un arreglo pasivo con frecuencias menores a 100 Hz.

Este sistema reemplazará al sonar pasivo *2031Z* de baja frecuencia, que operaba en conjunto con el sonar *2050* de frecuencia mediana montado en el casco e integrado con el sistema de Comando DNA.

Este programa, desarrollado por Thales Underwater System, considera el suministro y soporte logístico de 6 sonares Tipo 2087, con el fin de instalarlo en igual número de fragatas del *Tipo 23*, por un monto de 295 millones de dólares.



Fragata Tipo 23 HMS Westminster, *en la que se probará el nuevo sonar* Tipo 2087.

RUSIA

Botadura de nuevo buque de transporte

Con la botadura en los astilleros Yantar de Kaliningrado, la Marina Rusa ha dado un gran paso adelante en desarrollo del concepto de una nueva clase de buque de transporte.

Este buque, diseñado por el Nevskoye, hasta el momento es conocido como Proyecto 11711, y se tiene prevista la construcción de por lo menos cinco unidades similares a un costo estimado de 1.8 millones de dólares.

De acuerdo a las informaciones disponibles, se sabe que esta nueva clase de transportes podrá llevar 13 tanques de combate o en su lugar a 60 vehículos blindados de transporte de tropas. Tendrá también capacidad para transportar a 300 combatientes con equipamiento, disponiendo además de un área especial para contenedores de soporte logístico.

Con estos transportes de 6.000 toneladas, la marina Rusa, ha reiniciado la construcción de buques para operaciones anfibias, luego de 15 años de espera.

SUDÁFRICA

Segundo submarino sudafricano es lanzado al mar


SAN

El segundo de los tres submarinos del *Tipo 209* modelo 1400, actualmente en construcción para la Marina sudafricana, fue lanzado el 4 de mayo en el astillero Nordseewerke GmbH ubicado en Emden.

Este submarino, que hasta el momento se le conoce con el numeral *S-102*, fue lanzado 11 meses después del primero de su clase, el *S-101*, el cual iniciará proximamente sus pruebas en la mar. Se estima que el *S-101* será incorporado a principios del próximo año, mientras que el *S-102* a fines del 2006 o a inicios del 2007.

Como se ha informado en ediciones anteriores de la *Revista de Marina*, la Marina de Sudáfrica desarrollá un ambicioso programa de modernización de sus fuerzas navales, consistente en la construcción de cuatro corbetas *MEKO A-200 SAN*, las mismas que ya fueron entregadas, así como tres submarinos *Tipo 209/1400*.

SUECIA

Armada equipará sus submarinos con sensores activos


RSN

Los cinco submarinos que mantiene en servicio la Marina Sueca, dos de la clase *Sôdermanland* y tres de la clase *Gotland*, serán equipados con un sistema integrado de sensores activos para detección de minas, guerra antisubmarina y navegación en superficie, como parte del sistema SUBAC. El primer sistema, será entregado y probado en la mar en el transcurso del próximo año, estimándose la instalación y puesta en operatividad en los demás submarinos hacia el año 2008.

Esta decisión cambia la posición anterior de uso exclusivo de sensores pasivos en los submarinos a fin de que no sean detectados por fuerzas antisubmarinas durante sus operaciones.

TAILANDIA

Helicóptero entra en servicio

La real Marina Tailandesa recibió formalmente el helicóptero Súper Lynx 300 de la Agusta Westland para operaciones marítimas a bordo de la fragata HTMS *Taksin* en una ceremonia efectuada en la Base Naval de Sttahip el 7 de febrero último.

La Marina colocó un pedido de dos helicópteros a un coste de 47 millones de dólares en agosto del 2001, que considera el entrenamiento de pilotos y tripulantes y el mantenimiento de las aeronaves.



Agusta Westland

YEMEN

Nueva flota de patrulleros parten desde Australia

El buque de transporte de carga *María* partió del Complejo Marítimo Australiano de Fremantle el 09 de febrero con diez patrulleros de 37.5 metros de eslora para la Marina de Yemen.

Las embarcaciones fueron construidas por Austal Ships a un coste de 71 millones de dólares. Los patrulleras poseen cascos de aluminio, desarrollan una velocidad máxima de 29 nudos con una autonomía de 1.000 millas. Están equipadas con un montaje doble de 25mm. y dos ametralladoras de 12.7 mm.



AUSTAL

Las diez patrulleras construidas por el astillero Austal Ships de Australia para Yemen fueron transportadas a bordo del buque María *hacia dicho país.*



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

NOTICIAS NAVALES NACIONALES

Virginia Lacherre Calderón

CRUCERO DE INSTRUCCIÓN AL EXTRANJERO

Cadetes Navales complementaron conocimientos a bordo del B.A.P *Mollendo*

Para aplicar en la práctica los conocimientos que reciben en su Alma Mater, 94 Cadetes del Cuarto Año y 79 Cadetes del Segundo año de la Escuela Naval del Perú, así como Cadetes invitados de la Escuela Militar de Chorrillos, de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea, de la Escuela Nacional de Marina Mercante, de la Escuela Naval de Bolivia y alumnos de la Academia Diplomática, participaron, del 14 de enero al 18 de marzo, del Crucero de Instrucción al Extranjero a bordo del B.A.P. *Mollendo*, cuyo itinerario abarcó los puertos de Iquique (Chile), Papeete (Tahití), Honolulú (Hawai), San Diego (Estados Unidos) y Acapulco (México).

Prácticas marineras en navegación, ingeniería, comunicaciones, artillería y otras materias, así como la capacidad de mando y de racionalizar la organización de un buque fueron puestas a prueba.

Iquique fue el primer puerto del itinerario en donde realizaron una serie de actividades protocolores. Posteriormente en Papeete, Tahití, (Polinesia Francesa) entre otras actividades visitaron el buque de la Armada Francesa *Prairal*. La unidad peruana recibió una distinción en Pearl Harbor, cuando al llegar a puerto, el Alcalde de Hawai, Mufi Hanneman, decretó el 18 de febrero como el Día del B.A.P. *Mollendo*.



Participaron asimismo en una ceremonia en homenaje a los marinos muertos durante el ataque a Pearl Harbor, realizada ante el monumento "Arizona Memorial", construido sobre los restos del buque USS *Arizona*, hundido en el ataque a la flota norteamericana el 7 de diciembre de 1941.

Igualmente en San Diego, a donde arribaron el 26 de febrero, cumplieron un amplio programa.

Pobladores de los diferentes puertos visitados apreciaron a bordo, la muestra itinerante diseñada por el Museo Naval del Perú, en la que se exhibieron objetos de arte precolombino cedidos por el Museo Nacional de Antropología, además de una muestra de Caral, considerada la ciudad más antigua de América.

CRUCERO DE INSTRUCCIÓN POR EL LITORAL

De igual manera, 96 Cadetes de primer año y 113 de tercer año de la Escuela Naval del Perú, además de Cadetes invitados de la Escuela Naval Militar de Bolivia, cumplieron el Crucero de Instrucción al Litoral (CRULIT-05), al arribar al Callao el 22 de febrero, a bordo de las unidades B.A.P. *Callao* (DT-143), BAP *Eten* (DT-144), y el Velero *Marte* (ALY-313).

Fueron 36 días a bordo de las unidades de instrucción con el propósito de reforzar sus conocimientos teóricos con prácticas marineras.

El Itinerario del Crucero de Instrucción al Litoral (CRULIT-05) comprendió los puertos de Salaverry, Zorritos, Paita, Pacasmayo, Huacho, Callao, Matarani, Ilo, Pisco y Callao.



SUBMARINO B.A.P *ANTOFAGASTA* PARTICIPA EN DESPLIEGUE OPERACIONAL SUBDIEX 2005

El submarino B.A.P *Antofagasta*, desde el 14 de marzo participa de un importante ejercicio con la Flota del Atlántico de la Marina de los Estados Unidos de América denominado Despliegue Operacional SUBDIEX 2005 y que tendrá una duración de 150 días.

El ejercicio comprende tres fases: COMPUTES (Compusite Task Unit Exercise), JTFEX (Join Task Force Exercise) y TACDEVEX (Tactical Devolopment Excercise), en las cuales se desarrollan eventos como guerra antisubmarina y guerra antisuperficie, en un escenario en el que se enfrentan grupos de batalla de los Estados Unidos de América, los cuales cuentan con portaaviones, aviones y helicópteros. Paralelamente, está programado la realización de cursos de instrucción y entrenamiento en las que participará la dotación del B.A.P *Antofagasta*, haciendo uso de los simuladores de guerra de la Base Naval de Norfolk, Virginia.

Desde el año pasado, el submarino B.A.P. *Antofagasta* mantiene una actividad constante. Así, en el 2004 participó en los operativos multinacionales SIFOREX 04 y UNITAS 45 que exigieron un gran despliegue profesional de la dotación.





B.A.P *CARVAJAL* 26 AÑOS DE TRAYECTORIA

Fue primera fragata incorporada a la Marina de Guerra

El B.A.P *Carvajal* celebró, el 23 de diciembre, su vigésimo sexto aniversario del afirmado del Pabellón Nacional.

Esta fragata, que lleva el nombre del insigne marino Vicealmirante Melitón Carvajal, forma parte de las Fragatas Misileras tipo Lupo, las mismas que hoy suman seis con el B.A.P. *Aguirre* y el B.A.P. *Palacios* que actualmente se encuentran alistándose en astilleros italianos para su próxima incorporación a la Escuadra.

Esta fecha coincide con sus 203.828,43 millas náuticas navegadas.

En el 2004, el B.A.P. *Carvajal* tuvo una excelente participación en los operativos PREUNITAS, SIFOREX, UNITAS Pacífico XLVI, "NOVIEMBRE", "OMEGA" y el Operativo PASSEX con el BACH *Zenteno*; durante los cuales la unidad, demostró su excelente preparación.



B.A.P *ARICA* 30 AÑOS AL SERVICIO DE LA MARINA

El B.A.P *Arica* cumplió 30 años de servicio en la Marina. Su construcción se inició en octubre de 1971 en los astilleros Howaldt Deutsche Werke en la ciudad de Kiel Alemania y fue lanzado al mar el 5 de abril de 1974. Las pruebas se iniciaron ese mismo año en aguas alemanas y danesas.

Fue comisionada el 24 de enero de 1975, fecha en la que además se afirmó el Pabellón Nacional. Posteriormente, el 4 de abril de ese año fue incorporada a la Fuerza Naval del Pacífico.

El B.A.P *Arica*, desde 1975 ha participado en los operativos Unitas, desconcentraciones y patrullajes de guerra en el litoral, cumpliendo de esta manera con todas las tareas asignadas por la Superioridad Naval.

Es el tercer buque en la Marina de Guerra en usar esta denominación, conmemorando el combate naval que se llevó a cabo cerca del morro de Arica. Actualmente, esta poderosa unidad de combate es componente fundamental de la Comandancia de Submarinos.



BUQUE ARGENTINO *SPIRO* NOS VISITÓ

Tras permanecer 4 días en nuestro país, el 24 de abril, la Corbeta de la Armada Argentina *Spiro* zarpó rumbo al puerto de Cartagena, Colombia para continuar con la instrucción de los Guardiamarinasde la Escuela Naval Militar de la Armada Argentina.

Su itinerario comprende los puertos de Norfolk (Estados Unidos de América), San Juan (Puerto Rico), La Guaira (Venezuela), Fortaleza (Brasil), Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), para finalmente arribar a Buenos Aires el 09 de julio.

Construida en los Astilleros Río Santiago, provincia de Buenos Aires, con licencia y materiales del Astillero Blohm+ Voss de Alemania.



ARMADA ARGENTINAS



La corbeta A.R.A *Spiro* se convirtió en la tercera unidad de la serie de seis del tipo *Meko 140* que integran la División de Corbetas de la Flota de Mar con asiento en la Base Naval Puerto Belgrano.

Su nombre responde en homenaje al marino de origen griego Pedro Samuel Spiro, Comandante de la Goleta *Carmen*, unidad componente de la Escuadra del Almirante Brown, distinguido extranjero, al servicio de la Armada Argentina.

Libros y revistas

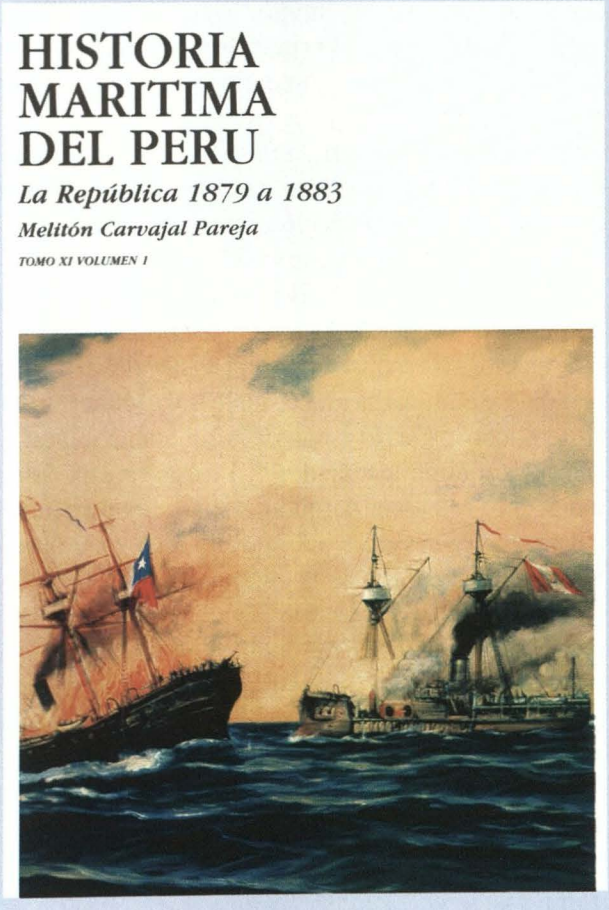
Esperanza Navarro Pantac

Carvajal Pareja, Melitón
Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883, t. XI, v. 1 Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2004. 996 p.

El 27 de diciembre del 2004, se realizó la presentación de este esperado libro de la Historia Marítima del Perú, precisamente el referido a la etapa de la Guerra con Chile, que es este volumen, el primero de los cuatro que conformarán el tomo XI. El Almirante Melitón Carvajal Pareja, en los tres volúmenes que constituyen su aporte a este tomo, desarrolla los aspectos referidos a la guerra en general, y naval en particular, así como también del poder naval en tierra. El volumen cuarto, aún en preparación, tratará sobre los sucesos políticos, económicos y sociales del mismo período, los que, a la postre fueron determinantes del resultado final de la contienda.

El almirante Carvajal es también autor de los dos primeros volúmenes del tomo IX de la *Historia Marítima: La República, 1870-1876*, en los que revisó y analizó las circunstancias que precedieron la guerra en los difíciles años de esa década, cuando se incubaba ya el germen que desencadenaría la fatal conflagración. Al estudiar los períodos presidenciales de Balta y Pardo, Carvajal Pareja no dudaba en responsabilizar directamente a la Resolución Suprema dada por Balta del 8 de julio de 1871, por la que se ordenó el desarme de la Escuadra, el cual incluía el desembarco de la artillería, así como las dotaciones y marinería de los buques de guerra. Señala que el daño fue irreparable, pues la Armada no pudo reponerse de esta infeliz orden.

El año 1995, al recibir el encargo de escribir los volúmenes referidos a la estrategia naval en la Guerra del 79, correspondientes al tomo XI, el Almirante Carvajal emprendió una ardua tarea de investigación en campos que no habían sido aún abordados metodológicamente, superado ya largamente el siglo conmemorativo de la contienda. No existía en las bibliografías chilena, boliviana ni peruana una obra que cubriera estos aspectos, ni se habían agotado las



fuentes disponibles. Empero, el autor tenía clara la idea de que solo el conocimiento objetivo de las condiciones y circunstancias que se vivieron, así como un reconocimiento cabal de los elementos y poderíos navales en ambos países beligerantes, haría posible analizar los acontecimientos históricos que se vivieron y aun encontrar las razones del resultado final.

Así, pues, ha llevado a cabo una minuciosa y exhaustiva investigación acudiendo a las fuentes bibliográficas, documentales y hemerográficas del

país y del extranjero, lo que le ha permitido desarrollar los aspectos de la guerra naval dentro del entorno político de la época. Este primer volumen comprende la campaña naval, desde el inicio de la contienda hasta los primeros días de junio, cuando Grau, al comando del *Huáscar,* de regreso al Callao, se apresta para una nueva Campaña en el sur. En el primer capítulo se presenta la dramática situación política que se vive ante la inminencia de la guerra, desde el 1 de enero de 1879 hasta la declaratoria de guerra; revisa cada una de las sesiones de ministros desde el sábado 4 de enero hasta la del viernes 7 de marzo en la que ya se toman provisiones para "examinar los buques de guerra... con el fin de apreciar su fuerza en relación con la escuadra chilena". Se trata también sobre las actividades y alistamiento del poder naval. No descuida revisar la situación de los intereses marítimos en el primer trimestre de 1879: el movimiento marítimo, comercio exterior, la marina mercante, etc.

El capítulo II enfoca la primera etapa de la guerra: la disputa por el control del mar. Plantea la determinación de la concepción estratégica naval a partir del objetivo político que se desea apoyar en su logro. En este caso, el objetivo político de emergencia, después de declarada la guerra, manifiesta que podría enunciarse así: "Expulsar a Chile del territorio invadido y eliminar la amenaza de invasión territorial al Perú, con el fin de asegurar la soberanía e integridad territorial de los aliados". En base a esta determinación, se habría definido el plan de operaciones navales contribuyentes a lograr el Objetivo Político. Señala que el énfasis de la guerra estaba en la obtención del control del mar. No menciona cuál habría sido el Objetivo Político del contendor, pero sí dice que se puede enunciar el objetivo naval a partir de la decisión del Almirante Williams Rebolledo: "Bloquear Iquique y destruir todos los elementos de carguío de guano y salitre en Tarapacá afectando la generación de recursos fiscales necesarios en el esfuerzo de la guerra e impedir su fortificación, con el fin de conquistar el control del mar mediante la destrucción, neutralización o captura de la escuadra peruana y apoyar la invasión de Tarapacá".

Otro punto que toca más adelante es el de la definición del escenario marítimo, y dentro de éste, el más específico del Teatro de Operaciones Marítimo (TOMA), el cual examina en cada uno de sus aspectos. Luego, abarca el tema del Poder combatiente relativo evaluando las fuerzas de los tres países protagonistas seguido de los eventos de la campaña naval en sí misma.

El volumen 2, que aparecerá el mes de junio del presente año, comprenderá la continuación de la campaña naval hasta el Combate de Angamos.

La obra satisface un profundo vacío bibliográfico sobre el tema, vacío que se atribuía al desgano de nuestros historiadores para abordar un tema doloroso, difícil de encarar por quienes –se decía– sufríamos el síndrome de los vencidos. La capacidad de investigador del Almirante Carvajal, con una visión de marino y estratega aunada a sus singulares dotes de historiador y lúcido analista, han sido la feliz circunstancia para que el tema encontrara el autor, y el autor, se descubriera en el tema. El manejo sobrio y elegante, ajustado y preciso del idioma, se avienen muy bien con el tratamiento de la trama histórica en las materias navales y las campañas que dieron gloria y honor a nuestra Marina de Guerra.

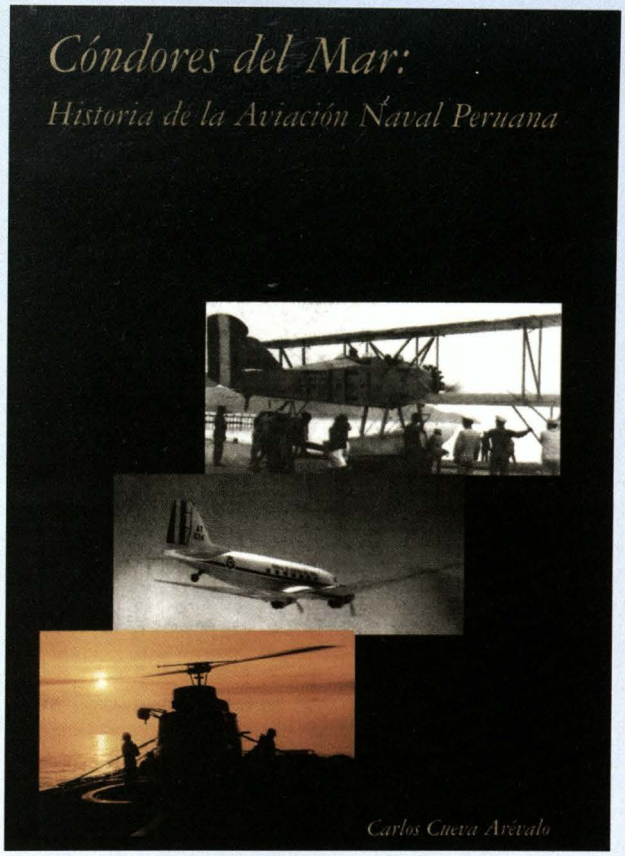
Este volumen, como es de conocimiento público, integra la colección de la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, y como tal puede ser adquirida en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, sito en la Av. Salaverry 2487, San Isidro.

Cueva Arévalo, Carlos
Cóndores del mar: Historia de la Aviación Naval Peruana. **Callao, Comandancia de Aviación Naval, 2004. 255 p.**

Cuando el 9 de diciembre de 1919, mediante el Decreto Supremo No. 156, se creó el nuevo Ministerio de Marina, como una entidad independiente del Ministerio de Guerra, en la nueva organización se contempló el establecimiento del Servicio de Hidroaviación. El presidente Augusto B. Leguía tenía un claro concepto de la importancia de la Marina de Guerra para la seguridad nacional. Asimismo, había captado la idea de que la aviación, después de la Primera guerra Mundial, se había erigido como la moderna arma que revolucionaba el concepto de la guerra moderna, complementaba, y hasta se hacía imprescindible para el poder naval. Ya tempranamente, el 26 de enero de 1920, se formó el Cuerpo de Aviadores Navales con el hijo del Presidente de la República, Juan Leguía Swayne como Jefe del Servicio de Hidroaviación. El 12 de mayo de 1920 ingresó la primera promoción de Aviación Naval, constituida por doce Oficiales de Marina y dos alumnos civiles. El local para la Escuela de Hidroaviación se instaló en el puerto de Ancón, y cuando el 27 de enero de 1921 fue inaugurada, contaba con 12 aeronaves, dentro del ti-

po de naves entonces conocidas con el nombre de "botes voladores". El 12 de mayo de 1921 se graduó esta primera promoción de aviadores navales. Después de un período de recesión de la Escuela, y dentro de los alcances del convenio de establecimiento de la Misión Naval Americana en el Perú, se contrató un Oficial de la Aviación Naval de Estados Unidos de América para reorganizar el Servicio de Hidroaviación con la misma concepción técnica y organizativa de la Marina de Guerra norteamericana. La designación recayó en el Lt. Cdr. USN Harold B. Grow. Es a partir de este momento que la Aviación Naval adquiere una definida presencia dentro de la organización de Marina de Guerra peruana. Se adquirieron tres hidroaviones *Boeing* NB-1 y de tres botes voladores *Curtis* HS~2l. Es de recalcar que el entrenamiento y preparación académica de los alumnos era similar a la que se daba en la Escuela de Pensacola de la Aviación Naval Norteamericana, con una estricta disciplina y un concepto definido del cumplimiento del deber que conformaron la mística del Cuerpo de Aviación Naval.

Éste es el comienzo de la historia que nos cuenta el Capitán de Fragata Carlos Cueva Arévalo, sobre el nacimiento de la Aviación Naval Peruana, cuyo desarrollo por primera vez aparece registrado en un libro. Cada una de sus etapas aparece aquí documentada a través de las disposiciones legales que la fueron sustentando desde su creación hasta nuestros días. En los 15 capítulos de la obra, se tratan además los temas de: La Aviación Naval en la Amazonía, de 1927 a 1929; la unificación de los servicios aéreos, de 1929 a 1933; el interregno de 1933 a 1963, en el que se sustenta la necesidad de que la Marina de Guerra cuente con una eficiente Aviación Naval; el Servicio Aeronaval entre 1963 y1966; la Escuela Naval de San Juan de Marcona, de 1966 a 1977; el Servicio Aeronaval como Fuerza Operativa, de 1977 a 1991; los nuevos escenarios y desafíos ad portas del nuevo milenio, de 1991 al 2000; una crónica actual; sobre el personal: el espíritu de la Aviación Naval; las aeronaves utilizadas por la Aviación Naval: una relación descriptiva de las unidades que constituyeron el arma a través de su vida institucional.



Esta bien documentada obra constituye en sí misma un sólido argumento de la importancia del arma en la guerra naval moderna. Al respecto, el autor señala que el nuevo milenio trae nuevas responsabilidades para la Marina de Guerra, como la Protección de las Aguas Contiguas, directamente relacionadas a una adecuada vigilancia aeronaval; asimismo, en la diplomacia naval y la disuasión estratégica, es crucial la presencia de una Armada fuerte, en la que los agentes principales son los buques de superficie apoyados por la Aviación Naval y las Unidades Submarinas.

Este libro puede ser consultado 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.



Impulsar a los peruanos a crecer es nuestro compromiso.

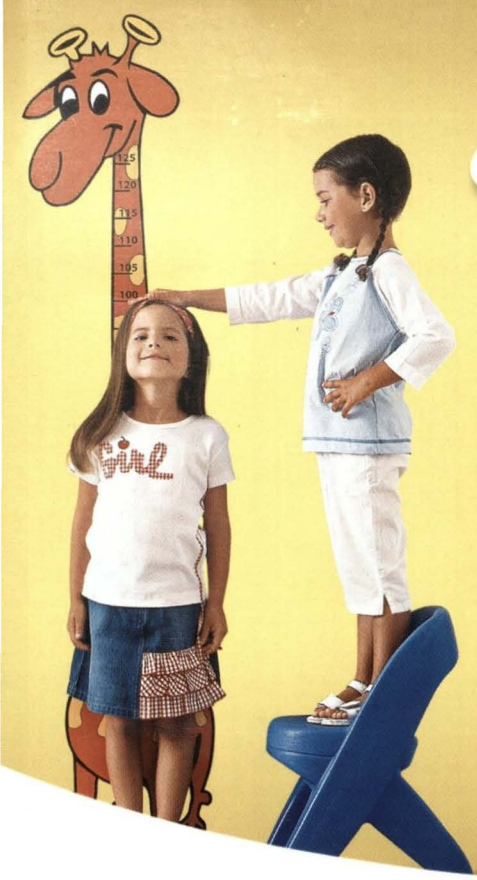
Para alcanzar metas, primero hay que proponérselas

Hace un año nos propusimos ser un banco capaz de impulsarte a alcanzar tus metas y lo estamos haciendo. Sabemos que aún no somos el banco que soñamos, pero hoy somos mejores que ayer. Ven a conocer por qué el BWS es tu impulso para crecer.

Estamos a tu disposición en el 311-6000 en Lima o en el 0-801-1-6000 en Provincias.
www.bws.com.pe

BWS Banco Wiese Sudameris

¿Quieres crecer?



Toma



3 vasos diarios



Dale a tus hijos 3 vasos de leche al día porque así obtendrán el calcio que los ayudará a crecer y ser más grandes.

Fuente: National Institute of Child Health & Human Development. www.nichd.nih.gov

La calidad que usted conoce

SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA

MARINA DE GUERRA DEL PERU
TRANSPORTANDO PROGRESO
OFICINA NAVIERA COMERCIAL

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

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao

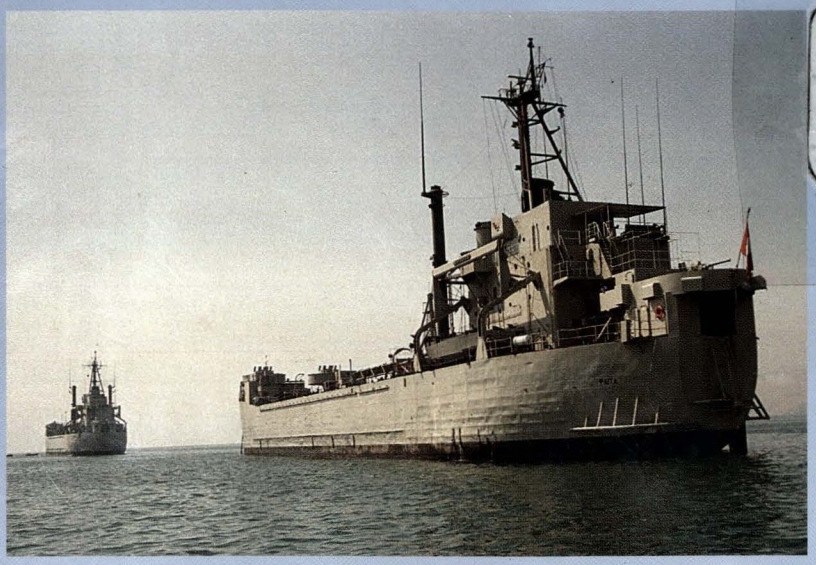
Teléfonos: *(00511) 453-0281 / (00511) 9845-0370*
(00511) 453-0724 / (00511) 9845-0353

Facsimil: *(00511) 465-0305 / (00511) 465-0131*
E-mail: *webmaster@servicionaviero.com*

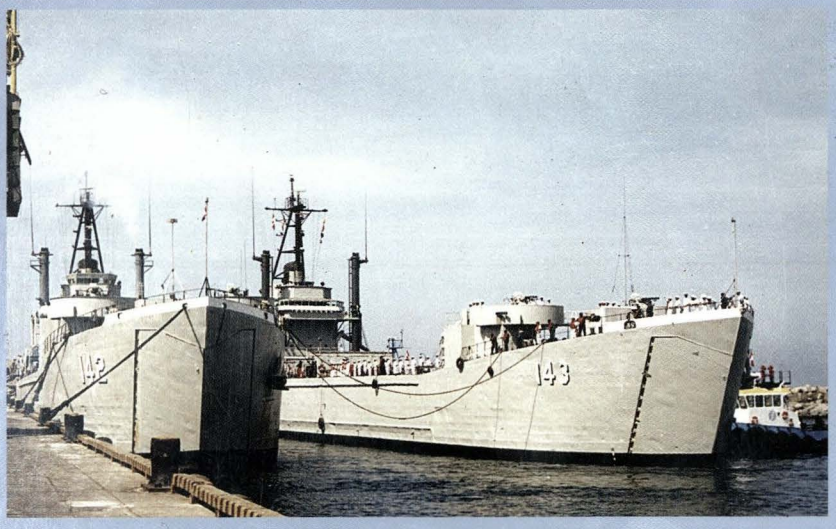
Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios

LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE ISO 9001
UKAS QUALITY MANAGEMENT









Buques de Desembarco

Veinte años de eficientes servicios a la Nación



Desde hace veinte años estas unidades de la Escuadra cumplen con la misión transportar a la Fuerza de Desembarco al área del objetivo anfibio brindando importante apoyo al Grupo de Tarea.

Su capacidad permite realizar maniobras de transferencia de personal y de carga en alta mar, operaciones con unidades aeronavales de ala rotatoria, así como la evacuación de heridos y en tareas de apoyo humanitario en casos de desastres naturales.

Actualmente, nuestra Armada cuenta con cuatro Unidades de este tipo: los B.A.P *Paita*, B.A.P *Pisco*, B.A.P *Callao* y B.A.P *Eten*, en los cuales se han desarrollado los Cruceros de Instrucción al litoral reforzando a bordo, los conocimientos náuticos de los Cadetes Navales, futuros Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.



REVISTA DE MARINA



Doctrina marítima: aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico marítimo

Crisis hídrica mundial

Protección de la Zona Económica Exclusiva

Año 98, N° 2 - 2005

SUMARIO

1 Editorial

3 Doctrina marítima: aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico marítimo
Jean Jesu Doig Camino

8 Crisis hídrica
Juan Octavio Polo Wood

14 Puerto y cementerio Ichma en el complejo histórico arqueológico de caleta La Cruz, isla San Lorenzo
José Antonio Hudwalcker Morán
José Félix Pinilla Blenke

29 La revolución en asuntos militares y otras operaciones de campaña conjunta: nuevo reto para las Fuerzas Armadas de los países en desarrollo
Aníbal Cueva López

33 El impacto de la industria naval en la economía de una nación
Ramón Velasco Stoll

40 Lapérouse: se aclara el misterio de una trágica expedición científica del siglo XVIII
Héctor López Aréstegui

49 Protección de la Zona Económica Exclusiva (ZEE)
Luis Alfaro Garfias

54 Mi viaje con unos verdaderos submarinistas: el B.A.P *Antofagasta* (SS-32)
Jamon Holzhouser

57 Un crucero increíble en la *Tellus* y la necesidad prioritaria de tener un buque escuela a vela en la Marina de Guerra del Perú
Jorge Portella Roca

63 Actualidad Naval Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

69 Actualidad Naval Nacional
Virginia Lacherre Calderón

74 Anécdotas Navales
La paciencia silente
Carlos Trevejo Salinas

76 Libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



B.A.P. *Sánchez Carrión* durante operativo Panamax 2005
(Fotos: Alberto Rojas Cuadros)

REVISTA DE MARINA

Año 98, N° 2 - 2005
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 Manuel Pérez Zumaeta, Subdirector: C. de N. Carlos Salazar Muro,
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

Por buen rumbo y con visión de futuro

La reciente incorporación a nuestra Marina de Guerra de las fragatas misileras tipo Lupo B.A.P. Aguirre *y B.A.P.* Palacios *es un hito en el ya impostergable objetivo de reponer y renovar paulatina y ordenadamente aquellas unidades que hayan cumplido con su tiempo de vida útil o se encuentran en el umbral de la obsolescencia tanto técnica como logística. El Jefe de Estado, por otra parte, ha reiterado que antes de concluir su mandato, en julio del 2006, otras dos misileras, iguales a las recién adquiridas, también formarán parte de nuestra Escuadra y en ese rumbo estamos navegando con el mayor compromiso de todos los miembros de la Institución.*

Silenciosamente, pero no por ello con menos actividad e intensidad, nuestra Institución sigue llevando adelante variados proyectos destinados a potenciar la formación del personal naval en todos sus niveles. Igualmente, la capacidad creativa de nuestros hombres y mujeres, su excelente formación y perseverancia, viene haciendo posible devolver la capacidad operativa, potenciar o modificar elementos que, por razones presupuestales, no habrían podido ser reemplazados en su totalidad. Ésta es, podemos decirlo con satisfacción, una forma más de contribuir al esfuerzo de mantener el equilibrio económico del país, que demanda reiteradas muestras de austeridad.

La actual política establecida por la Marina de Guerra del Perú está dirigida a alcanzar el desarrollo humano y tecnológico, utilizando equipos de última generación y brindando el perfeccionamiento idóneo a su personal en diversas calificaciones y especialidades. En la actualidad se ha logrado una sinergia de los recursos humanos y materiales en la Institución en provecho del mantenimiento de los diversos sistemas y equipos en el campo de la electrónica, prolongando su vida útil y reduciendo la dependencia tecnológica extranjera. Asimismo, esto ha permitido la implementación de proyectos de investigación y desarrollo que buscan la modernización y un futuro reemplazo de equipos vitales de nuestras unidades navales. Todo ello con el ingenio y creatividad del personal de la Marina de Guerra del Perú que se encuentra comprometido en proyectos de gran envergadura y en la concreción de los mismos.

Precisamente, dentro del ámbito económico y del desarrollo nacional, merece especial atención la puesta en marcha de tres tramos de la Carretera Interoceánica, una vía de 2.600 kilómetros de longitud que unirá las costas de Perú, bañadas por el Mar de Grau, con la región occidental de Brasil. Este esfuerzo mancomunado peruano - brasileño –un verdadero Corredor Vial Interoceánico– se inicia en Iñapari, Madre de Dios, vecino de la ciudad brasileña de Assis, hasta nuestros puertos de Marcona, en Ica, Matarani, en Arequipa, e Ilo, en Moquegua. Partiendo de Iñapari, se podrá lograr acceso a la ya mencionada Assis y también a Brasilia, Río Branco, Porto Velho, Cuibá y el Puerto de Santos, en el océano Atlántico. El viejo sueño de unir ambos océanos, en América del Sur, ya viene convirtiéndose en pujante realidad.

Las ventajas de la Carreterra Interoceánica son valiosas y múltiples. Por lo pronto, brindará impulso económico en la extensa zona del sur, concretamente los departamentos de Madre de Dios, Puno, Cusco, Arequipa, Apurímac, Ayacucho, Moquegua, Ica y Tacna. El turismo, el comercio, el desarrollo –en una palabra– llegan de la mano de la Carretera Interoceánica que surca las tres regiones naturales del Perú, permite el ingreso en nuevos mercados y cada vez en mayor volumen aumentará el tan necesario intercambio comercial entre los peruanos, y los pobladores de la región centro occidental de Brasil y del norte de Bolivia.

El recordado Contralmirante Ramón Arróspide Mejía, quien a lo largo de muchos años estudió seriamente el tema de la bioceanidad del Perú dijo: "Tradicionalmente el hombre peruano ha buscado su integración con la Amazonía y el camino al Atlántico, como un medio de desarrollo". Además de los ya mencionados beneficios económicos de la Carretera Interoceánica, que convertirá a Marcona, Matarani e Ilo en puertos de gran importancia, la nueva vía tendrá connotaciones favorables para nuestra seguridad, ya que es obvio que un solo paso interoceánico –el Canal de Panamá– siempre es un riesgo ahora que, cada vez con mayor virulencia, proliferan las nuevas amenazas a nivel internacional, como el terrorismo, vinculado al narcotráfico, la piratería, el tráfico de personas, el contrabando y otros. No es ciencia ficción, sino un peligro real un posible cierre temporal del Canal de Panamá. ¿Podemos imaginar los gravísimos problemas que se crearían? Sería un retroceso a la primera década del siglo XX, con todas sus implicancias negativas. La bioceanidad nos traerá, además, el progreso del transporte marítimo, fluvial internacional y de cabotaje; se crearán nuevos mercados para productos no tradicionales y para nuevas industrias y, reiteramos, nos asegurará el libre tránsito entre los océanos Pacífico y Atlántico siendo una pieza clave del incremento de nuestro comercio al Atlántico, mientras Brasil podrá multiplicar su vinculación económica con los Estados asiáticos.

Claro está que es una obra de gran aliento que demandará esfuerzo, tenacidad y hasta sacrificio. Pero, creemos que es un objetivo nacional que no debe detenerse hasta su plena culminación, sobre todo, ahora en que damos pasos importantes, uno de ellos es la actual Política Naviera del Estado peruano, orientada a establecer, efectivamente, los mecanismos que promuevan, reactiven y promocionen nuestra Marina Mercante Nacional marítima, fluvial y lacustre; la Industria de la Construcción Naval y Reparación Naval, dentro de un régimen de libre competencia; así como las actividades directas y conexas inherentes al transporte acuático nacional e internacional, que incentivarán decididamente el desarrollo de la Marina Mercante Nacional de tal manera que compita en los mercados mundiales de transporte acuático en iguales o mejores condiciones que sus similares establecidas en otros países.

El Director

Aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico-marítimo

Doctrina Marítima: modelo de estudio

Jean Jesu Doig Camino

1. Introducción

Al plantear una propuesta que nos permita aproximarnos teóricamente hacia el diseño de un modelo para el estudio del comportamiento estratégico de nuestra compleja realidad marítima, mis primeras palabras son para expresar mi agradecimiento al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), organización a la cual pertenezco, primero como Miembro Colaborador en la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) y actualmente como Miembro Activo a cargo del Comité de Doctrina Marítima, institución que favorece el desarrollo intelectual y cultural de sus asociados en beneficio del país.[1]

Así mismo, para hacer extensiva la invitación del Instituto a las nuevas generaciones de Oficiales de Marina en actividad y en situación de retiro, que tengan interés en perfeccionarse y mantenerse actualizados en los temas de estudio e investigación que tienen relación con la estrategia y geopolítica marítima, para que participen en los diversos grupos de trabajo así como para que tengan acceso a las actividades académicas y culturales que programa periódicamente.

Abordar el desafío institucional de estudiar e investigar los diversos aspectos de la realidad marítima perfeccionando nuestro pensamiento estratégico[2], tanto en visión retrospectiva, a través del estudio casuístico de la Historia Marítima, como de una visión prospectiva por medio del proceso de planeamiento estratégico, ha sido el motivo central para plantear esta propuesta que, vinculando hechos del pasado al presente, nos permitan proyectarnos al futuro con visión estratégica en el ámbito marítimo nacional y mundial.

2. Generalidades

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define doctrina en tres acepciones útiles a nuestros estudios estratégico-marítimos, primero como enseñanza instructiva, luego como ciencia o sabiduría y finalmente como opinión de uno o varios autores acerca de una materia. Así mismo, define la palabra dogma como fundamento de todo sistema, ciencia, doctrina o religión.[3] Asociamos los conceptos de doctrina y dogma por encontrar estrecha vinculación esencialmente valorativa y de vigencia en el tiempo de la última respecto de la primera.

Los valores supremos que vinculamos al desarrollo del concepto de Doctrina Marítima que exponemos han sido tomados de la parte dogmática de la Constitución Política del Perú vigente, los mismos que corresponden a los principios de *justicia, dignidad, libertad, igualdad y diversidad*.[4]

El término Doctrina Marítima empleado en nuestros estudios ha sido conceptualizado como el conjunto de principios y su consecuente teoría que apli-

1 *Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Estatuto. *Lima, 1999.*
2 *Bruce, Andy y Landon, Ken.* El Pensamiento Estratégico. *Editorial Grijalbo, México, 2000.*
3 *Real Academia de la Lengua Española.* Diccionario de la Lengua Española. *Editorial Espasa Calpe, Madrid, 1996.*
4 Constitución Política del Perú. *Edición Oficial, Editora Perú, Lima, 1993.*

cada al medio acuático, teniendo en cuenta sus características peculiares, generan métodos y procedimientos que guían las acciones destinadas a alcanzar una finalidad específica. Este término lo ubicamos conceptualmente en una definición de doctrina teórica, especulativa y racional, empeñada en explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas con un enfoque multidisciplinario según las leyes de las llamadas *ciencias de la libertad.*[5]

La estrecha relación entre el estudio de las corrientes de pensamiento estratégico en constante evolución aplicadas al ámbito marítimo y su enseñanza e investigación científica nos llevan necesariamente a cultivar el estudio de la doctrina como fuente del conocimiento que explica y relaciona, en sus diversas expresiones, los fenómenos políticos, económicos, sociales y culturales que influyen y fundamentan las actividades humanas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, entendido éste en su contexto como el medio acuático.[6]

3. Conceptualizaciones

Sistematización y difusión

La experiencia y los conocimientos doctrinarios acumulados en el país, así como el aporte de autores extranjeros dedicados a estudios e investigaciones sobre aspectos de estrategia y geopolítica marítima en la región en distintas épocas y de constante actualización, constituyen valioso material de consulta y de enseñanza, cuya sistematización y difusión debe contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de una concepción estratégica marítima nacional así como al diseño de una política marítima exterior del Estado.

Expresiones del fenómeno

Los diversos estudios teóricos que pretenden explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas en el país y en la región, agrupados por expresiones políticas, económicas, y culturales de un fenómeno contextualmente social vienen a configurar la parte teórica del modelo de análisis para los estudios estratégico-marítimos.[7] De esta forma, la configuración del modelo de estudio comprenderá dos partes, una teórica y otra orgánica.

Parte teórica del modelo

La parte teórica del modelo real de estudio viene a constituirse en recipiente de la doctrina como fuente del conocimiento especulativo y racional que hace posible la interpretación y producción de las normas y principios que regulan o explican el comportamiento institucional, tanto de derecho público como privado, en las actividades marítimas del país y de la región.

Fuente del conocimiento especulativo y racional

Por analogía –entendida por la aplicación de iguales consecuentes para antecedentes semejantes–, encontramos semejanza entre la doctrina como fuente del Derecho, esto es como procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre los sujetos –individuales y colectivos–, con *la doctrina como fuente del conocimiento de los principios y fundamentos que regulan las actividades marítimas*, razonamiento que nos permite obtener las mismas consecuencias en la disciplina de estudios estratégico-marítimos, esto es el procedimiento para la producción de normas que regulan o explican la vida de relación entre las personas –naturales o jurídicas–, en el ámbito marítimo.[8]

Parte orgánica del modelo

La parte orgánica del modelo ideal que se propone para el estudio de la doctrina marítima debe estar diseñado para satisfacer el trabajo organizado en equipo de un grupo intelectual dedicado a la investigación y al desarrollo del pensamiento marítimo-estratégico y geopolítico, con la finalidad de contribuir a la adopción de un *lenguaje formalizado* orientado a *preparar la enseñanza (propedéutica)* de la doctrina marítima, perfeccionar el *empleo del método (metodología)* adecuado a sus procesos y *definir conceptos filosóficos (dogmática)* que fundamentan la doctrina aplicada a las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales.[9] El concepto de intereses nacionales –para el modelo que se propone– ha sido definido en función del pensamiento estratégico como relación de tensión entre instituciones públicas o privadas en el ámbito marítimo que aspiran satisfacer sus necesidades mediante bienes o recursos escasos.

---

5 *Kant, Inmanuel.* Cimentación para la metafísica de las costumbres. *Editorial Aguilar, Buenos Aires, 1973.*
6 *Centro de Altos Estudios Nacionales.* Planteamientos Metodológicos del Desarrollo y Defensa Nacional. *Lima, 2004.*
7 *Marina de Guerra del Perú.* Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima. *Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2001.*
8 *Rubio Correa, Marcial.* El Sistema Jurídico. *Fondo Editorial de la PUCP, Lima, 1999.*
9 *Frieschknet, Federico.* Organización. *Editorial El Ateneo, Argentina, 1978.*

Equipo multidisciplinario

Por otro lado, el diseño de un modelo de estudio en doctrina marítima debe responder a la necesidad de atender requerimientos sobre *metodología y sistematología* de procedimientos y procesos para estudios, investigaciones y planeamiento estratégico en constante desarrollo, tanto al interior de la institución como fuera de ella, para guiar procesos y procedimientos de trabajos intelectuales en forma permanente y continua, así como para contribuir a la instrucción especializada y a la investigación científica de *diversas disciplinas de estudios estratégico-marítimos.*[10]

El planeamiento estratégico: público y privado

Así mismo, dicho modelo de estudio debe responder a una necesidad institucional de *sistematizar y explotar información*, conocimientos y experiencia acumulada y la que se pudiera obtener o generar sobre los principios y fundamentos de la estrategia y la geopolítica marítima como disciplinas científicas de estudio, con el fin de contribuir a la instrucción, a la *investigación y al proceso del planeamiento estratégico* marítimo institucional, tanto público como privado.[11]

Síntesis del concepto orgánico

La *enseñanza* de esta disciplina de estudio, el *rigor del método* de investigación científico aplicado, así como el *análisis de las nuevas corrientes del pensamiento estratégico* y geopolítico marítimo, tanto nacionales como internacionales, deben ser los aspectos esenciales de nuestro desarrollo profesional e institucional compartido en tres áreas de estudio: la **propedéutica** dedicada a preparar la enseñanza de la doctrina marítima, la **metodológica** empeñada en el desarrollo de procesos y procedimientos de estudio, planeamiento e investigación, y la **dogmática** dedicada a profundizar y desarrollar los fundamentos de la doctrina marítima.

Estructura orgánica del modelo

La concepción del modelo para el estudio de la doctrina marítima implica desarrollar una *estructura orgánica del modelo* –propia del órgano y al interior del organismo institucional– que deberá favorecer la realización prioritaria de las actividades correspondientes a los objetivos y funciones contenidos en su misión con visión estratégica, con el fin de contribuir a satisfacer los intereses nacionales y alcanzar los objetivos institucionales.[12]

4. Modelo

a. Misión

Describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina como fuente del conocimiento de la estrategia y de la geopolítica marítima, con el fin de contribuir a la instrucción, estudios, investigación y al planeamiento estratégico en al ámbito marítimo nacional, público y privado.

Las tareas deducidas de la Misión determinarán las funciones principales para estructurar el equipo de trabajo. Dado que los objetivos de tales tareas son múltiples, se deberán determinar prioridades con el fin de establecer las funciones específicas necesarias, tales como:

(1) *Preparar la enseñanza* de los conceptos filosóficos y doctrinarios que fundamentan las actividades marítimas, así como actualizar el lenguaje formalizado empleado en relación con los estudios estratégico-marítimos, con el fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina marítima.[13]

(2) *Revisar el método* aplicado a los procesos y procedimientos empleados en los estudios, planeamientos e investigaciones estratégico-marítimos, con el fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina marítima.

(3) *Analizar la problemática* que vincula los principios y valores que fundamentan la doctrina marítima con el pensamiento estratégico-marítimo institucional, a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina marítima.

---

10 *Hernández R. y otros.* Metodología de la Investigación Científica. *Editorial Mc Graw Hill, México, 1998.*

11 *Ministerio de Economía y Finanzas.* Directiva para la Formulación de los Planes Estratégicos Institucionales 2002-2006, MEF. *Diciembre 2001. ANSOFF, H. I. y otros. El planteamiento estratégico. Editorial Trillas, México, 1983. STEIN, 12 George A. Planeación Estratégica. Compañía Editorial Continental, México, 1986.*

12 *Hofer, Charles W.* Planeación estratégica: Conceptos analíticos. *Editorial Norma S.A., Colombia, 1985.*

13 *OEA. Junta Interamericana de Defensa.* Diccionario de Términos Militares en Español. *Publicación T-294 de la JID. Washington, 1968. O'Loughlin, John.* Dizionario di geopolitica. *Asterios Editore, Trieste. Italia 2000.*

b. Objetivos

Los objetivos deducidos de las tareas contenidas en la Misión para operativizar el equipo de estudio de doctrina marítima son:

(1) *La doctrina y la estrategia marítima*
Conocer y hacer conocer el modo particular en el que la doctrina contribuye a la estrategia y a la geopolítica marítima como fuente, a partir de las principales funciones que le cabe cumplir en referencia a la estrategia nacional y mundial como sistema.

(2) *La doctrina como fuente de disciplina de estudio*
Estudiar y comprender la relación existente entre la doctrina como fuente y los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima como disciplina de estudio.

(3) *La concientización de la doctrina*
Conocer y hacer conocer la importancia de la doctrina en los sistemas pertenecientes al ámbito marítimo, así como adquirir y promover el convencimiento de la necesidad de trabajar permanentemente sobre ella.

(4) *La filosofía y la política en la doctrina*
Percibir y difundir la importancia que tiene el aporte de la filosofía y la política a través de la doctrina a la teoría científica sobre la naturaleza de la estrategia y la geopolítica marítima como sistemas.

c. Funciones

Las funciones principales para el modelo que se propone han sido predeterminadas con el propósito de articular la estructura de su organización, para alcanzar los objetivos deducidos de su Misión, y corresponden a:

(1) *Definir principios y fundamentos*
Describir y mostrar ordenadamente lo que en la doctrina nacional y extranjera puede estar diseminado en publicaciones distintas y de diversas épocas, respecto de los principios y fundamentos de la estrategia marítima y de la geopolítica marítima.

(2) *Interpretar e integrar conceptos analíticos*
Explicar y hacer comprensible lo que de los textos y contenidos de doctrina resulta de difícil entendimiento, pues el significado de los términos y conceptos utilizados sólo se comprende luego del estudio de los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica.

(3) *Sistematizar términos conceptuales*
Sistematizar y organizar, según sus peculiaridades y características, el proceso y el método requerido, de tal forma que cada término y concepto tenga su lugar, su contexto y su interconexión con otros elementos, principios o fundamentos de la estrategia y de la geopolítica como sistemas.

(4) *Criticar y aportar opiniones*
Criticar, aportar soluciones y mostrar las deficiencias, incoherencias y eventuales contradicciones de las formas y procedimientos estratégicos utilizados, así como brindar posibles soluciones a los problemas que se planteen a través del riguroso análisis político de la situación estratégica.

d. Estructura

Las partes componentes de la organización del equipo de doctrina marítima se deben articular funcionalmente con su Misión –como órgano-, así como sistémicamente con la Misión institucional o corporativa –como organismo-, en la siguiente forma:

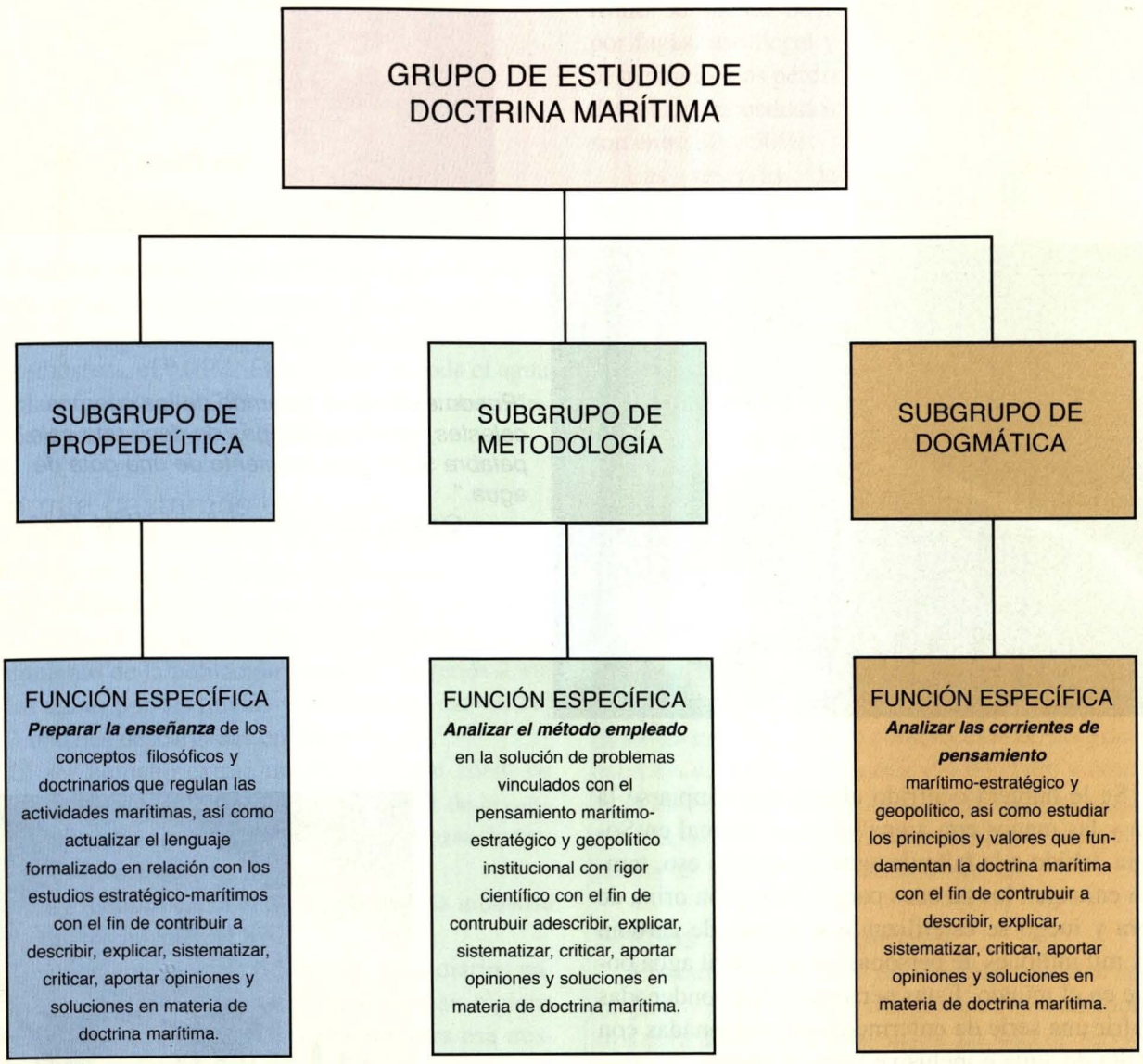
La necesaria organización del grupo de estudio en subgrupos con el fin de orientar el esfuerzo del equipo en armonía con los principales objetivos institucionales permitiendo determinar subgrupos de estudio competentes en funciones específicas.

El grupo ha sido estructurado internamente en tres subgrupos conceptualizados como: el Sub-grupo de **Propedéutica**, el Subgrupo de **Metodología** y el Subgrupo de **Dogmática**, correspondientes a cada función específica. ⚓



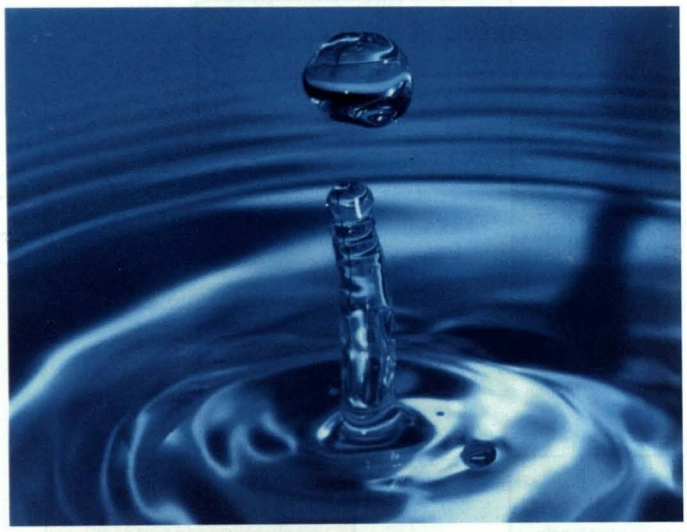
Jean Jesu Doig Camino
Contralmirante en retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1968. Ostenta estudios y calificaciones en el país y en el extranjero. Actualmente, es presidente del Comité de Doctrina Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, es profesor de las asignaturas de Planeamiento Estratégico y Administración Estratégica del Programa Académico de Administración Marítima de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, y sigue estudios en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

MODELO DE ESTUDIO DE DOCTRINA MARÍTIMA



Crisis hídrica

Juan Octavio Polo Wood



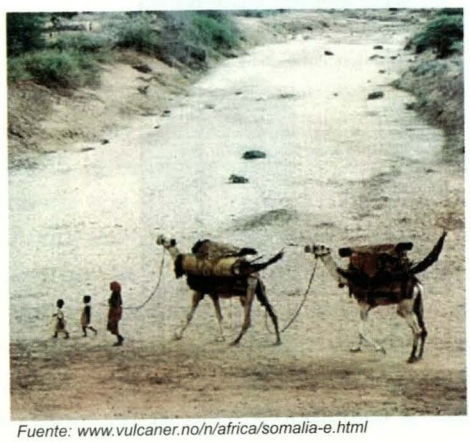
"Puedo explicar el recorrido de los cuerpos celestes, pero soy incapaz de decir una sola palabra sobre el movimiento de una gota de agua."

Galileo, astrónomo italiano (1564-1642)

¿Se le hubiera ocurrido alguna vez limpiarse la cara y las manos con arena? Esto es normal en Somalia debido a la falta de agua. Y no sólo eso, también enjuagan los tazones para la leche con orina de cabra y luego se esterilizan con ascuas de carbón. Hay mil millones de personas sin acceso al agua potable en el mundo. Estas personas están condenadas a sufrir una serie de enfermedades relacionadas con la falta de agua e inclusive hasta la muerte. La mayoría de estas personas son niños menores de cinco años de edad.

¿Cómo podemos permitir que esto ocurra? ¿Qué es lo que hace falta para revertir esta horrible e indigna situación? ¿Cómo podemos desperdiciar cada gota de agua mientras otros mueren por ella?

El agua es el elemento más frecuente en la Tierra. El 70% de la superficie del planeta está cubierta por agua.



Familia somalí cruzando un río seco.

Fuente: www.vulcaner.no/n/africa/somalia-e.html

Sin embargo esta abundancia es engañosa, el 97,47% del volumen total no es potable porque es salada, mientras que sólo el 2,53% es agua dulce.[1]

Este porcentaje de agua dulce tampoco está a la mano el 1,73% está almacenado en los hielos, glacia-

1 *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). 2003.*



res y nieves perpetuas y el 0,53% en capas freáticas subterráneas, los lagos y regiones húmedas suman el 0,23%; los cursos de agua, ríos y arroyos el 0,0015% y la atmósfera, el 0,01%. En realidad, de toda el agua del planeta, sólo el 0,7% es accesible de manera inmediata para el consumo humano.

¿En qué gastamos el agua?

Aunque la precipitación, que constituye la principal fuente de agua, se mantiene relativamente estable, la extracción del recurso hídrico se incrementó seis veces entre 1900 y 1995, más del doble que el crecimiento de la población mundial. La renovación de las aguas por las lluvias y deshielos es de 43.000 km3 anuales descargadas en los ríos.

El ser humano extrae un 8% del total anual de agua dulce renovable y se apropia del 26% de la evapo-traspiración anual y del 54% de las aguas de lluvia accesibles.[2]

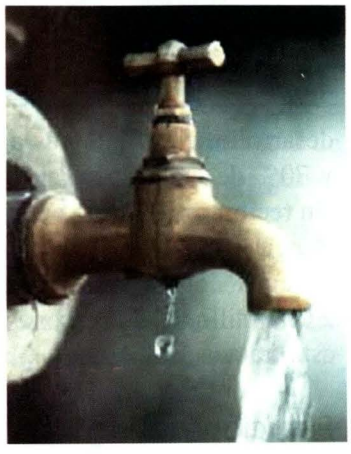
La agricultura capta el 69% del agua, la industria el 23% y los hogares el 8%.

Una persona necesita 5 litros de agua diarios para beber y cocinar y otros 25 litros para su higiene personal. La producción de alimentos para esa misma persona consume 5.000 litros de agua diarios. La producción de alimentos demanda más agua cada vez, pero su existencia es menor cada día. Se estima que la producción de alimentos necesitará incrementarse en 60% para el año 2015.

El consumo medio de agua en la población de los países del sur es de 20 litros, en Italia es 213 litros y en Estados Unidos (EE.UU.) es 600 litros.[3] El consumo total de agua se estima en 6.000 km^3 por año.

El agua consumida en agricultura se pierde en un 60% debido a la ineficacia de los sistemas de riego y un 40% por evaporación o regresa a los ríos y mantos acuíferos.

El agua potable es desperdiciada en 46%. En los países en desarrollo se pierde 50% por fugas, uso ilegal y desperdicio. Las pérdidas en los acueductos son entre 30 y 50%.



Las reservas de agua bajaron de 16.800 m^3 anuales por habitante en 1950, a 7.300 m3 en el 2002. Se estima que para el año 2027 las reservas podrían descender hasta 4.800 m^3.

El caudal de la mitad de los ríos del mundo ha disminuido alarmantemente o está contaminado. Siete de los grandes ríos del mundo ya no tienen salida al mar y más de 500 lagos desaparecen debido a las fuertes demandas de irrigación.

La energía hidráulica es la fuente energética renovable más importante. Las hidroeléctricas suministraron el 19% de la electricidad en el año 2001. Su energía "limpia" permite reducir las emisiones de gases en un 13%, pero la construcción de las grandes represas desplaza a las poblaciones locales y deteriora el medio ambiente, porque ocasiona la pérdida de biodiversidad y humedales[4], cambiando sustancialmente las condiciones naturales del río.

Somos lo que bebemos

El acarreo del agua en las zonas rurales recae sobre mujeres y niños, quienes diariamente caminan kilómetros para llevar agua a sus casas. La falta de servicios de agua potable es una amenaza ambiental ya tradicional para la salud, mientras que la contaminación del agua es una amenaza ambiental moderna.[5]

La salud mundial está siendo afectada por los 2 millones de toneladas de desechos arrojados diariamente en las aguas receptoras. La producción global de aguas residuales es de 1.500 km^3. En los países en

---

2 *ONU. Informe sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos en el Mundo (WWDR). Agua para todos, Agua para la vida. 2003. Este primer informe es una iniciativa conjunta de 23 agencias de la ONU y constituye uno de los pilares del nuevo Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos (WWAP).*

3 *Primer Foro Alternativo del Agua.*

4 *UNESCOPRESS.*

5 *Doctor Daniel Beltramino, Presidente de la Sociedad Argentina de Pediatría (SAP).*



Niños acarreando agua en Afganistán

desarrollo, el 90% de las aguas residuales (cloacas) y 70% de los desperdicios industriales se desechan sin recibir ningún tipo de tratamiento, contaminando el agua potable. En este momento hay 12.000 km3 de agua contaminada en el planeta. También hay 2.000 millones de personas para quienes el agua no está tratada.

Polución del Agua

Según el Comité Técnico Asesor Sud América (SAMTAC)[6], hay un alto riesgo para la salud de la población que consume continuadamente agua no tratada, siendo las enfermedades de origen hídrico una de las mayores amenazas y una de las razones para avizorar una crisis hídrica.[7]



Fuente: Agencia de Protección al Medio Ambiente (EPA) de EE.UU.

"La falta de acceso a un suministro y control de agua potable es la causa del 80% de las enfermedades y muerte en los países en vías de desarrollo".[8]

Ocurren 2,2 millones de muertes anuales por enfermedades relacionadas con la contaminación del agua o su calidad, tales como la diarrea o lombrices intestinales.[9] Los más vulnerables de la sociedad pagan el precio de nuestra incapacidad para proteger la salud.[10] Los niños son las mayores víctimas de las enfermedades derivadas del agua contaminada.[11] La mayoría son niños en países en desarrollo. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el agua insalubre causa cada año la muerte de más de tres millones de niños menores de cinco años. En el hemisferio sur, la falta de agua potable es causa de enfermedades que ocasionan la muerte de 15 millones de niños cada año.[12] Cada 8 segundos muere un niño por causa del agua contaminada.[13] Si se mejoraran los servicios de agua, podría prevenirse la muerte diaria de hasta seis mil de esos niños.[14] Millones de niños están en emergencia por no poder satisfacer sus necesidades básicas, y si no actuamos ahora la cifra de muertes se incrementará.[15]



La falta de agua causa la muerte de millones de niños
Fuente: Foto AFP

El Foro Alternativo del Agua[16] maneja cifras aún más dramáticas, 30 mil personas morirían diariamente por enfermedades debidas a la falta de agua. Esta falta es causa también del debilitamiento permanente de la vida de cinco millones de personas.

Los países pobres exponen a la mitad de su población al peligro de convivir con agua contaminada. Y por eso, casi todos ellos sufren enfermedades por el consumo de esa agua. La purificación de la misma reduciría en un 75% estas enfermedades.

---

6 *Se constituyó en octubre 1998, como parte de las actividades de la Asociación Mundial del Agua (GWP).*
7 *SAMTAC, 2000.*
8 *Kofi Annan, Secretario General de la Organización de Naciones Unidas (ONU).*
9 *Informe de la ONU.*
10 *Doctor Lee Jong Wook, Director General de la OMS.*
11 *OMS y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF).*
12 *APR-Chile (Comité de Agua Rural Chile).*
13 *Maude Barlow. Investigadora canadiense, coautora de Oro Azul. Entrevista telefónica publicada en Masiosare.*
14 *Boletín ONU. 18 diciembre 2002.*
15 *Carol Bellamy, Directora Ejecutiva de UNICEF.*
16 *Primer Foro Alternativo del Agua. Florencia, Italia, 21-23 marzo 2003. Organizada en paralelo al Foro Mundial del Agua en Kyoto, Japón.*

Predicciones

El agua dulce disponible se distribuye regionalmente tal como se indica en la figura N°1. Como se puede ver, hay mucha agua en el planeta, pero está distribuida de manera desigual. En América del Sur somos privilegiados porque tenemos el 26% del agua del mundo para sólo el 6% de la población mundial; mientras que en Asia, el 60% de la población mundial tiene sólo el 36% del agua.

En el mundo 9 países poseen el 60% del agua mientras que otros 85 sufren escasez. Casi mil millones de personas consumen el 86% del agua existente, 2.400 millones no pueden consumir lo suficiente y más de 2.500 millones consumen aguas sin tratar.

Además, la explosión demográfica ha reducido el abastecimiento de agua por habitante a un tercio entre los años 1970 y 1990. A mediados de los noventa, unos 80 países, el 40% de la población mundial, sufrían de graves problemas de escasez de agua. El incremento en la demanda de agua fue motivado por el crecimiento de la población, el desarrollo industrial y la expansión de la agricultura de irrigación.

En el año 2000, 1.100 millones de personas, 17% de la población mundial, no tenían acceso al agua potable.[17]

El 60% de las fuentes de agua están en sólo 9 países, entre ellos Brasil. Actualmente, hay 6.250 millones de habitantes en la tierra y cerca de un tercio de esta población vive en países que sufren de estrés hídrico moderado a alto.[18] 1.200 millones (20%) no tienen acceso al agua potable y 2.400 millones (40%) no tienen acceso a una calidad acuífera decente. Se necesitaría ya un 20% más de agua. La disponibilidad de agua por países se puede ver en la figura N°2.

La situación es grave, pero observemos lo que se pronostica para el futuro. "Para el 2015 la mitad de la población mundial (más de 3 billones de personas) vivirá en países con problemas de agua". [19]

En el 2020, de una población mundial estimada en 8.000 millones, dicen las Organizaciones no Gubernamentales (ONG) especializadas, que el número de personas que no tendrán acceso al agua será de 3.000 millones. [20]

En el 2025, aumentará a 2.300 millones la población sin acceso a agua segura.[21] Dos terceras partes de la población mundial, casi 5.500 millones de personas, vivirán en áreas que enfrenten problemas de agua.[22] La demanda de agua será un 58% superior al suministro.

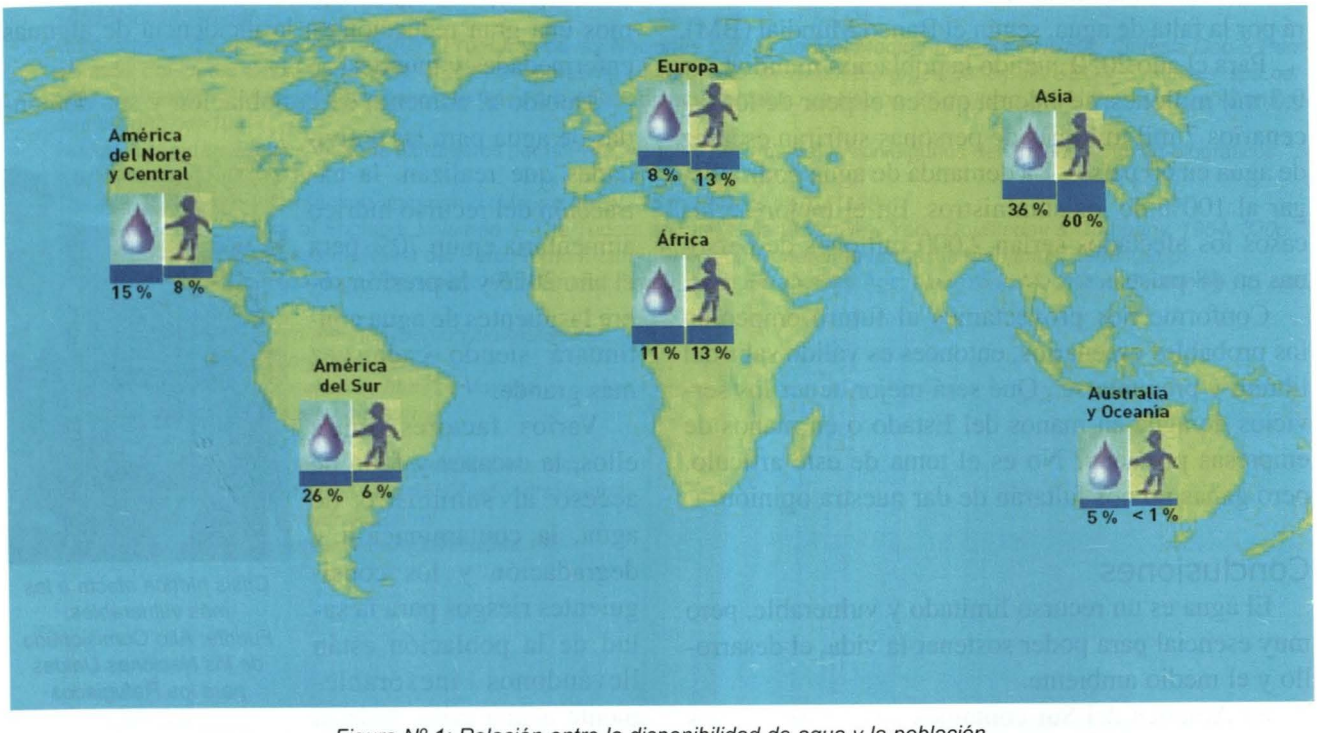


Figura N° 1: Relación entre la disponibilidad de agua y la población.
Fuente: Sitio web de UNESCO-PHI (Oficina Regional de Ciencias para América Latina y el Caribe).

17 *Según la ONU y el Foro Mundial del Agua. Sesión en La Haya, Holanda, 2000.*
19 *Concilio Nacional de Inteligencia (NIC). Agencia Central de Inteligencia (CIA), diciembre 2000.*
20 *Il Corriere della Sera, Italia, 13 junio 2002.*
21 *UNESCO-PHI. Oficina Regional de Ciencias para América Latina y El Caribe.*
22 *Boletín ONU, 18 diciembre 2002.*

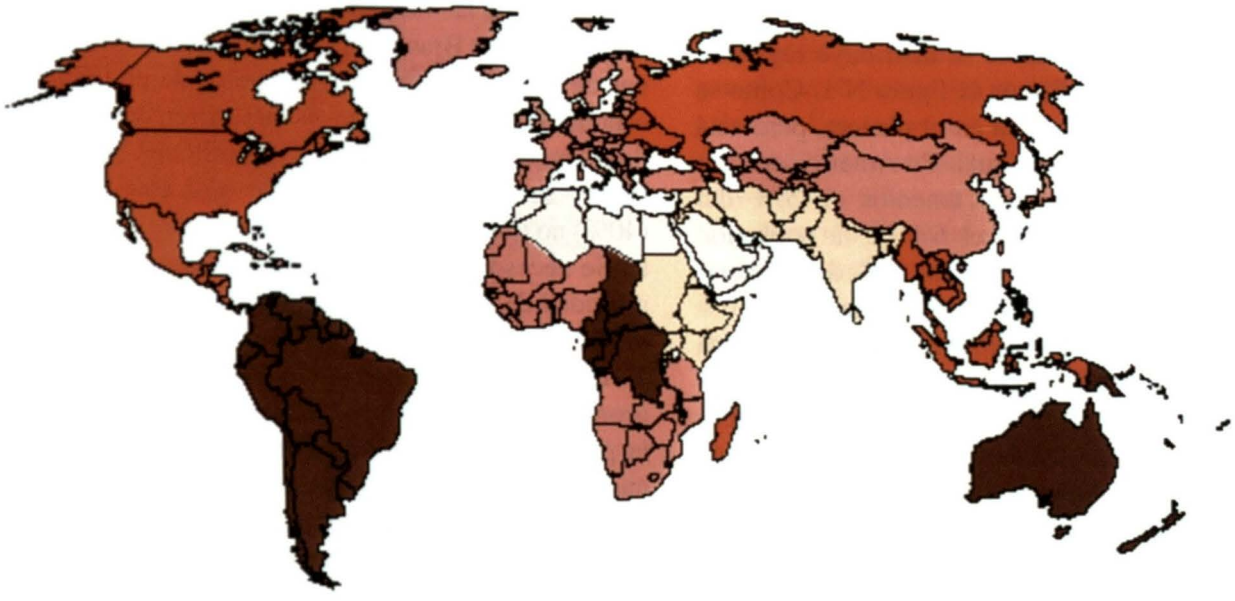


Figura Nº2: Disponibilidad de agua medida en 1.000 m3/cápita/año. La disponibilidad de agua es extremadamente baja, menor a 1,0 en los países en color claro y va mejorando conforme el color oscurece hasta ser muy alta, mayor a 20,0 en los países en color oscuro. Fuente: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

En el 2030 la escasez afectará a 5.400 millones de personas, según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

En el 2035, la mitad de la población mundial sufrirá por la falta de agua, según el Banco Mundial (BM).

Para el año 2050 cuando la población mundial sea 9,3 mil millones, se calcula que en el peor de los escenarios 7 mil millones de personas sufrirán escasez de agua en 60 países. La demanda de agua podría llegar al 100% de los suministros. En el mejor de los casos los afectados serían 2.000 millones de personas en 48 países.

Conforme nos proyectamos al futuro empeoran los probables escenarios, entonces es válido salir del libreto y preguntarse ¿Qué será mejor, tener los servicios de agua en manos del Estado o en manos de empresas privadas? No es el tema de este artículo, pero ganas no nos faltarán de dar nuestra opinión.

Conclusiones

El agua es un recurso limitado y vulnerable, pero muy esencial para poder sostener la vida, el desarrollo y el medio ambiente.

En América del Sur contamos con el 26% de los recursos hídricos renovables del mundo para una población de sólo el 6%. Esto es una innegable bendición, pero las enormes variaciones en cuanto a su disponibilidad y calidad impiden que todos sus habitantes puedan acceder a este recurso vital.

Los pueblos muy pobres no sólo sufren al mismo tiempo de varios problemas relativos al agua, sino que a veces los sufren todos. Al hablar de la crisis del agua nos estamos, en realidad, refiriendo a la infortunada suerte de los pobres del mundo.

Si pudiéramos contar con los suministros suficientes de agua potable y saneamiento adecuado, lograríamos una gran reducción en la incidencia de algunas enfermedades y muertes.

Debido al aumento de la población y sus demandas de agua para las actividades que realizan, la extracción del recurso hídrico aumentaría en un 70% para el año 2025 y la presión sobre las fuentes de agua continuará siendo cada vez más grande.



Crisis hídrica afecta a los más vulnerables. Fuente: Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).

Varios factores, entre ellos, la escasez y falta de acceso al suministro de agua, la contaminación y degradación y los consiguientes riesgos para la salud de la población están llevándonos inexorablemente a una crisis hídrica mundial que podría encontrar adecuadas vías de salida mediante la investigación y cooperación internacional. En el caso de que los intereses y voluntades no concurran civilizadamente, tendríamos que enfrentar a epidemias, desastres humanitarios y conflictos internacionales. ⚓

Bibliografía

- *Boff, Leonardo.* Agua: ¿vida o mercancía? *Servicios Koinonia. 26 de febrero 2004. http://pr.indymedia.org/news/2004/03/1871.php (1)*
- *Conferencia de Directores Generales Iberoamericanos del Agua. Tercera Reunión, Acuerdos. Cancún, México. Setiembre 2003. http://hispagua.cedex.es/siagua/documentos/directores03/acuerdos.pdf*
- *Diario Clarín.* Hay mil millones de personas sin acceso al agua potable. *Barrameda. Argentina, 29 agosto 2002. http://www.barrameda.com.ar/noticias/johann14.htm*
- *EFE.* Un recurso esencial y cada vez más escaso. *La Nación. 22 de marzo 2002. http://www.eco2site.com/news/sinagua.asp*
- *Ferrari, Sergio.* La sed, ¿necesidad o lujo? El agua, ¿bien público o mercadería? *Red Voltaire. 28 febrero 2005. http://www.redvoltaire.net/article3952.html#article3952*
- *Frers, Cristian.* La guerra del agua. *Ecoportal. 10 de junio 2004. http://www.ecoportal.net/content/view/full/31286*
- *González Gustavo.* América Latina: Crisis en gestión del agua. *Tierramérica. 2001. http://www.tierramerica.net/2002/0324/noticias4.shtml*
- *IBLNEWS, Agencias.* La ONU alerta de que mil millones de personas beben agua insalubre. *IBLNEWS. España, 26 de agosto 2004. http://www.troponina.com/modules.php?name=News&file=article&sid=510*
- *Il Corriere della Sera.* Agua: 30 mil morrem por dia por sua falta! *13 de junio 2002. http://www.unisinos.br/ihu/boletim/edicoes/boletim00022.pdf*
- *Junta Interamericana de Defensa, Estado Mayor Internacional.* Informe al Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa de las Materias Tratadas en el Tercer Foro Mundial del Agua. *Washington DC, 22 de mayo 2003.*
- *Kane, Michael.* Más allá de la crisis del petróleo. *fromthewilderness. 3 de octubre 2004. http://www.apiavirtual.com/html/modules.php?name=News&file=article&sid=2490*
- *Lazarte, Roque José.* Recursos hídricos compartidos por los miembros del Mercado Común del Sur: situación actual y perspectivas para la próxima década. *Colegio Interamericano de Defensa. 22 de abril 2004. http://library.jid.org/en/mono43/Lazarte.doc*
- *López Blanch, Hedelberto.* El agua, la economía y la vida. *Rebelión. 19 de mayo 2004. http://www.rebelion.org/economia/040519hl.htm*
- *Manzo, Javier L.* Petróleo y agua: fuentes de inestabilidad global. *Ciudad Política. 11 de marzo 2003. http://www.ciudadpolitica.com/modules/news/article.php?storyid=123*
- *Molina Ramírez, Tania.* La guerra del oro azul. *Masiosare. 6 de setiembre 2004. http://www.caritaspanama.org/incidencia/ecologia/guerra_oro_azul.htm*
- *Montecinos, Jorge.* Amenaza del Siglo XXI ¿Guerra por el agua? *Terra. Colombia, 12 agosto 2003.*
- *Organización de las Naciones Unidas – Centro de Información.* Agua: Cuestión de vida y muerte. *Boletín ONU Nº 02/175. 18 de diciembre 2002. http://www.cinu.org.mx/prensa/comunicados/PR02175AguaCuestiondeVidayMuerte.htm*
- *Organización de las Naciones Unidas – Centro de Información. Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible.* El Agua. *México. 26 agosto – 4 setiembre 2002. http://www.cinu.org.mx/eventos/conferencias/johannesburgo/medios/carpeta/agua.htm*
- *Organización de las Naciones Unidas – Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).* Agua para todos, Agua para la vida. *París, Francia. Setiembre 2003. http://www.crid.or.cr/crid/CD_Agua/pdf/spa/doc14596/doc14596.pdf*
- *Organización de las Naciones Unidas - Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente PNUMA. Síntesis Geo-3 Perspectivas del medio ambiente mundial 3.* Pasado, presente y futuro. *http://www.unep.org/geo/geo3/pdfs/GEO3_Synthesis_spa.pdf*
- *Ríos, Sebastián A.* Mueren tres millones de niños por la falta de agua potable. *La Nación. 26 de junio 2004. http://www.rebelion.org/noticia.php?id=1081*
- *Nuñez, Estuardo.* Viajes y Viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos. *Lima: Concytec, 1989. 751p.*
- The New Enciclopedia Británica. *Volumen 5 (Macrop/Edia). 15 th Edition, 1976. 1138p.*
- *Trevelyan, G. M.* History of England. *Volumen II.* The Tudors and the Stuart Era. *New York: Doubleday & Company, 1954. 320p.*
- *Valdizán Gamio, José.* Historia Naval del Perú. *Tomo I. Lima: Dirección General de Intereses marítimos, 1980. 296p.*
- *Williams, Neville.* The sea dogs. *Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age. New York: Macmillan Publishing Co., Inc, 1975. 278p.*
- *http://www.nautigalia.com/marinosybarcos/piratas/drake/*
- *http://sirfrancisdrakehistory.net/page_4/*
- *http://www.mcn.org/2/oseeler/voy.htmThe Voyage*
- *http://www.mcn.org/2/oseeler/bio.htm*
- *http://www.mgar.net/var/fdrake.htm*
- *http://www.biografiasyvidas.com/biografia/d/drake.htm*
- *http://www.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.html*
- *http://www.whalecove.com/drake2.html*
- *http://www.nmm.ac.uk/server/show/conWebDoc.140*



Juan Octavio Polo Wood (La Libertad, 1960)

Capitán de Navío en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en diciembre 1981, ostentando el primer puesto y Espada de Honor de su Promoción. Es calificado en Ingeniería de Armas de Superficie.

Ha realizado el Curso Comando y Estado Mayor, el PADE Administración y Organización en ESAN, Curso de Relaciones Internacionales en la Academia Diplomática del Perú, Curso Seguridad y Defensa Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa. Washington, DC, EE.UU. Es magister en Relaciones Internacionales de la American University, Washington, DC, EE.UU., 2004.

Se ha desempeñado, entre otros cargos, como Jefe del Departamento Académico de Política y Estrategia y Asuntos Económicos de la Escuela Superior de Guerra Naval, Segundo Comandante del B.A.P. Montero *y Jefe de la Oficina de Política y Estrategia. Departamento de Política y Estrategia. Dirección General de Política y Estrategia, Ministerio de Defensa.*

Puerto y Cementerio Ichma en el Complejo Histórico Arqueológico de Caleta La Cruz, Isla San Lorenzo

José Antonio Hudtwalcker Morán
José Félix Pinilla Blenke

Introducción

El presente artículo da cuenta sobre los resultados preliminares de la investigación arqueológica que venimos realizando en la Caleta La Cruz, de la isla San Lorenzo en el marco del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo. Este proyecto se implementó el 2003 por acuerdo del Comité de Investigación de Historia y Arqueología Marítima, organismo dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú.

En la isla se encuentran buen número de restos de interés histórico bien conservados, dentro de los que destacan los de origen prehispánicos. Se conoce, gracias a las primeras descripciones científicas del siglo XIX y a los catastros arqueológicos practicados por el INC (1974) y el Instituto Riva-Agüero de la P.U.C. en convenio con la Marina de Guerra (1999), de la existencia de extensos, pero poco consistentes conchales dispersos en la parte posterior de la isla, así como de este sitio arqueológico en la Caleta de La Cruz.

Caleta La Cruz es el único sitio conocido hasta el momento en la isla con una ocupación consistente en época prehispánica. Aparentemente, fue en esa época el principal punto de acceso a la isla desde tierra, por este motivo lo hemos identificado como su puerto más antiguo. Queda prácticamente frente al distrito de Chorrillos, desde donde una corriente permanente, impulsada por los vientos, cruza la bahía de Miraflores y pasa por delante de la isla facilitando su acceso. La caleta presenta, en la línea de playa un embarcadero protegido por grandes peñas que facilitan tanto el aterramiento como el embarque de personas y carga.

En la época, este embarcadero se hallaba rodeado por un abigarrado grupo de viviendas cuyos restos podemos observar bajo la forma de un conchal oscurecido por la ceniza. Este asentamiento se proyecta hacia arriba por la falda de los cerros inmediatos casi hasta llegar a una gran zona de entierros que se encuentra dividida en dos sectores.

Consideramos, al igual que otros especialistas, que la ocupación significativa de la isla corresponde con el período conocido como Horizonte Tardío, que se caracteriza por la incorporación al Tahuantinsuyo de la costa central y por la presencia local del estilo Ichma.



Cántaro caragollete estilo Ichma (Colección Uhle/San Lorenzo. Especimen C-23338. MNAAHP)



Como Ichma se conoce el desarrollo cultural local, propio de los períodos denominados como Intermedio Tardío (900-1438 d.C) y Horizonte Tardío (1438 d.C – 1532 d.C). Este estilo está asociado a los santuarios de Pachacamac y Armatambo, correspondiendo temporalmente con el cinturón de estructuras con rampa que caracteriza la época tardía de estos sitios arqueológicos. Igualmente, es importante recalcar que durante el Horizonte Tardío a este estilo local se lo encuentra normalmente asociado con especímenes de otras culturas contemporáneas como Chancay, Chimú y Chincha, todos grupos culturales integrantes del Tahuantinsuyo en esta época.

Antecedentes

Hace algún tiempo tuvimos la oportunidad de observar algunos números del Perú Ilustrado (1887-1892), periódico semanal que destacaba entre varias publicaciones locales de fines del XIX, con pretensiones literarias y culturales (La Revista de Lima (1859–1863/1873), El Correo del Perú (1871-1878).

En estos números, en el sistema por entregas, se presenta una monografía interesante denominada Ojeada Rápida sobre la isla San Lorenzo y trata sobre la visita que realizó Julio Félix Castro en marzo de 1890 a la isla. En este trabajo se hace una alusión a la Caleta La Cruz que nos parece oportuno citar, dado que se realizó algunos años antes de la primera intervención arqueológica en la isla.

"...Más abajo, sobre la misma colina, se encuentra el "Panteón de huacos", donde hay restos humanos, tales como calaveras, esqueletos, etc. Y de donde se asegura que se han extraído huacos..."

Curiosamente, existe otra descripción sobre el mismo lugar escrita por el estudioso del Callao, M. Darío Arrús, propiciada por una visita que efectuó a la isla en enero de 1904 y en donde da noticia sobre un importante hallazgo ocurrido en el cementerio arqueológico alrededor del mes de agosto de 1903, coincidiendo probablemente con la exploración minera en las inmediaciones, fruto de la cual ahora se puede observar algunos hitos para marcas, bocaminas y túneles en las inmediaciones:

" ... en la primera caleta del sur de la Isla San Lorenzo, que ha sido muy poco frecuentada hasta el descubrimiento de las minas denunciadas, se ven actualmente centenares de tumbas antiguas, marcadas con pedrones, debajo de los cuales existen esqueletos humanos, envueltos en antiguas vestimentas, que pertenecieron a personas de diferentes edades, incluso criaturas. Entre estas tumbas se han encontrado, vinchas con plumas de las que usan los salvajes, lana suelta y otros objetos cuyo origen es desconocido ..."

Ambas referencias indicarían que la Caleta La Cruz era conocida por sus hallazgos de interés histórico, situación que probablemente motivó al ilustre investigador alemán Max Uhle a efectuar exploraciones en dicho lugar. Este investigador, quien en los primeros años del Siglo XX, se hallaba avocado a



Detalle en vajilla de plata estilo Ica-Chincha (Colección Uhle-/San Lorenzo - MNAAHP)





Detalles escultóricos en botellas silbadoras Chimú-Inca (Colección Uhle/San Lorenzo - Especímenes C-22819 y C-20534. MNAAHP).

probar algunas teorías sobre el origen de la alta cultura peruana tratando de determinar la ruta que eventualmente siguieran corrientes civilizadoras de Centro América hacia nuestro territorio. Uno de los sitios arqueológicos que investigó en estos años fue precisamente la Isla San Lorenzo (1906 – 1907).

Uhle estuvo algunos días en la isla conduciendo sus exploraciones en el extremo meridional de ella, en Caleta La Cruz. La caleta se identificaba en la época, no sólo por ser la primera de la isla viniendo desde el sur, sino a juzgar por las descripciones que mencionamos anteriormente de Félix Castro, por un geoglifo en forma de cruz, echa en un cerro inmediato, aparentemente aprovechando la gran cantidad de plantas epifitas como la tillandsia (tillandsia purpúrea) que prosperan en las inmediaciones.

"...Pasando a otro género de objetos, creo que también debo indicar como particularidad la "Cruz de yerbas", tan elegante y tan bien repartida, que es casi imposible aceptar el que no haya intervenido la mano del hombre en su formación. Está situada muy cerca de la cima de uno de los cerros de la parte meridional de la Isla. Y hacia el lado que mira al Callao, o sea el lado oriental, tendida sobre un terreno arenoso: es de cactus..."

Como mencionamos, a mediados del siglo XIX se establece en las inmediaciones de la caleta varios embarcaderos y otras estructuras asociadas a la explotación del guano. De esta actividad queda aún como evidencia algunos fierros incrustados en las peñas que resguardan la pequeña ensenada por el sur y en los peñones inmediatos. Éstos fueron usados para, mediante cables y sogas, descolgar los sacos hacia los lanchones desde las áreas de recolección. En estas áreas quedan muros de contención, senderos, escaleras de piedra y algunas plataformas de acopio dispersas en la parte media y superior de los cerros inmediatos.

Nos parece oportuno llamar la atención sobre la importancia que podría tener estos restos históricos, una vez puestos en valor, como elemento didáctico para ilustrar a la población sobre algunas de las evidencias materiales de esta actividad que tanta importancia tuvo en algún momento de nuestro devenir histórico.

Igualmente, en los dos sectores del cementerio prehispánico existente en el lugar se puede apreciar, entre los restos disturbados de los entierros, evidencias de la explotación del guano. Entre otros objetos hemos recuperado durante las excavaciones, fragmentos de tarjetas de registro de trabajadores, de cartas personales, de periódicos, algunas soguillas de cáñamo para coser los sacos, restos de sacos y grandes acumulaciones de plumas de los nidos destruidos. Estas últimas, básicamente de guanay.

En el conchal de la parte baja, que venimos denominando como el puerto, se pueden observar claras evidencias de estructuras menores, a manera de casas, construidas de cantos rodados de la playa. Aparentemente, Max Uhle no excavó en este sector. Los numerosos objetos descritos en los inventarios originales de su investigación y los pocos que se conservan en la actualidad provienen de los contextos funerarios hallados más arriba en la falda de los cerros inmediatos.

Si bien los restos han sido oportunamente reconocidos por algunos investigadores como pertenecientes a la cultura Ichma, Chincha, Chimú e Inca, noso-



Fragmentos textiles con diseños de aves. Entierro I

tros pensamos que este material debe verse más como perteneciente al Horizonte Tardío, donde la administración Inca le da un carácter mucho más cosmopolita a culturas regionales. Probablemente este material provenga de algunos de los centros religiosos cercanos de la época como Armatambo o el mismo Pachacamac. Ambos con una significativa ocupación Inca.

Hallazgos

Cementerio Grande

Tal como mencionamos en la introducción, existen hasta el momento dos cementerios o dos sectores de entierros claramente definidos en la zona de la Caleta La Cruz. El primero, más grande que el segundo, se ubica por encima del camino de acceso a las estructuras de la planta abandonada de ENZOMAR, directamente sobre esta planta. Se efectuaron tres excavaciones: Cortes 1, 2 incluye ampliación y 4.

Corte 1

Se practicó en una depresión del terreno que nos indicaba la presencia de una antigua excavación probablemente de saqueo tal como pudimos constatar una vez iniciados los trabajos. Esta exploración arqueológica se practicó inmediatamente por encima de la carretera afirmada que une la Estación Naval con la planta de ENZOMAR.



Fragmento de tapiz correspondiente a una camisa de niño, Entierro I



Fragmento de tapiz con diseño de aves entrelazadas, Entierro I

Entierro I (Disturbado)
Unidades: 3, 4, 7 y 8

Se inició la excavación retirando las capas superficiales de arena removida, poco consistente y con restos de contextos funerarios disturbados. Bajo este nivel se formó una matriz circular excavada originalmente en niveles compactos de deposición eólica.

La base de la matriz en este entierro, es de planta circular y se encuentra a tres metros de profundidad ubicándose hacia la esquina norte de la excavación.

Entre los materiales que quedaron luego del antiguo saqueo tenemos, entre otras cosas, restos de una camisa de algodón de un niño decorada mediante la técnica de tapiz con aves, una falda, un taparrabo decorado con motivos marinos, restos de pulseras de hilos, de semillas, trompitos tallados en madera, restos de tejidos, valvas de Mullu (Spondylus princeps) y algunos huesos de cuy.

Asimismo, se encontró algunos fragmentos de cerámica de los estilos Chimú-Inca, Chancay y varios del estilo Ichma, restos de platos de lagenaria, así como grama y hojas de guaba. Estos últimos elementos probablemente proceden de los rellenos de algún fardo funerario destruido en las inmediaciones.

Nos parece importante mencionar que entre los fragmentos de tejido recuperados se encontraron algunos que fueron confeccionados incorporando plumas de color amarillo, rojo, negro y blanco para formar los diseños decorativos. Entre los fragmentos hay algunos con diseños geométricos escalonados entreformados, dispuestos en combinación de colores.

Corte 2

Este corte se programó en un sector periférico del cementerio grande (sector superior derecho). El terreno en general donde se practicó la exploración consiste en gruesas capas de deposición eólica fijadas por costras de salitre. La superficie daba muestra de haber sido intensamente alterada por antiguas excavaciones.

Nuestra intervención consistió en retirar en primer lugar los niveles de arena eólica superficial y luego los disturbados por antiguas excavaciones. Pronto fueron quedando in situ parte de tres entierros

humanos (II, III y IV), que pese a la destrucción que fueron sometidos por antiguas excavaciones clandestinas, nos brindaron buena información. La mayor parte del corte quedó ubicado fuera del cementerio, en una zona sin entierros.



Base de paquete funerario. Entierro II de la Caleta de La Cruz

Entierro II (Disturbado)
Unidades: 11, 12, 21 y 22

Corresponde con la base de un paquete funerario humano. El cadáver originalmente debió de estar en posición sentado con las piernas flexionadas sobre el pecho. De éste no queda evidencia, pero a juzgar por la posición del paquete funerario y de las cañas usadas para armar el paquete que suele ponerse a la altura de los hombros del cadáver, el cuerpo debió de estar orientado hacia el noreste.

Los restos del fardo funerario que se recuperaron consisten en un armazón de grama en forma de nido, en cuyo interior se encontraba originalmente el cadáver sentado. Este paquete de fibra vegetal, a su vez, está incluido en una especie de canasta de soguilla.

Esta última fue cortada en la parte superior para sustraer el cuerpo que aparentemente se encontraba envuelto en un paquete independiente.

Este conjunto del nido de grama con la canasta de soguilla se encuentra reforzado alrededor de toda la base con una tela blanca cosida, con el fin de darle mayor rigidez al conjunto.

Como dijimos, no hallamos restos humanos en su interior. Se documentó un mate pequeño tipo cuenco colocado contra las pared interna del nido y una olla pequeña que se encontró boca abajo en la parte superior del contexto funerario, fuera de su deposición original debido al saqueo que fue objeto el entierro.

- Asociación 1: Restos del paquete funerario y mate pequeño (Espécimen 219)
- Asociación 2: Olla pequeña del estilo Ichma hallada fuera de su deposición original sobre el paquete funerario disturbado (Sp. 269)

Entierro III (Parcialmente disturbado)
Unidades: 5, 6, 15 y 16

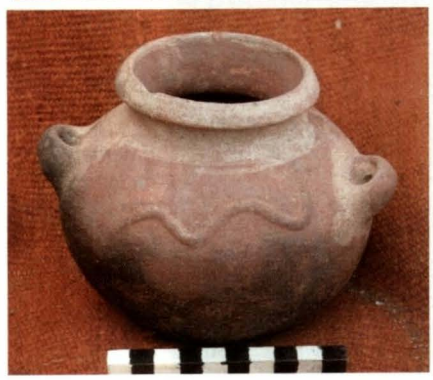
Corresponden a los restos de un entierro humano, anteriormente disturbado hallado cerca del perfil noroeste del corte.

In situ sólo queda el petate de junco usado como base para colocar tanto al cadáver sentado como los diversos objetos que componen su ajuar funerario. Las asociaciones fueron encontradas removidas, fuera de su deposición original, en las inmediaciones de la matriz saqueada. Estos restos están constituidos por:

- Asociación 1: Mate tipo cuenco (Sp. 196) hallado de costado entre las unidades 5 y 6 sobre el petate. Contiene restos de maíz desgranado y preparado.
- Asociación 2: Cántaro estilo Ichma, negro pulido (Sp. 190), hallado inclinado en la unidad 16
- Asociación 3: Mate tipo plato (Sp. 197), usado aparentemente como tapa del espécimen 196. Fue hallado volteado sobre el petate en la unidad 5.
- Asociación 4: Mate tipo cuenco (Sp. 189), ha-



Cántaro pequeño decorado con pez inciso, Entierro III - asociación 9



Ollita con serpiente modelada, Entierro III - asociación 6

llado volteado sobre el petate en la unidad 6. La parte superior del mate ha sido abierta en base a perforaciones consecutivas.

- Asociación 5: Más de 10 maíces en coronta provenientes de diferentes partes del entierro disturbado. Probablemente sean el contenido de alguno de los mates o simplemente colocados junto al cuerpo removido del cadáver.
- Asociación 6: Olla pequeña estilo Ichma, decorada con una serpiente en relieve a cada lado del cuerpo y pintado con pintura blanca sobre el engobe rojo (Sp. 192), hallada sobre el petate en la unidad 6.
- Asociación 7: Olla pequeña estilo Ichma, decorada blanco sobre rojo con el gollete algo restringido (Sp. 193), hallada sobre el petate entre las unidades 5 y 6.
- Asociación 8: Petate (Sp. 194), colocado bajo el contexto funerario. Se encuentra confeccionado en fibra de junco y es el único objeto hallado in situ en el entierro.
- Asociación 9: Cántaro estilo Ichma, negro pulido tipo cantimplora decorado con peces incisos (Sp. 191), hallado con tapa, tirado en las inmediaciones de la matriz saqueada en la Unidad 15.

Entierro IV (Disturbado)
Unidades: 78 y 79

Consiste en los restos de un petate hallado in situ, confeccionado en base a fibra de junco (Sp. 265) que fue usado como base para un contexto funerario. También se documentó parte de la grama de relleno y restos de soguilla únicas evidencias de la antigua presencia de un fardo funerario hoy totalmente desaparecido.

Corte 2 (Ampliación)

Durante los trabajos de excavación en el Corte 2, tuvimos la oportunidad de encontrar en la esquina sureste, evidencias de un entierro profundo aparentemente disturbado hace algunos años.

La calidad del material desechado por los profanadores del Entierro I fue recuperado durante la limpieza de su matriz, hizo pensar en tratar de recuperar algo de este material supuestamente disturbado.

Al iniciar la excavación se registro, en los niveles superiores la presencia de un entierro disturbado (al que hemos denominado Individuo 4) del que sólo quedaba in situ la base del paquete funerario y algunos huesos del pie. Retirados estos restos percibimos que la matriz se profundizaba y era muy probable que existiera otro entierro por debajo del disturbado.

Entierro VIII (Contexto múltiple)
Unidades: 101, 102, 104 y 105

Se encuentra depositado en una matriz semicircular de 1,65 m. de diámetro por 2,72 m. de profundidad excavada en los niveles geológicos de la hondonada. Estos niveles corresponden a antiguas acumulaciones de origen eólico intercaladas con capas de salitre.

Individuo 1(acompañante)
Unidad: 102

Corresponde al cadáver de un niño de unos dos años de edad hallado al frente del fardo principal (Sp. 235). Se lo encontró sentado, con las piernas flexionadas sobre el pecho y recostado sobre su lado derecho y hacia adelante, como acurrucado sobre una olla (Sp. 224 - asociación 4).

El cuerpo orientado al este se encontró cubierto únicamente con restos de una vestimenta muy sencilla, formada por vestido rectangular con huecos para los brazos y para la cabeza, hoy se encuentra muy destruido (Sp. 236).

Individuo 2(acompañante)
Unidades: 104 y 105

Corresponde al cadáver de un niño de unos tres años de edad hallado junto al fardo principal (Sp. 237). Se lo encontró sentado, con las piernas flexionadas sobre el pecho y recostado sobre su lado izquierdo y hacia adelante, como acurrucado al pie del individuo principal y sobre uno de los costureros (asociación 7).

La orientación del cadáver es igual a la de todos los componentes de este contexto, es decir hacia el este. El cuerpo se encontró cubierto únicamente con restos de una vestimenta de algodón muy destruida.

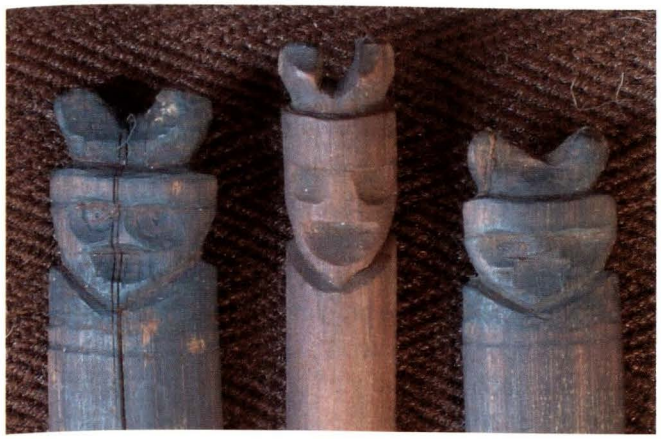
Individuo 3 (adulto principal)
Unidades: 101 y 107

Corresponde al cadáver principal del entierro, un individuo adulto de sexo aún no determinado, enterrado en posición sentado con las piernas fuertemente flexionadas sobre el pecho envuelto en un fardo de tejido blanco crema el cual presenta evidencias de haber tenido cabeza postiza (Sp. 238).

El cuerpo se encuentra orientado, al igual que el resto del contexto, hacia el este. Se encuentra colocado dentro de un fardo funerario envuelto en tejido, el cual es más ancho hacia la base y se adelgaza ligeramente en la parte superior. Este tercio superior del fardo ha sido pintado de color bermellón con una pintura hecha probablemente en base a hematina. La pintura, distribuida en forma irregular, simula ser una especie de pintura facial, si entendemos que la idea original buscaba representar un bulto humano sentado.



Reconstrucción del contexto funerario correspondiente al Entierro VIII (Acuarela: Arq. Luis Mariaza F.)



Remate antropomorfo de espadillas de telar. Entierro VIII.



Remates pirograbados de lanzaderas. Entierro VIII.





Detalle de piruros para hilar. Entierro VIII

Para mejorar el aspecto antropomorfo del fardo, se agregó una nariz trabajada en madera, la cual en su parte superior tiene un apéndice para ser sujetada bajo la vincha o el tocado de esta falsa cabeza y otro, en punta, en la parte baja para clavarla dentro del bulto a la altura del labio superior de la representación, quedando, de esta manera, sujeta por sus dos extremos. Esta falsa nariz se encuentra, al igual que la parte superior del fardo, pintada de color bermellón.

Individuo 4 (disturbado, encima de todos los demás)
Unidades 101 y 104

Sus restos fueron los primeros que hallamos al comenzar esta exploración Éstos corresponden con los de un individuo adulto, casi totalmente disturbado, que originalmente fue enterrado en posición sentado. El cadáver se encontró orientado al este, originalmente debió tener las piernas flexionadas sobre el pecho y un envoltorio de tejidos conformando un paquete funerario.

En el momento de la excavación, sólo se documentó la base del paquete funerario in situ conteniendo huesos de los pies (Sp. 239) y algunas ofrendas. El resto fue extraído de su deposición original y destruido.

Entre las ofrendas mencionadas tenemos un conjunto de artefactos textiles (Sp. 240) colocados bajo el asiento del cadáver, como se estila en la época. Éste consiste en un mate grande tipo plato (Sp.242) sobre el que colocaron el cuerpo en el momento de confeccionar el paquete funerario. Bajo este mate colocaron, en el momento del entierro, husos para hilar, lanzaderas, lana de camélido de dos colores (Sp. 243) y ovillos de hilo de algodón dentro de un mate tipo cuenco (Sp. 241), todos acomodados como ofrendas internas del mismo fardo funerario.

Este entierro fue depositado como parte de un acontecimiento posterior al del conjunto de los individuos 1, 2 y 3. Este debió ser el motivo por el que encontramos la parte superior del fardo funerario del individuo 3 con huellas de haber sido pisado y removido parcialmente, probablemente durante la excavación para depositar el Individuo 4, que en realidad quedó bastante superficial. Por este motivo es que la nariz postiza del fardo se encontró ligeramente fuera de lugar, desplazada hacia un lado y lo que vendría a ser el tocado de la falsa cabeza, casi totalmente destruido. Cabe mencionar que la base descrita del individuo 4, se encuentra exactamente a la altura del remate superior del individuo 3, en el tercio superior de la gran matriz.

Tras este hallazgo es difícil establecer los lazos

de parentesco existentes entre los individuos 1, 2 y 3 que inferimos se trate de una madre con dos de sus hijos y el individuo 4.
Este entierro presenta las siguientes asociaciones:

- Asociación 1: Mate grande cortado tipo plato (Sp. 223) que contiene corontas de maíz. Éste se encontró volteado con su contenido parcialmente caído frente y a la altura del cráneo del niño denominado individuo 1.
- Asociación 2: Olla estilo Ichma, de gollete compuesto, base cónica y asitas cintadas horizontales sobre el hombro (Sp. 221). Se lo halló frente al cadáver principal y al individuo 2.
- Asociación 3: Cántaro estilo Ichma, de gollete divergente de paredes rectas y base cónica, presenta dos asas cintadas formando un puente entre el gollete y el hombro de la vasija (Sp. 220). Se lo halló frente al fardo principal.
- Asociación 4: Olla de estilo Ichma, es globular de gollete compuesto y cuerpo tipo fitomorfo, dividido en cuatro cuerpos levemente marcados por depresiones longitudinales que van desde el hombro hasta cerca de la base. (Sp. 224). A su interior se encontró un hueso correspondiente a una vértebra cervical de camélido (Sp. 225) el que se encontró mezclado con maíz proveniente probablemente del mate tipo plato que tenía como tapa y que colapsó a su interior. Se la halló frente al individuo principal, casi por debajo del cráneo del individuo 1. El niño se encontraba reclinado sobre esta olla.
- Asociación 5: Olla pequeña de estilo Ichma (Sp. 226), que se halló tapada por un mate tipo plato y envuelta en un tejido llano en forma de pañuelo cuadrado. La olla presenta gollete recto, evertido y labio aplanado. El cuerpo presenta el ecuador marcado con un ángulo donde se encuentran dos pequeñas asas contrapuestas horizontales. La base es pequeña y plana. Se halló bajo el costurero que forma la asociación 8, frente al fardo principal.
- Asociación 6: Mate tipo plato (Sp. 228), con maíz desgranado y aparentemente preparado en su interior (Sp.229). Se encontró tapado por otro mate. Se lo halló entre las asociaciones 2 y 3.
- Asociación 7: Canasta de fibra vegetal tipo costurero. En su interior se encontraron un mate pequeño tipo cuenco, varios artefactos textiles entre los que destacan estacas para telar, algunos husos para hilar con sus pirutos, algodón y palitos trabajados para enrollar el hilo.
- Asociación 8: Canasta de fibra vegetal tipo costurero con varios husos para hilar con sus pirutos, algodón, cañitas, entre otros artefactos,
- Asociación 9: Mate tipo plato (Sp. 230) con maíz desgranado en su interior (Sp. 231). Se lo encontró tapado por otro mate igual al pie del fardo principal, hacia su lado derecho, sobre el petate de la base.
- Asociación 10: Mate tipo plato (Sp. 232) lleno de maíz en su interior (Sp. 233), desgranado y probablemente preparado. Se lo encontró tapado por otro mate al pie del fardo principal por su lado derecho y encima del petate de la base.

Entierro IX (disturbado)
Unidades: 108 y 109

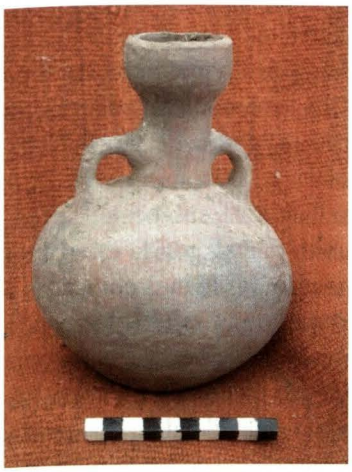
Corresponde a los restos disturbados de un entierro en fardo.

Limpiando los alrededores del entierro VIII, se localizó una matriz de entierro al sureste. Esta contenía los restos muy destruidos de un paquete funerario. Éste consta de varios fragmentos de tejido que conformaron el paquete funerario con dos varillas de madera, del tipo que se solía colocarse en la espalda, a la altura de los hombros del cadáver.

Al remover estos restos, pudimos comprobar que el conjunto de ofrendas funerarias se encontraban in situ, a los pies de donde debió de estar el cuerpo originalmente.

- Asociación 1: Botella estilo Ichma, engobada en rojo, con el gollete engrosado, cuerpo esférico y pequeñas asas tubulares entre el gollete y los hombros de la pieza (Sp. 279). Se la encontró frente al fardo.
- Asociación 2: Olla pequeña estilo Ichma con gollete compuesto y convergente, cuerpo globular y dos asas horizontales contrapuestas sobre el hombro (Sp. 280). Se la halló con maíz desgranado en el interior, puesta sobre el piso del entierro, frente al cadáver, ligeramente hacia su derecha.
- Asociación 3: Olla pequeña de cuerpo globular estilo Ichma, gollete corto, evertido y conectado directamente al cuerpo (Sp. 277). En su interior se encontraron restos de maíz.
- Asociación 4: Mate tipo plato junto a otro tipo cuenco (Sp. 284). Ambos colocados junto al cadáver en su lado derecho. Entre estos especímenes se hallaron restos de la parte cortada en la confección del mate tipo cuenco.
- Asociación 5: Tres mates (Sp. 285, 286 y 288) puestos frente al cadáver, ligeramente hacia su lado izquierdo, uno sobre el otro en el siguiente orden:
  Asociación 5a: Mate tipo plato (Sp. 285), con

maíz desgranado en su interior (Sp. 287). Fue colocado en el piso, frente al cuerpo.
Asociación 5b: Mate tipo plato (Sp. 288), colocado sobre el anterior. Contiene anchoveta seca (Sp. 289).



Botella engobada en rojo, Entierro IX -- Asociación 1.

Asociación 5c: Mate tipo plato (Sp. 286), utilizado boca abajo como tapa de los dos anteriores.

- Asociación 6: Conjunto de artefactos textiles encontrados algo dispersos frente al cuerpo sobre la olla de la asociación 2.

Corte 4

Efectuado sobre una depresión del terreno entre el Corte 1 y el Corte 2, tiene dos por dos metros y básicamente se trató de un intento de recuperar material disturbado de excavaciones clandestinas efectuadas en el cementerio en los últimos 100 años.

Entierro X (disturbado)
Unidades: 1, 2, 3 y 4

Corresponde a los restos disturbados de un entierro humano ubicado entre el Corte 1 y el Corte 2. Por lo que se pudo observar, aparentemente se trata de un individuo adulto enterrado sentado con las piernas flexionadas sobre el cuerpo. Del entierro original solo se halló unas cañas amarradas formando un cuadrado que aparentemente sirvió de base al fardo, de cuyos restos solo se halló parte del relleno y algunos huesos del cuerpo *in situ*.

Entre los restos:

- Asociación 1: Conjunto de siete varas de madera, que originalmente debieron estar al interior del fardo funerario (Sp 295).
- Asociación 2: Restos muy destruidos de la base del fardo funerario, hallado in situ, presenta los restos de huesos del entierro original (Sp. 291).
- Asociación 3: Cuadrado tejido de cañas que aparentemente sirvió de base al contexto funerario.

Cementerio pequeño

Hacia el noroeste de la hondonada donde se encuentra el que denominamos cementerio grande, tras un espolón mineralizado de un contrafuerte que baja de los cerros inmediatos, se encuentra otro grupo de antiguas excavaciones que atestiguan de la existencia de otro sector de entierros humanos. Es mucho más pequeño que el anterior y se encuentra dividido en dos por la pista afirmada que une la Estación Naval con la abandonada planta procesadora de conchas. Consideramos que ambas zonas de entierro son contemporáneas y corresponden únicamente a dos sectores diferenciados. Se efectuó una excavación: corte 3.

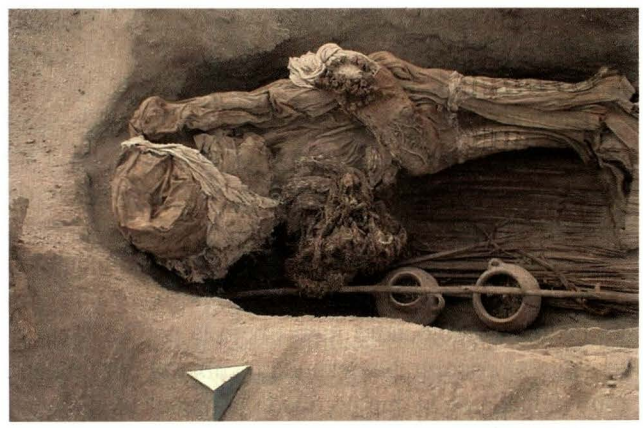
Corte 3

Este corte se programó en la parte superior del cementerio. Se inició con un corte de 2 por 2 m. que se fue ampliando hasta llegar a los 16 metros cuadrados donde se documentó el Entierro V. Posteriormente, se practicó otro sondeo a modo de ampliación de esta excavación hacia el este, de 12 metros cuadrados más, donde se documentaron los Entierros VI y VII.

Entierro V
Unidades: 2, 6, 7 y 10

Corresponde al entierro de un individuo adulto de sexo desconocido hasta el momento (se encuentra aún en su envoltorio original), enterrado a unos 0,50 m. de profundidad, de cúbito dorsal, ligeramente inclinado hacia su lado derecho.

El cadáver se encuentra envuelto en tejidos de algodón que cubren todo el cuerpo. Estas cubiertas no presentan mayor relleno entre ellas y el cuerpo, por lo que los tejidos se han amoldado al cuerpo permitiendo observar detalles anatómicos del individuo motivo del entierro.



Cadáver depositado de cúbito dorsal sobre un petate. Entierro V

Este entierro presenta una serie de ofrendas fuera de las que puedan eventualmente encontrarse al interior del fardo funerario, aún no explorado. Entre éstas tenemos:

- Asociación 1: Olla pequeña sin decoración (Sp. 175) hallada junto al cuerpo, hacia su lado derecho. Contiene maíz desgranado y preparado.
- Asociación 2: Olla pequeña (Sp. 176) de gollete angosto hallada junto a la asociación 1. Contiene maíz desgranado y preparado.
- Asociación 3: Paquete, tejido envolviendo un conjunto de plantas secas (Sp. 171). Se lo pusieron al cadáver sobre la cintura en el momento de la inhumación.
- Asociación 4: Collar confeccionado con frutos secos. Se lo colocó sobre el paquete con vegetales secos (Sp. 172).
- Asociación 5: Mate tipo plato (Sp. 174) de 18 cm. de diámetro que contiene maíz ubicado junto al cadáver, a la altura del cráneo.
- Asociación 6: Mate tipo plato (Sp. 173) de 18 cm. de diámetro que contiene maíz ubicado a la altura del pecho del cadáver.
- Asociación 7: Petate de junco (Sp. 176), usado como base para depositar el contexto funerario.
- Asociación 8: Conjunto de mazorcas de maíz colocadas junto al cadáver. Unas junto al pecho, otras por la espalda. (Sp. 179)
- Asociación 9: Paquete de tejido con hilos blancos y marrones formando como cordones (Sp. 180).
- Asociación 10: Vara de caña brava de 1,50 metros de largo colocada longitudinalmente al cuerpo sobre las otras ofrendas.

Partes del cadáver correspondientes a sus pies fueron recogidos en bolsa aparte (Sp. 178) por hallarse ligeramente disturbado este sector debido a la poca profundidad del entierro.

Entierro VI
Unidades: 22, 24, 25 y 27

Corresponde a los restos de una persona de sexo femenino, adulta, colocada en una matriz de 1,80 metros de largo, 0,90 m. de ancho por 0,40 m. de profundidad.

El cadáver orientado hacia el suroeste, se encuentra depositado de cubito ventral, con la mirada hacia abajo, las manos colocadas juntas bajo la pelvis. Aparentemente se encontraba desnuda o cubierta por una tela muy delgada de la que no queda la menor huella.

Al igual que el cadáver anterior se encuentra sujeto con soguillas de las que quedan evidencias en los pies, cadera, pecho y cuello así como de tiras longitudinales al cuerpo.

No presenta ofrendas funerarias.

Entierro VII
Unidades: 25, 26 y 28

Corresponde a los restos de una persona de sexo femenino, adulta (Sp. 170), colocada en una matriz de 2 metros de largo, 0.90 m. de ancho por 0.70 m. de profundidad.

El cadáver orientado hacia el sur oeste, se encuentra depositado de cubito dorsal, con la cabeza reclinada hacia su lado izquierdo, las manos colocadas a la altura de la pelvis y envuelto por tejidos formando un fardo. Este estaba formado por la vestimenta propia del cadáver y un tejido grueso de algodón blanco. Este último ha sido fuertemente sujetado al cuerpo por tiras de soguilla enrolladas alrededor de los tobillos, rodillas, cintura y cuello así como a lo largo formando un sólido paquete. Estos amarres parece que sirvieron no sólo para empaquetar el fardo sino para cargar el cadáver hasta su deposición final.

El cadáver presentaba en la cavidad bucal una laminilla cuadrangular de plata de tres por tres centímetros con cuatro perforaciones (una en cada esquina), como si hubiera sido echa para ser fijada sobre algún soporte, probablemente tejido. Igualmente en cada una de las manos tenía laminillas de metal. En la mano izquierda una aparentemente de cobre en forma de media luna que parece partida de una lamina circular que originalmente debió tener unos cuatro centímetros de diámetro. En la mano derecha presentó una lámina doblada, aparentemente de cobre de unos cinco centímetros de largo y algo más gruesa que las anteriores.



Limpieza de perfil en ENZOMAR. Restos del antiguo asentamiento Ichma del puerto prehispánico en la Caleta La Cruz.

Asociaciones:

- Asociación 1: Laminilla cuadrangular, de plata con cuatro perforaciones, una en cada esquina. Se la encontró entre la parte inferior de la mandíbula y el manubrio del esternón, hasta donde se desplazó desde el interior de la cavidad bucal (Sp. 168a).
- Asociación 2: Laminilla semicircular, aparentemente de cobre, hallada en la mano izquierda del cadáver (Sp. 168b).
- Asociación 3: Laminilla plegada, aparentemente de cobre, hallada en la mano derecha del cadáver (Sp. 168c).

Limpieza de perfil en Caleta La Cruz

En los alrededores de las antiguas instalaciones de la planta procesadora de conchas ENZOMAR se encuentran vestigios de grandes conchales que fueron recortados por las nivelaciones del terreno efectuadas durante la construcción de la planta. Estas acumulaciones presentan un color negrusco producto de la gran cantidad de ceniza que quedó como residuo de años de quemas en fogones. Estas capas de ceniza están distribuidas entre numerosos pisos de ocupación correspondientes a viviendas edificadas en algunos casos con muros de canto rodado de origen marino, en otros casos fueron hechas con paredes de caña brava cuyos restos, aun dentro de las zanjas usadas como cimientos, se pueden observar a diferentes alturas en el perfil que limpiamos.

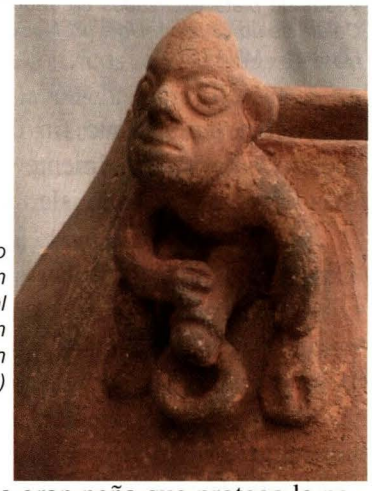
Los niveles de ocupación prehispánica observados en este perfil se encuentran cubiertos por evidencias del intenso trajín de que fue objeto el lugar en la época de explotación del guano, así como de restos de nidos de guanay. Precisamente, dentro de estos nidos hemos encontrado interesante documentación de la época del guano, la cual fue rota en pedazos y votada para ser juntada posteriormente por las aves. Tenemos cartillas de instrucciones, vales, anotaciones de las entregas de cordeles y de sacos para encostalar el guano así como recortes de periódico entre otras cosas más.

Los restos mencionados se encuentran en los primeros 20 cm. de excavación. El resto del perfil que limpiamos, hasta 2,20 m. de profundidad, presenta material prehispánico del mismo tipo. Es decir, toda la superposición de basura en la parte explorada corresponde en forma genérica al Horizonte Tardío (1438-1532 dC), y en forma particular al estilo local Ichma.

Consideramos este abigarrado conjunto de viviendas y el embarcadero ubicado en la parte baja como los restos del puerto más antiguo identificado en la isla. Sus precarias instalaciones, que básicamente consisten en una gran peña que protege la pequeña ensenada de las olas directas, debe haber facilitado el embarque de productos marinos al continente y eventualmente albergado a numerosos pescadores, tal vez por varios meses durante campañas de extracción de machas o de concha de abanico. Recordemos que no existen reservas de agua dulce en la isla y toda vida en ella debe ser sustentada con viajes continuos a la costa cercana para traer líquido y otros mantenimientos.



Detalle de ave impresa en olla (Colección Uhle/San Lorenzo - Especimen C-18451. MNAAHP).



Detalle escultórico de representación sexual (Colección Uhle/San Lorenzo - Especimen C-23562. MNAAHP.)

Lo primero que nos llamó la atención al observar el perfil fue una vasija grande encontrada in situ, como se evidenció al momento de la limpieza efectuada. Ésta se encontraba incluida en un relleno, quedando sólo la parte superior expuesta a nivel del piso en un ambiente de una de estas antiguas viviendas. Suponemos que su función fue el depositar y conservar fresco el líquido para consumo traído del litoral.

Los restos de basura hallada sobre los pisos en el poco espacio expuesto en el perfil nos permite inferir que las conchillas de moluscos halladas ahí son básicamente de consumo directo. Pensamos esto basándonos en la gran variabilidad de especies representadas en la basura que contrasta con las deposiciones de conchillas en la parte posterior de la isla donde se encuentran acumulaciones más selectivas, entre las que destacan las de machas (Mesodesma donacium). Estas acumulaciones parecen más bien producto de una explotación a una escala mayor y



Vasos de plata excavados en 1906/1907 en la Caleta de La Cruz por Uhle (Colección Uhle/San Lorenzo - MNAAHP)

que debió tener como fin únicamente su procesamiento para ser finalmente consumido en un sitio más lejano, fuera de la isla.

Discusión

Una revisión rápida del inventario original recuperado por Uhle en sus exploraciones, sumándose a la información recuperada en el marco del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo, nos pone ante una situación hasta cierto punto insólita. Lejos de lo que se espera de un cementerio a orillas del mar y con mayor razón en una isla donde no hay otro recurso que el marino, no se encuentran restos de actividades relacionadas con la pesca. Más bien aparecen como ofrendas en las tumbas artefactos hasta cierto punto suntuosos, relacionados al culto y otros relacionados con la manufactura de tejidos, como costureros, espadillas, piruros, palos de telar, estacas y evidencias de tejidos de buena manufactura. Esta situación la percibimos cuando iniciamos las exploraciones y la confirmamos con las excavaciones.

La zona de entierros de la isla se divide en dos sectores, el cementerio grande y el cementerio pequeño. El primero, corresponde aparentemente con el sitio excavado por Uhle y presenta entierros profundos de personas depositadas en posición sentada, con lujosos ajuares funerarios. El segundo ubicado al otro lado (norte) de un contrafuerte mineralizado del Cerro Guanay, presenta entierros superficiales y los cuerpos fueron colocados en posición extendida con modestas ofrendas funerarias. Cabe mencionar que probablemente los tres entierros que excavamos en el marco del Proyecto Arqueológico San Lorenzo en este sector sean femeninos.

Pensamos que las diferencia existente se deba más a diferencias de tipo étnica o de rango que a una diferencia temporal. Los entierros extendidos nos hacen recordar entierros Chimú-Inca del valle de Chancay, aunque, en este caso el material cerámico asociado sea Ichma, probablemente por tratarse de vajillas domésticas.

Dentro de la colección formada por Uhle, a la cual tuvimos acceso gracias al Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú MNAAHP, destaca, como mencionamos líneas arriba, un número importante de estilizados vasos retrato y vajilla de plata, mantos con gran cantidad de aplicaciones de laminillas de plata, fragmentos de mantos o uncus confeccionados con plumas, así como collares, orejeras y otros artefactos de gran lujo, que pensamos han tenido un uso suntuario y ritual en algún templo o centro administrativo de las inmediaciones, probablemente en Armatambo (distrito de Chorrillos), pues este tipo de asociaciones no es común en entierros de la época.

Estos vasos de plata, presentados por Ríos y Retamozo, en su interesante estudio sobre los metales de San Lorenzo, son más sólidas en el sentido de un origen en la costa central de estos peculiares vasos retrato. Por nuestro lado, hemos visto réplicas de estas copas de metal en cerámica en los estilos Chancay-Inca (engobada en blanco) e Ichma-Inca (negro pulido) y los consideramos como un motivo propio del estilo Ichma-Inca.

Igualmente, coincidimos con estos investigadores en la indudable filiación Chincha de algunos de los recipientes de plata, aunque, como hemos mencionado, nosotros vemos este contexto desde la óptica del Horizonte Tardío, donde estos grupos culturales formaban parte del Tahuantinsuyo. Razón por lo que no nos extraña esta comunión de estilos en contextos como los de un santuario como Pachacamac o Armatambo.

Igualmente, observamos otros objetos más comunes en este tipo de contextos como dos laminillas de oro que probablemente hayan formado parte de algún paquete funerario (como lacrimales cosidos a la máscara de tejido o puestos directamente sobre el cráneo), algunas pinzas, tanto trapezoidales como circulares en oro y plata y cerámica de diversos esti-



Orejera trabajada en madera y naácar (Colección Uhle/San Lorenzo - especimen MO-3102. MNAAHP)

los contemporáneos, articulados por los Incas.

Dentro de los recipientes de cerámica del Museo Nacional destaca una pieza inscrita en el catálogo como ollita colorada con cabeza y figura obscena. Esta pieza, de estilo Ichma (engobado en rojo), es muy especial. Corresponde a una representación explícita de tipo sexual, poco común en el repertorio de este estilo. Al igual que los vasos de plata y, probablemente muchas otras piezas de cerámica, consideramos que esta forma parte de un contexto ritual.

En cuanto al resto de la cerámica de la colección Uhle de la isla predominan los estilos Ichma (tricolor, engobado en rojo y negro pulido), Chimú-Inca, Chancay tardío e Inca.

Si bien coincidimos con Johny Isla en asignar en forma genérica este material al Horizonte Tardío y a la cultura Ichma, no coincidimos con el reconocimiento de varias de las piezas que identifica como Chincha o Puerto Viejo cuando éstas son representaciones recurrentes en estilos como Chancay-Inca, Ichma negro pulido, Ichma Tricolor o Ichma engobado en rojo.

En cuanto a piezas de uso doméstico, por lo que hemos podido observar del inventario original de Uhle y de las ofrendas de los contextos funerarios recuperados en el marco del Proyecto Arqueológico San Lorenzo, tenemos que son del estilo local Ichma. Éste es caracterizado por ollas cuya parte inferior tiende a ser cónica y por presentar complejos golletes, muchas veces compuestos. La decoración consiste básicamente en la aplicación de engobe blanco envolvente o rojo envolvente.

Por las razones expuestas, estamos claramente ante un cementerio muy especial, destino final de importantes personajes de los valles vecinos, probablemente relacionados al culto. En este sentido, vemos la cantidad de artefactos para manufacturar tejidos y la presencia de mujeres con ellos como parte de las actividades propias de los templos, donde se sabe que siempre hubo grupos de mujeres, conocidas como acllas, dedicadas a la confección de finas prendas para el culto.

Esta situación, por lo menos en lo que corresponde a los entierros de elite, ya la intuyó el que fue secretario de Uhle, Carlos Romero, probablemente como fruto de sus conversaciones con el investigador durante sus trabajos en la isla.

Por otro lado, las evidencias recuperadas durante la limpieza del perfil de ENZOMAR y los diversos catastros arqueológicos de la isla nos permiten inferir que el asentamiento y el embarcadero de la Caleta La Cruz están asociados a los conchales dispersos en la parte posterior de la isla. Todas las estructuras estarían dedicadas a la explotación de los ricos recursos marinos de la isla, principalmente la macha, que destaca entre otras almejas de arena. Los sectores de entierro, si bien consideramos que son contemporáneos con los sitios mencionados, pensamos que corresponden a otra actividad totalmente distinta: el culto.

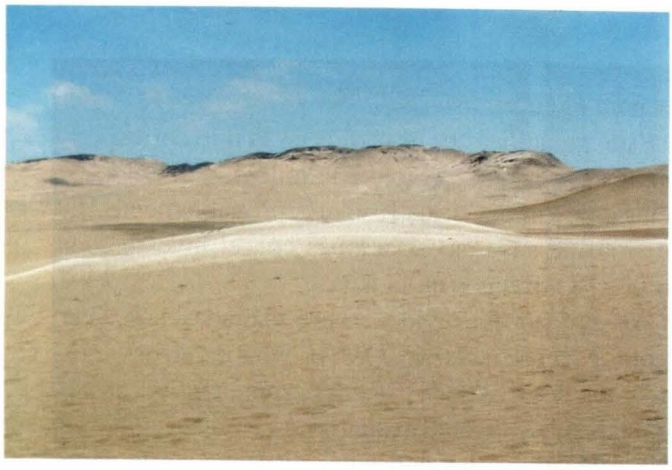
En una de las últimas visitas que efectuamos a la isla, ubicamos un sitio aparentemente no registrado antes, que presenta más de 10 casitas de muros circulares construidos con lajas de piedra. Este campamento se encuentra en la zona de Punta Calavera en las terrazas que dan a Playa Chica, una zona de campamento vinculada con los extensos conchales mencionados líneas arriba.

Conclusiones

- La isla presenta interesantes e importantes evidencias de nuestro pasado prehispánico.
- Las evidencias se restringen, hasta el momento, a los períodos finales de nuestro cuadro cronológico Intermedio Tardío - Horizonte Tardío (siglos XV-XVI).
- La Caleta La Cruz presenta dos áreas de ocupación, aparentemente contemporáneas pero de diferente naturaleza en la Caleta La Cruz.



Laminillas y depilador de oro (Colección Uhle/San Lorenzo - MNAAHP)




Conchales en la parte posterior de la isla

- Embarcadero y área de viviendas, ambos asociados a los conchales y campamentos de la parte posterior de la isla.
- Zona de entierros humanos dividida en dos sectores: Cementerio Grande y Cementerio pequeño
- Cementerio grande, con entierros profundos colocados en posición flexionado-sentado y con ricos ajuares funerarios
- Cementerio pequeño, con entierros superficiales colocados en posición extendidos y con ofrendas sencillas.
- Uno de los componentes reconocidos del cementerio grande son mujeres dedicadas a la manufactura de finos tejidos, probablemente para los templos inmediatos. (Acllas?)

Finalmente, deseamos expresar nuestro agra decimiento a la Marina de Guerra del Perú, que através de" la Dirección de Intereses Marítimos e Información viene patrocinando los trabajos de investigación, así como al Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú (MNAAHP) y la Fundación Miguel Grau.

Bibliografía

- *Arrús M., Darío.* El Callao en la época del coloniaje-antes y después de la catástrofe de 1746. *Imprenta de "El Callao". Callao, Lima 1904.*
- *Bazán Del Campo, Francisco.* Arqueología de Lima: Evaluación del término Huancho. Los estilos de cerámica de Lima a fines del Horizonte Medio. *Crearte, Serie de Estudios Arqueológicos, Lima 1992.*
- *Bonavia B., Duccio.* Cerámica de Puerto Viejo *(Chilca) Actas del II Congreso Nacional de Historia del Perú vol. 2 pp. 137-178 Centro de Estudios Histórico Militares del Perú, Lima 1959.*
- *Castro, Julio Félix.* Ojeada rápida sobre la isla San Lorenzo. *Semanario Perú Ilustrado, números 190 al 217. Lima, 1890-1891*
- *Huapaya Manco, Cirilo y Roselló Truel, Lorenzo.* Informe preliminar sobre sitios sin cerámica en la Isla San Lorenzo. *Callao, Perú. Boletín del Seminario de Arqueología Instituto Riva Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú Nº 15 – 16, Lima 1974 – 1975*
- *Isla, Johny.* Materiales recuperados por Max Hule (1906-1907) en la isla San Lorenzo, costa central del Perú. *Gaceta Arqueológica Andina Nº 24, pp. 73-91, Lima 1995.*
- *Kroeber, A. L.* The Uhle pottery collections from Chincha *University of California Publications in American Archaeology and Ethnology. University of California Press Vol. 21, Nº 3, pp. 95-133. Berkeley, California 1924.*
- The Uhle pottery collections from Ancon. *University of California Publications in American Archaeology and Ethnology. University of California Press Vol. 21, Nº 4, pp. 135-190. Berkeley, California 1925.*
- The Uhle pottery collections from Supe. *University of California Publications in American Archaeology and Ethnology. University of California Press Vol. 21, Nº 6, pp. 235-264. Berkeley, California 1925.*
- The Uhle pottery collections from Chancay. *University of California Publications in American Archaeology and Ethnology. University of California Press Vol. 21, Nº 7, pp. 265-304. Berkeley, California 1926.*
- *Ríos Marcela y Retamozo Enrique.* Objetos de metal procedentes de la isla San Lorenzo. *Arqueológicas 17. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Antropológicas. Museo Nacional de Antropología y Arqueología. Lima, 1978.*
- *Romero, Carlos.* El Callao desde sus orígenes más remotos hasta el siglo XVI. *Revista Histórica Tomo XV, Entrega III, Lima 1942.*
- *Rostowrowski De Diez Canseco, María.* Señoríos de Lima y Canta. *Instituto de Estudios Peruanos, IEP Lima 1978.*
- *Costa Peruana Prehispánica. Instituto de Estudios Peruanos, IEP Lima 1989.*
- *Troll Lértora, Jorge.* Inventario de especies de Flora y Fauna de la Isla San Lorenzo. *Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Recuperación del Patrimonio Natural y Cultural de la Isla San Lorenzo – DIMINMAR, Marina de Guerra del Perú. Lima 2004.*
- *Villar Córdova, Pedro.* Las Culturas Prehispánicas del Departamento de Lima. *Edición auspiciada por la Municipalidad de Lima. Lima 1935.*

Impulsar a los peruanos a crecer es nuestro compromiso.

BWS







Para alcanzar metas, primero hay que proponérselas

Hace un año nos propusimos ser un banco capaz de impulsarte a alcanzar tus metas y lo estamos haciendo. Sabemos que aún no somos el banco que soñamos, pero hoy somos mejores que ayer. Ven a conocer por qué el BWS es tu impulso para crecer.

Estamos a tu disposición en el 311-6000 en Lima o en el 0-801-1-6000 en Provincias.
www.bws.com.pe

BWS Banco Wiese Sudameris

MÁS ESPACIO. MOTOR MÁS POTENTE.

AVENTURAS MÁS INTERESANTES.

Nueva Pathfinder 2006

Financielo con:
MAQUISISTEMA



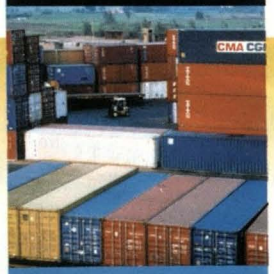
Más grande, más potente y totalmente rediseñada, ahora en dos potentes versiones. La Turbo Diesel Common Rail de 2,500 cc con 172 HP / 4,000 rpm y la gasolinera de 4,000 cc con 266 HP / 5,600 rpm. Además 3 filas de asientos y full equipo.

PATHFINDER

SHIFT_the future NISSAN

Tramarsa
Operadores Portuarios







íderes en Operaciones Marítimo - Portuarias

Servicios

- Agenciamiento Marítimo
- Remolcaje
- Practicaje
- Estiba / Desestiba
- Terminal de contenedores y carga en general
- Terminal de líquidos
- Mantenimiento de estructuras submarinas, salvataje y reflotamiento de naves

Sedes

Talara
Paita
Bayóvar
Chicama
Salaverry
Chimbote
Huarmey
Callao
Pisco
Matarani
Ilo



www.tramarsa.com.pe

Av. Sáenz Peña 177 - Callao
Oficina Principal: 413-0400 Fax: 453-4500
Terminal de Contenedores: 453-7144 / 429-4756
Fax: 453-7144 / 429-4756 Anexo 208

ISO 9001:2000
CN: 37817

BASC
WORLD BASC ORGANIZATION
PERU

ISPS code

Desde lo más profundo de nuestro mar:
PETRO-TECH, energía para el desarrollo del Perú

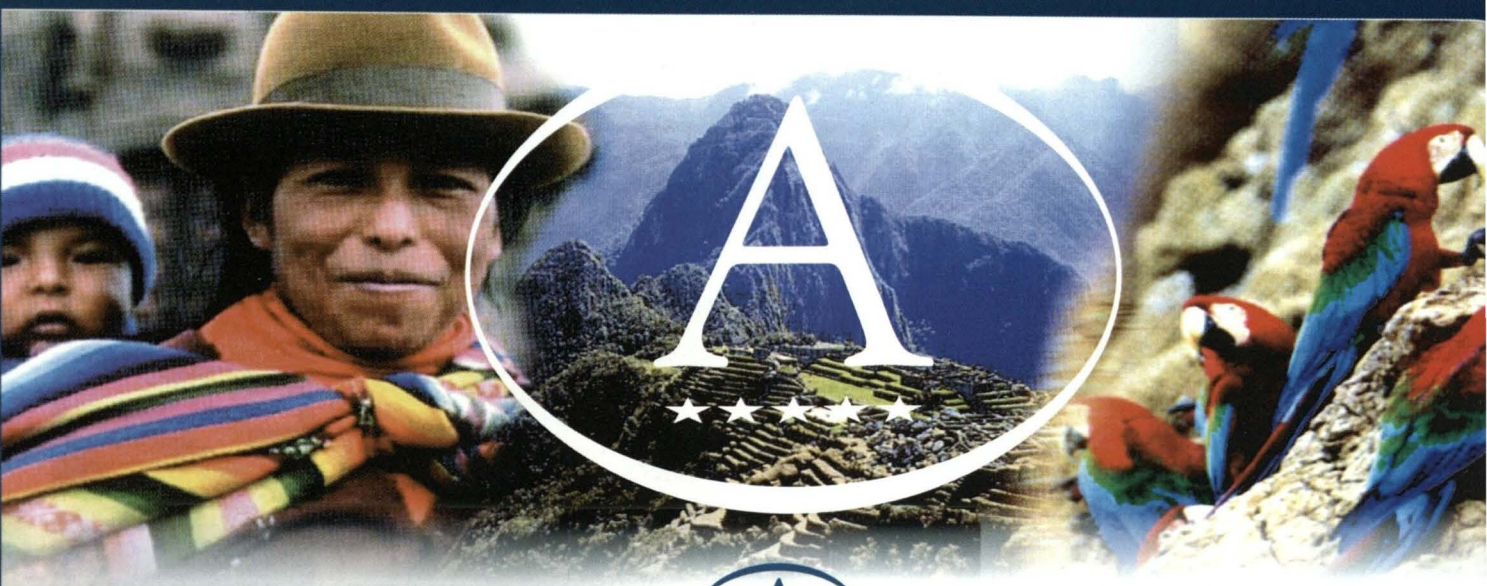


PETRO-TECH
PERUANA S.A.









HOTELES LAS AMÉRICAS

★★★★★

LIMA - PERÚ



HOTEL & SUITES
LAS AMÉRICAS



APART HOTEL
LAS AMÉRICAS



SUITES
LAS AMÉRICAS

Tradicional Hospitalidad Peruana





HOTEL CARRERA
LAS AMÉRICAS



RESIDENCIAL
LAS AMÉRICAS

Consulte por nuestros descuentos y promociones especiales para los miembros de las FFAA Y PNP



RESORT & CENTRO
DE CONVENCIONES
EL PUEBLO
LAS AMÉRICAS

HECHO EN PERÚ HECHO EN PERÚ HECHO EN PERÚ

Cómprale al Perú

Dirección General, Ventas y Administración: Av. Benavides 415, Miraflores LIMA - PERÚ
Teléfonos: (51-1) 447-7272 / 241-2820 Fax: (51-1) 446-0335 cadena@hoteleslasamericas.com www.hoteleslasamericas.com

La revolución en asuntos militares y las Operaciones de Campaña Conjunta: Nuevo reto para las Fuerzas Armadas de los países en desarrollo

Aníbal Cueva López

"El soldado de tierra, mar o aire se constituirá en la más pequeña de las unidades militares y a la vez será un arma o un elemento de reconocimiento y búsqueda de información formando parte de un sistema mayor, siendo la pieza más importante del mismo con tecnología o sin ella".

El avance rápido e impresionante de la tecnología militar a partir de la década de 1980 a la fecha, ha dado inicio a una serie de discusiones sobre si existe actualmente una revolución en asuntos militares o simplemente es un avance tecnológico, pues los profesionales militares continúan hablando de los mismos requerimientos del pasado y de siempre sobre el enemigo, alcance de armas, inteligencia, etc. Desde la antigüedad ha sido una aspiración de los comandantes y líderes militares reducir la incertidumbre, la neblina de la guerra. Podemos citar a Sun Tzu o al Mariscal Wellington disertando sobre la necesidad de saber "que hay al otro lado de la colina".

Los requerimientos mínimos esenciales sobre nuestro adversario y las condiciones que nos proporcionan ventajas o desventajas, tamaño, actividad, ubicación, composición, fuerza, terreno, etc., han preocupado a los comandantes de todos los tiempos. Hoy, a través de un sistema de sistemas, se pretende conocer la ubicación propia, la del enemigo, y distribuir esta información debidamente analizada a las fuerzas terrestres, navales, aéreas y espaciales con la finalidad de crear una percepción común y única del campo de batalla; campo de batalla multidimensional que incluirá además todo el espectro electromagnético e incluso el subacuático, pero lo importante es que no ha habido un cambio sustancial en los requerimientos de inteligencia, pero sí en la rapidez del proceso de información y toma de decisiones.

Los límites se han ampliado, se confunde lo estratégico con lo táctico y esto es básicamente por el alcance y precisión de las armas, por ejemplo: ¿a qué le podemos llamar tiro directo, si el blanco puede ser observado en tiempo real a miles de kilómetros de distancia?, pues el problema no tan solo consiste en adaptarse modificando las estructuras organizacionales de nuestras Fuerzas Armadas, así como doctrina y nuevos procedimientos, sino en acceder a una parte de equipamiento de alta tecnología que satisfaga nuestros requerimientos básicos y que nos permita, de acuerdo con la política de defensa de cada país, mantener una presencia de relativa importancia en la esfera internacional.

Pero, a nivel de comando, continúan dos preocupaciones para el comandante, la necesidad de esforzarse constantemente para dominar los problemas que plantea una posible intervención en defensa de los intereses vitales de la nación ante adversarios estatales con sistemas de fuerzas equivalentes y, por otro lado, la necesidad de hacer frente a nuevas situaciones nacidas de la aparición de nuevos tipos de actores, nuevos escenarios, asignación de nuevos roles, apoyo humanitario y nuevas formas de conflicto o situaciones de crisis.

La sola mención de estas dificultades deja de manifiesto la incapacidad para que una sola Institución de la Fuerza Armada: Ejército, Marina o Aviación, pueda superar este reto, pues la guerra del futuro es multidimensional, por lo que la solución es librar la guerra de forma conjunta desarrollando operaciones de manera integrada. Hoy, la evolución tecnológica militar permite esta integración, pero se encuentra li-

mitada y accesible sólo a unos pocos países con el potencial económico y tecnológico para dotar a sus Fuerzas Armadas.

La guerra futura será una guerra conjunta, el todo es una fuerza mayor. Tal como mencionamos, la adopción de capacidades para superar estos retos vendrá de la política de defensa de cada país y el papel que plantea representar a nivel internacional, así como del claro entendimiento que las operaciones que se desarrollarán en el futuro tendrán un carácter multidimensional, lo que obliga a integrar la actuación de los medios de combate de aire, mar, tierra, espacio y espectro electromagnético, por lo que deberá pensar en términos de "interoperabilidad" y de "interoperatividad"; capacitación conjunta y combinada el primero, y logística y técnica el segundo, capacidades que deben ser logradas en período de paz.

Pues las implicancias de desarrollar operaciones conjuntas en la actualidad y a futuro son poseer capacidades de dominio de espectro total que permitan contrarrestar cualquier capacidad que pueda ser empleada por nuestros adversarios en contra nuestra, así como poder transitar rápidamente de una misión a otra, conduciendo estas operaciones en forma simultánea o secuencial en toda la zona de combate no lineal, alcanzando un mayor ímpetu y cerrando brechas entre la decisión de actuar, despliegue, empleo y sostenimiento de nuestras fuerzas ya que probablemente las operaciones sostenidas serán la norma general en el futuro.

Las características de las operaciones de campaña conjuntas en la actualidad respecto a las del pasado más reciente son:

1. Primacía de la tecnología para el dominio del teatro de operaciones a través de la obtención y análisis de información (dominio de espectro total).
2. Desarrollo de las operaciones en un campo de batalla no lineal.
3. Aparte de destruir la capacidad de hacer la guerra, se busca paralizar al enemigo imposibilitando el empleo de los medios de información y de comando y control (parálisis estratégica).
4. Manifiesta incapacidad que una sola institución de las Fuerzas Armadas ejecute sola las múltiples misiones, roles y tareas, provenientes de la posibilidad de actuar en los nuevos escenarios (Guerra y no guerra).
5. Desarrollo de los conceptos de interoperatividad e interoperabilidad.
6. Desarrollo o posibilidad de participar en operaciones multinacionales conjuntas (operaciones de paz) o ejecución de operaciones de forma unilateral.
7. Preparación para guerra convencional y no convencional (adaptabilidad).
8. Búsqueda de la batalla decisiva (quien posee los medios) y evasión de la confrontación, prolongación de la campaña (quien no posee los medios). Sostenimiento de las operaciones de campaña.
9. Precisión y alcance de las armas.
10. Posibilidad de incapacitar un sistema de armas sin destruirlo.
11. Empleo de armas comunicacionales (medios de comunicación).
12. Necesidad de capacidad de reacción y respuesta para cada misión, así como de sostenimiento de las operaciones (modularidad).
13. Necesidad de capacidad de despliegue rápido.
14. Formulación y experimentación de nuevas doctrinas, tácticas y procedimientos, así como la reestructuración de las organizaciones existentes.

La percepción de los conflictos ha cambiado. Hoy las guerras de información o cuarta generación consideran que no basta con destruir las fuerzas armadas enemigas, infraestructura, recursos e industrias, es decir, su capacidad para librar la guerra, sino que implica también el dominio de sus sistemas de información para lograr la "parálisis estratégica". Entonces, se constituye un reto adicional a los ya planteados y que exige otro tipo de capacidades, más allá de las puramente militares por lo que resultará necesario comprometer otros campos no solamente el militar, y esto tiene particular importancia si el conflicto es con un actor completamente diferente, ya que una fuerza equipada con medios de alta tecnología puede ser paralizada o superada mediante el empleo hábil de medidas comunicacionales o sociales que influyan en la opinión pública internacional.

Los países en desarrollo, tenemos la obligación de implementar nuevos conceptos, procedimientos y técnicas que vayan más allá de lo puramente tecnológico y maximizar el empleo de los pocos medios y recursos que tenemos para la defensa, estableciendo un balance adecuado entre estrategia asimétrica y técnicas simétricas, en términos más simples, la principal forma operacional en los conflictos del futuro será la aplicación de procedimientos de guerra irregular con armamentos y pertrechos de alta tecnología militar o dual (uso civil y militar).

En los términos que se plantea la actual Revolución en Asuntos Militares (RMA), no es posible apli-

carla en los países en desarrollo, por las siguientes razones:

1. El soporte económico necesario para involucrarse y mantenerse en una RMA.
2. El difícil acceso o carencia de alta tecnología militar.
3. No concretar en dispositivos o equipos de aplicación directa la tecnología existente, es decir no poder procesar o dar uso adecuado a toda la información obtenida.
4. Los sistemas de tecnología avanzada dependen de una cantidad limitada de sistemas de apoyo (soporte) a los que habría que acceder.
5. Los nuevos dispositivos o equipos no pueden convertirse en sistemas viables para el común de las Fuerzas Armadas de cualquier país.
6. No existen nuevos conceptos operacionales del empleo de los nuevos sistemas.
7. Los conceptos operativos empleados son incompletos encontrándose en proceso de experimentación.
8. La posibilidad de que no se puedan desarrollar sistemas interoperables e interoperativos con Fuerzas Armadas de otros países, requisito indispensable para el desarrollo de operaciones conjuntas y combinadas.
9. Que no exista una estructura de fuerzas capaz de explotar el concepto operacional al requerir una nueva estructura de fuerzas que lo haría posible sin efectuar cambios sustanciales en la existente.
10. La estructura de fuerzas y el concepto operacional pueden ser incongruentes con las políticas de defensa y relaciones exteriores del gobierno.
11. La estrategia que soporta la RMA no es capaz de afrontar las estrategias asimétricas de los potenciales adversarios.

Del análisis de lo expuesto, podemos formular algunas conclusiones y recomendaciones:

1. La RMA, tal como está planteada solamente podrá desarrollarla países con potencial económico, acceso a la alta tecnología, que cuenten con programas de industria de defensa y la decisión política para involucrarse en la misma.
2. La guerra asimétrica se manifiesta no tan solo por la diferencia de potencial bélico, tecnología o de procedimientos entre los contendientes, sino por la adopción de formas de combate diferentes en su concepción y en su desarrollo, por lo que la aplicación de una RMA o conceptos similares no garantizará que el oponente responderá de igual manera, sino que lo hará con los medios disponibles que tenga en ese momento, y esto dependerá de factores políticos, sociales y culturales que van más allá del análisis de la tecnología pura.
3. Las normas de Derecho Internacional Humanitario no contemplan la posibilidad anterior, es decir la ejecución de operaciones bélicas (de guerra) no militares, por lo que cabría recomendar la revisión de las normas y reglas de enfrentamiento dentro de esta nueva concepción operacional.
4. Los conflictos del futuro se pelearán en lugares donde la alta tecnología no constituya una ventaja. Ésta dependerá de las circunstancias del combate, el teatro de operaciones, el adversario y el objetivo. La tecnología no constituye una ventaja decisiva en las guerras de guerrilla, combate urbano, operaciones de imposición de paz y combate en terreno compartimentado (selvas, montañas y pantanos).
5. Una fuerza equipada con equipos de alta tecnología puede ser igualada o superada mediante el empleo de medidas comunicacionales influyendo en sus líderes políticos y población a través de la opinión internacional.
6. La guerra de la información, no tan solo involucrará a las Fuerzas Armadas, se librará en el espectro electromagnético por medio de la manipulación, distorsión y supresión de información, acciones realizadas por personas que no necesariamente tendrán formación militar.
7. La guerra futura será una guerra conjunta. La adopción de capacidades será producto de la política de defensa de cada país y el papel que plantea representar a nivel internacional, así como del claro entendimiento de que las operaciones que se desarrollarán en el futuro tendrán un carácter multidimensional, lo que obliga a integrar la actuación de los medios de combate de aire, mar, tierra, espacio y espectro electromagnético. Estas capacidades deben ser logradas en período de paz.
8. La asignación de nuevas tareas, los escenarios que probablemente se constituyan en teatro de operaciones, la "doble preocupación", un enemigo convencional o no convencional, exigen la formación de unas Fuerzas Armadas altamente profesionales, flexibles, versátiles, dotadas en parte con pertrechos y armamento de alta tecnología o tecnología dual, capacitadas para hacer frente a este reto, estructurada de manera modular acorde con la misión que cumplirá, con características de velocidad (ca-

pacidad de reacción y despliegue rápido), adaptable a las situaciones y tareas que se presenten y precisa como resultado de los sistemas de apoyo de fuego, mando y control debidamente enlazados.

9. En los nuevos escenarios, las fuerzas especiales y la infantería bien entrenada serán el factor decisivo, más que la alta tecnología. La principal forma operacional en los conflictos del futuro será la aplicación de procedimientos de guerra irregular con armamentos y pertrechos de alta tecnología militar o dual.
10. La respuesta asimétrica combinada con procedimientos simétricos, buscando obtener un efecto desproporcionado respecto al medio empleado y minar la voluntad de lucha del más fuerte, constituye un elemento disuasivo poderoso más aun unido a la voluntad de lucha del país involucrado
11. La solución no siempre reside en la tecnología, pues de acuerdo con la situación, terreno y condiciones en que se combate, resultará más útil emplear tropas profesionales. Los analistas prevén una mayor participación de las fuerzas terrestres al tener como escenario futuro terreno compartimentado.
12. Las Fuerzas Armadas de los países en desarrollo deben lograr la interoperabilidad de sus sistemas, incluso aumentar esta capacidad si ya la tienen, de tal manera de poder desarrollar acciones militares conjuntas por lo menos nacionalmente y aspirar realizarlas junto a los países más avanzados, acorde con su política de defensa, rol e imagen internacional, para lo cual, como mínimo realizaran las siguientes acciones:

    - Aumentar o mantener el nivel actual de capacidades y disuasión para la defensa del territorio y cumplimiento de nuevos roles.
    - Implementar las capacidades necesarias para superar las limitaciones para hacer frente a los conflictos del futuro, de acuerdo con su realidad nacional (desarrollo de la red C4ISR, modularidad, adaptabilidad y capacidad de despliegue rápido, entre otras).
    - Acceder a un paquete básico de nuevas tecnologías con el fin de aumentar nuestras capacidades.
    - Desarrollar un proceso de profesionalización de las Fuerzas Armadas, así como una reestructuración de sus organizaciones y doctrina.

13. No existe una solución puramente tecnológica para la guerra ya que ésta nunca se podrá separar de su dimensión humana. Aunque la conducción de la guerra de la era de la información cambiará substancialmente, la naturaleza intrínseca de la guerra permanecerá relativamente constante y el hombre continuará siendo el elemento más importante de este "sistema".

La guerra en la era de la información no será distante, incruenta o libre de riesgos; en todas sus formas continuará siendo guerra. La muerte y la destrucción serán siempre parte de la misma y los valores de estos factores no reducirán con el tiempo sin importar el avance de la tecnología. De igual manera, la guerra nunca estará libre de incertidumbres y ambigüedades, ya que siempre existirán enemigos audaces, estudiosos y pensantes, además de situaciones cambiantes, que sólo conoceremos llegado el momento del combate.

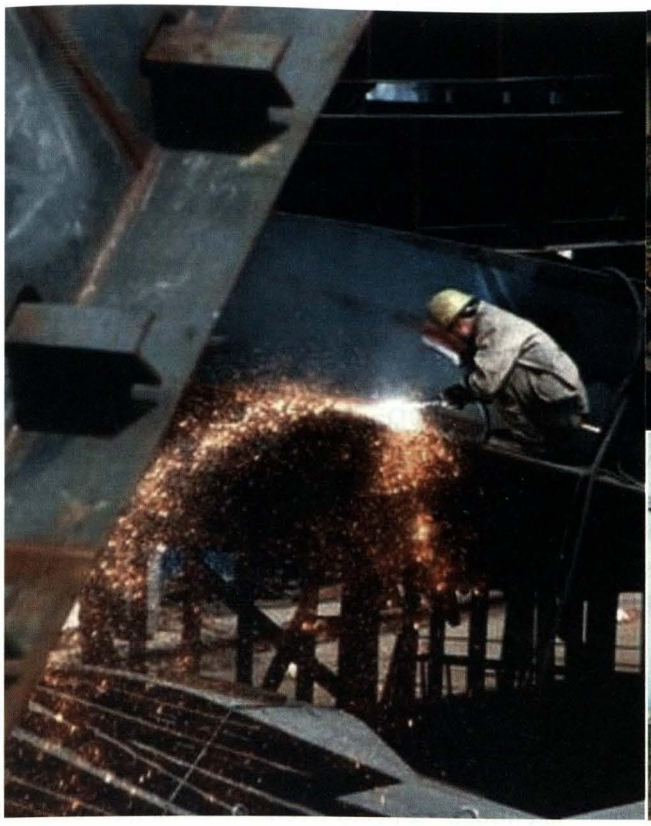
Inclusive en este tiempo, son el corazón y la voluntad humana los que determinan la acción en la guerra. Siempre habrá algún hombre que como integrante de una Unidad de Combate, tenga que avanzar, manejar, navegar o volar hacia el frente, con la posibilidad de morir o salir lesionado. El valor, la entrega desinteresada, la camaradería y el liderazgo no disminuirán al cambiar la tecnología, las organizaciones o los conceptos doctrinarios, y mientras el ser humano cultive el ideal de Patria, las Fuerzas Armadas, los hombres de armas como nosotros, permaneceremos siendo la garantía para la protección y desarrollo de la seguridad y los intereses vitales de la nación.

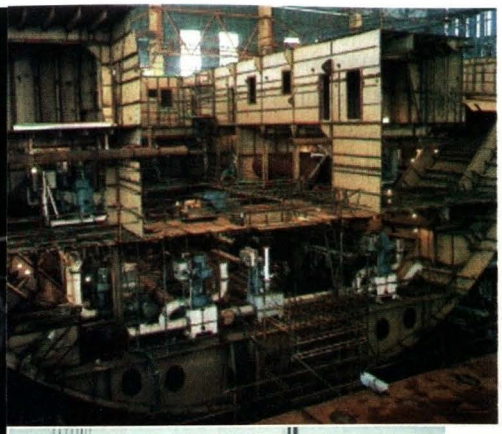


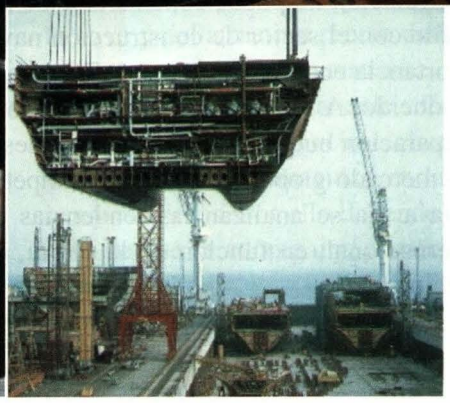
Anibal Cueva López *(Lima, 1963)*
Capitán de Fragata en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en diciembre 1986. Es calificado en Infantería de Marina y en Inteligencia.
Ha realizado el Curso de Comando Anfibio, el Curso Básico de Inteligencia en el Ejército del Perú, el Curso de Estado Mayor, así como el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval.
Se ha desempeñado entre otros cargos como Segundo Comandante de la Compañía de Comandos Anfibios, Jefe de Estado Mayor de la Brigada de Infantería de Marina, Jefe de Formación Naval de la Escuela Naval del Perú, Segundo Comandante Acc. del Batallón de Infantería de Marina Nº 4, Jefe de la Sección de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina Nº 4, Segundo Comandante de la Base de Infantería de Marina, Comandante Acc. del Batallón de Infantería de Marina, Comandante de la Compañía de Comandos Anfibios y Jefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas. Actualmente es Comandante del Batallón de Comandos.

El impacto de la industria naval en la economía de una nación

Ramón Velasco Stoll







Introducción

Durante muchos años todos aquellos que de alguna manera hemos estado vinculados a la industria naval, principalmente trabajando en los astilleros del SIMA-PERÚ S.A. hemos sido testigos de los esfuerzos por sacar adelante a una industria que pese a ser vital y estratégica, no es aun comprendida, a pesar del gran valor que constituye, que sobretodo involucra a la Defensa Nacional, y ser hoy en día una de las principales globalizadas del mundo. Vemos con nostalgia que aún surcan nuestras aguas algunos de los buques construidos durante las tres décadas de oro (desde los 60 a los 80) en que el puerto del Callao vivió una de las más intensas actividades industriales y en donde las protagonistas de ello, las gradas de nuestro astillero, puesto que allí se construyeron gran parte de los buques de nuestra desaparecida Marina Mercante y muchas unidades para nuestra Marina de Guerra, logrando inclusive un nivel tecnológico que posibilitó la exitosa construcción de las dos Fragatas Misileras, orgullo de siempre. Volviendo la vista al presente, no podemos dejar de preguntarnos qué ocurrió por qué dejamos de construir buques y cuál es la realidad de la industria naval peruana. El siguiente artículo busca tratar de responder esta interrogante y plantear algunas ideas de cara al futuro frente a las coyunturas actuales.

Características de la Industria Naval

La industria naval posee muchísima relevancia en la economía de un país, porque las repercusiones de esta actividad y en el conjunto de otras afines, han permitido una modificación sustancial en la política industrial de aquellas naciones donde esta industria

florece. Un ejemplo de ello es Corea del Sur, el "milagro coreano", de finales del siglo XX fue posible gracias a la necesidad de un desarrollo avasallador con el fin de poner a "Corea en el Mapa", que forzó al binomio Estado y Empresa Privada a trabajar juntos en ese objetivo para el bien común. El Estado coreano, desde entonces, ha venido otorgando subsidios, así como legislación adecuada y oportuna que ha facilitado a sus astilleros llegar a un nivel de competitividad con estándares de calidad y precio, hoy reconocidos mundialmente, no sólo del sector naval sino también en sectores tales como el automotriz, electrónico, etc. En Corea, se concentran casi el 40% de los pedidos de nuevas construcciones, compitiendo lado a lado con Japón, otro gigante en el sector.

Es importante comprender que la industria naval no se limita tan sólo a la construcción de naves, también están todas las actividades relacionadas a la transformación, modernización y reparación de buques, artefactos "off shore" y la industria auxiliar (actividad industrial y de servicios complementaria, cuya producción está fundamentalmente dirigida hacia su principal o único cliente, los astilleros). Por ello, esta interrelación no puede considerarse de forma aislada sólo con el sector de construcción naval, dada su importancia económica por su influencia en el empleo inducido. A su vez, el mercado de construcción y reparación buques y el de reparaciones es un auténtico mercado global fuertemente competitivo donde día a día se analizan las tendencias del mercado internacional, en función de la oferta, demanda y precios.

Por todo lo antes descrito, podemos concluir lo siguiente:

- Hablar del sector naval debe entenderse como una competencia más allá de las fronteras, dentro de un mercado global, en el que participan astilleros que cuentan con importantes privilegios en cuanto a créditos y otros mecanismos proteccionistas, como el dumping social, devaluaciones competitivas, etc. (que es el caso de los asiáticos).
- El rol promotor del Estado debe contemplar la ayuda como una medida de defensa mínima ante las prácticas de otros países, pero exigiendo resultados de estándares de competitividad internacionales (el otorgar subsidios sin exigencias es fomentar la incompetencia).
- Como actividad productiva, el sector naval tiene una incidencia relevante en la economía por sus efectos orientados sobre el parque industrial, por su empleo directo e indirecto.
- Cuando el comportamiento del sector tiene una competitividad aceptable (gran capacidad exportadora), se genera un efecto "arrastre o eslabonamiento" implicando en ello a sectores que por sí solos no podían captar cartera de pedidos. Asimismo, hay que considerar la importancia de las inversiones para conseguir la transformación tecnológica y los notables ingresos que podrían generarse al sector bancario mediante los costes financieros de los astilleros.
- Se trata de un sector emblemático dentro del sistema productivo por sus eslabonamientos hacia adelante y hacia atrás.
- Es importante tener en cuenta el carácter marítimo de una nación con sus implicaciones estratégicas en lo militar y en lo económico. Como muestra claramente la historia reciente, ningún gobierno, ni siquiera los más liberales, han permitido el hundimiento y la desaparición de sus astilleros y empresas relacionadas al sector naval. Un ejemplo es el caso de los Estados Unidos con participación prácticamente nula en el mercado de las nuevas construcciones navales.
- Un aspecto muy particular del sector naval, es el referido a la planilla propia de los astilleros. Pese a que el coste de la mano de obra es por definición variable ligado al volumen de actividad, en los astilleros, particularmente en los públicos, debido a los convenios firmados en años anteriores o dificultades propias de la gestión de una gran empresa pública, presenta tal grado de rigidez que prácticamente puede considerarse como si fuera un coste fijo y, además, notablemente alto, impidiendo con esa inelasticidad la adecuada articulación de las obras a las vicisitudes del ciclo económico obligando a incrementar la cifra de subcontrataciones para no incurrir en penalizaciones por parte del armador –al retrasarse la entrega– aspecto frecuente en la industria naval.

El Mercado Globalizado: Oferta, Demanda y Precios

Cualquier estudio que pretenda analizar los mercados de buques mercantes de nueva construcción y de reparaciones, así como el mercado de fletes, en el que esos buques trabajan, concluirá que son claramente globales. Los armadores –clientes básicos de la industria naval– explotan sus buques en abierta competencia, pero también los compran en un mercado altamente competitivo. Los astilleros han de enfrentarse, en lo referente a la venta de su producto, el buque o su reparación, a un mercado global muy competitivo, mientras que el mercado en el que adquieren factores de producción y servicios tiene un carácter mucho más restringido en gran parte condicionado por la localización física del astillero.

Cualquier astillero que no reconozca la necesidad de globalizarse, podría estar hipotecando su creci-

miento en función a los servicios y nuevas construcciones de su flota mercante y armada nacional.

En lo referente a ciertos aprovisionamientos, nuevamente la globalización del mercado es considerable, pero a su vez es un factor preponderante en la competitividad, puesto que si un país no es "logístico", requiere de la importación de muchos bienes a ser empleados durante y para la construcción del buque, pudiendo los plazos de entrega estar en función de los plazos de entrega de los proveedores internacionales.

A todo esto entra también el poder de negociación de los grandes astilleros que compran equipos con economías de escala versus aquellos astilleros de compras eventuales. Es decir si el astillero constructor no representa un gran cliente para el fabricante, posiblemente su orden de compra sea colocada en la fila de espera.

En lo relativo a niveles salariales, reglamentaciones laborales, presión impositiva o legislación medioambiental, éstos afectan severamente a los costes, haciéndolos extremadamente rígidos, especialmente los primeros aspectos.

Clasificación de los mercados según tipo de productos

Aunque sea frecuente la simplificación de referirse a la construcción de buques mercantes al aludir a la industria naval, podemos nombrar cinco mercados claramente diferenciados:

- Buques mercantes
- Buques pesqueros
- Buques de trabajo
- Buques militares
- Reparación y transformación naval

Características generales de la oferta

La oferta para la construcción de un buque posee las siguientes características:

- Industria de síntesis. Dependiendo del tamaño y tipo de nave, será necesario el empleo de un astillero que reúna todas las instalaciones, facilidades, infraestructura y maquinaria para poder ejecutar la construcción o reparación de los buques.
- Producto singular. El buque es un producto único o singular distinto de cualquier otro. la industria naval difiere radicalmente de la cadena de montaje. Por lo general, requiere un diseño previo y arduo trabajo de ingenieria de planeamiento para ser llevado a cabo.
- Producto de elevado valor unitario y largo tiempo de construcción, pues suele exceder las posibilidades del astillero recurriéndose a financiación externa. Un buque mercante de tipo contenedor puede llegar a costar hasta 80 millones de dólares americanos. El poseer capacidad de financiamiento constituye un factor de alta competitividad frente a otros astilleros postores.
- Industria cíclica. Lamentablemente esta industria presenta por lo general las mismas oscilaciones cíclicas de la economía, cuyo impacto repercute de forma amplificada en la cartera de pedidos, incluyendo la vida útil de la nave y del atractivo precio de los fletes para la renovación de las mismas.
- Sobrecapacidad permanente. Como consecuencia de ser un negocio cíclico, existe una permanente sobrecapacidad en las instalaciones y astilleros. Por ello depende en gran medida de que se adopte una estrategia competitiva a nivel país.
- Sector subsidiado. Dado el carácter estratégico, la importancia económica y el gran impacto en el empleo, existen estados que adoptan subvenciones directas o primas a la producción, créditos privilegiados, devaluaciones competitivas, subsidios enmascarados, restricciones arancelarias, contratos oficiales, etc. con el fin de mantener un nivel competitivo y atractivo para los nuevos armadores.



La sobreoferta de astilleros en el mundo ocasiona una permanente guerra de precios, en la lucha por obtener nuevos pedidos de construcción.

Situación actual de la oferta

El ranking por países de la oferta por nuevas construcciones sitúa al frente a Corea del Sur, seguido por el resto de países asiáticos y de Europa. Como se puede apreciar los Estados Unidos de América no aparecen.

- Corea del Sur
- Japón
- China
- Asia (Tailandia, Malasia, Rusia, Ucrania, etc.)
- AWES (Asosiation West Europe Shipyards)

La demanda mundial de nuevas construcciones

Entre los factores determinantes que se pueden indicar que afecten la demanda por nuevas naves están las necesidades de transporte marítimo, que es función del volumen mundial de comercio. Durante el 2004 ésta se incrementó debido al creciente comercio mundial con China y por el efecto de la coyuntura económica internacional.

Otro factor es el volumen total de la flota mercante mundial, la estructura de edades de los buques, el tonelaje amarrado o no utilizado y el nivel de desguaces que permiten estimar los próximos ciclos de construcciones ante la obsolescencia de las naves.

La evolución de los fletes y el precio de los buques nuevos está directamente vinculado con el interés que puedan tener los armadores para entrar o salir del negocio.

También pueden ser considerados aquellos factores no previsibles (acontecimientos políticos, interrupción de corrientes de tráfico y las tensiones internacionales.), como los ocurridos durante la década del 70 con el Canal de Suez, que motivaron la aparición de los súper tanques para el transporte de petróleo, un diseño nuevo y todo un desafío para la época.

La demanda por nuevos buques también estará relacionada al comportamiento y tendencias de los mercados de las principales mercancías transportadas (crudos de petróleo, gas natural licuado, carbones, cereales y automóviles).

Finalmente, también está relacionada frente a la adopción de medidas protectoras del medio ambiente, tales como la IMO y el MARPOL 73-78 para prevenir la polución del mar ocasionados por derrames de petróleo, este último que exigió, entre otras cosas, que el transporte de combustible se efectuara en naves de doble casco.

Evolución de la demanda

Actualmente, a nivel mundial, podríamos decir que nos encontramos en el "pico de la ola" por nuevas demandas. Los astilleros de Asia hasta el 2004 estaban al 100% de su capacidad. Ello ha sido posible considerando lo siguiente: La entrada en vigencia de



El auge del comercio mundial de los últimos años ha propiciado un nuevo ciclo de construcciones de buques.

la Reglamentaciones IMO que prohíben el uso de naves monocasco para transporte de petróleo, la edad de buques existentes y, ante el buen momento del mercado de fletes por el incremento del comercio mundial, ha motivado a los armadores en solicitar nuevas construcciones y finalmente la tendencia mundial en cambiar los estándares comerciales 20 TEU a 40 TEU. Pese a que existe un incremento en la demanda, lamentablemente también existe una sobreoferta de astilleros en el mundo que hace que exista una casi permanente "Guerra de Precios" por la excesiva capacidad instalada.

Eslabonamientos de la Industria Naval

La industria naval produce impactos positivos al "jalar" a otras industrias conexas durante el desarrollo de sus actividades, las que se detallan a continuación:

Eslabonamientos principales

- Energía eléctrica.
- Industria siderúrgica.
- Industria metalúrgica no férrea.
- Productos metálicos (fabricación de herramientas, estructuras y calderería).
- Industria química.
- Fabricación de maquinaria industrial no eléctrica.
- Fabricación de maquinaría eléctrica y equipo electrónico.
- Industria de la madera y el mueble.
- Alimentación y alojamiento.
- Crédito y seguros.
- Servicios a las empresas.

Eslabonamientos secundarios

- Industria textil.
- Manufacturas de papel e industria editorial.
- Fabricación de artículos de caucho y plásticos.
- Comercio.
- Transporte por carretera.
- Comunicaciones.
- Servicios de investigación y enseñanza.

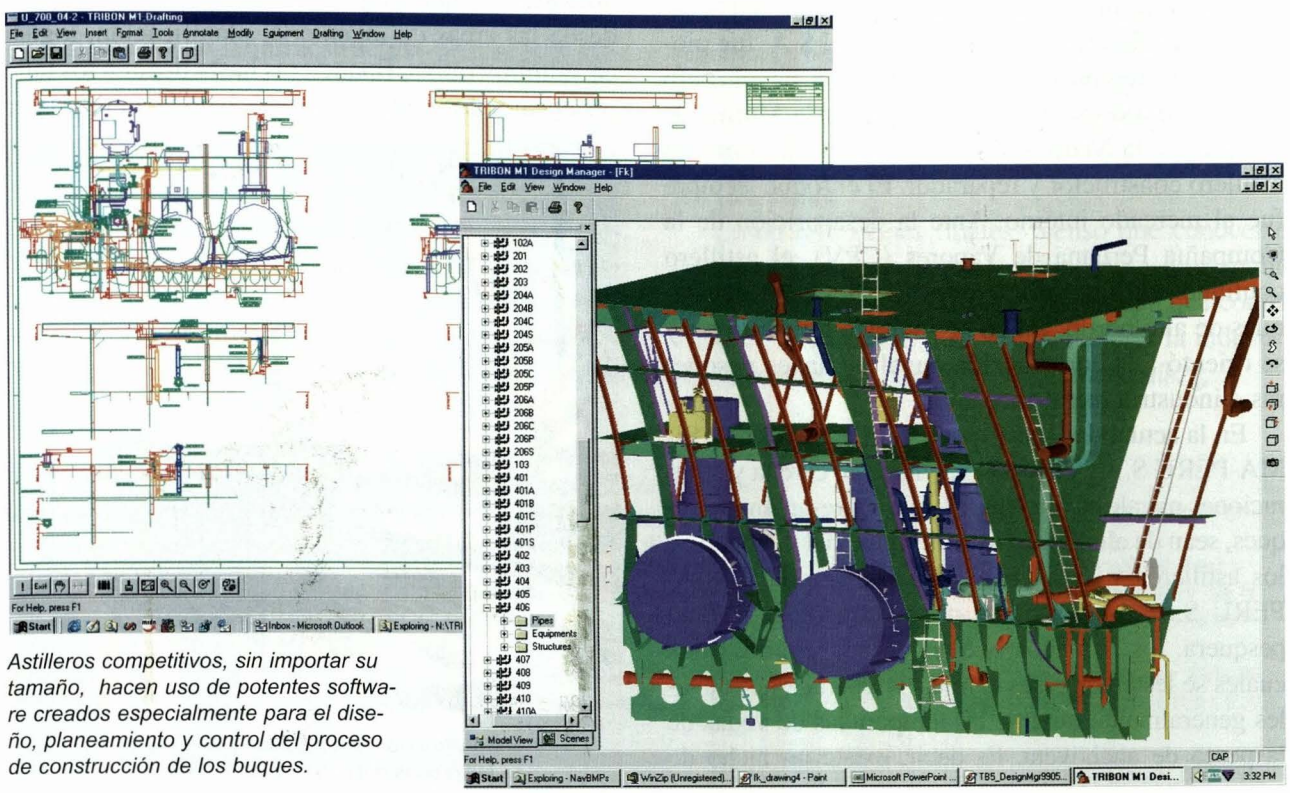
Otras Características

Industria impulsora de actividades "satélites". Muchos talleres y fábricas industriales o terciarias que surgen al amparo de una planta industrial de gran tamaño con la que están conectadas en eslabonamientos hacia atrás o hacía adelante.

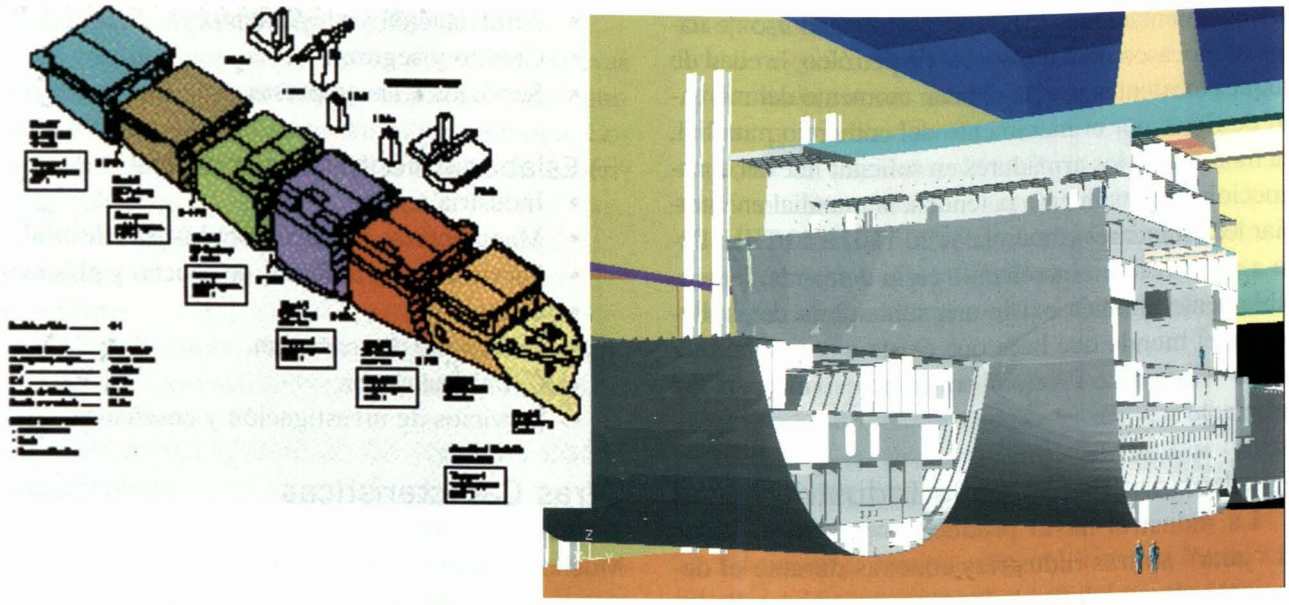
Industria eminentemente exportadora Importante componente exportador como consecuencia de la debilísima demanda interior.

Industria de intensidad tecnológica alta

- Alta calificación de los recursos humanos empleados y la implantación de mejoras de organización y tecnológicas.
- Taiwán, China y Corea del Sur ostentan una fortísima capacidad competitiva (centrada en buques poco complejos).
- El buque: plataforma naval muy compleja, do-



Astilleros competitivos, sin importar su tamaño, hacen uso de potentes software creados especialmente para el diseño, planeamiento y control del proceso de construcción de los buques.



El "Estado del Arte" de la construcción naval ha alcanzado niveles sorprendentes que prácticamente un buque se construye virtualmente en el computador antes de siquiera cortar alguna plancha de acero.

tada de componentes tecnológicamente muy avanzados.

- Uso del indicador la relación CGT/GT, mide de forma directa la complejidad del buque.
- Simulaciones computarizadas.
- Zonas de buque estándar.
- Desarrollo de prototipos para reducir los costes

Características generales de la construcción naval en Perú

Analizando lo expresado en los párrafos anteriores, podemos quizás comprender qué le pasó a la industria naval peruana. El SIMA-PERÚ S.A. fue pionero en la región para la construcción naval, pero orientando todo su esfuerzo en atender la Marina de Guerra y a la Marina Mercante Nacional, como un astillero constructor y reparador. El enfoque siempre fue al mercado interno. Ante la desaparición de la Compañía Peruana de Vapores (CPV), el astillero continuó con las reparaciones navales para los buques de alto bordo, así como también los militares y se orientó a la construcción naval de naves pesqueras e industria metal-mecánica.

En la actualidad, pese a que Perú, a través del SIMA-PERÚ S.A. "exporta" servicios de carena y reparaciones navales a los buques que ingresan en sus diques, sean de alto bordo o no, el principal mercado de los astilleros y varaderos(incluido el propio SIMA-PERÚ S.A.) lo constituye principalmente a la flota pesquera, los llamados buques de bajo bordo, a los cuales se les efectúa sus carenas y reparaciones navales generalmente durante las temporadas de vedas de la pesca de anchoveta. Es decir, existe un nicho de mercado que permite a esta industria su subsistencia más no su desarrollo.

El entorno de hoy exige que los astilleros sean gestionados como empresas potencialmente exportadoras y para ello se requiere alcanzar índices de competitividad de estándar internacional, así como también dotar de una infraestructura funcional acorde con el actual "Estado del Arte" de la Construcción Naval, que minimiza y reduce costes a través de una gestión orientada al empleo de una Fabricación Integral Computarizada (CIM: Computer Integrated Manufacturing) que viaja a través de toda la empresa desde las áreas de ingeniería, planificación, logística, administrativa, financieras hasta llegar a los talleres encargados de la producció, bajo la atenta super-



Construcción de un Buque Mercante en las gradas del Astillero SIMA-CALLAO.



Trabajos de carena a naves pesqueras en el dique flotante ADF-104



Patrullera de Costa MGP - PC 2003 -I.

visión de la gerencia general. Otros astilleros de la región tienen la misma visión y el mismo objetivo "COMPETIR Y EXPORTAR". Esto es viable, pues si comparamos la mano de obra nacional versus la europea, e inclusive la asiática, se dan ventajas comparativas interesantes, por ello que podría resultar interesante (y rentable) actualizar nuestra industria con la tecnología vigente.

A pesar deque la infraestructura de nuestros astilleros y varaderos no permiten la construcción de buques mercantes similares a los construidos en Asia ó Europa, bien podríamos incursionar en otros nichos de mercado, acorde con nuestra infraestructura disponible y puedan ser estas unidades (remolcadores, lanchas patrulleras, lanchas de paseo, etc.) construidas y exportadas. Un ejemplo de que esto es posible lo constituye el diseño y construcción por el SIMA-PERÚ S.A. de las doce (12) patrulleras de costa para la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, construidas 100% en el país en vez de importarlas de un astillero europeo.

Otros factores que afectan la industria naval en Perú

Sin embargo, para que astilleros y varaderos puedan tomar la mejor decisión, es necesario considerar otros factores que influyen de manera fundamental, tales como:

- La existencia de una política sectorial y el establecimiento de mecanismos de fomento.
- Facilidades para la inversión en bienes de capital para los astilleros
- La evolución de la demanda interna: principales componentes.
  - La flota mercante peruana
  - La flota pesquera peruana
  - La demanda de buques militares
- La industria suministradora y complementaria existente en el país con capacidad de atender los requerimientos para proyectos navales.
- La reparación y transformación naval.

De allí la importancia de no depender solamente del sector nacional y orientarse al mercado internacional preparándose para ello.

Otro tema de actualidad vinculado a esta industria es la integración vial entre Perú-Brasil, que requerirá necesariamente de facilidades no sólo para el manejo de la carga, sino también para el mantenimiento de naves de gran porte (un dique seco post-panamax), teniéndose en consideración que el megapuerto que se construya sería un puerto terminal y esto posibilitaría un dinamismo en la región muy importante por las consideraciones expuestas en párrafos anteriores.

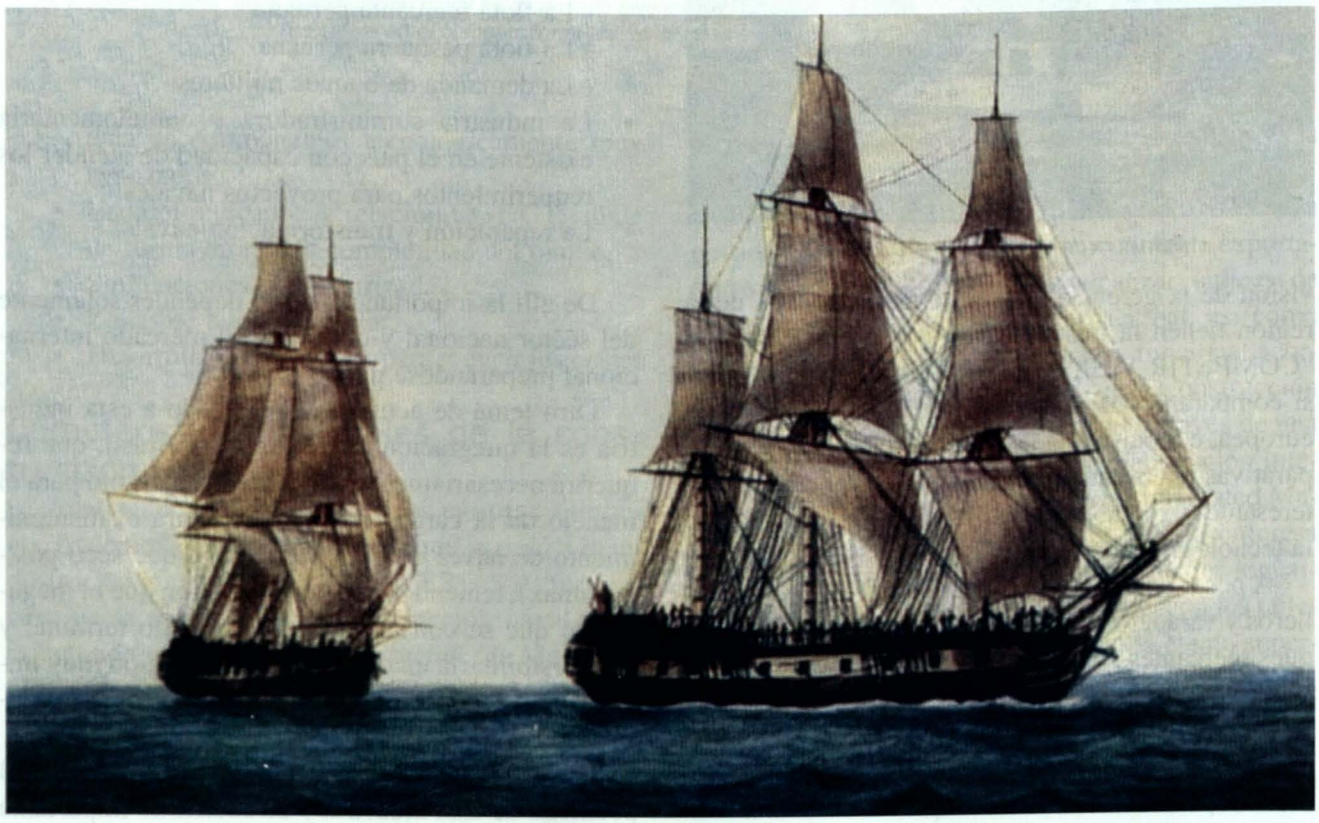
Como reflexiones finales, pienso que conocer el potencial de esta industria y difundirlo es importante con el fin de crear una mayor sensibilidad que contribuya de esta manera a renovar y mejorar la industria naval peruana en beneficio de nuestro país.



Ramón Hernán Velasco Stoll *(noviembre de 1966)*
Capitán de Corbeta en retiro. Calificado en Ingeniería Naval. Es magister en Ingeniería Naval de la Universidad de Sao Paulo Brasil y MBA de la Universidad de Piura.
Como Oficial de Marina se ha desempeñado entre otros cargos como Jefe de la División de Motores y Auxiliares del B.A.P. Almirante Grau, *Jefe del Departamento de Materiales, Transportes y Talleres de la Estación Naval de Paita (Piura), Jefe de la División de Electricidad del Departamento de Ingeniería del B.A.P.* Gálvez.
Tiene una amplia experiencia laboral en el Servicio Industrial de la Marina y en empresas como Petrolera Transoceánica, Envases Farmacéuticos de Precisión y en el Astillero Ishikawa do Brasil- Estaleiros S.A. Ishibras.
Actualmente es subgerente de Cascos Marítimos en MARSH S.A.

Lapérouse: se aclara el misterio de una trágica expedición científica del siglo XVIII

Héctor López Aréstegui



Las fragatas "Recherche" *y* "Espérance", *al mando del almirante D'Entrecasteaux, en busca de Lapérouse (1791-1794).*

El siglo XVIII tiene como característica una gran inquietud científica y por esa razón es conocido como el Siglo de las Luces. Durante esta centuria se fundan sociedades científicas y se acrecienta la cooperacion internacional entre investigadores y exploradores, lo que permite el desarrollo de muchas disciplinas científicas y artísticas. Ya entonces se tiene una idea bastante exacta de la mayoría de los mares del planeta, pero quedan vacíos como las inmensas dimensiones del océano Pacífico donde se ubican mitos de diversa índole, tales como el "Continente Austral" o "Tierra de Quirós".[1] Por ello surgió la in-

1 *El navegante portugués Pedro Fernández de Quirós (1565-1615) estuvo al servicio de España y participó en las dos expediciones del español Álvaro de Mendaña y Neira (1542-1595). Quirós creía firmemente en la existencia de un gran continente austral afirmando que lo había encontrado en 1606 cuando tocó las costas de la isla de Nuevas Hébridas que reclamó para el rey Felipe III de España bajo el nombre de "Australia del Espíritu Santo". Las cartas náuticas de inicios del siglo XVIII aún suponían su existencia, que fue totalmente desechada durante el primero de los tres viajes del explorador británico James Cook (1728-1779).Riverain, Jean.* Diccionario de las Exploraciones. *Barcelona. Librairie Larousse.1966, pag. 211.*

quietud de organizar expediciones de circunnavegación para perfeccionar las cartas náuticas existentes que fijaran, exactamente, la ubicación de las islas del Pacífico para que las naves que navegaran desde Europa hasta los confines de los mares australes pudieran hallar recursos y reavituallarse de agua y víveres, reparar averías y desembarcar enfermos.[2] Así, el cuadro de honor de los exploradores del Siglo de las Luces incluye a personajes como los británicos John Byron (1723-1786), Samuel Wallis (1728-1795), Philip Carteret (¿?-1796) y James Cook (1728-1779); los franceses Louis Antoine de Bougainville (1729-1811) y Jean Francois de Galaup, conde de Lapérouse. El nombre de este último adquiere singular importancia por la trágica y misteriosa desaparición de las dos fragatas a su mando en 1788. Aún hoy, 217 años después de esta tragedia, Francia sigue intrigada por el llamado misterio Lapérouse. Por ello, el anuncio efectuado el 22 de marzo de 2005, que una expedición tratará de responder las interrogantes sobre la suerte corrida por Lapérouse y doscientos tripulantes más, entre marinos y hombres de ciencia, ha marcado un hito en la casi cuatricentenaria historia de la Marina Francesa.[3] Las palabras sobre el particular de la ministra de Defensa francesa, madame Michèlle Alliot Marie, nos dan la pauta de la importancia de la figura de Jean Francois de Galaup en la historia marítima gala del siglo XVIII[4].

"En 1785, Francia le encomendó una de las expediciones científicas más importantes y ambiciosas de su época, un símbolo de todo lo que representaba la modernidad, espíritu innovador y audacia a fines del Siglo de las Luces.

En 1788 las dos fragatas que integraban su expedición, el *Astrolabio* y la *Brújula*, y sus respectivas dotaciones, desaparecieron en el Pacífico Sur.

Hoy, mis colegas de los ministerios de Cultura y de Investigación y yo, el jefe de Estado Mayor de la Marina Nacional y el presidente de la Asociación Salomón, señor Alain Conan, anunciamos la realización de la más completa expedición en búsqueda de Lapérouse. La misión a cumplir es investigar en la isla donde ambas fragatas zozobraron para darnos nuevas luces sobre el destino de uno de los más célebres navegantes de nuestra patria".

Lapérouse, marino del Siglo de las Luces

Jean Francois de Galaup, conde de Lapérouse, nació el 23 de agosto de 1741 en el castillo de Gô, en Albi, al sur de Francia. Primogénito de una noble y respetada familia local que se había distinguido por sus servicios a la ciudad desde la Edad Media, su infancia fue la típica de los niños de la nobleza de provincias. A los 15 años de edad, por consejo de un pariente, el marqués Clement de la Jonquière, destacado marino, el muchacho se decidió por la carrera naval y dejó su ciudad natal para ingresar en la Academia de Marina de Brest, Bretaña, en 1756. Esta institución había sido fundada cuatro años antes por un grupo de veteranos navegantes y administradores coloniales como centro de formación de los oficiales de la Marina Real en las ciencias náuticas y estratégicas.[5]

El 17 de mayo de 1756 el rey Luis XV de Francia declara la guerra a Inglaterra en el continente europeo, las colonias americanas y en el oceáno Índico. Así comienza la llamada "Guerra de los Siete Años" (1756-1763) en la que el joven aspirante Lapérouse participó en los teatros de operaciones europeo y norteamericano.

En 1758, todos los alumnos de la Academia fueron embarcados en una de las principales unidades de la flota francesa del Atlántico, el buque de línea *Formidable*, dotado de 80 cañones[6], parte fundamental de la fuerza francesa de invasión a Inglaterra. Este plan de invasión fue desbaratado por la ofensiva de la flota británica al mando de Lord Hawke, quién destruye la fuerza francesa en el combate de de las islas

---

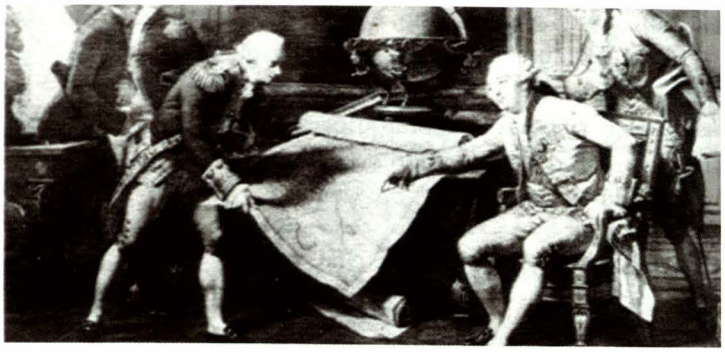
2 *Los avances cartográficos del siglo XVIII fueron notables. Así, las sucesivas ediciones del "Neptuno oriental", colección de mapas de la Compañía Francesa de las Indias, iniciada en 1745, fue enriquecida por los resultados de sucesivos viajes de exploración desde esa fecha. Una segunda edición de esta colección, editada por la Marina Real Francesa en 1781, consigna los descubrimientos de Cook. Una tercera edición, aparecida a inicios del siglo XIX, a cargo de la Compañía Inglesa de las Indias, muestra el primer mapa del Pacífico sin los vacios de las ediciones anteriores. Charliat, Pierre Jacques.* Historia Universal de las Exploraciones *(Tomo III). Madrid. Espasa- Calpe, S.A. 1968, Cap V, pág. 115.*

3 Ultime expédition dans le Pacifique sur les traces du Mystère Lapérouse. *En: Le Figaro (París) 18 de marzo de 2005.*

4 *Ver el portal del Ministerio de Defensa de Francia http://www.defense.gouv.fr/sites/marine/enjeux_defense/patrimoine/vanikoro/conference_de_presse_expedition_vanikoro_2005/*

5 *"La Academia debe promover el progreso de las ciencias que importan a la Marina y reunir todos los conocimientos para hacer un diccionario mariitmo.Sin embargo, tiene que abocarse principalmente a la renovación de las concepciones estratégicas y las ideas tácticas de la guerra en el mar". Nicolas, Louis.* Histiore de la Marine Francaise.*París. Presses Universitaires de France. 1961, pág 59*

6 *El navío de línea tiene su origen en los "East Indiamen" de la Compañía Holandesa de las Indias, diseñado a mediados del siglo XVII. En la época de Lapérouse el navío de línea habia sido perfeccionado y presentaba mejores condiciones marineras, distinguiéndose de otros tipos de buques por sus aparejos y la cantidad de armamento que portaba, más de 60 cañones. Merrien, Jean.* Historia de los buques. *Barcelona. Aymá, S.A . 1960.Cap.= III, pág. 189*



Luis XVI dando sus instrucciones a Lapérouse.

Cardenal[7] el 21 de noviembre de 1759. *El Formidable* es una de las naves francesas que cae en manos de los ingleses. Lapérouse resulta herido y es liberado junto con otros cientos de prisioneros con la condición de no volver a tomar las armas contra Inglaterra. Una vez restablecido, Lapérouse vuelve a los estudios y, luego, interviene en las últimas acciones navales francesas en Estados Unidos entre 1761 y 1762.

En 1764, Lapérouse se gradúa en la Academia de Marina con el grado de Alférez e inicia formalmente su carrera naval. Dadas las pobres condiciones en que había quedado la Marina Real Francesa tras la guerra de los Siete Años, Lapérouse pasa sus primeros tiempos de oficial al mando de unidades de transporte que realizan viajes de cabotaje a lo largo de la costa francesa. Luego es destacado a la *Belle- Poulle*, una fragata de 26 cañones, con base en Brest. Entretanto, los viajes de exploración al Pacífico se suceden y sus resultados son ampliamente difundidos por todo Europa. Al viaje del francés Antoine de Bougainville [1766-1769] le siguen los del capitán británico James Cook [1768-1772; 1774; 1776-1779].

En Francia, silenciosa pero firmemente, la Marina Real se recupera y en pocos años sus nuevas unidades son un ejemplo de la utilización de los modernos métodos científicos y sus dotaciones reciben entrenamiento constante y servicio en tierra, tales como hospitales y farmacias navales. Lapérouse participa de este renacimiento, como lo prueban sus acciones en el Océano Índico entre 1772 y 1776. Durante este periodo, Lapérouse conoce en la isla de Francia (actualmente la Isla Mauricio) a la hija del intendente del astillero de la Marina Real en Port Louis, Louise Eleonore Broudou, con quien contraería matrimonio en 1783, tras superar la oposición familiar y la de sus superiores en Brest. A su regreso a Francia, en mayo de 1777, en recompensa a sus servicios en la defensa de las posesiones francesas en India, Lapérouse es ascendido a teniente de navío y es incorporado a la orden de San Luis con derecho a una pensión vitalicia de 300 libras francesas. Dos años antes los colonos norteamericanos se habian rebelado contra Inglaterra. Francia pronto se vería involucrada en este conflicto, apoyando a los independentistas norteamericanos. En esta guerra, Lapérouse destacaría como uno de los más importantes marinos galos por su campaña en la bahía de Hudson en 1782. El ataque a los fuertes británicos en una de las zonas más aisladas del Gran Norte resalta las dotes de estratega de Lapérouse y su carácter humanitario, pues antes de zarpar a su base en Santo Domingo, Lapérouse deja alimentos, medicinas, vestimenta y armas para los defensores británicos que habían buscado refugio en los bosques. Este gesto le hizo ganar la admiración y el respeto del rey Luis XVI, quién no dudó en 1784 en confiarle el mando de la expedición científica y marítima que, en palabras del mismo monarca, debía completar el mapa del mundo.

La expedición Lapérouse

En 1784, Francia disponia de una experimentada marina de guerra y una nutrida marina mercante. Habia, pues, material a flote y tripulaciones preparadas para completar los descubrimientos del Capitán Cook. Así, el rey Luis XVI y su ministro de Marina Claret de Fleurieu organizaron una expedición para tal fin y escogieron a dos héroes de la guerra de Independencia de los Estados Unidos para liderarla, los capitanes de navío Jean Francois de Galaup, conde de Lapérouse, y Paul Antoine de Fleuriot De Langle. Ambos hombres eran amigos desde sus años de aspirantes en la Academia de Brest y uno era el complemento ideal del otro. Lapérouse era un excelente oficial de armas mientras que De Langle un renombrado oficial científico y catedrático de la Academia. Los objetivos de la expedición eran múltiples (establecer la presencia francesa en el Pacífico norte y en Oceanía, estrechar vínculos con España, impulsar la presencia francesa en el próspero comercio de pieles de las regiones aún salvajes de Norteamerica, etc), pero desde el punto de vista científico el gran incentivo era emular y perfeccionar las lecciones de los viajes del Capitán Cook, en particular las de la segunda expedición (1774).

Los preparativos de la expedición duraron 18 meses, durante los cuales los viajes de Lapérouse entre Brest, París y su ciudad natal fueron constantes, así

7 *En la historiografía naval británica el Combate de las islas Cardenal es conocido como la Victoria de la Bahía de Quiberon. Nicolas, Louis.* Histiore de la Marine Francaise. *París. Presses Universitaires de France. 1961, pág 59*

como las reuniones con el rey Luis XVI, Claret de Fleurieu y los asesores marítimos y científicos de la expedición, entre ellos Louis Antoine de Bougainville. La elección de los buques fue una de las decisiones mejor estudiadas, llegándose a la conclusión de que había que seguir el ejemplo de Cook y escoger los más resistentes y de mayor capacidad de carga existentes en la época. Dada la experiencia de Lapérouse al mando de unidades de transporte –al igual que Cook, que durante su juventud navegó en buques carboneros entre ambas costas del Mar de Irlanda– se eligieron dos gabarras que fueron transformadas en fragatas de 500 toneladas de desplazamiento, 41,15 metros de eslora y 8,75 metros de manga, respectivamente, bautizadas como *Astrolabio* y *Brújula*. De igual forma, se planeó la derrota de la expedición, decidiéndose seguir una versión cambiada de la ruta empleada por Cook en su tercer viaje [1776-1779]. Entre las muchas curiosidades de los aprestos y el reclutamiento de las dotaciones, está el rechazo de la solicitud para unirse a la expedición de un joven cadete corso de la Escuela Militar de Brienne llamado Napoleón Bonaparte.[8]

Por otra parte, el rey y su ministro insistieron firmemente en evitar las desgracias que ensombrecieron el último viaje de Cook. Así, la elaboración de las Instrucciones Reales fue minuciosa advirtiendo, a Lapérouse y De Langle, que "todas las gentes vivieran en paz con los naturales y que se les prohibiese, bajo las penas más rigurosas, emplear jamás la fuerza para tomar de los habitantes lo que ellos no quisieren entregar voluntariamente". Asímismo, en la medida de lo posible, "había que ocuparse, con celo e interés, de todo lo que pueda mejorar su condición, procurando a su país las legumbres, los frutos y las plantas útiles de Europa, enseñándoseles la manera de sembrarlas y cultivarlas.., no recurriendo jamás a las armas más que en caso extremo, solamente para su defensa y en ocasiones en que toda consideración comprometiera la seguridad de los navíos y la vida de los franceses cuya suerte les estaba confiada". La instrucción final del Rey es clara en este sentido: "Su Majestad mirará como uno de los éxitos de la expedición que ésta pueda finalizar sin que haya costado la vida de un solo hombre".[9]

Tan importante como la preparación de las naves y las dotaciones fue la selección de los instrumentos científicos. Muchos de ellos fueron obtenidos en Inglaterra gracias al contacto entre las sociedades náuticas y científicas de ambos reinos. De este modo, se consiguió, por ejemplo, que algunos instrumentos usados por Cook en sus viajes fueran entregados a la expedición Lapérouse. Entre el material cientíco reunido para la expedición podemos mencionar un observatorio pórtatil, tres sextantes de fabricación inglesa, un cronómetro del mismo origen y los relojes marinos de Bertoud. Así, cuando el *Astrolabio* y la *Brújula* quedaron listos para el zarpe de la expedición, se puede decir que eran verdaderos buques de investigación que contaban con sala de mapas, laboratorios, almacén de instrumentos científicos, etc. Sus dotaciones estaban conformadas por la flor y nata de la Marina Real Francesa y la comunidad científica gala de la época.

Las fragatas zarpan de Brest el 1 de agosto de 1785 haciendo su primera escala en Madeira, luego en Tenerife, islas Canarias, para alejarse definitivamente de costas europeas. Su primera escala en América fue el puerto de Santa Catalina, en Brasil.



Jean Francois de Galaup, conde de Lapérouse, jefe de Escuadra de la Marina Real Francesa (1741-1788).

---

8 *En aquella época Napoleón tenía 15 años y era becario del Rey en la Escuela Militar de Brienne. Su postulación se atribuye a que los religiosos que regentaban la Escuela apreciaban el interés y capacidad para las matemáticas del joven Napoléon. No obstante, el subinspector general de Escuelas Militares, Mariscal de Campo Keralio, consideró que Napoléon era un muchacho muy valioso y debía quedarse en la escuela para devenir, en un futuro próximo, en un excelente oficial de Marina. Rat, Maurice. "Bonaparte étudiant". Historia. Setiembre de 1972. N°310, p. 70-77.*

9 *Charliat, Pierre Jacques.."Historia Universal de las Exploraciones" (Tomo III). Madrid. Espasa- Calpe, S.A. 1968. Cap. V, pág 223*



Paul Antoine Fleuriot de Langle (1744-1787).

Para sorpresa de las autoridades portuguesas no se desembarca ningún enfermo. El 14 de enero de 1786 ambos navíos franquean las costas de Patagonia y cruzan el cabo de Hornos sin contratiempos. El 24 de febrero de 1786 hacen su segunda escala en tierras americanas, en Concepción. La cálida recepción de las autoridades españolas es correspondida con un baile y una demostración de fuegos artificiales y la elevación de un globo aerostático, el primer evento de este tipo en América, hasta donde se sabe. El 8 de abril del mismo año la isla de Pascua está a la vista y la expedición atraca allí por pocos días. En la bitácora de la *Brújula*. Lapérouse escribe respecto a las famosas estatuas de la isla: "No creo que nadie pueda tomar estas estatuas por ídolos, aunque los nativos hayan mostrado una especial veneración por ellas".[10] Testimonio gráfico de la estancia de los franceses en la isla de Pascua es el dibujo del pintor oficial de la expedición, Duche de Vancy, que se incluye en las ilustraciones de este artículo. Los franceses encontraron una comunidad pacífiica de agricultores sumamente hábiles para cultivar el duro suelo de la isla, pero no tenían conocimientos sobre cómo almacenar el agua de las lluvias. La expedición obsequió a los nativos plantas y animales útiles, tal y como lo había instruido el Rey.

Tras dejar atrás la isla de Pascua, los franceses singlaron hacia la isla de la Sociedad siguiendo una ruta paralela a la de Cook, pero con una desviación de 800 leguas marinas al este. En este punto, De Langle y los hidrógrafos realizan un estudio riguroso sobre las grandes diferencias entre las longitudes estimadas y las observadas en la zona, llegando a la conclusión, de que la causa de este fenómeno era la presencia de una poderosa corriente marina. Quedaban así explicados los inmensos errores de las cartas náuticas españolas de los siglos XVI y XVII. Aquí, Lapérouse y De Langle abandonan la derrota original, que ordenaba una escala en Tahití, para enfilar hacia Hawaii y luego a la costa estadounidense y canadiense hacia lo que es actualmente la costa Oeste. En Hawaii, Lapérouse toma posesión de la isla Maui (que no había sido reclamada por Cook para Inglaterra) en nombre del rey Luis XVI y hace el elogio de Cook y del espíritu de su época, declarando que viajes como el que estaba liderando servían "para procurar la felicidad de los pueblos aún ignorantes y difundir las luces de las naciones civilizadas".[11]

En junio de 1786, los franceses singlan hacia el Pacífico norte y hacen un extenso reconocimiento de las costas a pesar de la bruma casi perenne de aquellas tierras. A fines del mes de julio, la expedición se encuentra a la altura del paralelo 58° 36', donde encuentran una bahía profunda que parecía la desembocadura de un poderoso río del interior y un puerto natural que comparan, por sus cualidades, con el de Tolón. Lapérouse llama este lugar "Puerto de los Franceses" y le augura un floreciente porvenir como puesto de avanzada del comercio peletero mundial. No pasa mucho tiempo y ocurre la primera desgracia de la expedición: veintiún hombres a bordo de dos chalupas se hunden durante una marea. Tras una cor-



Dibujo al natural del pintor de la expedición Lapérouse, Duche de Vancy.

10 *Riverain, Jean.* Diccionario de las Exploraciones. *Barcelona. Librairie Larousse.1966, pág. 157.*
11 *Idem*



Antoine Raymond de Bruni, caballero d'Entrecasteaux (1739-1793).

ta operación de búsqueda de los cuerpos, Lapérouse deja en el lugar un sencillo cenotafio con la siguiente inscripción: "A la entrada de este puerto han perecido veintiún bravos marinos. Quienquiera que seáis, mezclad vuestras lágrimas con las nuestras".[12] Tras este conmovedor, pero sencillo homenaje a los caídos la expedición reconoce varios puntos intermedios de la región que no había consignado el capitán Cook en sus mapas. Luego, la expedición enfila al sur haciendo una breve escala en Monterrey, California, donde son bien recibidos por las autoridades y colonos españoles. A fines de setiembre de 1786 las dos fragatas zarpan hacia Macao. En el camino atraviesan las islas Marianas –cuya posición verifican y rectifican en los mapas– y, a inicios de 1787, atracan en el puerto asiático. Ahí encuentran surta una escuadra francesa cuya misión era brindar protección al comercio peletero francés con China. Muchos oficiales de estos buques se ofrecen voluntariamente a suplir las bajas que había tenido la expedición hacía unos pocos meses. Además de reavituallarse de alimentos y agua, Lapérouse y los administradores realizan una serie de investigaciones sobre el mercado peletero chino en las que participa activamente el diplomático francés Jean Barthélémy de Lesseps, tío del constructor del Canal de Suez, en 1869, Ferdinand de Lesseps.[13] Estos trabajos concluyen que, si bien el comercio peletero hacia China era rentable, el de otro tipo de productos no resultaba atractivo.

La expedición científica zarpó de Macao en la primeavera boreal de 1787 para hacer un extenso reconocimiento hidrográfico y cartográfico en los mares que rodean a Japón hasta Siberia, donde tocan tierra en el puerto de Petropavlosk. Los rusos esperaban el arribo de los barcos franceses y los colman de las atenciones debidas. En este puerto, Lapérouse recibe noticias de su ascenso a jefe de Escuadra. Lesseps desembarca en dicho lugar encargándosele el transporte a Versalles de un informe parcial de los resultados de la expedición, además de los informes económicos recogidos en Macao. Antes de zarpar del puerto ruso, Lapérouse, De Langle y su estado mayor en pleno rinden homenaje a la tumba de Clerke, el segundo al mando de la tercera expedición de Cook, quién murió ahí en 1779.

La expedición singló nuevamente al sur y, tras una breve escala en Manila, Filipinas, en setiembre de 1787, llega a la Isla de los Navegantes a fines del mencionado año, echando anclas en la isla de Manua. El recibimiento cálido y amistoso de los nativos pronto se ensombreció por un confuso incidente, el 11 de diciembre, en el cual muere De Langle y varios miembros más de la expedición. Al parecer la curiosidad de los nativos al ver al grupo de Langle cargando agua y alimentos en dos chalupas se hizo inoportuna. Los franceses, temiendo que les robaran, adoptaron una actitud defensiva, pero siguiendo las instrucciones reales, evitaron dispararles. Esta decisión fue fatal porque los nativos apedrearon a los marinos franceses. La expedición deambuló por todo el archipiélago que previamente había sido explora-



Etienne Marchand. Navegante francés (1755-1793).

12 *Charliat, Pierre Jacques.* Historia Universal de las Exploraciones *(Tomo III). Madrid. Espasa- Calpe, S.A. 1968. Cap V, pág. 229.*

13 *Cuarenta años después, y en calidad de único sobreviviente de la expedición, Jean Barthélémy de Lesseps identifica la empuñadura de plata de la espada de Lapérouse, recuperada en Vanikoro,en el archipiélago de las islas Salomón, por el marino francés Dumont D'Urville. Riverain, Jean.* Diccionario de las Exploraciones. *Barcelona. Librairie Larousse.1966, pág. 98.*



FLEURIOT DE LANGLE (1744-1787)

Paul Antoine Fleuriot de Langle (1744-1787).

do por Bougainville y Cook, cuidándose de no encontrarse con los pérfidos piratas malayos.

Lapérouse, aún dolido por la muerte de su amigo De Langle, decide enfilar hacia Botany Bay, Nueva Holanda (Australia), para reabastecerse de agua y víveres. En este lugar encuentra una escuadra inglesa escoltando una multitud de naves de transporte con presidiarios y sus familias. Los ingleses poco podían ofrecer a la expedición, pues ellos mismo, habían sufrido muchas penalidades durante su travesía. No obstante, Lapérouse confía a los ingleses una carta para la corte de Versalles en la que detalla su derrotero para los próximos meses. La carta, fechada el 7 de febrero de 1788, reza: "Subiré a las islas de los Amigos (Tonga) y haré absolutamente todo lo que me ordenan mis instrucciones con relación a la parte meridional de Nueva Caledonia, la isla Santa Cruz de Mendaña, la costa sur de la Tierra de las Arsácidas de Surville (islas Salomón) y la Tierra de las Luisiadas de Bougainville, procurando conocer si esta última forma parte de Nueva Guinea o si está separada de la misma (último vestigio del mito de la Tierra de Quirós). A fines de julio de 1788 pasaré entre Nueva Guinea y Nueva Holanda (Australia) por otro canal que el *Endeavour* no haya utilizado, si es que existe uno. Visitaré, el mes de setiembre y una parte de octubre, el Golfo de Carpentaria y toda la costa occidental de Nueva Holanda hasta la Tierra de Damien (Tasmania), pero de manera que me sea posible subir al norte lo suficientemente pronto para llegar al comienzo de la primavera a la isla de Francia".[14]

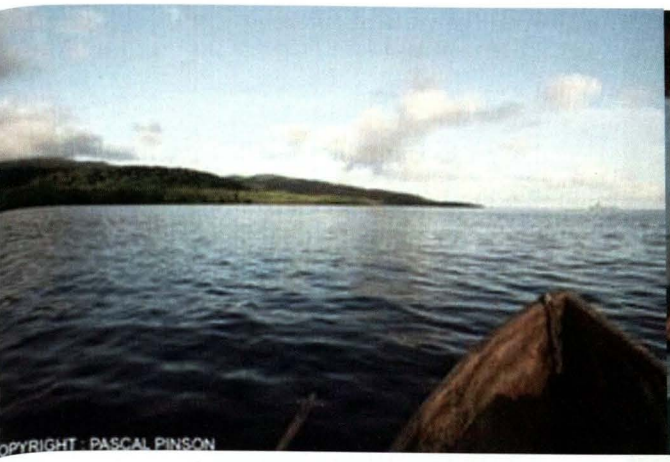
A finales de febrero y comienzos de marzo de 1788 se pierde todo rastro de la expedición. En París, el ministro de Marina Claret de Flerieu hace saber al rey Luis XVI sus siniestros presentimientos sobre la suerte de la expedición. El 14 de setiembre de 1791 la Asamblea Nacional declara perdida la expedición. De los doscientos veinte hombres que partieron de Brest en el verano de 1785, sólo sobrevivió Jean Barthélémy de Lesseps. El epílogo de la expedición no era del todo triste, pues su misión había sido cumplida con creces: los trabajos cartográficos de Lapérouse permitieron una navegación mucho más fácil y segura en el Pacífico durante el siglo XIX, pues buen número de los vacíos existentes en las cartas náuticas quedaron llenos gracias al trabajo y sacrificio de la expedición.

Las expediciones en busca de Lapérouse

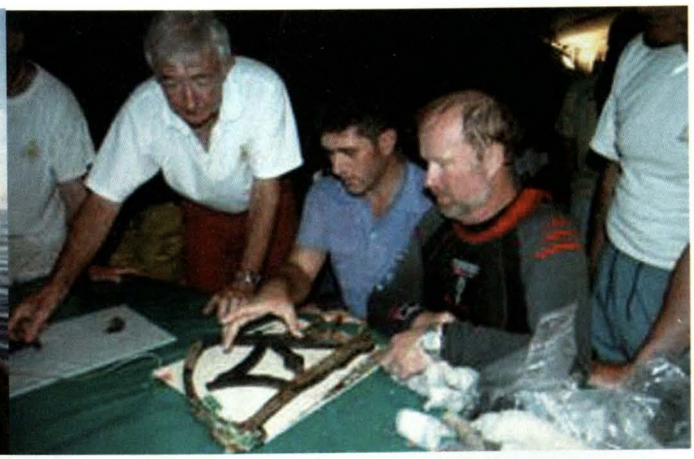
Francia no olvidó a Lapérouse a pesar de la convulsa situación política existente desde julio de 1789. Así, pues, el rey Luis XVI y un estado mayor náutico escudriñan mapas para adivinar que ruta habría podido tomar el navegante desaparecido. Claret de Flerieu suponía –hoy sabemos que acertadamente– que la expedición había decidido explorar con detalle las Arsácidas (islas Salomón) y la Nuevas Hébridas y por ello pidió ayuda a su similar de Madrid para que se diesen órdenes a los capitanes españoles en Filipinas de explorar esas zonas. En la misma época, España armaba la expedición del italiano Alejandro Malaspina (1754-1809), a quien también se le ordenó inspeccionar el área cuando estuviera allí. Malaspina no pudo dar con el rastro de Lapérouse porque su expedición pasó muy al Este del lugar del naufragio. Entretanto, en Francia, se organizaron dos expediciones de búsqueda, una a cargo del marino mercante Etienne Marchand [1792-1793] y otra a cargo del Almirante Antoine Joseph de Entrecasteaux [1791-1794]. Ambas empresas fracasaron porque Europa estaba nuevamente en guerra y Francia hundida en disensiones internas que marcaron el declive de la Marina Real.

Cuarenta años después, ya pasado el largo interregno de las guerras revolucionarias y napoleónicas, se organiza una nueva expedición patrocinada por el rey Carlos X, al mando del Capitán de Fragata Jules Sébastien Dumont D'Urville (1790-1842). Como ha ocurrido muchas veces en la historia de las exploraciones, la casualidad jugó un papel significativo en el descubrimiento del doble naufragio de la expedición Lapérouse. En 1828, un capitán irlandés, Peter Dillon, durante una breve escala de reavituallamiento en Vanikoro, una pequeña isla al norte

14 *Charliat, Pierre Jacques.* Historia Universal de las Exploraciones *(Tomo III). Madrid. Espasa- Calpe, S.A. 1968. Cap V, pág. 233-234.*



Isla Vanikoro, abril de 2005.



Sextante encontrado en el arrecife que permitió la identificación del naufragio de la fragata Brújula.

de Vanutu, descubrió una serie de extraños objetos de los cuales los nativos no precisaban su origen. Estaba la empuñadura de plata de una espada con una flor de lis grabada. Dillon sabía de la recompensa de 10.000 francos oro ofrecida por el monarca francés para quién diera algún indicio de la expedición desaparecida. Así, en Calcuta, se comunica con las autoridades consulares francesas que, inmediatamente avisan al Capitán D'Urville para que investigue en la zona. Luego de atracar en Vanikoro, D'Urville comienza una serie de tortuosas negociaciones con los jefes nativos para que le revelasen el lugar donde habían hallado esos objetos. Al final, éstos le comunican que al sur de la isla dos fragatas zozobraron verticalmente, una en el arrecife y otra en la entrada de éste, y que una treintena de hombres habría sobrevivido al naufragio, pero fueron asesinados en tierra. Un puñado de sobrevientes, fuertemente armados, se hicieron fuertes en un campamento en los montes y construyeron una improvisada embarcación a bordo de la cual partieron sin dejar rastros. El 28 de febrero de 1828 D'Urville anota en la bitácora de su nave, el *Astrolabio*, el descubrimiento del doble naufragio: "Nuestra gente vio esparcidos en el fondo del mar, a tres o cuatro brazas bajo el agua, anclas, cañones, bombas y, sobre todo, una enorme cantidad de placas de plomo".[15] Los tripulantes del *Astrolabio* recogieron la mayor cantidad de restos que pudieron y erigieron una sencilla columna en memoria de los hombres de la expedición Lapérouse. Seis décadas después una segunda expedición a la ya mencionada isla recogió más restos, aunque su identificación resultó muy difícil por el paso del tiempo y el aumento del coral del arrecife. En 1964, el almirante de Brossard dirige un tercer viaje a Vanikoro que no aporta resultados concluyentes sobre el destino de la expedición Lapérouse: ¿perecieron todos los tripulantes durante el doble naufragio? Si hubo sobrevivientes, ¿qué sucedió con ellos?

En 1981 Alain Conan funda en Numea, Nueva Caledonia, la Asociación Salomón que se avoca a responder estas preguntas. Así, las primeras respuestas a tan antiguo misterio salen de la tierra y de las aguas del arrecife. En 1999, se ubica el campamento de los sobrevivientes y, en el 2003, un esqueleto en el arrecife, cuya identificación fue la de un individuo de origen europeo, que se cree se trata de los restos del pintor oficial de la expedición Lapérouse: Duche de Vancy.

La expedición Vanikoro 2005

Como señalábamos al comienzo del presente artículo, la expedición Vanikoro 2005, efectuada entre el 18 de abril y el 16 de mayo pasados, tuvo como objetivo reunir nuevas evidencias para tener una imagen más clara sobre la suerte de una de las empresas científicas más ambiciosas del siglo XVIII. Para el efecto, la Marina Nacional Francesa (MNF) puso a disposición de lingüistas, arqueólogos, entomólogos, médicos legistas y otros especialistas el buque de transporte ligero (BATRAL) "Jacques Cartier", con base en Numea, Nueva Caledonia. Esta unidad sirvió durante un mes de base logística y de apoyo para los investigadores que trabajaron casi todo un mes en la isla y sus alrededores. Además, la MNF apoyó al equipo arqueológico con buzos especialistas en desminado y al pintor y al escritor oficiales de la MNF para que hicieran un recuento artístico y literario de lo realizado en la isla.

El trabajo fue todo un reto porque se luchaba contra el tiempo y la naturaleza. La isla está en la ruta de

15 *Riverain, Jean.* Diccionario de las Exploraciones. *Barcelona. Librairie Larousse.1966, pág. 98.*



Jacques Cartier, *buque de transporte ligero de la Marina Nacional Francesa.*

los tifones y tempestades que azotan el océano Pacífico y su historia está envuelta entre el mito y la leyenda de los dos pueblos que ahí habitan, melanesios y polinesios. Al parecer, Vanikoro fue visitada por marinos españoles de la primera expedición de Álvaro de Mendaña y Neyra en 1568, pero de este contacto no quedaron sino las referencias biblícas del país de Ophir, donde las naves del rey Salomón cargaron el oro para decorar el Templo de Jerusalén y la leyenda inca del viaje del inca Pachacútec a 600 leguas al oeste de la costa del Perú. Según los informes períodisticos, el trabajo en tierra no ha aportado mayores descubrimientos sobre el destino de los sobrevivientes de la expedición Lapérouse. No obstante, el lingüista Alexandre Francois pudo recoger una nueva versión de los hechos allí ocurridos hace 217 años.[16] La versión polinesia señala que los franceses fueron invitados a su aldea y asesinados para evitar que un nuevo grupo se estableciera en la isla, que disputaban con sus habitantes originales, los melanesios. Por su parte, estos últimos afirman que no todos los sobrevivientes del campamento en las montañas partieron en la improvisada embarcación que construyeron, sino que quedaron dos que vivieron tres décadas en la isla. Uno de ellos incluso habría muerto pocos años antes de la llegada de Dillon a Vanikoro.[17]

Sin embargo, fue en el mar que se hizo el descubrimiento más importante: un sextante con la inscripción MERCIER. Revisando la nómina de instrumentos de la expedición Lapérouse, se pudo verificar que la Academia de Marina había entregado un sextante cuyo fabricante era el señor Mercier. Este descubrimiento permite identificar los restos de cada una de las naves. En el arrecife se hundió la *Brújula*; mientras que el *Astrolabio*, a la entrada de éste. En el primer caso, al parecer no pudo haber sobrevivientes. En el segundo sí los pudo haber, lo que confirma la veracidad de los relatos de los nativos. El descubrimiento del instrumento fue hecho público a nivel mundial y en el anuncio estuvieron presentes los descendientes de Lapérouse y De Langle, Marc de Lapérouse y Alain Fleuriot De Langle.[18] El 16 de mayo pasado el *Jacques Cartier* retornó a su base, en Numea, con una carga de objetos e información que tomará seis meses en analizar. Posteriormente, se presentará en una amplia exposición en el Museo de la Marina, de París, en noviembre próximo. A modo de conclusión, podemos decir que la expedición Vanikoro 2005 ha puesto a Lapérouse en el sitial que merece, es decir, como uno de los grandes pioneros de la navegación científica, de la cual son herederos todos los marinos de nuestros días. Por ello, el mejor colofón de este artículo es reproducir una cita del mismo Jean Francois de Galaup, conde de Lapérouse: "Cuando cumplamos los objetivos de nuestra misión, nuestros nombres se repetirán siglos después junto a los de Magallanes y Cook".[19]

16 *Francois, Alexandre.* Deux peuples, quatre langues. *Libération (París), 14 de mayo de 2005.*
17 *Zechinni, Laurent.* Le mystère du sort de Lapérouse demeure. *Le Monde (París), 24 de mayo de 2005.*
18 217 ans après son naufrage, la frégate de Lapérouse repérée. *Libération (París), 11 de mayo de 2005.*
19 *Morgat, Alain.* L'influence des voyages de Cook sur l'expédition de Lapérouse. *Conferencia pronunciada en la Jornada Marítima de Historia Franco- Británica en Greenwich, Reino Unido, en mayo de 2001. http://www.servicehistorique.marine.defense.gouv.fr/prodt/prodam4.htm.*



Héctor López Aréstegui *(Lima, 1972)*

Estudió en el colegio José Olaya en Miraflores. Es Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Lima y traductor de inglés y francés. Tiene en su haber la publicación de diversos artículos sobre temas de actualidad en los diarios El Peruano *y* El Comercio.

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

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional

Garantizamos la seguridad en el desarrollo de las actividades acuáticas

Jr. Constitución 150, Plaza Grau, Callao. Telf.: 429-7278
Página web: www.dicapi.mil.pe



Protección de la Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Luis Alfaro Garfias

Hace unos días nos invitaron a un curso para exponer acerca de la protección de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). El tema era interesante, sin embargo requería una aclaración al respecto, debido a que el Perú no se ha adherido a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y es en la CONVEMAR donde se define la ZEE, como uno de los espacios marítimos. Ver Figura 1.

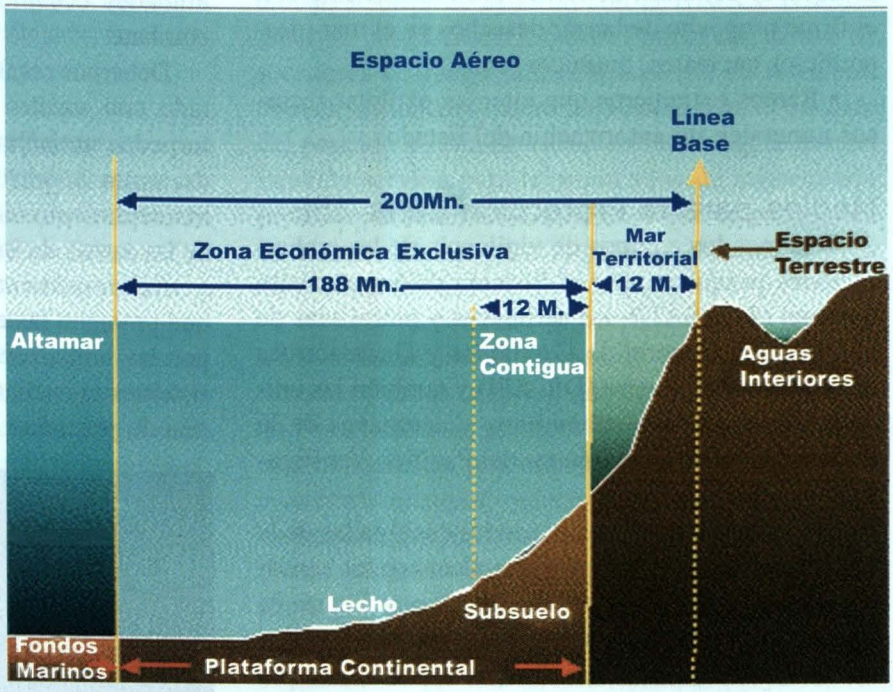


Fig. 1 Denominación de los espacios marítimos por la CONVEMAR

También era necesario aclarar que si bien el Perú no se había adherido a la CONVEMAR,[1] tampoco cuenta con el reconocimiento de la Comunidad Internacional de 200 Millas de Mar Territorial (a excepción de Chile y Ecuador con los que se efectuó la Declaración conjunta), por lo tanto, en la práctica, la ZEE funciona como tal sin algunas ventajas y perjuicios de la CONVEMAR.

Haciendo esta observación previa, el tema fue planteado en términos de reconocer dónde estaba situada la ZEE, la dimensión del área a proteger, los derechos y deberes del Estado, las amenazas, los medios a emplear para la protección, los alcances de los sensores, las probabilidades de éxito de la vigilancia, los factores que elevan los costes empleando uno y otro medio y recomendaciones para mejorar el control de las 200 millas reduciendo costes.

Dimensión del área a proteger

Referente a la dimensión de la zona a proteger, desde el paralelo 03° 23' hasta el 18° 21' tenemos aproximadamente 900 Millas náuticas (Mn.) de largo (el ancho de la ZEE es de 188 Mn) lo que resulta un área de 169.200 Mn cuadradas; si consideramos las 200 Millas, resulta un área de 180.000 Mn. cuadradas. Si a esto se añade la bisectriz del paralelo sur, estamos hablando de más de 200.000 Mn. cuadradas.

Derechos y deberes del Estado

De acuerdo con el Artículo 56 de la CONVEMAR, los derechos de los estados en la ZEE son los de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con res-

1 *En Internet se encuentra el documento DoD 2005.1-M Summary of Claims del Departamento de Defensa de Estados Unidos de América, páginas 437 y 438 donde aparece una secuencia histórica referente a la serie de declaraciones por parte nuestra y reclamos por parte de EE.UU., colocándonos en una situación especial (limbo del Derecho Internacional).*

pecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; y otros derechos y deberes enunciados en éste y otros artículos de la Convención.

Amenazas a la ZEE

Las posibles Amenazas que identificamos serían:

- Barcos pesqueros que realizan pesca sin permiso, depredando las especies (pesqueros nacionales en temporada de veda o sin licencia, o pesqueros extranjeros que incursionan en la ZEE).
- Barcos que contaminan el mar, producto del achique de sentinas, derrames por accidentes o con el firme propósito de lanzar desechos en el mar (desperdicios nucleares, químicos, etc.).
- Barcos extranjeros que intentan explotar recursos minerales sin autorización del Estado.

Medios para la Protección de la ZEE

Tenemos los equipos de vigilancia de las embarcaciones pesqueras, por el Sistema de Seguimiento Satelital (SISESAT)[2], las aeronaves y patrulleras de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra (DICAPI) y también las unidades de superficie, submarinos y aeronaves de la Comandancia de Operaciones del Pacífico. Ver Figura 2.

Las aeronaves de ala fija son las encargadas de la exploración por el horizonte que alcanzan los sensores (Radar, ECM)[3], por la velocidad y por el coste de operación. Por ejemplo, en una operación de búsqueda de un blanco solitario (buque factoría) con un 80% de probabilidad de éxito, los exploradores aéreos medianos pueden cubrir 20.000 Mn cuadradas por hora, a un coste promedio de $ 1000.

Con la información del SISESAT, los vuelos de los exploradores han reducido el número de contactos a identificar, enfocando el esfuerzo del reconocimiento, sólo sobre aquellas unidades que no aparecen en el SISESAT, reduciendo significativamente el número de descensos y ascensos que los aviones estaban obligados a efectuar y que los distraía del patrón de búsqueda establecido.

Después de la identificación del contacto por las aeronaves y si la situación lo amerita, se dispone de las patrulleras, unidades de superficie o submarinas para su interceptación. El éxito de la interceptación, depende de la posición relativa en la que se encuentra la unidad interceptora y el contacto, la posición, rumbo y velocidad de desplazamiento. Es necesario indicar que las funciones de control en la ZEE están a cargo de las unidades de DICAPI, que en el caso de contactos muy alejados de costa, al no contar con unidades oceánicas, se recurre a las unidades de combate.

Debemos resaltar que un buque de guerra está dotado con misiles de superficie, misiles antiaéreos, torpedos antisubmarinos, cañones y otros sistemas de armas y sensores, cuyos costes de operación y mantenimiento elevan significativamente, los costes de las tareas de interceptación e inspección.

Adicionalmente, existen otros sistemas de control que protegen las especies vivas de la ZEE, extraídas por las embarcaciones pesqueras nacionales, estos sistemas se encuentran en tierra, en las plantas de harina de pescado.[4]

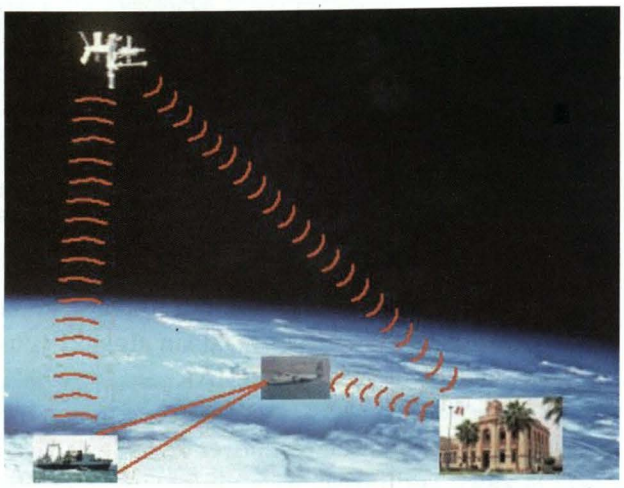


Fig. Nº 2. Medios empleados para la vigilancia de grandes áreas oceánicas

---

2 *Desde hace más de 5 años se viene operando el sistema SISESAT a cargo de la Dirección Nacional de Seguimiento, Control y Vigilancia del Ministerio de la Producción. El sistema está basado en "cartas electrónicas" con posicionamiento GPS y comunicación satelital; se aproxima a los elementos básicos de nuestros sistemas de Comando y Control, diferenciándose en el refrescamiento de posiciones, que el nuestro lo hace en segundos, mientras que el otro lo realiza cada hora y también en las funciones adicionales que son propias de la misión de la MGP.*

3 *La Marina de Guerra del Perú ha desarrollado sistemas de Comando y Control que posibilitan a todas las unidades (superficie, submarinas, aéreas y terrestres) compartir información táctica en tiempo real, favoreciendo la interoperatividad (sinergia operacional). Esta sumatoria de esfuerzos tácticos requiere de sistemas satelitales para ampliar su alcance y reducir sus costes.*

4 *Además del SISESAT, se ha dispuesto otros tipos de control en tiempo real, por ejemplo los colocados en las balanzas de las fábricas de harina de pescado, medida que está reduciendo efectivamente la "pesca negra" (pesca no reportada por pesqueros ni plantas), sin embargo a la fecha resta colocar el SISESAT a un número reducido de embarcaciones de pesca denominados "vikingos". Estos sistemas (en especial los antiguos) eran factibles de burla por parte de los pescadores. En algunas embarcaciones pesqueras además de la panga, llevaban un bote tipo Zodiac, en donde colocaban provisionalmente el sistema SISESAT, y lo paseaban por la zona, burlando así el posicionamiento. Los sistemas actuales tienen detectores y alarmas que alertan si están siendo desmontados.*

Otras funciones que requieren de tareas de exploración continuas, son la lucha contra el contrabando y el Tráfico Ilícito de Drogas (TID) y las operaciones de búsqueda y rescate (SAR) que comúnmente se trata de pequeñas embarcaciones pesqueras que quedan al garete, sin comunicaciones y que los familiares las reportan perdidas después de varios días; en esos casos la búsqueda se dificulta debido al reducido factor de área reflejada de las pequeñas embarcaciones pesqueras (dado por la forma, tamaño y material). Sería interesante que ese tipo de embarcaciones sea obligado a salir a sus faenas de pesca por lo menos con un sistema de emergencia 406. Si estas embarcaciones contaran con un mástil de acero, se multiplicaría el factor de área reflejada, facilitando su ubicación por el radar.

Nuevas exigencias a considerar

La posible adhesión a la CONVEMAR exige deberes por parte del Estado, como los estipulados en el Artículo 207 que a la letra dice: "Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, incluidos los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe, teniendo en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente". En ese sentido, se debe iniciar el proceso estableciendo los Límites Máximos Permisibles LMP.

En el caso de los ríos, desagües, debemos iniciar con la legislación y la promoción de acciones para reducir la contaminación de nuestro mar. Con respecto a la actividad pesquera, el agua de bombeo proveniente de las plantas de harina de pescado está considerada como una de las principales fuentes de contaminación de las bahías. Por cada tonelada de captura de pescado se emplean 2 toneladas de agua de bombeo y por cada 4,5 toneladas de pescado, se produce 1 tonelada de harina de pescado. Resumiendo: por cada tonelada de harina de pescado producida se contamina el mar con 9 toneladas de agua de bombeo.

El Perú es el primer productor de harina de pescado del mundo, por lo tanto debemos ir preparándonos. En este momento, existen desarrollos alemanes para hacer tratamientos del agua de bombeo y recuperar los concentrados proteicos. Esta tecnología es similar a la actualmente empleada en el Perú, pero con mejores rendimientos, estamos convencidos de que este desarrollo no está muy lejos de la capacidad de nuestras universidades. Creemos que DICAPI, en cumplimiento a un Interés Marítimo definido, debe promover el proceso de reducción de la contaminación conjuntamente con el Ministerio de la Producción, Hidrografía, Instituto del Mar, Universidad Agraria, SNP., Instituto Tecnológico Pesquero y otras instituciones afines.

El alto contenido proteico de la anchoveta, en nuestro país es empleado actualmente para exportarlo y producir alimentos para animales. Mediante procesos modernos e higiénicos se pueden obtener harinas especiales (super prime) cuyo coste en el mercado internacional puede alcanzar hasta tres veces el precio de la harina estándar. Para lograr esto, es necesario optimizar las condiciones de higiene y conservación de las plantas de harina de pescado y embarcaciones de acuerdo con el HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point), con el uso de secadores de fuego indirecto, sistema de refrigeración en las lanchas, acero inoxidable para el traslado del pescado y fibra de vidrio en las bodegas, lo cual también serviría para la producción de concentrado proteico para humanos, similar al que se produjo en la década del 70 para mejorar sustancialmente la dieta alimenticia.

Nosotros deberíamos pensar, en un futuro cercano, en la construcción de Plantas de Harina de pescado flotantes (barcos factoría), que acompañen a sus pesqueros a la zona de pesca, para reducir la descomposición del pescado, proporcionar mayor valor agregado a nuestros recursos, reducir los costes y también la contaminación producto del traslado de las embarcaciones pesqueras desde los puertos hasta la zona de pesca y viceversa. De tener eco este tipo de propuestas, impulsaría la construcción naval de alto bordo, por el tamaño de los barcos factoría; estos proyectos requerirían cambio de la legislación actual.

El Perú tiene uno de los mares más ricos del mundo por efecto de la Corriente Peruana (Humboldt) y por el fenómeno del afloramiento. En caso de la adhesión a la CONVEMAR, es necesario promover una flota pesquera para la captura de otras especies pelágicas que actualmente no son explotadas por las empresas nacionales. La CONVEMAR, en su Artículo 62 numeral 2, decreta: "El Estado ribereño determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos y de conformidad con las modalidades, condiciones y leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo 4, teniendo especialmente en cuenta los artículos 69 y 70, sobre todo en relación con los Estados en desarrollo que en ellos se mencionan" (los artículos 69 y 70 se refieren a estados sin litoral, los cuales

tendrán derecho a participar equitativamente del excedente de recursos vivos de la ZEE)

Referente al Artículo 62, Párrafo 4, subpárrafo a) dice "La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera".

Recomendaciones

Los Intereses Marítimos deben ser expuestos y conocidos por toda la población para formar conciencia de la defensa de nuestros recursos. En ese sentido, falta instruir a los tripulantes de las embarcaciones para que reporten los posibles avistamientos de embarcaciones pesqueras extranjeras en la ZEE; embarcaciones lanzando desperdicios al mar o embarcaciones en actitud sospechosa. Se recomienda aprovechar la renovación de Tarjetas de Embarque del personal para incorporar la exigencia del conocimiento de nuestros intereses.

Es conveniente promover seminarios dirigidos a las empresas porque de lo contrario los tripulantes pueden entender esta defensa de los Intereses Marítimos como vulgarmente dicen "tirar dedo" y esa posición no les gusta. Adicionalmente, es necesario incentivarlos premiando el dato que conduzca a sancionar una infracción, con lo cual se multiplicaría el número de "ojos" y sería una norma preventiva para evitar que los nuestros afecten los recursos, por temor a que sean reportados. Por ejemplo, la exigencia del cumplimiento de las disposiciones para evacuar las aguas sucias y otros desperdicios de las embarcaciones daría la creación de empresas de evacuación y procesamiento.

Los dispositivos actuales exigen que las mismas empresas pesqueras se responsabilicen de esta labor, cuando deben ser los municipios de los puertos los que se deben encargar –por función y por áreas destinadas a esta labor– reduciendo así los costos individuales de las empresas (al realizarlo para todas las empresas que operan en la zona) optimando el control y protegiendo mejor los recursos, además que serviría para generar nuevos ingresos y crear nuevos puestos de trabajo.

Reflexionando sobre los altos costes de operación de las unidades de combate en tareas de interceptación e inspección y considerando que una de las principales amenazas (a las especies vivas de la ZEE) son los barcos factoría extranjeros, sería recomendable considerar la construcción de buques guardacostas oceánicos, dotados con plataforma porta helicópteros y armamento disuasivo, con sistemas de comunicaciones y sensores comerciales.

Con respecto a los sistemas de comunicaciones y sensores comerciales, los actuales pesqueros cuentan con radar, sonar, ecosonda y GPS y éstos se encuentran integrados[5] por tarjetas que facilitan la navegación y las operaciones de pesca. Todos estos sensores integrados tienen un coste aproximado de $ 250.000 dependiendo marca, opciones y modelo. Adicionalmente, cuentan con el sistema de posicionamiento del SISESAT.

De acuerdo con los altos costes que demanda la protección y control de las 200 millas y los posibles futuros conflictos, sería conveniente planificar el proceso de adhesión a la CONVEMAR, recomendando que el proceso de adhesión contemple el cambio del Artículo 54° de la Constitución, en dos legislaturas ordinarias, tal como lo establece la norma y paralelamente el establecimiento de las Líneas Base. En el cambio Constitucional, es necesario incorporar los términos de Mar Territorial de 12 Mn., Zona Contigua de 12 Mn., ZEE de 188 Mn., Plataforma Continental (hasta las 200 Mn.) y Fondos Marinos, de acuerdo con lo que establece la CONVEMAR. El tiempo que demande el proceso permitirá instruir al pueblo peruano sobre las prerrogativas legales de participar en este instrumento jurídico internacional.

En Chile, un proceso similar se inició en 1977 con el establecimiento de las líneas base y concluyó con la ratificación de la CONVEMAR, en 1997. Ecuador está planificando seguir un proceso similar. Previamente ha considerado incluir la extensión de la plataforma continental hasta las 350 Mn. apoyados con el software CARIS LOTS; software diseñado específicamente para los Estados que desean maximizar y someter con éxito sus demandas territoriales bajo el Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

Reflexiones finales

Por estas razones, consideramos que previo a la adhesión a la CONVEMAR, se debe instruir a la población sobre las posibles amenazas o conflictos que

5 *Las actuales embarcaciones de pesca integran la información en cartas electrónicas que vienen con los GPS y ubican las posiciones de los blancos de superficie, los bancos de peces y la profundidad de estos bancos y sin necesidad de pasar encima del cardumen, realizan la maniobra de cerco, con una precisión que antes sólo la alcanzaban los patrones expertos y en pocas ocasiones. Los repuestos de estos equipos están al alcance de los pescadores, por ejemplo, un magnetrón nuevo de fábrica se encuentra en el orden de cientos de dólares.*

podríamos incurrir de no adherirnos e iniciar el proceso con la promulgación de las líneas base: promoción de los Intereses Marítimos, modificación de la Constitución, promoción de la inversión en flota (para captura de otras especies) y construcción de barcos factoría nacionales, construcción de buques guardacostas oceánicos, establecimiento de los Límites Máximos Permisibles (LMP) y obligación de zarpe de embarcaciones pequeñas con sistemas de emergencia 406.

Nosotros no somos entusiastas ni interesados en que el Perú se adhiera inmediatamente a la CONVEMAR, sin embargo consideramos que es conveniente adherirnos a mediano plazo por tratarse de la alternativa menos mala para resolver la ambigüedad legal (en la que nos encontramos), que puede ser materia de futuros conflictos.

Paralelamente, sería pertinente ir promoviendo (con los miembros de la CONVEMAR) la obligatoriedad del uso de sistemas como el Sistema de Tráfico de Buques VTS dispuesto por la OMI, el cual debería ser de uso obligatorio considerando la responsabilidad del área de búsqueda y rescate (en el caso del Perú alcanza hasta las 3.000 Mn.), tal como aparece en la Figura 3. De esa forma podríamos mantener el seguimiento satelital de todas las embarcaciones que navegan por nuestros mares. Esta norma debería ser incluida como parte del articulado de la CONVEMAR, fijando multas para sancionar a los buques que se les encuentre en la ZEE sin emitir señal. ⚓

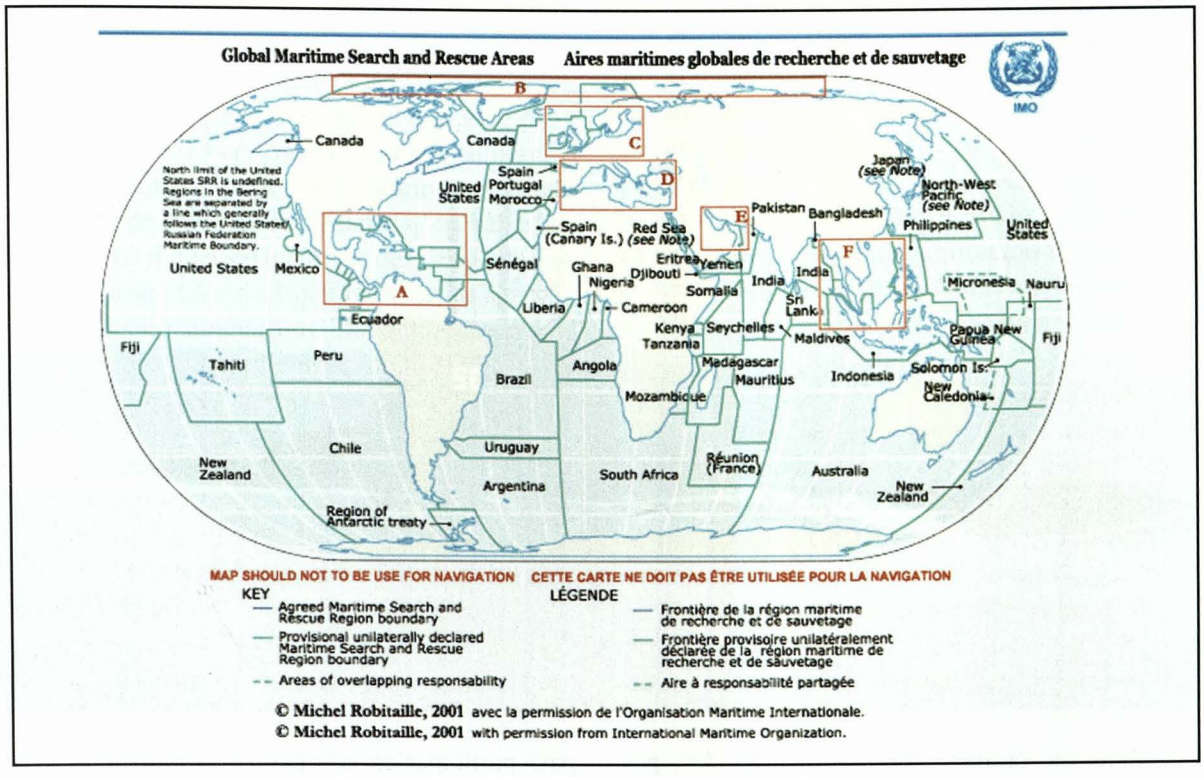


Fig. 3. Áreas globales marítimas de búsqueda y rescate



Luis Alfaro Garfias

Capitán de Navío en retiro. Se graduó la Escuela Naval como Alférez de Fragata en diciembre de 1975. Se calificó como Piloto Naval en 1978. Comandante. e Instrucor de AN-32B, C-47, S-2E/G. Entre otros cargos se ha desempeñado como Comandante del Escuadrón Aeronaval 32 y del Arsenal Aeronaval. Fue Director del Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC) y Asesor Del Mar S.A . Es diseñador y promotor de Modelando Perú (Página Web: www.modelandoperu.com)

Mi viaje con unos verdaderos submarinistas: El B.A.P. *Antofagasta*

Jamon Holzhouser



El submarino peruano *Antofagasta* (SS-32), por espacio de 150 días, participó intensamente en ejercicios en la mar con la Flota del Atlántico de la Marina de los Estados Unidos de América. La unidad submarina peruana, la única de la región en este despliegue operacional denominado SUBDIEX–2005, fue elogiada por los altos mandos navales de EE.UU. A propósito, el Teniente Segundo (Lieutenant Junior Grade - Lt. Jg.) Jamon Holzhouser, destacado por sus superiores en el *Antofagasta*, escribió un artículo sobre esta experiencia. Holzhouser es primer puesto del Programa del curso para oficiales de la USN, primer puesto en la Escuela de Ingeniería Nuclear y primer puesto en la Escuela de Submarinos de la USN. A continuación sus impresiones.

Cuando un submarino peruano llegó a Norfolk para participar en un ejercicio, un pedido fue hecho para oficiales y personal enlistado que supieran hablar castellano. Por haber sido un misionero Mormón en Paraguay, yo había retenido un poquito de castellano, entonces postulé mi nombre. Así que fue con mucha sorpresa y alegría que recibí la noticia de estaba invitado a acompañar al buque peruano durante los ejercicios con las Fuerzas Estadounidenses como *shiprider* (término empleado para designar a un Oficial que es embarcado a bordo de una nave como observador durante un ejercicio). Con dos días de aviso, sólo tuve tiempo de empacar mi bolsa de mar y despedirme de mi esposa.

Tan pronto el Segundo Comandante del submarino peruano me pidió que nos deshiciéramos de los remolcadores que nos habían ayudado en zarpar, yo

sabía que experimentaría algo distinto a cualquier otro submarinista estadounidense.

Estaba ansioso de subir al puente y observar el zarpe. Tan pronto me trepé en el puente y me dieron una radio, me di cuenta que participaría de una manera mucho más activa de lo que me imaginé. Yo facilitaría las comunicaciones de todo tipo que llegaran y salieran del buque.

A fin de cuenta, parece que cualquier problema que los peruanos puedan haber tenido con nuestros simuladores fue debido a la artificialidad de los mismos. Son tremendos marineros y son capaces de zarpar de cualquier puerto extranjero usando sólo "el ojo marinero". Sin embargo, tienen a un Oficial en el centro de navegación que usa el periscopio para traquear su posición en la carta.

Después de leer las instrucciones para el ejercicio, se me hizo muy claro de que era una oportunidad bien planificada para que nuestras Fuerzas Antisubmarinas se soltaran. Durante toda la operación, el submarino peruano operaría en aguas tan poco profundas que me ponía nervioso el hecho de sumergirnos. Durante algunos períodos estaríamos confinados en un área de cinco millas. Además, iba haber un gran desbalance numérico en favor del Grupo de Tarea Antisubmarino (dos destructores y varias aeronaves contra un solo submarino). También se requería que coordináramos con las aeronaves para darles nuestra posición exacta al empezar y al terminar cada evento. Éramos los proverbiales peces en el barril. Me sorprende cuántas cosas son iguales entre ambas Fuerzas Submarinistas, como el hecho de que todos los Comandantes de Submarinos son personalidades de tipo "A". El Comandante peruano esperaba derrotar decididamente a las Fuerzas en su contra.

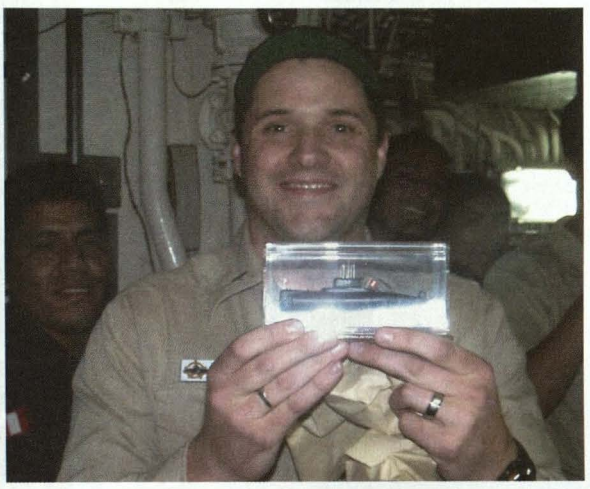
Mis amigos peruanos, como todo buen submarinista, estaban muy conscientes del peligro que significaba que un ruido se escapase del casco. Desde un principio, el Comandante insistía de que cambiáramos la velocidad sólo unas cuantas RPM a la vez, esto con la finalidad de prevenir la cavitación y que cualquier sonarista que estuviera escuchando no se percatara de ello. Cuando la otra Fuerza nos detectase, nos esconderíamos. La primera vez que recibimos la señal de que nos habían atacado con un torpedo imaginario, como era de esperarse lo evadimos rápido.

Para mi sorpresa, seguimos aumentando velocidad y ganando profundidad. Cuando el CO (Comandante) finalmente decidió que estábamos lo suficiente lejos como para reducir velocidad, ya íbamos a más de 16 nudos en aguas a menos de 165 pies de profundidad. Para el que no es submarinista, esto es análogo a correr por un callejón de noche con las luces apagadas y con el acelerador a fondo.

Durante un ejercicio usamos a una embarcación pesquera para escondernos. Nos quedamos directamente entre la embarcación pesquera y el enemigo. Se le hacía difícil al enemigo escucharnos debido al ruido de la embarcación pesquera. Nos quedamos en esa posición hasta que tuvimos la oportunidad de hacer nuestro ataque de torpedo simulado.

En otra ocasión, había varios barcos mercantes y un destructor convergiendo a nuestra posición, traqueamos los buques en el sonar y lanzamos nuestro ataque. Enseguida, subimos a profundidad de periscopio para asegurarnos de que le habíamos disparado al blanco correcto. Después verificar y lanzar torpedos una vez más, fuimos a mayor profundidad y lo que me sorprendió mucho, más despacio. En ese momento, el Comandante me miró sonriente y me preguntó, con palabras rápidas y con un acento peruano, que si alguna vez me había sentado atrás. Yo pensé que él hablaba de la planta de propulsión ubicada en la parte de atrás de un submarino. Por lo tanto, creí que era una pregunta rara y, con una mirada cuestionadora, le respondí, ¿en la parte de atrás de qué? Él rió y me dijo, ¡"no, no, en el fondo... tú sabes, en la arena"! puse los ojos de admiración y luego sonreí y le dije "¡no, pero me encantaría intentarlo!"

Mientras el submarino reducía en velocidad e iba aun más hondo, me estaba poniendo aun más nervioso. Eventualmente, mandamos a toda persona que no estaba de guardia a la proa para rápidamente bajar la proa y mantener la hélice libre del fango. Finalmente, y sin tan siquiera pedir una sonda, nos quedamos en el fondo del mar. Con todo apagado, con la excepción de algunos sensores y aire acondicionado portátilesasi no hicimos ningún tipo de ruido. Nos quedamos ahí mirando nuestros sensores y escuchando a los mercantes y el destructor pasarnos por encima sin que se dieran cuenta. Nada le da más satisfacción a un submarinista que saber que alguien lo está buscando sin poder encontrarlo y, sin embargo, él sabe



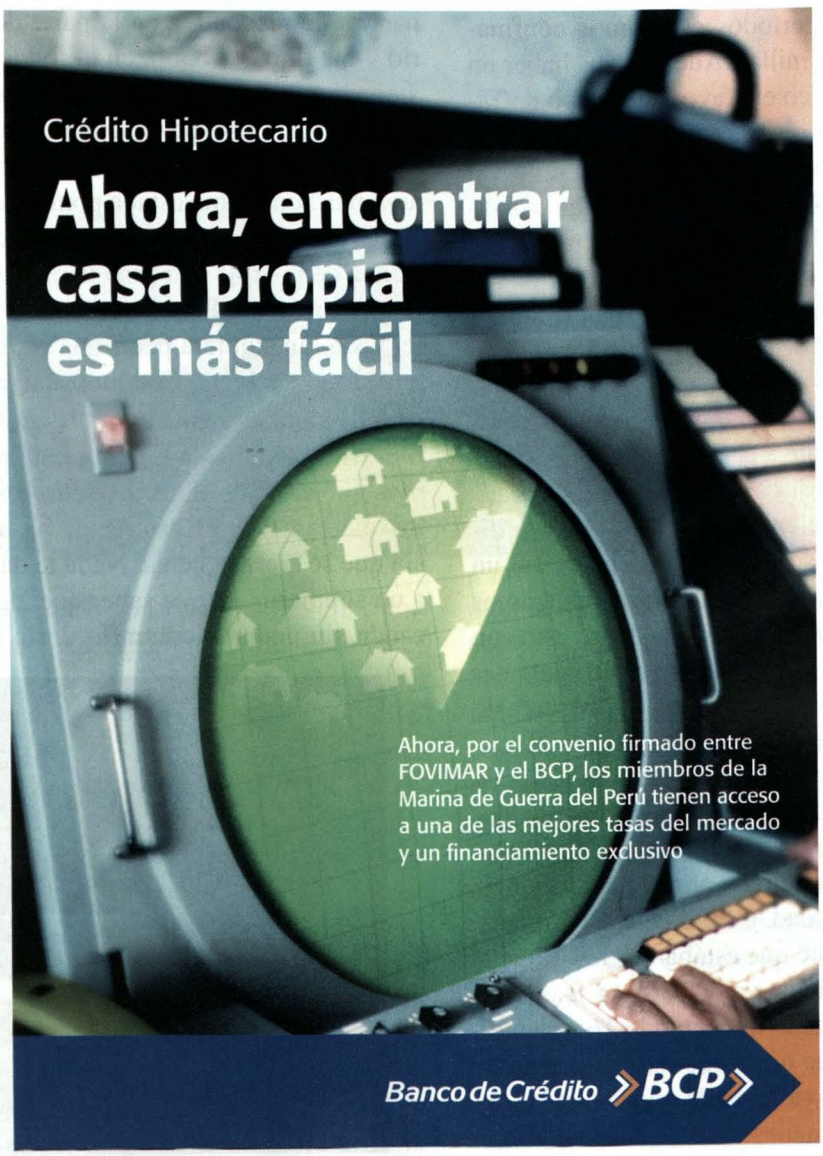
exactamente dónde está lo que busca. Es la misma sensación que uno sentío cuando de muchacho jugaba a las escondidas.

A fin de cuenta, ellos nos encontraron algunas veces y nosotros los encontramos a ellos otras veces, y todos recibimos mucho entrenamiento valioso. Yo me beneficié de una manera distinta a los demás. Seguramente, no usaré los equipos en los que entrenamos y usaré pocas de las tácticas que practicamos, no obstante, aprendí algo más importante: que no somos indestructibles. Hay un dicho entre los submarinistas peruanos: "Es mejor tener un buque de madera con hombres de acero que un buque de acero con hombres de madera". Es la tripulación y no el barco lo que hace un gran buque o Fuerza. Estados Unidos tiene submarinistas muy valientes e inteligentes, pero no estamos tan adelantados como una vez he pensado. Muchos otros países tienen submarinistas inteligentes y capaces. Tenemos que enfrentar el hecho de que hay otros submarinos que pueden competir con nosotros.

De mis nuevos amigos, sólo quiero decir que espero que siempre sean nuestros aliados y que nunca tenga que enfrentar a los Oficiales y tripulación del B.A.P. *Antofagasta*. Estos hombres son verdaderos submarinistas en todo el sentido de la palabra.



Jamon Holzhouser
Teniente Segundo de la Marina de los Estados Unidos de América (Lieutenant Junior Grade - Lt. Jg.). Además de haber obtenido los primeros puestos en el Programa del Curso para Oficiales de la USN, en la Escuela de Ingeniería Nuclear, y en la Escuela de Submarinos en Connecticut, está embarcado como dotación inicial del PCU Texas *(Project Under Construction), el segundo de los submarinos de ataque de la Clase* Virginia, *programado para ser comisionado en octubre de 2005.*




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

Préstamos hasta S/.75,000(*)

al personal de la Marina vía descuento por planilla y combustible

SIN AVAL(**)

A SOLA FIRMA

(**) Sujeto a evaluación

BANCO DE COMERCIO

0 800 00 222 www.bancomercio.com

MARINA DE GUERRA DEL PERU
TRANSPORTANDO PROGRESO
OFICINA NAVIERA COMERCIAL

SERVICO NAVIERO DE LA MARINA

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

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao

Teléfonos: (00511) 453-0281 / (00511) 9845-0370
(00511) 453-0724 / (00511) 9845-0353

Facsimil: (00511) 465-0305 / (00511) 465-0131
E-mail: webmaster@servicionaviero.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios

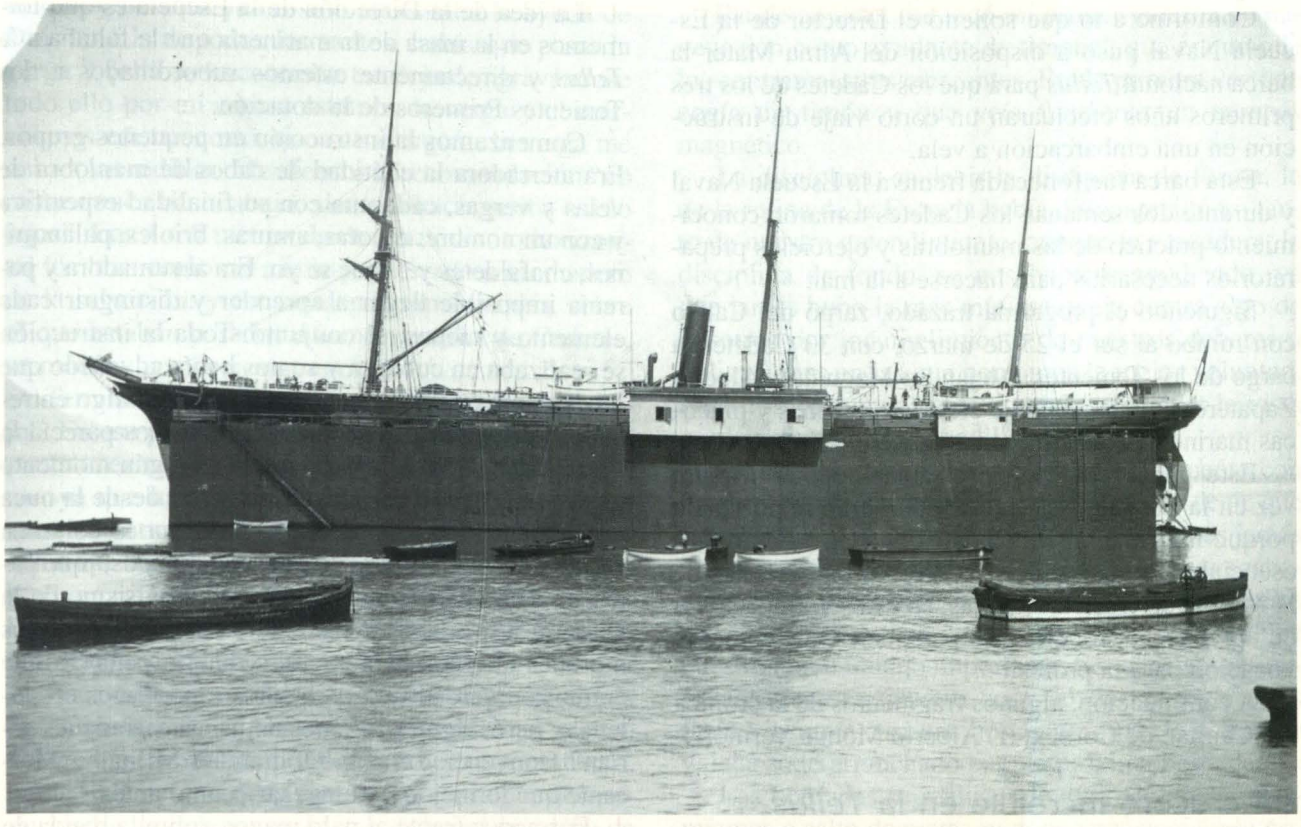
LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE ISO 9001
UKAS QUALITY MANAGEMENT

Un crucero increible en la *Tellus* y la necesidad prioritaria de tener un Buque Escuela a Vela en la Marina de Guerra del Perú

Jorge Portella Roca

Saber preguntar antes que saber contar, para iluminar desde la historia las oscuridades del presente.

Jorge Basadre (1903 – 1980)



En efecto, alguna vez Basadre, el maestro, dijo que lo importante no era contra la historia ni la comprobación o sucesión de los hechos y precisó: lo esencial son las preguntas que hay que formular a la historia y desde la ubicación de cada uno en el presente hacer hablar a los hechos del pasado.

Y es que él, ha sido un hombre del siglo XX proyectado al futuro. A la fecha, aún nos preguntamos: ¿cómo perennizar el legendario y heroico nombre de la corbeta *Unión*? Nada ni nadie debe ser olvidado.

Inspirado en esta motivación, el autor de ésta y por fortuna, la mayoría de los marinos de guerra, nos formulamos dicha interrogante.

Así, recordando que es una fecha no muy lejana, el año 1945 y estando como aspirante de la Escuela Naval del Perú, a un grupo de nosotros nos embarcaron en una falúa para visitar los exteriores de la lancha *Tellus* que se encontraba fondeada en las cercanías de la Escuela Naval y la cual contemplábamos desde tierra haciéndonos muchas preguntas sobre esta extraña nave.

Desempeñar por dos años las labores de instructor de armamento y manejo marinero en las aulas de la Escuela Naval y en el B.A.P. *Independencia*, así como ejercer durante tres años la presidencia de la Federación Peruana de Vela, me motivó realizar esta nota que trata de trasmitir las grandes emociones y añoranzas vividas durante esas etapas, además de cumplir el deseo de poner en conocimiento la crónica relatada por el Capitán de Corbeta (r) Alberto Monge Vermorel, publicada en la Revista de Marina de enero - febrero de 1973, que gira en torno a sus vivencias en la Escuela Naval sobre algunos pasajes dobre el adoctrinamiento del Almirante Miguel Grau en los buques mercantes a vela, los cuales nos hacen reflexionar y ahondar en la historia naval. Cabe mencionar que el citado Comandante fue un submarinista calificado de la Escuela de Submarinos en 1941.

He aquí su relato consignado en dicha publicación:

Viaje de la barca *Tellus*

Conforme a lo que solicitó el Director de la Escuela Naval puso a disposición del Alma Mater la barca nacional *Tellus* para que los Cadetes de los tres primeros años efectuaran un corto viaje de instrucción en una embarcación a vela.

Esta barca fue fondeada frente a la Escuela Naval y durante dos semanas los Cadetes tomaron conocimiento práctico de las maniobras y ejercicios preparatorios necesarios para hacerse a la mar.

Siguiendo el programa trazado, zarpó del Callao con rumbo al sur el 25 de marzo, con 33 Cadetes, a cargo de los Tenientes Alejandro Maguiña y Alberto Zapatero. Durante el viaje efectuaron faenas y prácticas marineras concernientes a la navegación a vela.

Este género de viajes, establecido por primera vez en la Escuela Naval, tiene una gran importancia porque imprime en los Cadetes el espíritu marinero esencial para convertirse en los futuros Oficiales de la Marina de Guerra. Además, en estos viajes se puede apreciar las condiciones personales, así como su vocación para la profesión.

A continuación, algunos fragmentos de la crónica del Capitán de Corbeta (r) Alberto Monge Vermorel:

Un crucero increíble en la *Tellus*

¿Cucero de verano?, pero ¿qué cosa nueva nos puede contar sobre un crucero de verano?, me parece que este viejo...bueno, veamos qué nos tiene que decir y que ya no sepamos...

Es posible que tengan razón, en parte, los que piensan pésimamente.

¿Qué Oficial o Cadete no sabe las mil y una historia sobre los mencionados cruceros?

Estadías en puertos, visitas a lejanos o exóticos países, y tantas circunstancias agradables unas, menos agradables otras, pero que todas hacen la anécdota, que se sabe recordar en los primeros tiempos, en medio de bromas y de risas y cuando trascurren los años, sin dejar de bromear y de reír, se agrega la añoranza.

Algunos de los que en estos recuerdos figuran han alcanzado la alta jerarquía de Almirante: nos fuimos quedando por el duro camino naval, y algunos ni siquiera alcanzaron la ansiada meta de recibir su Despacho de Oficial de la Marina de Guerra del Perú. Pero estoy seguro de que todos, sin distinción alguna, recordamos aquellos magníficos momentos de nuestras siempre añoradas adolescencia y juventud.

Son las 08:30 horas y estamos formados en aquel viejo muelle, de madera y fierro, de los antiguos locales de la Escuela Naval, muelle que tenía la virtud de recibir de lleno las olas del mar, los Cadetes del 4to., 3ro. y 2do. Unos cuantos a las tiras para arriar nuestras falúas, en las que nos vamos a trasladar a la Tellus para empezar las prácticas de vela. La *Tellus* era una enorme barca perteneciente a la Compañía Guanera que desplazaba algo más de 2.000 toneladas, con 3 palos, mayor y trinquete envergados, altura máxima del mayor 52 m. Con casco y mástiles de hierro, de buena construcción alemana.

La idea de la Dirección de la Escuela es que formemos en la masa de la marinería que le faltaba a la *Tellus* y directamente estemos subordinados a dos Tenientes Primeros de la dotación.

Comenzamos la instrucción en pequeños grupos. Era aterradora la cantidad de cabos de maniobra de velas y vergas, cada una con su finalidad específica y con un nombre: escotas, amuras, brioles, palanquines, chafaldetes y... qué se yo. Era abrumadora y parecía imposible llegar a aprender y distinguir cada elemento y menos, el conjunto. Toda la instrucción se realizaba en cubierta y se nos había advertido que no debíamos trepar a los palos hasta estar algo entrenados. Visto desde cubierta, cada palo nos parecía la Torre Eiffel. Sólo el imaginar que en algún momento tendríamos que trepar, nos hacía correr desde la nuca un sudor frío que iba descendiendo por la columna vertebral hasta proyectarse hacia los flancos, ¡que para qué decir! Por supuesto que este nervisismo de la mayoría no se traslucía al exterior, el común de los mortales que nos hubiera visto, habría pensado que éramos en verdad unos pequeños sandokanes en potencia; pero, algún o algunos entusiastas ¿quiénes serían? Convencieron a la Oficialidad Militar y Mercante que lo mejor era empezar cuanto antes.

Formados frente al palo mayor, sobre la banda de babor, se pidió una docena de voluntarios y...los hubo. Dieron un paso al frente y se les instruyó sobre las precauciones imprescindibles: jamás cogerse de los flechastes, siempre de los obenques, las manos siempre bien sujetas, sin importar por donde vayan los pies; jamás confiar en el apoyo pedestre; a la cofa subir siempre por fuera, nunca por el portillo interior, porque esto está bien para mujeres y no para gente de mar.

Y así, a lo alto fueron los pioneros del valor, pasando a la verga mayor, que estaba a 18 metros sobre cubierta: junto con ellos treparon un par de contramaes-

tres que les enseñaron a sujetarse mientras circulaban por el marchapiés. Empiezan la operación de "aferrar" la enorme vela, la de mayor superficie de velamen.

Mis valerosos compañeros de Promoción y yo nos presentamos como voluntarios y cuando, a la mitad de la operación antes descrita, se solicitaron más voluntarios: inesperadamente me encontré entre ellos... gracias a un poderoso empujón que me propinó alguien que ¡para qué decirlo!.. pero que luego expresó que no podía permitir que "el honor de promoción" sufriera menoscabo por falta de "voluntarios". Puesto en el trance, ya no había otra cosa que cumplir "con la honrosa representación" que la fuerza de las circunstancias me habían impuesto: no había alcanzado a trepar 5 metros de altura cuando ya pensaba en todos los sufrimientos que nos trae la vida desde el momento que nacemos. De susto ¡ni hablar!, Dios mío, aquello temblaba de una forma temible, pero cuando saqué fuerza de flaqueza y ¡vaya que tuve que esforzarme!, advertí que el temblor era provocado por mis rodillas. Al fin, alcancé los 18 metros y de aquí ya no sólo necesitaba la ayuda de Dios sino la de todos los santos, había que pasar la verga y ¡ella se encontraba tan lejos!, agravándose todo ello por mi escasa estatura, la verga y el marchapiés era tan corto, que si me erguía, la verga me daba a las rodillas. Me aferré a la recomendación "no mirar nunca hacia abajo, siempre hacia arriba o a lo lejos". Los 4 ó 5 metros de desplazamiento horizontal los hice como un náufrago aferrado a un madero de la salvación: y ese condenado marchapiés, sobre el que estaban parados docena y media de Cadetes, se movía siempre a contrapelo.

Terminada la faena, se dio la orden de "gente abajo". En ese preciso instante me dí cuenta de que mis pantalones tenían la cintura por debajo de las caderas, ya que habían tenido la mala fortuna de no pasarse el cinturón por las jaretas y ¡entonces cómo por soltarme las manos para levantarnos!. ¿Otro milagro?. o prefería verlos naufragar: y se produjo el milagro. Alguien me dijo "espera Mongesito", y paternalmente me los levantó.

En aquellos momentos nunca pensé que llevaría a acostumbrarme o a sentirme medianamente seguro haciendo el mono por las alturas y creo que como yo, había más de uno que fuera capaz de trepar con seguridad y de trabajar en lo que se le pidiera. Una de las cosas que era llamar la atención fue la unanimidad en el entusiasmo y en el deseo de superación del grupo de muchachos de aquellos tiempos, a pesar de nuestros carácteres tan heterogéneos y personalidades tan dispares.

Por quien sentimos un verdadero aprecio que, aunque no lo expresáramos lo sentimos de manera unánime, era por nuestro Capitán. Debería andar bordeando por el medio siglo, de estatura más bien baja, fuerte complexión, rubicundo, curtido por el mar, de carácter afable, entusiasta y a la vez enérgico, con unos ojillos sonrientes y a la vez escrutadores, daba toda la impresión de encontrarse a gusto con ese grupo de muchachotes que éramos nosotros y que ostentábamos las siempre añoradas edades entre 16 y los 22 años, de los cuales ...¡era yo el menor!

Al cabo de un par de semanas, el Capitán Brick declaró que estábamos en condiciones de hacernos a la mar. Entonces empezaron la preparaciones del zarpe.

Con el fin de proveernos de carne fresca, embarcamos en la bodega un rebaño de carneros y ovejas: en cubierta se llevaba algunas gallinas.

El día del zarpe, hicimos nuestro último almuerzo en la escuela y nos trataron muy bien. Hacia las 15 horas embarcamos con todos nuestros bártulos y llevando dentro de nosotros la emoción de esta primera navegación.

Más o menos sobre las 16 horas debió tocarse "Puesto de Maniobras". He dicho "tocar" porque todas las órdenes se daban con toques de corneta. Pues bien, en la *Tellus* no se tocaba corneta, simplemente, la órdenes las daban los contramaestres con sus pitos especiales.

Paralelamente, me tocó mi primer guardia de navegación como ayudante de timonel, que era uno de los contramaestres mercantes. Era la primera vez que cogía un timón y que veía funcionar un compás magnético.

La disciplina, es decir la disciplina de forma, la de la rutina de la Escuela había desaparecido un tanto de nuestro entendimiento, aunque la verdadera, la disciplina de fondo, se nos hubiese agudizado, ya que jamás hubo la más mínima queja contra algo de nosotros por incumplimiento de nuestros deberes u obligaciones en las que poníamos la mejor voluntad. Nuestros Tenientes habían optado por hacer la vista gorda sobre ciertos pecadillos veniales.

La navegación se desarrollaba plácidamente con rumbo general hacia el sur: esto no quiere decir que siguiéramos esta derrota invariablemente, pues jamás pudimos poner la proa en esa dirección, navegábamos, cada cuatro horas aproximadamente virábamos por avante y era todo una faena y casi puede decirse nuestro único trabajo importante. Era constante e inacabable las veinticuatro horas al día. Una de estas faenas insumía casi una hora y otra más la de adujar y dejar todo arranchado para la próxima bordada.

Las bordadas se realizan de día o de noche: dormíamos a salto de mata, en donde nos cogiera la noche. Allí nos tumbábamos arrollados en nuestras mantas, que a partir de las 21 horas nos acompañaban permanentemente. Nuestro colchón era la cubierta y nuestra almohada el brazo, la mano o un rollo de cabos.

Los ratos libres eran pocos, nuestras prácticas marineras muchas, no había materialmente tiempo para coger un libro o escribir una línea. Ayudábamos también a los contramaestres en todas la menudas faenas, como remendar velas, trenzar cabos, preparar una gaza e infinidad de menudas labores que requería el enorme velero.

Como ya anoté antes, nuestro comportamiento no era del todo ortodoxo de desear, y como la vigilancia era poca, emprendimos la grave hazaña de jugar al "monte" después de las horas de "silencio".

Otro de nuestros entrenamientos, era la sobremesa del almuerzo, tertulia que se desarrollaba a la sombra del trinquete y desparramados sobre cubierta, sesiones de chistes y bromas a cargo de los más graciosos.

Por la tarde, solía haber sesión musical a cargo de varios melódicos. No faltaban canciones folclóricas, especialmente porque aquel entonces no gozaban de la actual popularidad internacional.

Nuestro avance hacia el sur fue relativamente pequeño, pero, para llegar a donde estábamos habíamos navegado dando bordados lo suficiente para alcanzar el Cabo de Hornos.

La vuelta fue relativamente rápida con el mar y viento en popa. Arribamos sobre Chorrillos.

De Chorrillos pasamos a la cuadra de las Horadadas, viramos proa a Miraflores, nuevos cambios a babor y a estribor y así repetidas veces.

Por fin empezamos a cerrarnos sobre El Frontón: da la sensación de que está al alcance de la mano. El amenazador Camotal va desafiando por estribor, con su lomo al aire y esta bendita fragata obedece a las voces de mando como "un solo hombre".

Frente a la Base Naval de San Lorenzo poner proa al Callao y finalmente a la Escuela Naval. ¿Preparados para fondear? ¡Fondo! Y el barco queda detenido. ¡Cargar y aferrar velas! Aquí las dotaciones se aprestan en velocidad, batiendo todos los récords anteriormente establecidos.

Nos sentimos felices y emocionados, como si esta navegación hubiese sido la terminación de una vuelta al mundo a bordo de un corsario. Había terminado una estupenda aventura.

No volví a pisar cubierta de la *Tellus* hasta muchos años después, que siendo Comandante del Submarino R-2 encontré a la barca *Tellus* carenándose en el Dique Seco del Arsenal Naval del Callao. No sin cierta emoción pisé su cubierta y todavía estaba allí el Capitán Wriedt.

Me presenté explicándole que era yo uno de los componentes de aquellas promociones que él había entrenado en 1933. Por sus ojillos ya no tenían el brillo y entusiasmo de entonces: ahora miraban al pasado con nostalgia. Él y su barco eran ya muy viejos".

Apuntes sobre las barcas *Tellus, Omega* y *Maipo*

Luego del relato del Capitán de Corbeta (r) Alberto Monge Vermorel, pasaré a dedicarle unos párrafos a la historia de los veleros *Tellus, Omega* y *Maipo*, los cuales contemplaba cuando era Cadete naval desde la Escuela Naval.

En una preciosa obra literaria escrita por el Capitán Mercante alemán Frederick D. Wilhelmsen, titulada *Barcaza Omega* –la cual se recomienda su lectura, sobre todo a los Oficiales y Cadetes de nuestra Marina de Guerra– nos enteramos de que los únicos veleros comerciales que navegaban en el mundo en 1953 eran las barcas *Tellus, Maipo* y *Omega*, que era la única que poseía cuatro palos.

Ante la eminente destrucción de todas las fuentes de guano, debido a que el gobierno estableció leyes restrictivas, disminuyó el guano que vendía al extranjeto y en consecuencia disminuyó también el número de buques que doblaban el Cabo de Hornos para venir a buscarlo. Pronto quedaron muy pocos que hacían el tráfico al Perú o a cualquier parte.

En 1953 sólo sobrevivían la *Omega*, *Maipo* y la *Tellus*. A raíz de la Primera Guerra Mundial, las dos fragatas más pequeñas (*Maipo* y *Tellus*) fueron internadas en el Perú, apresadas por el gobierno cuando descargaban guano en 1914. El velero *Omega* se encontraba a la mar cuando estalló la guerra y vino a quedar internada y en una situación incierta.

Desde esos días las barcas han trabajado en el acarreo del guano sacudiendo sus velas envejecidas por los años y guiadas por sus capitanes alemanes. Para estos fines, el trío de fragatas sirvió al Perú por 38 años. Después de todos estos años de servicios, las dos fragatas debían desguarzarce.

Ancladas al sur de la bahía del Callao estaban la Maipo y la Tellus: las dos fragatas pequeñas sin una tira de lona en sus perchas, con las alas así cortadas flotaban altas en el agua, con sus cascos pintados de negro sobre la línea y rojo plomizo hacia abajo. Parecían dos yates que habían llegado de cruzar el océano. Fondeadas una junto a la otra sus baupreses aparentaban navegar. En cuanto a belleza, la *Tellus* se llevaba fácilmente la palma de la victoria. Se mantenía completa, llena, una verdadera barca con aparejo de fragata.

En 1941 se le quitaron a la Tellus los sobrejuanetes. Igual cosa se hizo con la *Omega* y la *Maipo*. Fue una medida económica, pero era un insulto para estos hermosos buques.

La fragata *Tellus* es una barca construida para Rejkee y Cía., en Rotterdam por la firma Eachsmuch y Krogmann. Sus dimensiones eran 62,5 de eslora, 8,38 de manga y 7,34 de puntal. Con la Omega y la maipo, tuvo a Hamburgo como su puerto antes de la guerra.

El Capitán de Travesía alemán, Guillermo Wriedt, ha sido Comandante de la *Tellus* desde hace 28 años. Se hizo ciudadano peruano en 1912. Ha estado navegando todos esos años y sólo fue en diciembre de 1952, cuando ancló en el Callao se le notificó que no volvería a navegar. Esperaba órdenes, pero sólo podían ser para la antorcha de acetileno. El mando del Capitán Wriedt tuvo una corta interrupción en 1933 cuando el buque fue utilizado como buque escuela para los Cadetes de segundo, tercero y cuarto año. A cargo de los Tenientes Alejandro Maguiña y Alberto Zapatero, bajo el mando del Capitán Muller.

En la revista de Marina de marzo – abril de 1933 se describe este insólito Crucero de Verano de la siguiente manera "...Este género de viajes, que se han establecido por primera vez en nuestra Escuela, tienen una gran importancia porque forma en los Cadetes desde los primeros años de estudios, el espíritu marinero que es esencial para los futuros Oficiales de la Marina de Guerra y permite apreciar también las condiciones personales, así como su vocación por la profesión.

Los verdaderos lobos de mar han salido de la navegación a vela sin que esto signifique que los marinos de hoy hayan desmerecido ni mucho menos, pero cuando las grandes naciones vuelven sus miras a aquélla, bien se justifica lo que sostenemos y lo que en la práctica han hecho naciones que hoy ocupan lugares prominentes en la materia".

Como ejemplos indiscutibles, hemos de tomar uno muy cercano, el de la República de Argentina con su hermosa fragata ARA *Libertad*, Buque Escuela de la Armada Argentina. El bergantín goleta *Esmeralda* de Chile, el velero ARC *Gloria*, Buque Escuela de la Armada Colombiana, la barca *Simón Bolívar* de Ecuador, la goleta *Capitán Miranda* de Uruguay.

Estos cinco veleros tomaron parte en 1992, en la Gran Regata "Colón 92", quinto centenario. Esta competencia comprendió dos partes: la primera de Génova (Italia) a San Juan de Puerto Rico: la segunda de Boston (EE.UU.) a Liverpool (Inglaterra). El otro tramo, San Juan – New York – Boston (EE.UU.) a Liverpool (Inglaterra). El otro tramo, San Juan – New York - Boston constituyó una travesía en la que el conjunto de los veleros navegaron acompañándose, pero sin competir. En total tomaron parte veintiséis veleros.

Las ventajas de estos viajes de la navegación a vela cuyos méritos radican en recibir el impulso del viento que es contenido por las velas, que blancas y lisas dan a los buques el poético aspecto que han perdido las naves de la actualidad.

La navegación a vela es apasionada, cultora por más que las exigencias de la vida actual imponen el uso de otros buques, pero esto no es posible, por lo menos con toda seguridad, si sus cubiertas no son pisadas y corridas por marinos que sepan de aferradas y largadas de paños, lazcadas y aferradas de escota, de relingadas de velas altas, recaleos de masteleros y vergas amovibles, viradas de cabestrantes y molinetes, de guaranir de aparejos, coser velas, hacer palletes, hacer tranzas de cabos, etc. O sea las mil y una labores que hay que efectuar a bordo de un velero para suplir accidentes, reparar desgarraduras de los paños y otras tareas para los casos desgraciados.

La navegación a vela en lo profesional tiene muchísimas ventajas que son las que hoy buscan las naciones marítimas para sus jefes, Oficiales y plazas subalternas. Ella los hace más sufridos, más hábiles, más practicos. Los familiariza con el peligro, los hace diligentes ya que no pueden fiarse de ninguna propulsión que no sea el viento el que hay que aprovechar, con bordadas, con largas derivaciones que luego son desquitadas. Los obliga a miles y miles de cálculos matemáticos, los hace observadores, les enseña cosmografía y oceanografía práctica: en una palabra, los completa por entero, agregando a sus conocimientos teóricos la gran práctica que los distingue luego en el transcurso de sus carreras.

Todo esto y mucho más, sin duda alguna, es lo que hoy buscan las grandes naciones marítimas para sus tripulantes y lo hallarán como lo encontraron en épocas pasadas los países que dominaron el mundo merced a sus veleros.

Después de formuladas estas reflexiones, nos queda preguntarnos ¿qué queremos?

Ante esta interrogante decimos que es de gran necesidad, es prioritario contar con un buque escuela a vela, el cual tendría el legendario nombre B.A.P. *Unión* para recordar a nuestros héroes navales, bajo el lema de: " Firme y feliz por la unión", como rezaba en nuestra antigua moneda de un sol de oro que circuló en la primera década del siglo XX y cuando contemplemos navegando por todos los mares a nuestro buque escuela, hincharemos nuestros pechos llenos de orgullo al ver flamear el pabellón nacional que muestre nuestra unión e integridad nacional.

En esta ocasión es importante reordar los brillantes servicios que prestó la corbeta *Unión* y su Comandante Manuel Villavisencio Freyre al comienzo de la guerra con Chile, en la que en una episódica hazaña, el 17 de marzo de 1881, cumplió con feliz éxito la ruptura por dos veces en el mismo día, al puerto de Arica que estaba bloqueado por la escuadra chilena dando cumplimiento con audacia, capacidad, valentía y cumplimiento del deber puestos al servicio de la nación.

Este ensayo ha sido inspirado por la nostalgia y los recuerdos que me han despertado escribirlo.

El artículo ha comprendido dos partes, la primera ha sido el relato de "un crucero increíble en la *Tellus*. La segunda contiene a manera de propuesta los conceptos sobre la navegación a vela, con la finalidad de estudiar, por quienes les corresponda, el planteamiento de la "necesidad prioritaria de tener un Buque Escuela a vela en la Marina de Guerra del Perú", el cual debe llevar el glorioso nombre de B.A.P. *Unión*.

Ahora examinemos, estudiemos el significado de la palabra Unión. De acuerdo con el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española este término tiene varias acepciones. Entre los principales se escriben los siguientes:

Unión (del latín "unio" – "unes"). F. Acción y efecto de unir o unirse. // 2 Correspondencia y conformidad con una cosa con otra en el sitio o composición. // 3 Conformidad o concordia o concordia de los ánimos, voluntades o dictámenes// 4 Acción y efecto de unirse en matrimonio, casamiento// 5 Semejanza de dos perlas en el tamaño, color y demás cualidades// 6 Composición que resulta de la mezcla de algunas co-

sas que se incorporan entre sí. // 7 Grado de perfección espiritual en que el alma desasida de toda criatura que se une con su creador por la caridad de suerte que solo aspira a cumplir en toda su voluntad divina.

A estas acepciones siguen otras siete más. Pero a juicio del autor es ésta, de las siete arriba mencionadas, dentro de este contexto todas conjugan a la concordia que todos tenemos para simbolizar el alma que tuvo y tiene nuestra gloriosa corbeta *Unión*.

Por otro lado, como dice nuestro tradicionalista, el que fuese Capitán de Navío José Valdizán Gamio, en su obra tan interesante y entretenida "Anécdotas Navales": el único propósito de la obra, es evitar que se pierdan en el olvido, sucedidos reales acontecimientos dentro del medio naval: "recordar es vivir y renovarse".

La lectura de estas anécdotas y otros hechos sucedidos en relación a la navegación a vela me han provocado añoranzas y sonrisas que pueden inspirar nuevas vidas, esperanzas y valor en los corazones de los marinos cansados, abrumados, descorazonados, tentados y desesperados.

A lo anterior se recomienda la lectura del artículo del Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, publicado en la Revista de Marina con el título de "El día que el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión* ganaron la guerra", episodio histórico que relata como, bajo las órdenes de Grau el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión* desarrollaban sus actividades incursionando en los puertos chilenos con grandes éxitos, las acciones que motivaron interpelaciones ministeriales y situaciones incómodas al gobierno chileno.

La proyección naval del Perú que tuvo la genial visión de Castilla se inserta, como imperativo histórico, para la presente y futuras generaciones en su legado patriótico que debe ser la constante del pueblo y gobierno peruano en lo referente al incremento de nuestro Poder Marítimo, el cual se incrementaría con la presencia del Buque Escuela a vela a adquirir, por ser de "necesidad pública y de interés nacional", como lo establece la ley N° 24094 de fecha 28 de enero de 1985.

¡Que los mares y el espíritu de nuestro Gran Almirante Grau iluminen y guíen a los conductores de la Marina de Guerra del Perú para que se haga realidad este sueño largamente anhelado. Sería el mejor testimonio de la identidad nacional peruana! Ellos se harían acreedores a la gratitud nacional de este compromiso natural para con el Perú y con la generaciones del futuro.

Sea este artículo motivo para recordar parte del discurso que pronunciara el Contralmirante Manuel Melitón Carvajal Ambulodegui, en la Plaza Grau del Callao, el 8 de octubre de 1910. Expresó, entre otras cosas, lo siguiente: "despiértanse del marasmo que nos embarga para que en el laberinto desordenado en que actúan las fuerzas de nuestra actividad individual, encuentren las opiniones divergentes u opuestas el polo que las oriente y podamos al fin los peruanos cumplir los fines de la divisa que nos dieron los mayores: firme y feliz por la unión.

Así solo honraremos dignamente tu sacrificio y tu memoria".

(Miguel Grau, obra del Dr. José Agustín de la Puente Candamo, Lima, 2003).



Jorge E. Portella Roca (Lima)

Capitán de Navío en situación de retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1950. Es calificado de la Escuela de Submarinos del Callao y de New London, Connecticut (EE.UU.) Calificado en la Escuela de Guerra Anfibia, curso para jefes de San Diego, California (EE.UU.).

Graduado del Curso de Perfeccionamiento de la Academia Diplomática del Perú, ocupando el 1er. Puesto. Calificado del Curso de Estado Mayor y Guerra Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval. Autor de diversos artículos de historia naval publicados en la Revista de Marina.

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

ARGENTINA

Armada Argentina adquiere buques de asalto anfibio de la clase *Ouragan* en Francia

Luego de concretar en julio del 2004, la compra del buque de asalto anfibio del tipo LSD *Orage,* Argentina ha decidido comprar un segundo buque, el *Ouragan*, perteneciente a la clase del mismo nombre.

De acuerdo con lo convenido, el *Orage* será transferido a Argentina a finales del 2005 y el *Ouragan* a principios del 2007.

Con la adquisición de ambas unidades, la Armada Argentina habrá logrado recupera su capacidad para efectuar operaciones anfibias. El último buque especializado en este tipo de operaciones en ser retirado del servicio, fue el ARA *Cabo San Antonio*, buque del tipo LST de construcción local, similar a los de la clase estadounidense *De Soto County*, el cual sirvió hasta 1997.



Es la única nave argentina destinada a operaciones anfibias.

BRASIL

Submarino *Tikuna e*s bautizado y botado al mar

El 9 de marzo de 2005 fue bautizado y lanzado al mar el Submarino *Tikuna* (*S34*) fabricado en el Arsenal de Marinha do Río de Janeiro.

El *Tikuna* es el cuarto submarino fabricado en Brasil, siendo un derivado de la clase 209-1400. Se destaca por una serie de modificaciones respecto a sus predecesores realizadas por ingenieros brasileños. Desplazará 100 toneladas más que sus antecesores (1500 contra 1400) y dispondrá de un nuevo grupo propulsor que le permitirá mayor velocidad y una menor tasa de indiscreción.

El grupo propulsor está compuesto por cuatro motores diesel de 12 cilindros MTU 12V396 de 940 hp. cada uno reemplazando a los MTU 12V493 TY60 de 800 hp. de los submarinos anteriores. También dispondrá de un sistema de combate ISUS 83-13 en reemplazo del Ferranti KAFS A10.

El *Tikuna* será el último submarino del tipo *209* a construirse en Brasil, de los que posee servicio otros



Marina do Brasil

Submarino Tikuna, *luego de su bautizo.*

cuatro: el *Tupi* (S30), el *Tamoio* (*S31*), el *Timbira* (*S32*) y el *Tapajo* (*S33*), construidos entre 1985 y 1999. Se espera que a partir del 2007 se comiencen a construir los *S-MB-10*, una nueva clase de submarinos convencionales diseñados en Brasil que serán el paso intermedio antes de la construcción del submarino nuclear, proyecto de antigua data y largamente postergado, cuya construcción ahora está prevista a partir del 2020.

Marina suscribe contrato de mantenimiento para aeronaves *AF-1* (*A-4 KU Skyhawk*)

La Marina de Brasil ha suscrito un contrato con la empresa Lookheed Martin Aircraft Argentina para el soporte logístico y mantenimiento de los aviones de ataque *AF-1* del arma aérea de la flota.

El contrato consiste en el soporte logístico para 6 aeronaves *AF-1* y 10 motores J52-P408 durante 4 años por un coste de 6,5 millones de dólares.

De acuerdo con dicho documento, los trabajos de mantenimiento mayor y menor de las aeronaves se realizará, en Sao Pedro de Aldeia, en donde estarán destacados 10 técnicos de la firma argentina, los que brindarán capacitación al personal de la marina brasileña.

Otro aspecto que contempla el contrato es el overhaul de los motores, trabajo que se llevará a cabo en las instalaciones de la Lockheed en Córdoba, Argentina.

Como se sabe, la Marina de Brasil adquirió dichas aeronaves en Kuwait (*A-4KU y 3 TA-4KU* denominados *AF-1 y AF-1A*, respectivamente, en la marina brasileña), las que luego de ser reacondicionadas, se les destinó para servir a bordo del portaaviones *Minas Gerais*, y tras el retiro de éste, forman parte ahora de la dotación del portaaviones *Sao Paulo*.



Defensa BR

AF-1A Skyhawk de la dotación del portaaviones Sao Paulo.



Defensa BR

AF-1A (TA-4KU).

COLOMBIA

Alemania ofrece en venta submarinos a Colombia

De acuerdo a lo expresado por el presidente de la Comisión de Asuntos Exteriores de la Cámara de Representantes Colombiana, Carlos Gonzales, el gobierno alemán le ofreció a Colombia la venta de al menos cuatro submarinos del Tipo *206* como parte de la reducción en su material de defensa.

"Debido al cierre de muchos de sus batallones allá en Alemania, pueden vender excedentes de armamento y específicamente es el caso de submarinos a Colombia", dijo el representante a la Cámara Baja. Según el legislador, el gobierno alemán está explorando las condiciones de seguridad de América Latina para ofrecer su armamento que no está siendo utilizado.

González aseguró que, por los protocolos internacionales, Alemania no puede ofrecer este tipo de armamento a países que se encuentran en conflicto, pero el representante a la Cámara consideró la posibilidad de que los submarinos sean utilizados para la lucha contra el narcotráfico. El congresista añadió que todavía no hay ningún tipo de acuerdo entre los gobiernos de Colombia y Alemania.



Janes

El submarino U-29, que será retirado del servicio a fines del presente año estaría dentro de la propuesta efectuada a la Armada de Colombia.

CHILE

Armada de Chile firma contrato de adquisición por tres fragatas Tipo 23

El gobierno chileno anunció oficialmente la adquisición de 3 fragatas *Tipo 23* obtenidas de segunda mano de la Royal Navy británica por unos 350 millones de dolares a pagarse hasta el 2015.

Los buques a recibirse son los actuales HMS *Norfolk*, *Marlborough* y *Grafton*, construidos todos en fecha posterior a 1989. Reemplazarán a las tres *Leander* aún en servicio en la Armada de Chile, la PFG 06 *Condell*, PFG 07 *Lynch* y PFG 08 *Ministro Zenteno*. Con esta adquisición, la Armada cierra el proceso de renovación de su escuadra, después de negociar la compra de una fragata británica *Tipo 22* (La *Williams*, recibida en agosto de 2003), dos fragatas clase *L* y dos fragatas clase *M* holandesas (a recibirse entre el 2005 y el 2007), más las recientes tres *Tipo 23*. El HMS *Norfolk* será transferido en septiembre de 2006 y reemplazará a la PFG *Ministro Zenteno*. En abril de 2007 se recibirá la HMS *Grafton* y se dará de baja a la PFG *Almirante Lynch* y finalmente, en enero de 2008, llegará la HMS *Marlborough* que reemplazará a la PFG *Almirante Carlos Condell*.



Fragata HMS Marlborough, *una de las tres unidades adquridas en el Reino Unido.*

Las nuevas fragatas disponen de 2 lanzadores cuádruples de misiles antibuque Harpoon, 2 lanzadores verticales de misiles GWS 26 Sea Wolf (uno a proa de 24 misiles y otro a popa de 8), una pieza Vickers Mk. 8 de 114mm., 2 montajes dobles Oerlikon de 30 mm. y 2 lanzadores dobles STWS-2 para torpedos ligeros ASW Stingray. A popa disponen de un hangar capaz de operar con un helicóptero del tamaño de un *EH-101*.

Es comisionado en Francia el submarino *O'Higgins*

En ceremonia presidida por el ministro de Defensa chileno Jaime Ravinet, el 9 de setiembre del presente año, la Armada de Chile recibió en el astillero francés DCN de Cherburgo, el submarino *O'Higgins*, el primero de los dos submarinos convencionales de nueva generación de la clase *Scorpene*.

El submarino, construido conjuntamente en Cartagena y en Cherburgo, tiene 66,4 metros de eslora, 6,2 metros de manga y 1.550 kilos de peso en superficie; puede sumergirse hasta 300 metros, alcanza una velocidad de 21 nudos (unos 40 kilómetros por hora) y su autonomía es de 50 días.

El *O'Higgins* estará acompañado por un segundo submarino *Scorpene*, el Carrera, que será entregado en España el año próximo.

Los dos *Scorpene*, que costaron a la Armada unos 450 millones de dólares, sustituirán a otros dos submarinos de fabricación inglesa que han sido retirados tras 30 años de servicios.

En total, la Armada chilena contará con cuatro submarinos, ya que a los dos nuevos se suman otros dos de fabricación alemana de la clase 209, que serán sometidos a un proceso de modernización que comprenderá sus sistemas de combate y propulsión.



Submarino Clase Scorpene O´Higgins.

defesanet.com.br

Continúan trabajos a bordo de fragatas adquiridas en los Países Bajos

Luego de concretarse la compra de dos fragatas de la clase *M* y dos de la clase *L*, la Armada de Chile, previo a su incorporación, efectúa trabajos de reacondicionamiento y modificación en las cuatro naves.

En las fotos se pueden apreciar a la FFG *Blanco Encalada* (ex *Abraham van der Hulst*) de la clase *M*, que, de acuerdo con la revista Jane's Navy International, deberá ser entregada en febrero 2006, a la fragata *Almirante Latorre* (ex *Jacob van Heemskerck*) que llegará en abril del 2006, y la *Capitán Prat* (ex ex-*Witte de With* F 813) que arribará a fines del mismo año.

Como se aprecia, en la FFF *Blanco Encalada*, se ha ampliado la cubierta de vuelo y prolongado la misma hacia popa, así como, se ha agrandado el hangar, todo ello con el propósito de posibilitar la operación de los helicópteros *Cougar* que posee la Armada de Chile, los mismos que pueden ser dotados de misiles antibuque *AM-39* o de torpedos antisubmarinos y cargas de profundidad. En esta fragata, al igual que su gemela, que será transformada de manera similar, se instalará el sistema de recuperación en vuelo ASSIST proveniente de los destructores de la clase *County* retirados del servicio *Latorre* y *Cochrane*, los que empleaban este importante elemento para operar con los helicópteros *Cougar* en las condiciones de mar adversas que predominan en aguas chilenas.

Otros aspectos que saltan a la vista es la ausencia de los CIWS *Goalkeeper* y sistemas de EW APECS II.

Otro de los buques, próximo a ser entregado a la Armada chilena, es la FFG *Almirante Latorre*, la misma que en la foto luce su nuevo numeral en el casco.



En estas tres vistas se aprecia el estado de alistamiento de dos de las cuatro fragatas que Chile ha adquirido en los Países Bajos.

Fragata Almirante Latorre *(ex* Jacob van Heemskerck*) en proceso de reacondicionamiento en la Base Naval de Den Helder.*





La fragata Blanco Encalada *(Ex* Abraham van der Hulst*) mostrando su nueva cubierta de vuelo y hangar ampliados para operar los helicópteros* Cougar.

ECUADOR

Ejército y Armada de Ecuador reciben aviones de transporte y patrullaje marítimo

El Ejército y la Armada de Ecuador han recibido nuevos aviones de transporte y de patrullaje marítimo, fabricados por la firma española EADS Casa.

Se trata de un avión de transporte *CN-235-300M* y dos del mismo tipo *C-212-200* Aviocar, mientras que el destinado a la Aviación Naval es un *CN-235-300MPA Persuader*. Este último es muy similar a los dos CN-235-100M que posee la Armada en versión de transporte.



Avión de patrullaje marítimo CN-235-MPA Persuader *con las insignias de la Aviación Naval ecuatoriana.*

NORUEGA

Es lanzada al mar fragata *Roald Amundsen* (*F-311*) para la Armada de Noruega

El 25 de mayo del presente año fue botada la segunda fragata de la clase *Fridtjof Nansen* que construye el astillero español Navantia para la Marina Real de Noruega.

El acto se llevó a cabo en medio de una ceremonia sin celebraciones en memoria de cuatro trabajadores de empresas auxiliares del astillero que fallecieron en un accidente laboral a bordo de este buque dos semanas antes de su lanzamiento.

Asistieron al acto una pequeña delegación de la Marina noruega y la madrina del buque, Helle Christine Jacobsen, bisnieta del explorador que da nombre al buque.

Tras su botadura, la fragata *Roald Amundsen* fue remolcada hasta los muelles del astillero de Navantia Fene. Según lo previsto, esta fragata será entregada en septiembre de 2006.



Fragata noruega Roald Amundsen *luego de su lanzamiento.*

Navantia

REINO UNIDO

Portaaviones *Invincible* es retirado del servicio y puesto en reserva

Luego de 25 años de servicio, el portaaviones HMS *Invincible* fue retirado del servicio y puesto en situación de reserva especial con alistamiento extendido, en ceremonia especial llevada a cabo en la base naval de Portsmouth, el pasado 3 de agosto.

El veterano del Conflicto de las Malvinas permanecerá en dicha condición hasta el año 2010 en que será retirado del servicio definitivamente. La decisión de ponerlo en reserva es una de las medidas adoptadas como parte de la reducción en el presupuesto de Defensa dispuesta por el actual Gobierno británico.

Cabe mencionar que el *Invincible* fue sometido a un proceso de modernización y reacondicionamiento a un coste de 217 millones de dólares que fue concluido en el 2003. Con su retiro del servicio, la Real Marina británica, quedará con dos portaaviones en servicio, el HMS *Ark Royal* y el HMS *Illustrious*, ambos gemelos del *Invincible*, los mismos que serán reemplazados por los dos proyectados portaaviones de la clase CVF que deberán entrar en servicio entre los años 2012 y 2013.



Portaaviones Invincible, *retirado del servicio y puesto en reserva a consecuencia de los últimos recortes presupuestales británicos.*

VENEZUELA

Armada negocia la construcción de cuatro corbetas misileras y cuatro patrulleros oceánicos con astillero español Navantia

De acuerdo con lo trascendido extraoficialmente, la Armada de Venezuela negocia con los astilleros españoles Navantia (ex Izar) la construcción de cuatro corbetas misileras e igual número de patrulleros oceánicos (OPV).

Las corbetas misileras tendrán 1.800 toneladas de desplazamiento y 92 metros de eslora mientras que los patrulleros oceánicos (OPV) tendrán 73 metros de eslora y 1.200 toneladas de desplazamiento.

Lo que no se conoce aún es el tipo de armamento con el que contarán dichas naves, pero al parecer la Armada de Venezuela estaría evaluando, entre otros, los misiles antibuque MBDA *MM-40 Block 3 Exocet*. Esta última versión de la familia Exocet, que entrará en producción en 2006, tiene un alcance operacional de 180 Km. y puede ser portado a bordo desde lanzadores tradicionales o de contenedores verticales. Otro aspecto relacionado a las corbetas es que incluirán en su diseño facilidades para la operación de un helicóptero.

Armada interesada en adquirir aviones de ataque *Sukhoi SU-25/SU-39, C-295* de transporte y CN 235 de patrullaje marítimo

De acuerdo con fuentes extraoficiales y a lo informado por la revista Janes Defense Weekly, la Armada de Venezuela tendría interés en adquirir doce aviones birreactores de ataque y apoyo *Sukhoi Su-25/Su-39* en versión naval.

Esta negociación, en caso de concretarse, satisfaría una antigua aspiración de la Armada venezolana en contar con un escuadrón aeronaval de ataque que data desde 1983.

En caso de concretarse dicha compra, la Armada de Venezuela se convertiría en la ataque aeronaval, después de Argentina y Brasil, países que disponen de un escuadrón de Dassault Super Etendart y Macdonnell Douglas A-4KU/TA-4KU Skyhawk, respectivamente.

Actualmente, la Fuerza Aérea de Venezuela posee misiles *AM-39 Exocet* para misiones antibuque, los que son parte del sistema de armas de los Dassault Mirage 50 que dicha arma posee.

Por otro lado, el 30 de abril, el gobierno venezolano firmó con la empresa EADS-CASA un contrato por diez aeronaves CN-295 de transporte y dos CN-235 de patrullaje marítimo.



Su-25 / Su-39.



CN-235 Persuader.

Virginia Lacherre Calderón



INCORPORACIÓN DEL B.A.P. *AGUIRRE* A LA FUERZA NAVAL DEL PACÍFICO

La fragata misilera B.A.P. *Aguirre* arribó entre gran expectativa al Callao, el sábado 11 de junio, en el marco de una revista naval y una ceremonia a la que asistieron el Presidente de la República, el Comandante General de la Marina, autoridades civiles y militares, funcionarios del gobierno, ex Comandantes Generales, personal naval y familiares de la dotación del buque.

De esta manera se incorporó esta unidad teniendo a bordo al Presidente de la República, Alejandro Toledo Manrique, y al Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco.

Al hacer su ingreso a la bahía del Callao dio inicio a la revista naval en la que tomaron parte las fragatas misileras B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Mariátegui*, y las Corbetas Misileras B.A.P. *Herrera* y B.A.P. *Sánchez Carrión*, así como el buque de desembarco B.A.P. *Callao* y el buque auxiliar B.A.P. *Mollendo*, en tanto que era recibido por sirenas. Se sumó a la bienvenida el B.I.C. *Humboldt*, el velero B.A.P. *Marte* de la Escuela Naval, embarcaciones de la Federación Peruana de Veleros, del Yatch Club Peruano y Yatch Club de Ancón.

El acto litúrgico estuvo a cargo del Obispo Castrense, Monseñor Salvador Piñeiro García-Calderón, luego hizo uso de la palabra el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, quien dijo que después de "haber transcurrido 18 años, durante los cuales se han dado de baja sin reposición más de una decena de buques de superficie y submarinos, estamos unidos en esta solemne ceremonia para incorporar a la fragata misilera B.A.P. *Aguirre* a nuestras Fuerzas Navales ... no con la finalidad de hacer la guerra, sino fundamentalmente para preservar la paz y afirmar la



El Comandante del B.A.P Aguirre, *Capitán de Navío Juan Narro Lavi hace entrega de presente recordatorio de la unidad al Presidente de la República, Dr. Alejandro Toledo Manrique.*

soberanía nacional en nuestro extenso medio marítimo".

Asimismo, explicó que es indispensable que el país mantenga un Poder Naval con relación a los nuevos tiempos, que exigen a la Marina de Guerra asumir nuevos roles orientados a combatir las amenazas que atentan contra la seguridad nacional, a proteger los recursos naturales renovables e impedir el uso del mar para actividades ilícitas, todo esto en adición a su contribución en la estabilidad del país que busca lograr índices de crecimiento sostenibles y así atraer inversión.

Por ello, indicó que en el marco del proceso de reestructuración y modernización de las Fuerzas Armadas y como resultado de la aplicación de importantes políticas de Estado, la Marina de Guerra consideró necesaria la renovación progresiva de las unidades navales, recomendando por lo tanto, la adquisición de cuatro naves de segundo uso tipo Fragatas Misileras de la clase Lupo.

A su turno, el Presidente de la República, Alejandro Toledo Manrique, dijo haber constatado la tecnología del B.A.P. *Aguirre* y consecuentemente la capacidad de la nave para proporcionarnos seguridad, para combatir el narcotráfico, contrabando y el trafico de armas, y para defender la soberanía nacional.

El Jefe del Estado exteriorizó su satisfacción por la nueva incorporación, ánimo que también vivió durante la corta navegación a bordo de la nave en momentos de la revista naval y en los instantes que hacía su ingreso al Muelle Marginal de la Base Naval del Callao. Lleno de júbilo, agregó que es un peruano que se siente orgulloso de su Marina de Guerra que está lista para defender la paz".

FRAGATA ARM *GALEANA* EN VISITA OFICIAL AL PERÚ

La Fragata ARM *Galeana* arribó en visita oficial al puerto del Callao el 18 de junio.

La unidad mexicana, que realiza un viaje de práctica con Cadetes de cuarto año de la Escuela Naval Militar de la Armada de los Estados Unidos Mexicanos, durante su permanencia entre otras actividades protocolares y profesionales con sus homólogos peruanos, participó de una ceremonia de colocación de ofrenda floral al Monumento del Gran Almirante Miguel Grau Seminario en la plaza que lleva su nombre en el Callao.



CENTENARIO DE INCORPORACIÓN DEL B.A.P. *AMÉRICA*



El 11 de agosto, en la ciudad de Iquitos, se conmemoró el centenario de incorporación del B.A.P. *América* a la Marina de Guerra del Perú.

En la Plaza Ramón Castilla se realizó una ceremonia en cuyo trascurso se efectuó el disparo del Cañón del Pueblo "Centinela", en presencia de autoridades y personalidades de la región. Asimismo, se llevó a cabo una sesión solemne a cargo de la Municipalidad Provincial de Maynas a bordo del B.A.P. *Amazonas*.

El B.A.P. *América*, es la segunda cañonera fluvial más antigua del mundo. Esta unidad construida en 1904 en Liverpool, Inglaterra, arribó al puerto de Iquitos el 11 de mayo de 1905, y fue incorporada a la Marina de Guerra del Perú, el 12 de agosto de 1905.

Desde entonces, el B.A.P. *América*, hoy Museo Naval, porta su victorioso Pabellón Nacional en recuerdo de la gesta heroica de nuestros valientes marinos, se encuentra ligado a la vida del pueblo de Iquitos.

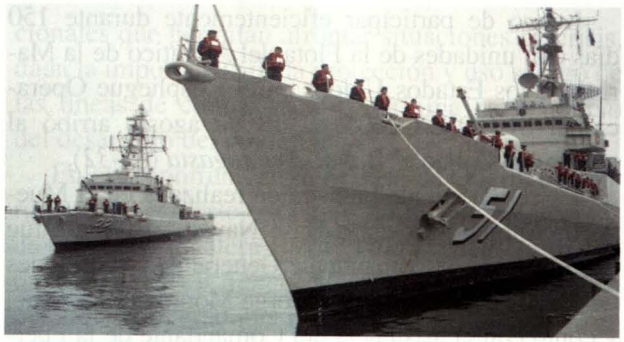
B.A.P. *CARVAJAL* Y BAP *SANTILLANA* PARTICIPARON EN EJERCICIO UNITAS 46-05, FASE PACÍFICO

La fragata misilera B.A.P. *Carvajal* y la corbeta misilera B.A.P. *Santillana* arribaron el 03 de agosto, al puerto del Callao, luego de participar en el Ejercicio Multinacional Unitas 46-05, Fase Pacífico, que tuvo como país anfitrión a la república de Colombia.

La bienvenida a las unidades, se llevó a cabo en el muelle marginal de la Base Naval del Callao, presidida por el Comandante de la Flotilla de Superficie N° 1, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo.

En este ejercicio multinacional, participaron unidades de superficie, submarinas y aéreas de las Armadas de Argentina, Brasil, España, Estados Unidos de América, Perú y Uruguay.

UNITAS, es el principal ejercicio multinacional del hemisferio occidental, el cual se ha constituido en valiosa oportunidad para la interacción e interoperabilidad de las Fuerzas Armadas de las Américas.



Este es el entrenamiento combinado más grande, con mayor continuidad y permanencia desde la Segunda Guerra Mundial y que, en los últimos años, ha involucrado a más de 12.000 efectivos entre tripulantes e Infantes de Marina de las Armadas de la región.

B.A.P. *PALACIOS* SE INCORPORA A LA FUERZA NAVAL DEL PACÍFICO

El 25 de julio arribó al puerto de Paita- Piura, la segunda fragata misilera Tipo Lupo B.A.P. *Palacios* adquirida por el Gobierno del Perú para la Marina de Guerra. Fue recibida por el Presidente Constitucional de la República, Dr. Alejandro Toledo Manrique, quien presidió la ceremonia de bienvenida e incorporación de la referida unidad a la Fuerza Naval del Pacífico.



La ceremonia se inició con la presentación del Comandante del B.A.P. *Palacios*, Capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri ante el Presidente Constitucional de la República Doctor Alejandro Toledo Manrique.

El Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, al hacer uso de la palabra, expresó que "la Marina de Guerra cuidará con máximo celo y dedicación a las unidades incorporadas para que se mantengan en óptimas condiciones. Asimismo, agradeció al Presidente Alejandro Toledo, por reforzar nuestra escuadra, cuyo costo beneficio será inmejorable. Por ello, los marinos continuarán dando su mejor esfuerzo en beneficio de la seguridad y el desarrollo del país".

A su turno, el primer mandatario, expresó que "el 08 de octubre del 2004 dijo que en el 2005 tendríamos dos de las cuatro fragatas que prometió y hoy puede decir Misión Cumplida". Asimismo, agregó que "hace 18 años que no se incorporan unidades a la Marina de Guerra, es por ello que este acontecimiento es de gran satisfacción. Y no podía haber mejor escenario para rendir homenaje a este gran héroe como lo fue el Almirante Grau.



Esta unidad llegó a nuestro país tras culminar su proceso de acondicionamiento a cargo de los astilleros Fincatieri de Italia, supervizada de la Marina de Guerra del Perú para incorporarla a la Flotilla de Superficie N° 1 de la Escuadra a órdenes de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.

Posteriormente, el 27 de julio, arribó al Muelle Antedique de la Base Naval del Callao.

B.A.P. *ANTOFAGASTA* ARRIBÓ A CALLAO TRAS 150 DÍAS DE ENTRENAMIENTO EN EE.UU.

Luego de participar eficientemente durante 150 días con unidades de la Flota del Atlántico de la Marina de los Estados Unidos en el Despliegue Operacional SUBDIEX-2005, el 18 de agosto arribó al puerto del Callao el B.A.P. *Antofagasta* (*SS-32*).

La ceremonia de bienvenida realizada en el Muelle de Submarinos de la Base Naval del Callao, fue presidida por el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Jorge Montoya Manrique, y contó con la asistencia del Comandante de la Fuerza Naval de Submarinos de los Estados Unidos de América, Vicealmirante USN Charles L. Munns quien se encontraba de visita en nuestro país, así como del Comandante de Submarinos Contralmirante Alberto Lozada Frias y otras autoridades navales.

El Despliegue Operacional SUBDIEX 2005 comprendió tres ejercicios: COMPUTES (Compusite Task Unit Exercise), JTFEX (Join Task Force Exercise) y TACDEVEX (Tactical Development Excersise), durante los cuales se desarrollaron ejercicios como guerra antisubmarina, guerra antisuperficie y enfrentamientos simulados con grupos de batalla de Estados Unidos, formados por portaaviones, helicópteros y aviones antisubmarinos.

El Antofagasta es un submarino convencional del tipo 209, de fabricación alemana, y que se caracteriza por ser muy silencioso, por lo que es muy difícil de ser detectado por el enemigo.

Cabe destacar que el Perú fue el único país de la región invitado a participar en estas acciones, consideradas como una de las mayores operaciones conjuntas que realiza anualmente ese país.



FRAGATA HMS *PORTLAND* NOS VISITÓ

La Fragata HMS *Portland* de la Armada Real Británica, arribó a nuestro país en visita oficial el 18 de agosto. Durante su estada la tripulación desarrolló actividades de intercambio profesional con sus homólogos peruanos.

La tripulación, al mando del Capitán de Fragata Stephen Allen, participó en actos protocolares y ceremonias cívico patrióticas, entre ellas la colocación de una ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario en la Plaza Grau del Callao, presidida por el Embajador de Gran Bretaña, Richard Ralph. Visitaron el Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguía". Asimismo, la unidad fue visitada por 25 niños del Puericultorio Pérez Aranibar, quienes recorrieron sus instalaciones.



A bordo de la *Portland* se presentó una exposición a cargo de empresas británicas. Igualmente en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval, la dotación de dicha nave, participó de una exposición sobre: "Visión, Misión y Roles de la Marina de Guerra del Perú en los ámbitos Nacional, Regional e Internacional".

La citada Unidad Naval, que lleva a bordo 185 tripulantes, desde su incorporación en el 2001, se ha convertido en una de las fragatas más modernas Tipo 23, denominada clase *Duke* y cumple diversos roles. Su capacidad le permite desarrollar diferentes misiones en el mar. La *Portland*, mide 133 metros de eslora y posee sensores integrados a su sistema de comando y control, siendo su armamento conformado por lanzatorpedos antisubmarinos, misiles y sistemas de artillería. Asimismo, cuenta con un helicóptero *Lynx* el mismo que va armado con torpedos antisubmarinos y misiles antibuque.

B.A.P. *VILLAVISENCIO* Y B.A.P. SÁNCHEZ CARRIÓN PARTICIPARON EN EL EJERCICIO MULTINACIONAL PANAMAX 2005

El 25 de agosto arribó al Muelle Antedique de la Base Naval del Callao el B.A.P. *Villavisencio* (FM-52) y el B.A.P. *Sánchez Carrión* (CM-26), tras participar en el Ejercicio Multinacional PANAMAX 2005, realizado en la República de Panamá.

La ceremonia fue presidida por el Comandante de la Escuadra, Contralmirante Juan Martinelli Bernós. Estuvieron presentes además el Comandante de la Flotilla Nro. 1, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, el Comandante de la Flotilla Nro. 2, Capitán de Navío Jorge Villavisencio Aranibar, el Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de la Escuadra, Capitán de Navío Carlos Martínez-Gonzáles Caballero, comandantes de unidades, oficiales y familiares.

El Ejercicio Multinacional PANAMAX 2005 tuvo por objetivos principales ejercitar el Comando y Control de una Fuerza Multinacional, conducir operaciones de interdicción marítima, operaciones de vigilancia, monitoreo y planeamiento operacional, orientados a obtener el control naval regional y conducir operaciones combinadas con Fuerzas Multinacionales que permitan afrontar situaciones de crisis, dada la importancia de la protección y uso seguro de las líneas de comunicación marítima en beneficio del desarrollo del comercio.

En esta oportunidad la Marina de Guerra del Perú participó en este operativo multinacional además de la fragata misilera B.A.P. *Villavisencio*, la corbeta misilera B.A.P. *Sánchez Carrión*, un AB *212*, y un pelotón de Operadores Especiales.



AVIACIÓN NAVAL DESARROLLA SIMULADOR PARA ENTRENAMIENTO DE TRIPULANTES

Entre los proyectos innovadores que se realizan en las dependencias navales y que reportan ahorro de recursos tenemos la Cabina Invertida, conceptuada, diseñada y desarrollada en el Arsenal Aeronaval de la Comandancia de Aviación Naval.

Está concebida para entrenar a las dotaciones y tripulaciones de las aeronaves en casos de emergencia de amerizaje y evacuación en la mar.

Desde que se inició el proyecto, la dinámica en el área del Arsenal Aeronaval aumentó notoriamente. Ha sido diseñada para cuatro tripulantes, predominando en su estructura el acero y es operada por una sola persona. Funciona por medio de un motor eléctrico que permite subir y bajar la cabina, en tanto que una cápsula de aire ubicada en su parte inferior, al contacto con el agua de la piscina, hace que gire la cabina.

Los beneficios ya se perciben en la primera etapa, y según el estudio de factibilidad presentado, se incrementarán en una segunda etapa, cuando se ponga en marcha el desarrollo de un sistema que simula el rescate de la tripulación por parte de una aeronave de ala rotatoria.

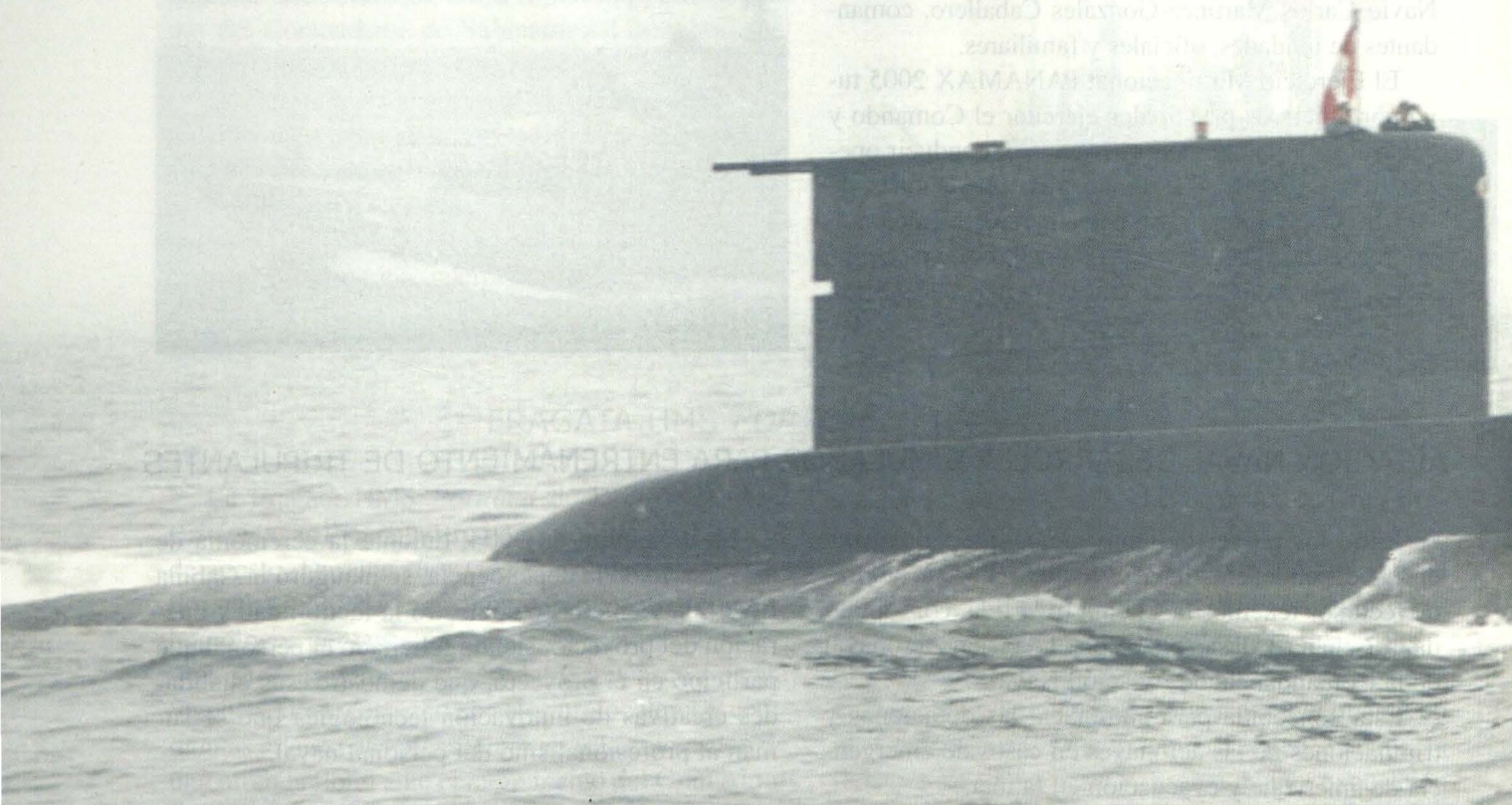
En diciembre de 2004, durante la ceremonia de aniversario de la dependencia, se inauguró la Cabina Invertida y en ella se demostró la factibilidad y operación del proyecto, siendo felicitado el personal que participo en el proyecto, que demostró sus cualidades creativas de innovación tecnológica que se suman al profesionalismo del personal naval.



ANÉCDOTAS NAVALES

La paciencia silente

Carlos Trevejo Salinas



La historia que voy a narrar se dio en el despliegue operacional SUBDIEX-2004 a bordo del B.A.P. *Angamos*. Era la mañana del 24 de abril, onomástico del Comandante. Después de los saludos por la mañana continuamos el día en un operativo que se ejecutaba desde hacía tres días. La guardia saliente y el Comandante, que se turnaba con el Segundo Comandante, habían tenido una noche larga y tensa tanto por la cantidad de contactos como por el constante hostigamiento de las aeronaves y sonoboyas de la fuerza enemiga, en todo ese tiempo, tuvimos muchos contactos de diversas características entre fragatas, destructores, helicópteros y aviones de exploración de última generación con los mayores avances tecnológicos para la guerra en el mar.

Pacientemente, en nuestros puestos de guardia, continuábamos la búsqueda, pero aún no detectábamos al cuerpo principal que en este caso era el Portaviones USS *Enterprise*, desde el día del zarpe en la bahía de Norfolk. Se nos había dado como misión la tarea de detectar y atacar al portaviones. Entre las diferentes secciones de guardia se apostaba y se había puesto una recompensa a la guardia que lograra detectarlo.

Pasaron tres días y no podíamos encontrarlo. Tuvimos muchas oportunidades para neutralizar a otros buques enemigos de considerable importancia, pero queríamos permanecer en silencio para no delatar nuestra posición. Nos encontrábamos como lobos hambrientos, pasamos tres noches observando al ganado (unidades de superficie) cómo transitaba por nuestras narices, totalmente indefensos y despreocupados. El tiempo pasaba, la angustia se hacía cada vez más grande mientras que las esperanzas se iban consumiendo.

Durante la madrugada del 24, avistamos la mayor cantidad de contactos de superficie, al parecer era la cortina completa del grupo de batalla del portaviones, así que el Comandante decidió esperar para encontrar al gigante silencioso mientras algunas voces recomendaban disparar de una vez por todas. La noche pasó y la gran presa nunca apareció, todo parecía indicar que nos habíamos quedado "sin soga y sin cabra". Eran las 10 de la mañana del 24, estábamos absolutamente solos en el Atlántico, la moral estaba un poco baja y con una sensación de frustración al no haber atacado teniendo los blancos a disposición. Nos parecía raro que haya pasado la cortina del grupo de batalla y no pudiéramos haber avistado el cuerpo principal considerando que un buque de esa envergadura era fácil de detectar.

Eran las 11 de la mañana, faltaba una hora para el FINEX del juego de guerra. En ese momento salió el Comandante de la cámara y decidimos cantarle el cumpleaños. Junto a una torta con el personal reunido en el puesto central y estando a 45 pies de profundidad, mientras se efectuaban los saludos al Comandante, el oficial de guardia de operaciones, que se encontraba en el periscopio, volteó a mirarnos sin habla, quería hablar, pero no podía pronunciar palabra alguna. El Segundo Comandante se acercó al periscopio y entonces le dijo al Comandante: "Señor, ya que efectuamos los saludos, llegó la hora de su regalo, lo tiene en el periscopio acérquese a verlo"! Cuando el Comandante observó se formó una sonrisa en su cara que todos comprendimos lo que estaba viendo.

Automáticamente todos cubrieron sus puestos de combate, listos para atacar y a la orden del Comandante. En pocos minutos, el team de ataque resolvió el problema de tiro y se decidió la orden de "preparar y alistar TLT N° 1 para el disparo". Eran las 11:43 cuando el Comandante dio la orden de "fuego"! A 7.000 yardas de distancia se disparó un torpedo SST-4 con los siguientes datos: velocidad alta, tipo de búsqueda snake, pasivo, distancia de adquisición 1.500 yardas. Inmediatamente se procedió a efectuar el disparo efectivo de dos (02) bombas de humo amarillo para señalizar el lanzamiento simulado de torpedo.

A través del periscopio, se podía apreciar cómo en la cubierta de vuelo los tripulantes del portaviones realizaban movimientos desesperados tratando de cubrir sus puestos de zafarrancho, percibiendo la sorpresa y desazón de la tripulación por haber sido atacados por un pequeño submarino convencional de una marina pequeña pero, de "Hombres de Acero".

Luego de trasmitir el correspondiente mensaje de ataque al portaviones, continuamos con la celebración del cumpleaños. Creo, sin temor a equivocarme, que ese fue el día más feliz del Comandante. Durante toda la navegación y su dotación se sintió muy complacida y contenta por ello. Una vez más se demuestra que la paciencia del submarinista es recompensada y que Dios siempre está con los submarinistas peruanos. Fue de mucha satisfacción y orgullo recibir las felicitaciones del éxito de la misión al término del operativo, no sólo por el Comandante de la fuerza aliada, sino también por el de la fuerza enemiga.





Carlos Trevejo Salinas

Teniente Segundo en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1999. Es bachiller en Ingeniería Naval-Mecánica de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI). En su primer año de Oficial fue dotación del B.A.P. Carvajal. *Ingresó a la Escuela de Submarinos en el 2001. Participó en dos despliegues multinacionales subdiex-02 y subdiex-04 a bordo del B.A.P.* Antofagasta *y B.A.P.* Angamos *respectivamente. Actualmente, se desempeña como Jefe de la Divisiòn de Electricidad del B.A.P.* Arica.

Libros y revistas

Esperanza Navarro Pantac

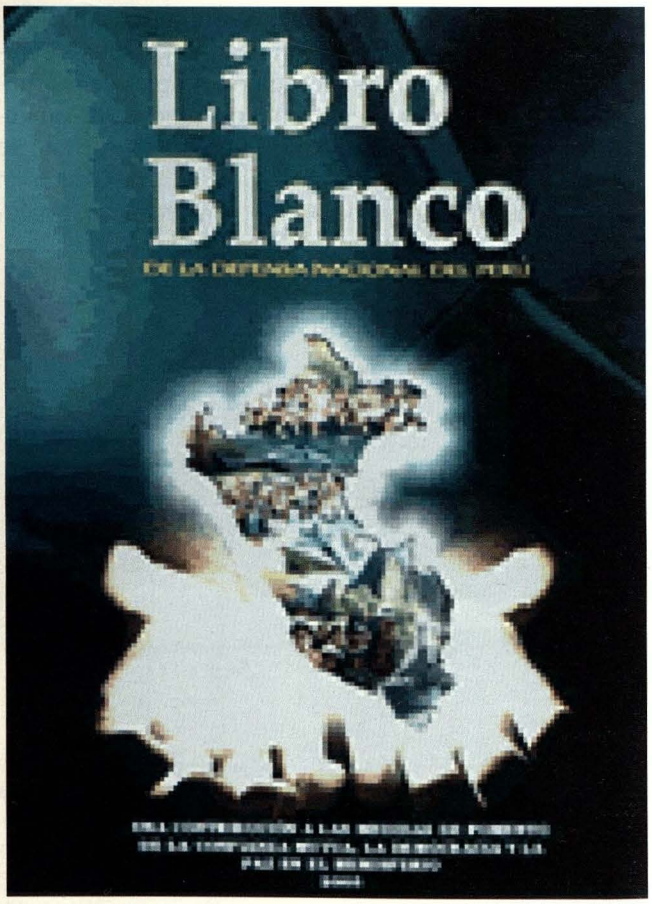
Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú
Lima, Ministerio de Defensa, 2005.
140 p., ilus, diagrs., mapas

El Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú, aprobado en la Octava Sesión del Consejo de Seguridad Nacional el 14 de abril ha aparecido como documento de transparencia y compromiso de la Nación respecto de sus políticas de Estado para la seguridad y defensa nacionales. La obra es fruto del trabajo coordinado del Ministerio de Defensa con el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como de los sectores del Estado y de diversas instituciones y personalidades. Está presentado por el Presidente de la República, Alejandro Toledo Manrique, y prologado por el ministro de Defensa, general Roberto Chiabra León.

Un Libro Blanco, en el contexto actual, es un documento que explicita la política de defensa de un Estado. En él se pone de manifiesto, ante el mundo, la voluntad de transparencia –de ahí el nombre– y de compromiso para la convivencia pacífica. En América, a partir de la Primera Reunión de Ministros de Defensa del Continente, se han publicado los libros de Argentina, Chile, Bolivia, Ecuador, Guatemala y Nicaragua, en el que todos expresan su voluntad de asegurar la paz y la seguridad del continente y la no existencia de intención expansionista ni agresiva. Así, pues, el Libro Blanco de la Defensa Nacional constituye un instrumento de las Medidas de Fomento de la Confianza entre los Estados dando a conocer los objetivos y políticas de seguridad y defensa.

Ahora, Perú se suma a estos Estados de la región, y en este espíritu de apertura, sólo habría quedado un margen muy estrecho de información no divulgada, la misma que correspondería a la parte del estricto secreto militar. Por lo demás, el acceso al libro no está limitado por los 1 000 ejemplares de tirada de la edición, sino que está a disposición de cualquier consultante en las páginas de Internet.

El libro consta de nueve capítulos, de los cuales



el III, Política de Estado para la Seguridad y Defensa Nacional, constituye la parte medular. Establece que Perú tiene como Política de Estado el estricto respeto al derecho internacional, la igualdad jurídica y soberana de los estados, el principio de la no injerencia y la no intervención en los asuntos internos de otros Estados; la libre determinación de los pueblos, el fiel cumplimiento de los tratados y la solución pacífica de conflictos. Al mismo tiempo, Perú reafirma el ejercicio de su soberanía e independencia, su existencia y la integridad de su territorio y de su patrimo-

nio, así como la y consecución de sus objetivos actuando con plena autonomía frente a cualquier amenaza, riesgo o desafío. A este respecto, la Política del Estado para la Seguridad y la Defensa Nacionales expone los lineamientos generales a seguir para hacer frente a los obstáculos y desafíos que surjan contra la seguridad y los intereses del Estado, tanto en el ámbito externo como interno. Es interesante señalar que, entre las posibles amenazas en el plano externo, reconoce "las que podrían surgir de crisis en función de escasez de recursos naturales de valor estratégico, tales como recursos vitales", lo que nos lleva a suponer que se está previendo, por ejemplo, la protección de las fuentes de agua de la Amazonía, hoy consideradas como las principales reservas de agua del planeta. Asimismo, identifica explícitamente como una amenaza interna la depredación del medio ambiente.

La política de Seguridad Nacional se ha desarrollado a partir de las 31 políticas de estado que se originaron de los Objetivos Nacionales definidos por el Acuerdo Nacional del año 2002, el cual reunió a representantes de organizaciones de la sociedad civil y del Estado. La novena correspondía a la de Seguridad Nacional, y es la que ahora el Libro Blanco desarrolla, sobre todo en cuanto se refiere al compromiso de la sociedad en su conjunto, al lado de los organismos del Estado, para afrontar las amenazas contra la paz, la seguridad o el bienestar general.

Se delinean las Políticas del Estado para alcanzar el único objetivo de Seguridad Nacional –Permanencia y continuidad de la Nación, del Estado en que se organiza y del territorio en el que se asienta, en un marco de paz y seguridad–, y éstas son dos: preservar la independencia, soberanía, integridad del territorio y los intereses nacionales; maximizar el poder nacional y proyectarlo para mantener al país libre de amenazas o en condiciones de enfrentarlas exitosamente.

Los Objetivos para la Defensa Nacional que se enuncian son los siguientes:

1. Mantenimiento de la independencia, soberanía, integridad territorial y defensa de los intereses nacionales. Entre las varias políticas que propone, están la de optimizar el Sistema de Defensa Nacional y reestructurar el Sector Defensa con el fin de disponer de FF.AA. modernas y eficientes.

2. Fortalecimiento del sistema político-democrático. Son de especial interés las políticas siguientes: reestructuración del Ministerio de Defensa bajo el principio de subordinación de las fuerzas armadas al poder legítimamente constituido; el fortalecimiento de las relaciones civiles-militares; fomento de la participación activa de la sociedad en el logro de los objetivos de seguridad y defensa.

3. Condiciones económico-estratégicas que aseguren la paz, la integración y la prosperidad. Entre las políticas es importante aquella que dice: "Desarrollar una Flota Mercante Nacional" –¿Veremos, por fin renacer de sus cenizas a nuestra marina mercante nacional?, especialmente ahora que tomamos conciencia de que el Perú es un país que mira al mar, con un destino marítimo que cumplir?

4. Fortalecimiento de la conciencia e identidad nacional

5. Protección y promoción de los intereses nacionales en el ámbito internacional. Dentro de las nueve políticas a desarrollar, tres revisten especial importancia en el contexto actual: organizar a las colonias peruanas en los países de interés, afianzar su identidad y orientarlas en provecho de los intereses nacionales; incrementar las medidas de fomento de la confianza mutua con los Estados vecinos; establecer las fronteras marítimas de acuerdo con los intereses nacionales y las normas legales internacionales aceptadas por los Estados.

El capítulo VIII, la Reforma del Ministerio de Defensa, puntualiza que el año 2002, el Estado peruano entró en un proceso de modernización que debe terminar el año 2014, por lo que el Ministerio de Defensa inició también su reforma, basándose en la Ley N° 27658, Ley Marco de la Modernización del Estado. Tiene como objetivos consolidar el control democrático del Sector Defensa y, al mismo tiempo, se ha dado inicio a la modernización y la recuperación de la capacidad operativa de las fuerzas armadas.

En cuanto a Planeamiento, propone fortalecer la labor de planeamiento de la Defensa Nacional.

En lo referente a Personal, racionalizar el efectivo de las FF.AA.; promover el incremento de efectivos del Servicio Militar Voluntario; y estandarizar los procedimientos administrativos y la reglamentación de personal de las FF.AA.

En Operaciones, garantizar el accionar operativo conjunto del Sector; formular la doctrina conjunta; ejecutar el entrenamiento conjunto; participar en

operaciones de mantenimiento de la paz para la Defensa Regional y la Seguridad hemisférica.

Sobre infraestructura y material, racionalizar la infraestructura, material y equipamiento; desarrollar y optimizar las capacidades de las instituciones de las Fuerzas Armadas; estandarizar el material y los procedimientos logísticos.

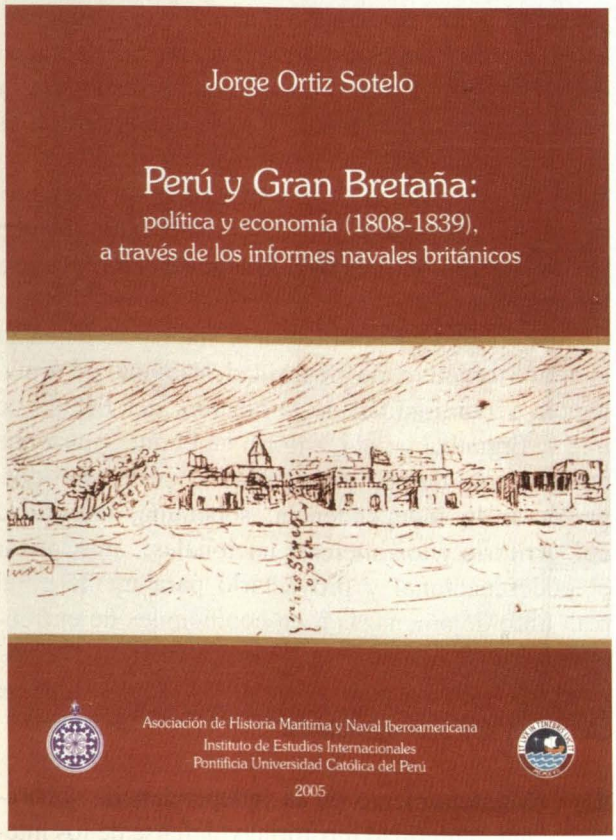
En el aspecto económico financiero, lograr nuevas fuentes de financiamiento y asignación adecuada de recursos, aunada a una eficiente gestión presupuestal.

El capítulo X, Recursos económicos para la Defensa Nacional, explica que la insuficiencia de recursos fiscales para atender los gastos de Defensa, llevó al Congreso de la República a la aprobación del Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, en diciembre del año 2004. Este Fondo está destinado para la adquisición de equipamiento, su repotenciación y renovación tecnológica y reparación y mantenimiento del mismo.

Con la publicación del Libro Blanco, Perú ha dado un significativo paso de apertura hacia la transparencia y confianza en las relaciones mutuas con los Estados vecinos. Este sinceramiento alcanza también a la sociedad civil, que, por primera vez se hace partícipe en la elaboración de las políticas de seguridad y defensa nacionales. Desde el primer borrador, el Libro Blanco fue materia de consulta con la ciudadanía, vía las páginas de Internet.

Ortiz Sotelo, Jorge
***Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos* Lima, Instituto de Estudios Internacionales, Pontificia Universidad Católica del Perú y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005. 293 p**

El Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú acaba de presentar la obra del historiador naval Jorge Ortiz Sotelo. El libro es la versión de su tesis para optar al grado de Doctor en Historia en la Universidad de St. Andrews, Escocia. La publicación constituye un verdadero acierto, pues la obra revalúa las relaciones del Perú con Gran Bretaña, desde las etapas auroraales de la Emancipación y la iniciación de la República, con referencia a la poderosa presencia del Escuadrón Británico en el Pacífico. Esta fuerza naval, cuya principal misión era la protección del comercio inglés, de los ciudadanos y de los intereses británicos en el Perú y en las costas del Pacífico, empezó a adquirir una innegable gravitación sobre las vidas de las repúblicas de la región, actuando muchas veces, y sin quererlo, como árbitro en lo referente a disputas y querellas en el mar, durante ese período especialmente interesante para los países americanos, en cuanto iniciaban su apertura hacia el resto del mundo, libres ya intelectual y materialmente del monopolio del imperio español. En el caso particular del Perú, vivía transformaciones fundamentales, como las luchas por la emancipación que desembocaron, el nacimiento de la República y las guerras civiles internas mientras se definía el Estado Peruano; asimismo, sus difíciles relaciones con los países vecinos, la Gran Colombia, Bolivia y Chile, resueltas siempre por la vía de las armas.



La irrupción de la Gran Bretaña como nuevo personaje, primera potencia naval, política y económica del mundo de entonces, alejada hasta ese momento de las costas americanas del Pacífico Sur por el celo español, hizo acto de presencia en las costas del Pacífico con una fuerza naval que al principio dependía de la Estación Naval de Brasil o Sudamérica, y a partir de 1837, como una estación independiente. Desde las primeras inquietudes separatistas, se había visto la injerencia inglesa en las posesiones españolas en América. Como dice Basadre en la Historia de la Re-

pública, a la Gran Bretaña le interesaba "el respeto del Derecho marítimo británico, el desarrollo del comercio con las nuevas Repúblicas, poner freno a la influencia norteamericana, cortar los designios expansionistas (tanto de Colombia y México, como de Estados Unidos y Francia) sobre Cuba y Puerto Rico; y propiciar, si ello era posible, un acuerdo sobre el reconocimiento de los nuevos Estados por España." La estancia de esa fuerza naval en el Pacífico duró cerca de cien años. El autor tiene como tema de su estudio los primeros treinta años, tomando como fuente los informes que los comandantes navales británicos remitían al Almirantazgo. La documentación que utiliza procede principalmente de los archivos de Public Record Office, Londres, Inglaterra; National Maritime Museum, Greenwich, Londres; el Archivo Museo "Don Álvaro Bazán", Ciudad Real, España; y el Archivo Histórico de Marina, Lima, Perú.

El trabajo está dividido en seis capítulos. El primero referido a la relación entre las fuerzas navales británicas y el virreinato peruano entre 1808 y 1816, y el intento de súbditos británicos para establecer comercio con el Perú. El segundo capítulo comprende las campañas independentistas, en el que la flota británica fue requerida para proteger las naves mercantes inglesas. El capítulo tercero comprende el periodo 1827-1835, de guerras civiles entre los caudillos militares. Relata el incidente del bergantín Hidalgo, una difícil situación producida entre el Perú y Gran Bretaña, cuando las fuerzas navales británicas capturaron la corbeta peruana Libertad, tomando de ella dinero perteneciente al gobierno peruano para compensar a un comerciante británico. El capitulo cuarto refiere cómo la fuerza naval británica estacionada en el Pacífico se involucró en los intentos de Santa Cruz por confederar Perú y Bolivia. El quinto capítulo trata el tema del transporte de valores a bordo de buques de guerra británicos. El último reseña sobre el desarrollo de esta fuerza naval británica que después constituyó la Estación Naval del Pacífico.

No es ajeno a la obra un innegable sentimiento de admiración hacia la colosal tarea que cumplió el escuadrón naval británico en ese desmesurado escenario del Pacífico que llegaba hasta la Polinesia; el autor resalta con mucho énfasis las complejidades logísticas que tuvo que afrontar el mando naval, teniendo en cuenta que debieron operar sin una base cercana. Asimismo, estaca la importancia de los reportes de sus comandantes al Almirantazgo, pues llegaron a ser las principales fuentes de información a partir de las cuales el gobierno de Londres pudo tomar decisiones respecto de las nuevas repúblicas de esta parte de América.

Aun cuando el trabajo trata principalmente sobre la fuerza naval británica, aporta una nueva perspectiva para la historia del Perú, tanto en sus aspectos políticos, comerciales y navales. Nos cabe decir que, desde ya, el libro se hace imprescindible dentro de la bibliografía nacional. Nuestros lectores pueden consultarlo en la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, en Av. Salaverry 2487, o adquirirlo en la Librería El Virrey. ⚓



Esperanza Navarro Pantac *(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.

PUBLICITAS ASOCIADOS

NUEVA PILSEN 500

DEJARÁ CON LA BOCA ABIERTA A TODOS



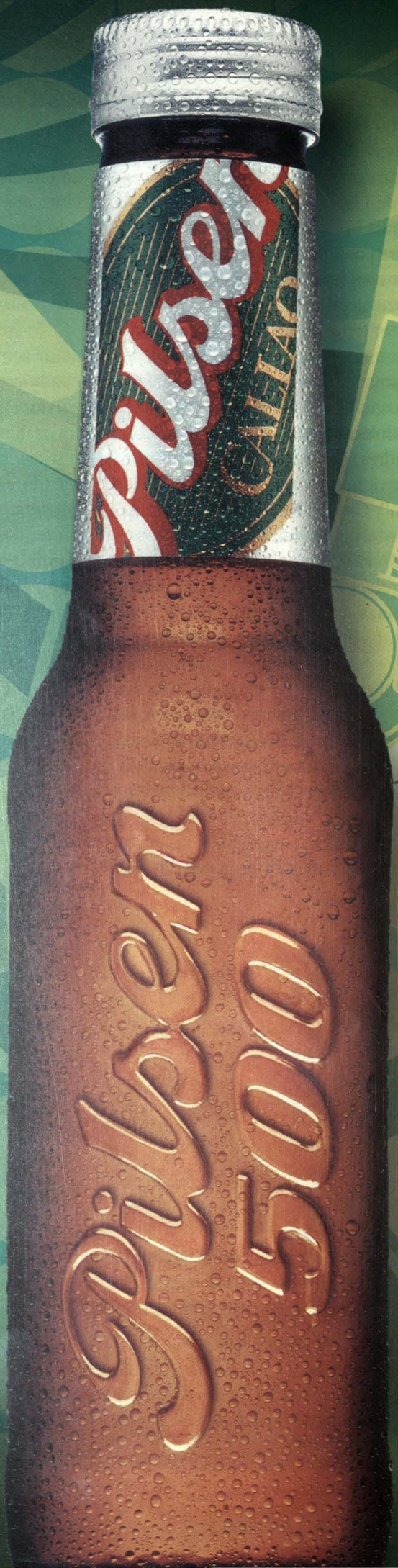
PARA DISFRUTARLA SIN LÍMITES, LA NUEVA PILSEN 500 PRESENTA UNA BOCA MÁS ANCHA.



ES LA ÚNICA DEL MERCADO QUE VIENE CON TAPA ROSCA, LO QUE PERMITE DESTAPARLA Y VOLVERLA A TAPAR CUANTAS VECES QUIERAS.



PARA QUE LA AGARRES MÁS FÁCIL, TAMBIÉN CUENTA CON UN MODERNO DISEÑO ERGONÓMICO DENOMINADO HAND GRIP.



Pilsen

HAY UN NUEVO MOTIVO PARA JUNTARSE CON LOS AMIGOS

Y SE LLAMA PILSEN 500







Marina de Guerra del Perú

Participó en ejercicio multinacional PANAMAX 2005

La Marina de Guerra del Perú participó en el ejercicio multinacional PANAMAX 2005, realizado en la República de Panamá, con la fragata B.A.P. *Villavisencio*, la corbeta B.A.P. *Sánchez Carrión*, un helicóptero naval AB *212*, y un pelotón de Operadores Especiales.

El ejercicio permitió ejercitar el Comando y Control de una Fuerza Multinacional, conducir operaciones de interdicción marítima, operaciones de vigilancia, monitoreo y planeamiento operacional, orientados a obtener el control naval regional y conducir operaciones combinadas con Fuerzas Multinacionales.

REVISTA DE MARINA



Los hombres del "Guarnición Marina" y del "Guardia Chalaca" en la batalla de Miraflores

La identificación de José Gálvez después del Combate del Dos de Mayo de 1866

Tsunami Asia 2004

Año 98, N° 3 - 2005

SUMARIO

1 Editorial

3 La Asociación de ex Cadetes Navales del Perú
Señera Institución Naval (1955 - 8 de octubre - 2005)
César Linares Velásquez

10 Los hombres del "Guarnición de Marina" y del "Guardia Chalaca"
en la Batalla de Miraflores
Jorge Ortiz Sotelo

16 Historia de la odontología en el Perú: la identificación de
José Gálvez después del Combate del Dos de Mayo de 1866
José Antonio Bustillos

21 Tsunami Asia 2004
Jorge Paz Acosta

31 Presente y futuro: China y Japón: dos potencias en el escenario asiático,
Héctor López Aréstegui

36 México y el TLC
Edmundo Deville del Campo

42 El 65 aniversario de la operación Dynamo: una eficaz
coordinación aeronaval y un misterio de la II Guerra Mundial
Duncan Masson Cabrera

50 Apuntes sobre el paso de Francis Drake por
la costa occidental americana
José Eduardo Cavani Ríos

57 Teoría política, sociedad civil y redes
Juan Carlos Llosa Pazos

74 Un reconocimiento pendiente
Salvador Soriano Montoya

76 Actualidad Naval Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

82 Actualidad Naval Nacional
Virginia Lacherre Calderón

87 Libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Operativo Cáncer en el litoral sur.

REVISTA DE MARINA

Año 98, N° 3 - 2005

Hecho en el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 1995-1033

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 Manuel Pérez Zumaeta, Subdirector: C. de N. Carlos Salazar Muro,
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**

La Marina ante su responsabilidad ciudadana

Termina el primer lustro de la presente centuria – tan intenso y lleno de avatares en el ámbito internacional y nacional – y nuestro país, dentro de pocos meses, será escenario de elecciones generales, acto democrático y cívico que esta vez, en razón de una reforma constitucional, otorga el derecho de sufragio a los elementos en situación de actividad que conforman las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.

Desde un punto de vista histórico, la participación política- constitucional del personal militar y naval en actividad, no es algo nuevo. La Carta Magna de 1860, una de las que rigió en el Perú durante mayor tiempo, decía en su artículo 51°, inciso 5, que no podían ser elegidos senadores ni diputados "Los militares, por las provincias donde estén mandando fuerza, o donde tengan cualquiera otra colocación militar en la época de la elección". Es por ello que nuestro Gran Almirante Miguel Grau pidió separarse temporalmente del comando del "Huáscar" para asumir la diputación por la provincia de Paita. Declarada la guerra con Chile, Grau no demoró un instante en abandonar su cargo político para retomar el mando del buque con el cual conformó un binomio sin par hasta el aciago y glorioso episodio de Angamos.

A lo largo del siglo XIX y hasta el inicio de la década de los años ochenta del siglo pasado, la Fuerza Armada intervino activamente en la política nacional. Primero al conjuro de impulsos caudillistas y, después, con ropaje institucional. Don Jorge Basadre, explicando esta participación castrense al frente de los destinos del país, escribió que "la democracia liberal funcionó mal o no funcionó a lo largo de la vida republicana del Perú", y añadía que la Fuerza Armada fue la única institución nacional que permaneció articulada después de la conmoción que arrasó con el Oncenio leguiísta.

Los últimos 25 años de nuestra andadura ciudadana, económica y social, han sido muy difíciles, cargados de problemas de diversa índole, pero donde se ha afianzado la democracia, la forma de gobierno que demanda más racionalidad social, alcanzada gracias a los mecanismos de la participación y la representación. Es por ello que si queremos una democracia firme y auténtica, los elementos castrenses deben tener como lo es ahora la participación ciudadana básica, vale decir, el derecho al sufragio.

Esta circunstancia, que se hará efectiva en las elecciones de abril próximo, debe poner fin a una dicotomía, negativa y sin sustento, que ha venido repitiéndose a lo largo de las últimas décadas, que preconiza la existencia de una sociedad civil, lo que, obviamente, implica la existencia de una sociedad militar. La realidad es que existe una sola sociedad, en este caso la sociedad nacional de la cual participamos todos, con diversas obligaciones, pero con un mismo horizonte: el bien común de los que la integramos.

La "sociedad civil" es una expresión hegeliana heredada de los filósofos franceses e ingleses del siglo XVIII, por la que se designaban "las relaciones materiales de la vida". Marx recogió el tér-

mino para aplicarlo como sinónimo de sociedad burguesa o de infraestructura económica. Antonio Gramsci, político marxista italiano, dió una nueva interpretación a la llamada "sociedad civil", que para él era el ámbito cultural, intelectual y moral, subrayando su importancia para la toma del poder. Desde esta nueva perspectiva, toda la estrategia comunista sufrió un cambio fundamental, siendo absolutamente necesario para ellos el "asalto cultural" a la llamada "sociedad civil".

Totalmente al margen de estas disquisiciones políticas, incluso obsoletas, la Marina de Guerra del Perú vuelve los ojos hacia su historia y puede recordar con satisfacción patriótica jornadas trascendentales en que marinos – ciudadanos, como Grau, Montero, Aurelio García y García, Camilo Carrillo, Ferreyros, Elías Aguirre, José Melitón Rodríguez, Fermín Diez Canseco y muchos otros más, militaron en un partido político que significativamente llevaba el nombre de Civil, y si intervinieron en alguna pugna armada, como la realizada para poner fin a la rebelión de los hermanos Gutiérrez, fue, precisamente, para defender la Constitución y entregar el Poder al elegido por los pueblos, sin reclamar honores ni prebendas, pues su única recompensa era la satisfacción del deber cumplido. En el siglo pasado, en los aciagos momentos posteriores a la caída de Leguía, el Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, puso freno a una sangrienta guerra civil impidiendo que los buques a su mando estuvieran al servicio de intereses caudillistas. En vibrante manifiesto a la Nación, dijo: "Peruanos: Ayudad a la Armada Nacional en la noble misión de paz que se propone y confiad que en la Institución que dió al Perú la gloria de Angamos, no tienen cabida ambiciones de partido ni tendencias proselitistas". Nobles palabras que tenemos muy presentes y que jamás caerán en el olvido. Por todas estas razones estamos seguros que nuestra Marina, sus hombres y mujeres, ejercerán el derecho ciudadano del sufragio con responsabilidad y patriotismo, en el marco de la mayor libertad, sin otra influencia que el mandato de su conciencia.

No queremos terminar estas líneas sin hacer mención de las numerosas y variadas actividades que nuestra Marina de Guerra ha realizado durante el Mes del Mar de Grau. Creemos que entre todas ellas las más importantes están vinculadas a la forma tan cordial como se ha interactuado con nuestros compatriotas tanto en la visita de diversas unidades de nuestra Escuadra a puertos del litoral, donde además de importantes acciones cívicas se ha intensificado el diálogo fraterno con hombres, mujeres y niños que sienten el orgullo de recibir a los buques de nuestra Marina de Guerra confraternizando con sus dotaciones. Otras actividades que tuvieron singular éxito fueron las visitas por parte de entusiastas familias a la Cripta del Gran Almirante Grau, al buque insignia B.A.P. *Almirante Grau*, a las fragatas recientemente adquiridas B.A.P. *Aguirre* y B.A.P. *Palacios*, a las unidades submarinas y guardacostas, a la Base de Infantería de Marina y a la Base Aeronaval, así como a las exposiciones itinerantes en los centros comerciales Jockey Plaza, Larcomar, Plaza San Miguel y Mega Plaza del cono norte y en las zonas navales, en donde, en forma didáctica y amena, se han mostrado las más diversas facetas del quehacer naval. Muy grato ha sido sentir la respuesta multitudinaria de un público heterogéneo y siempre numeroso que, al sentirse en contacto con su Marina, se ha identificado con ella, con sus afanes, su mística y valores, sintiendo verdaderamente que la Marina de Guerra es de todos los peruanos.

El Director

La Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú

Señera Institución Naval (1955 – 8 de octubre – 2005)

Cesar Linares Velásquez

"Mantener bajo los nobles auspicios de la vocación naval y de la glorias imperecederas de nuestra Marina de Guerra, los vínculos de amistad y camaradería entre sus asociados".

Mas conocida en el argot naval, merced a sus siglas, ASECANAVAL, está celebrando el presente año sus cincuenta años de fundación, ocurrida un 8 de octubre, precisamente, en una fecha en la que, por azares del destino, nuestra historia registra dos hechos de enorme significado, la creación de la Marina de Guerra del Perú en 1821, y la conmemoración del Glorioso Combate Naval de Angamos de 1879, donde la figura del Gran Almirante Miguel Grau pasó a la inmortalidad, espacio aquél sólo reservado para los héroes terrenales, y cuya evocación paraliza a la nación entera, para testimoniarle su gratitud y admiración a quien junto con su dotación de valientes marinos, a bordo del *Huáscar*, jamás titubeó en ofrendar su preciosa vida en defensa del honor patrio. Con toda justicia, el pueblo mismo perennizó aún más su memoria, al elegirlo por unanimidad como el Peruano del Milenio.

Fue así como aquél 8 de octubre de 1955, mientras la nación entera rendía un nuevo homenaje a tan importantes hechos históricos, en otro escenario de Lima, acontecía un acto de enorme significado en la vida institucional de la Marina de Guerra del Perú. Un selecto grupo de Oficiales retirados del servicio naval activo culminaban una grandiosa idea, inédita en el ámbito castrense nacional, creando la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú (ASECANAVAL) y por decisión propia denominarse a sí mismos: "Ex Cadetes Navales".

El día fundacional fue iniciado en el interior de la Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879, santuario ubicado en el Cementerio General de Lima "Presbítero Matías Maestro" (hoy declarado museo nacional), donde los nuevos ex Cadetes Navales rindieron justo homenaje al insigne Almirante peruano don Miguel Grau Seminario.

Al medio día, en las instalaciones del Club de Oficiales de La Punta, tendría lugar la sesión principal, donde previamente, en un marco de suma expectación, uno a uno los 127 ex Cadetes fueron desfilando para firmar el Acta de Fundación. Luego el maestro de ceremonias, ex Cadete Adolfo León y León, anunció la elección por unanimidad del Primer Presidente de la Asociación de Ex Cadetes Navales, el Contralmirante Félix Vargas Prada, y Vicepresidente, el ex Cadete Naval Miguel Flórez Nohesell. Asimismo, el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison Torres, sobreviviente del *Huáscar*, fue nominado Presidente Honorario Vitalicio.

El almuerzo de camaradería en los salones del Club Regatas Unión de La Punta, fue el broche final de ese brillante día en que reinó un ambiente de júbilo naval. Los asistentes, veteranos lobos de mar, dieron rienda suelta a exquisitas anécdotas, rememo-



Vigésimo cuarta versión del "Día del Recuerdo Naval", realizada el 19 de enero del 2005 en la Escuela Naval, ceremonia en la que fueron homenajeados ex presidentes y fundadores de la Asociación de Ex Cadetes Navales integrantes de las promociones que cumplen 70, 60, 50 y 30 años de ingreso al Alma Mater de la oficialidad naval.





rando los inolvidables días de "encierro" en nuestra alma mater, las guardias marinas a flote, las bromas recíprocas que se gastaron, los imborrables personajes, evocaciones del pasado que conformaban una profunda ligazón afectiva que los unía, imbuidos con la fiel convicción de una sola mística: trabajar con toda su voluntad para llevar la naciente Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú hacia un futuro feliz y promisorio.

Hasta aquí, un relato sencillo, pero emocionado de lo que sucedió en el día de la fundación. Sin embargo, a veces es saludable salir del marco formal e ir entonces a la narración, sea o no anecdótica, para mostrar cómo fue surgiendo la corriente de formar una entidad integrada por personas que en un momento de sus vidas pasaron por las aulas de la Escuela Naval del Perú.

Fue así que en mayo del mismo 1955, tres Oficiales de Marina, en situación de retiro, Gastón Herrera Chocano, Adolfo León y León y Juan Secada Lizarzaburu propusieron a uno de sus colegas, el Capitán de Fragata retirado Miguel Flórez Nohesell, llevar a cabo la idea de reunir en una comida de camaradería al mayor número posible de Jefes y Oficiales en situación de retiro o disponibilidad, de fundar una Asociación que en forma permanente mantuviera vinculación y camaradería entre los anteriormente mencionados, así como prestar toda la cooperación posible a la Marina de Guerra, exaltando y fomentando, en el elemento civil, el afecto, respeto y recuerdo de sus acciones, labor y gloria.

La idea fue acogida con el mayor entusiasmo y, sobre la base de contactos personales, se logró efectuar la primera comida de camaradería en el restaurante "La Toscana" en Magdalena del Mar, contando con la asistencia de treinta y dos Jefes y Oficiales. El éxito y las expresiones de sincera camaradería tenidas en esta primera reunión impulsó a formar una co-

misión promotora, que se encargó de organizar una segunda reunión. La misma tuvo lugar el 18 de agosto de 1955 y contó con una mayor asistencia, bajo un marco impresionante de animación, plena de gritos deportivos y sabrosas anécdotas inclusive entonándose el himno de la Escuela Naval. Pero lo más importante fue la exposición de motivos para formar la Asociación que presentó Miguel Flórez Nohesell, que originó el acuerdo unánime de la creación de la Asociación de Ex Cadetes Navales. Hicieron uso de la palabra algunos Almirantes, ex Ministros de Marina y respetables Jefes, todos los cuales, en emocionadas palabras, pusieron de relieve el alto significado de la reunión, prometiendo su más sincero apoyo para materializar la creación de ASECANAVAL.

Es ahora, de justicia, acudir a los archivos de la Asociación para extraer de ella partes del bello recuerdo de un discurso pronunciado por el ex cadete naval más representativo a lo largo de nuestra marcha institucional y que prácticamente fuera el artífice y propulsor de la creación de ASECANAVAL, cuyas palabras maestras deben ser siempre leídas, pues constituyen una riqueza no solo literaria sino histórica en el concierto naval. Se trata del ex Cadete Capitán de Fragata (+) don Miguel Flórez Nohesell, cuya biografía se encuentra pendiente de ser elaborada, darla a conocer y así las generaciones de marinos sepan lo brillante que fue su vida profesional.

Miguel Flórez Nohesell, ex Cadete Naval fundador, cuatro veces Presidente de Asecanaval, dos veces vicepresidente, y cinco veces integrante de Juntas Directivas, fue el orador principal del sábado 30 de setiembre de 1995 en la Escuela Naval con ocasión de celebrar el cuadragésimo aniversario de la fundación de la Asociación. En esa magnífica disertación hizo una remembranza de lo que dijera en aquella segunda reunión de agosto de 1955, que a continuación indicamos:

"En primer lugar deseo expresar mi agradecimiento y exaltar la concurrencia de los señores Almirantes, Jefes, Oficiales y ex Cadetes de nuestra Armada a esta segunda reunión, cuyo propósito fundamental es el de estrechar los vínculos de camaradería forjados bajo los nobles y elevados principios que rigen en nuestra querida Institución. Nada podría enaltecer en mayor grado nuestros sentimientos que la satisfacción que experimentamos al asistir a esta reunión, donde, al calor de los viejos recuerdos, hemos añorado los tiempos pasados, encontrado al maestro de ayer, al jefe de otras épocas, al compañero de la escuela, y al amigo o camarada, con quienes compartiéramos días, meses o años a bordo de viejos, pero sobrios buques o en la austeridad de nuestras dependencias navales. Cuando parte, o casi toda una vida, ha transcurrido dentro de los lineamientos de disciplina y honradez, siguiendo los principios del honor y la verdad, como es el caso de todos los aquí presentes, queda en la personalidad del Jefe u Oficial profundas huellas que ni el tiempo, ni la vorágine de una nueva actividad pueden borrar. Se sigue siendo, como al estar en servicio, y se ama y se aprecia a la Institución bajo los impulsos de la nostalgia y la gratitud. He ahí la gran virtud de nuestra Marina, que al compás del tiempo y transmitiendo de generación en generación los mismos principios e ideales, forja en la personalidad de sus miembros sentimientos similares, que les permite identificarse, en un ambiente de sincera camaradería, como el que ha prevalecido en la reunión de hoy, y que tiene la virtud de disipar las sombras el olvido y hacernos vivir de los recuerdos. Terminó diciendo: "Señores Almirantes, Jefes, Oficiales y ex Cadetes: mantener los vínculos de amistad y camaradería fuera de las filas del servicio activo, es tan importante como hacerlo en la actividad.

La continuidad de estas vinculaciones ofrecerá al maestro y al alumno la felicidad de departir nuevamente, y a todos en general, sin excepción de edad o clase, nos hará sentirnos tripulantes de un buque, que aunque inmaterial, romperá sereno y firme, las brumas del olvido, navegando hacia el destino de sus tradiciones, que son las mismas que en el pasado hicieron de nuestro glorioso Almirante Grau, UN MARINO, UN CABALLERO Y UN HÉROE.

El crecimiento

Culminada la etapa de la fundación, la Asociación se vería envuelta en el quehacer propio de toda entidad naciente. Fue a su primer grupo directivo compuesto de quince personas, a quienes un centenar y algo más de históricos fundadores habrían de encomendarle la expectante, pero confiable misión de acuñar las primeras tareas organizacionales; grupo heterogéneo en su conformación, pero homogéneo de pensamiento, proveniente todos de una misma formación profesional y espiritual, supo imprimir una gestión creadora impulsando un crecimiento sostenido que, año tras año, y directiva tras directiva, continuó enriqueciendo la marcha de la Institución.

No obstante, podemos connotar, con gran beneplácito, tres hechos que fueron hitos mayúsculos en el crecimiento de la Asociación: la elaboración del estatuto, la perspectiva del local propio, y el de enorme trascendencia para la familia naval, como fue el proyecto del colegio naval, todos éstos, en su momento, cristalizados.

El Estatuto

La primera Junta Directiva, en su primera sesión de trabajo con fecha 13 de octubre de 1955, se abocó a la importante tarea de sentar las bases para el funcionamiento orgánico de la Asociación, nombrando para tal efecto una comisión de trabajo integrada por los ex Cadetes Víctor Cortez Mulgrew, Pedro Patrón Faura, Juan Manuel Castro Hart y Enrique León de la Fuente.

El proyecto del Estatuto, efectuado con toda seriedad y dedicación, fue presentado a la asamblea general del 17 de diciembre de 1955, a sólo dos meses de fundada la Asociación y expuesto a los socios con el fin de recibir sugerencias y observaciones, siendo finalmente aprobado en la Asamblea General del 23 de enero de 1956.

Mantuvo un período vigente de veintisiete años, hasta que en mayo de 1982, la Asociación emitió un nuevo, acorde con los cambios en su marcha institucional, aunque siempre manteniendo los aspectos fundamentales de su creación, como el de "mantener bajo los nobles ideales de la vocación naval y de las glorias imperecederas de nuestra Marina de Guerra, los vínculos de amistad y camaradería entre sus asociados", por citar sólo uno.

Por último, el nuevo Estatuto 1999, aprobado durante la Asamblea General Extraordinaria del 12 de junio de 1999, viene rigiendo los actuales destinos de ASECANAVAL

Local Institucional

Igualmente, podemos afirmar que este asunto fue desde el principio un objetivo prioritario. Durante la sesión de instalación, el ex Cadete Miguel Flórez Nohesell, expuso un proyecto esquemático sobre la adquisición del local propio para la Asociación, el cual, por ser tan completo, mereció ser tomado como plan piloto para aplicarse llegado el caso. El mismo fue derivado a la comisión Pro Local, presidida por el ex Cadete Mariano Melgar Conde e integrada por los ex Cadetes Máximo Cabrera Castro, Carlos Granadino Mujica, Sergio León de Vivero Amoria y Raúl de la Puente Hugues.

Esta comprensiva limitación no representaría obstáculo alguno para las directivas que se sucedieron, dado que las subsiguientes sesiones eran realizadas, bien en el domicilio legal o particular del Presidente de turno, u otras veces en sedes ajenas, como en los salones del Centro Naval del Perú, Club de la Unión, Asociación de Oficiales Generales, y aún en ambientes del Ministerio de Justicia.

Es a partir de los años 1962-63 que los esfuerzos realizados para contar con un local adecuado fueron cristalizándose a inicios del año 1964. Gracias a la decidida y loable actitud del Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina, Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde, nuestra Asociación pudo utilizar servicios comunes en su local, el mismo que hasta hacía poco había ocupado el Ministerio de Marina, sito en Colmena Derecha, Lima.

La Marina siguió creciendo en infraestructura. Surgieron nuevos requerimientos, y al presentarse la circunstancia de que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos consiguiera un local más aparente que el que venía utilizando –un inmueble de dos plantas, ubicado en la calle Nicolás de Araníbar, N° 744, Santa Beatriz– la presidencia de la Junta Directiva de ese entonces (1988), atenta a tal situación de próxima mudanza, solicitó a la Comandancia General de la Marina la asignación de dicho local.

El presente año 2005, en que se celebra el cincuentenario de la fundación de nuestra Asociación, nos encuentra en este mismo local de Santa Beatriz, pero ya a puertas está la inminente inauguración de nuestra nueva y definitiva sede, ubicada en la Avenida La Floresta, cuadra 7, en el distrito de Surco. La actual directiva presidida por el ex Cadete Ricardo Villarán Tapia, tiene el reto feliz de introducir la llave, abrir la puertay así dar cumplimiento al sueño anhelado de nuestros inolvidables ex Cadetes fundadores.

Colegio Naval

Esta noble inquietud, concebida en el seno fundacional de la Asociación, la de crear un colegio naval como solución al problema educacional, latente en los hogares marinos, fue planteada por el presidente de ASECANAVAL, ex cadete Miguel Flórez Nohesell, durante la sesión N° 16 de fecha 18 de octubre de 1956, con motivo de la elección de la nueva junta directiva bajo la presidencia del ex cadete Pedro Mazuré Alcocer.

Un año después, al reasumir la presidencia el mismo ex Cadete Flórez, en la sesión N° 27 de fecha 7 de octubre de 1957, nombró la Comisión Proyecto Colegio Naval presidida por el ex Cadete Naval Fernando Romero Pintado e integrada por Francisco Corrales Ayulo, Jorge de los Ríos Mazuré, Samuel Dávila del Piélago y Edmundo Aramburú Valverde. Se produjo entonces la fusión de inquietudes con la directiva del Centro Naval del Perú cuyo presidente, Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, convino en ofrecer su amplio y decidido apoyo al proyecto.

El mismo fue avanzando en su desarrollo conjunto, adquiriendo mayor importancia y dedicación de parte de los comités comprometidos. El Boletín

¡AVANTE! del Centro Naval en su edición de marzo-abril 1958 publica el artículo: "Ex Cadetes discuten creación del Colegio Naval" en donde el ex cadete (+)Fernando Romero Pintado, ilustre historiador naval, así como prominente educador nacional, fue el orador principal de la reunión-almuerzo que concitó la atención de los asistentes y manifestaran su apoyo total a la iniciativa de este proyecto educativo.

El Liceo Naval "Almirante Guise", destinado para la educación de los hijos del personal superior de la Marina fue inaugurado el 15 de abril de 1964; el Liceo Naval "Teniente Clavero" para los hijos del personal subalterno y civil, el 4 de mayo del mismo año. Culminó así una etapa de ocho años y se abrió una puerta promisoria de ilusiones para una niñez que, con mirada de inocencia, primero, y luego con madurez escolar, reconocería la augusta iniciativa de aquél grupo de ex Cadetes Navales que entendiendo el significado sublime de la palabra "educar" hicieron posible la creación del colegio naval.

¡Es de justicia registrar en nuestra historia naval, con letras de oro, la iniciativa de la Asociación de Ex Cadetes Navales, acogida y apoyada por el Centro Naval del Perú!

La consolidación

Si intentamos graficar el crecimiento institucional, podemos afirmar que durante los primeros veinticinco años de existencia se estuvo "caminando" en un ámbito cerrado buscando afianzar, en su real dimensión, a la Asociación como entidad.

Sin embargo, podemos sostener con bastante énfasis, que es a partir de los años 80, cuando ASECANAVAL se encaminó a su mayoría de edad, vale decir, ingresó en la etapa de su consolidación. Surgieron nuevas iniciativas, se actualizaron disposiciones, concentraron anhelos primigenios de nuestros fundadores. Las Juntas Directivas mostraron mayor dinamismo, los períodos de gestión ampliadas a dos años, y sujetas a ser reelegidas, facilitaron un mejor desempeño directriz.

Miremos entonces, en orden cronológico, los acontecimientos mayores, reflejados en el Calendario Anual de Actividades, no sin antes mencionar aquellos otros también importantes como son los Almuerzos de Ejercicios Militares, eventuales períodos de embarque en unidades navales, celebración de efemérides navales y nacionales, entre otros, que registran la rutina diaria de nuestra querida Asociación:

- Se instituye el evento de mayor relieve en la marcha de la Asociación, como es la celebración anual del "Día del Recuerdo Naval" (febrero de 1982).
- Previo concurso, se oficializa el Lema de la asociación "Nosotros mantenemos la Tradición" (noviembre de 1989).
- El Boletín "Aviso a los Navegantes" adquiere ritmo de publicación mensual (enero de 1991).
- Se inicia una tradición naval más, la "Noche del Reencuentro de la Familia del Ex Cadete Naval" (noviembre de 1993).
- Se da comienzo a un evento de carácter humanístico anual, el "Conversatorio con los Cadetes Navales" (setiembre de 1994).
- Se instituye el Premio anual "Medalla al Mérito de ASECANAVAL, para el Cadete de 4to. año mejor "Conductor de Hombres" (diciembre de 1995).
- Se publica el Manual del Tripulante Fluvial, como un aporte de la Asociación al desarrollo de la región amazónica (marzo de 2000).
- Se intensifican las obras civiles de la nueva sede institucional (2001).
- En octubre del 2005, se inició una nueva tradición, "Homenaje al Señor de los Milagros", que a partir del 2006 esperamos realizar desde el inmueble que sirviera de domicilio a nuestro insigne Almirante Miguel Grau y familia. De esa su casa, en mayo de 1879, salió para su última campaña en defensa de la nación.

Mención aparte, por su importancia, merece la suscripción del "Acta de Declaración de Principios", firmada el 2 de octubre de 1989, a bordo del buque insignia de la Escuadra, B.A.P. *Almirante Grau*. En este documento, bajo el concepto de "Instituciones Hermanas", la Asociación Nacional Pro Marina, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú expresan de modo conjunto su compromiso para darse mutuo apoyo en aras de la consecución de sus objetivos y metas honrando así a la Marina de Guerra del Perú, muy especialmente en las actuales circunstancias en que algunas fuerzas subversivas pretenden destruir los cimientos de la nacionalidad y atentar contra las instituciones tutelares de la patria.

Podemos luego afirmar que esta etapa definió la consolidación institucional de la Asociación, fortalecida por el espíritu pujante de sus Juntas Directivas, siempre atentas al lema de "Nosotros Mantenemos la Tradición".

Proyección Al futuro

Las etapas de crecimiento y consolidación, pasando por la celebración del Cincuentenario de la Fundación nos ha permitido arribar a puerto seguro, para iniciar una nueva etapa en la que no caben inte-

rrogantes, sino por el contrario plenos del optimismo y con bríos renovados navegar por rumbos seguros que nos lleven a realizar cada proyecto con la entereza que da nuestra formación naval.

En la búsqueda de continuar fortaleciendo a ASECANAVAL, mantener vivo el llamado a las promociones egresadas de la ESNA, para seguir engrosando el capital humano muy valioso, para que los jóvenes aporten ideas renovadoras y así reforzar el respeto, amistad y camaradería forjados en esta gloriosa Institución Naval.

Testimonios de cuatro asociados fundadores aún vigentes (extractos)

Manuel Gonzáles Corcuera

Eran los años 50, varios Oficiales retirados, laborábamos en empresas privadas del país, pero nada compensaba el habernos alejado del medio naval en que fuimos forjados. Nos invadió la nostalgia y comenzamos a pensar en agruparnos, a fin de tener la ocasión de reunirnos y disfrutar de nuestros recuerdos, vivencias y compañerismo...

Fue así como el Comandante Miguel Flórez contactó varios entusiastas Oficiales retirados y asomó la idea de asociarnos, la que fue acogida positivamente, pasándonos la voz y poniéndonos en comunicación. Así fuimos teniendo reuniones, cada vez más frecuentes y numerosas. Entonces se plantearon y debatieron los objetivos fundamentales que nos unirían, hasta llegar a lo que sería el acta de fundación, donde se precisó: "exaltar las glorias de nuestra Marina de Guerra y propender a su engrandecimiento desde la vida civil: estrechar los vínculos de amistad y camaradería entre sus asociados y fomentar una efectiva ayuda mutua"...

Elegimos el 8 de octubre de 1955, "Día de la Marina" para reunirnos en el Club de Oficiales de La Punta. Con enorme emoción y contento, fuimos desfilando a suscribir el Acta...

Desde entonces, la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú llenó el vacío que teníamos en la vida civil, y ha ido fortaleciéndose en acción y creciendo el número de asociados, con cada promoción ingresante en la Escuela Naval. Ése es nuestro ánimo único e inconfundible que distingue a la Asociación, donde disfrutamos en cada reunión o actividad programada por la Directiva sintiéndonos alegres de juntarnos para continuar dinámica y fraternalmente nuestra tradición naval.

Pedro Patrón Faura, Cadete Naval 5to. año

El que estas líneas escribe, con 90 años de edad, ingresó en la Escuela Naval en 1931 y pertenece a la Promoción que egresó en 1936 y que la compusieron Arenas, Benvenuto, Camino, Elías, Fernández, Polar, Salmón, etc. Integré con éxito equipos de Atletismo; salí de la Escuela después de cinco años de estudios por razones de salud.

Después ingresé en la Universidad de San Marcos y seguí toda la carrera de Abogado...

Siempre mantuve vivo mi sentimiento naval por haber servido a mi patria ostentando el hermoso uniforme de los Cadetes Navales.

Por estas razones fui uno de los fundadores de la Asociación, formando parte de la primera junta directiva donde mi compañero el Comandante Miguel Flórez era el vicepresidente... Formé parte, en mi condición de abogado, en la comisión encargada de confeccionar los primeros Estatutos de la Asociación...

Ostento, con orgullo permanente, el haber usado el uniforme naval y me complace ver que la Institución se mantiene viva y con mucho éxito y por ello felicito a la actual junta directiva porque celebra con todo entusiasmo y eficacia el cincuentenario de nuestra querida Institución.

Ex Cadete Naval Alférez de Fragata (r) Sebastián Oneto del Castillo

Pertenezco a la promoción 1937 de ingreso y 1944 de egreso, junto con otros 18 ex Cadetes, de los cuales nueve ya nos encontrábamos en situación de retiro, antes del año 1955, en que se fundó la Asociación, y por lo tanto pudimos firmar el Acta de Fundación el 8 de octubre de 1955... Como éramos amigos y compañeros de promoción de egreso nos reuníamos con cierta frecuencia... Por otro lado, en esa época laboraba en la entonces Autoridad Portuaria del Callao, los ex Cadetes E. Camino de la Torre, Miguel Flórez Nohesell y Gastón Herrera Chocano nos veíamos muy a menudo... Por esta razón siempre estuve al tanto del proyecto de formación de la Asociación, y así firmé el acta de fundación del 8 de octubre.

En los primeros años de la Asociación participé activamente como miembro del directorio hasta en siete oportunidades con el cargo de secretario siendo la primera vez en 1956 y la última en el período 1987-1989.

Al inicio de las actividades de la asociación, como no teníamos local, las reuniones de Directorio, se realizaban generalmente en los domicilios de los Presidentes... Las reuniones sociales bien en el Centro Naval o en el Club Regatas de la Punta...

...Digo provisionalmente porque se puede decir que después de cincuenta años se está logrando el viejo anhelo del local propio, como se puede comprobar por las obras en ejecución del edificio en el distrito de Surco; gracias al esfuerzo y dedicación de

la actual Junta Directiva, así como de anteriores directivas y comisiones prolocal.

Al respecto de local propio, me acuerdo que el 11 de agosto de 1983 y el 23 de febrero de 1984, se emitieron bonos por valor de cinco mil soles oro cada uno, en que participé con mucho agrado, adquiriendo veinte bonos, de los cuales adjunto el Nº 1661 que se explica por sí solo.

Como recuerdos gratos puedo decir, que siendo Cadete, nunca me imaginé que en un futuro, alternaría con mis profesores o con los Oficiales de disciplina de aquella época 1937-1944 con los cuales pasé momentos muy agradables en aquellas reuniones de camaradería de ex Cadetes... Asimismo, decir que me siento satisfecho de haber contribuido en algo con nuestra asociación: muy honrado de pertenecer a ella y haber tenido el privilegio de ser uno de los socios fundadores.

Ex Cadete Naval Rafael Belaúnde Rau, Carné de asociado 0049

Desde lo más recóndito de mi ser, sentimiento de cuerpo, alma y espíritu, y con intensa alegría y emoción escribo la presente rememorando, viva y profundamente, el origen y gestación de nuestra querida asociación desde hace más de 50 años porque los fundadores hemos sido, previamente, los gestores de ASECANAVAL.

El Acta de Fundación del 8 de octubre de 1955, escrito sagradamente en el pergamino que atesoramos, está impregnado de espíritu noble, redactado en un día celebratorio de la Marina de Guerra del Perú... sentimos el orgullo de ser una institución afín a la Marina.

Integré varias Junta Directivas, en la mayoría de Secretario. Doné al Museo Naval un impreso con la firma del ilustre Manuel Elías Bonnemaison Torres, Presidente Honorario Vitalicio de la ASECANAVAL... Mantengo recuerdo de uno o más bonos que adquirí en 1956 para contribuir a nuestra futura sede. De los Días del Recuerdo en la ESNA, del 18 de octubre de 1958 que los ex Cadetes develamos una placa en homenaje de gratitud y recuerdo a la Escuela Naval, las visitas a las empresas y otras instituciones; los conversatorios anuales en la Escuela. Adquirí una baldosa con mi nombre para la nueva sede.

El 22 de julio del 2005, nuestra Asociación nos honró a los socios fundadores que aún estamos vivos. Grande y emotivo sentimiento me embarga cada vez que emerge de mi corazón ¡Nosotros Mantenemos la Tradición! ¡Nos Traditionem Servamus!

Deseo expresar con devoción, admiración y pleitesía ¡Bravo Zulú! a las Juntas Directivas por su denodado esfuerzo, ahínco, sacrificios y amor que esplendorosamente han contribuido al engrandecimiento y prestigio de ASECANAVAL.

Expreso mi inconmesurable gratitud a Dios por ser, el suscrito, ex Cadete naval y uno de los fundadores de nuestra querida Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú.

Llegamos a un final que no lo es. Lo leído por ustedes es sólo una buena parte del primer capítulo de los ocho con que consta el Libro de Oro que nuestra Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú ha elaborado con motivo de estar celebrando este 2005 (que ya está terminando), sus 50 años de vida institucional totalmente fructífera, y nos estamos valiendo también de nuestra querida Revista de Marina para que a modo de zafarrancho de transferencia de correspondencia –¡selecta!–, sus prestigiosos lectores tomen conocimiento y acudan a ASECANAVAL a adquirir un ejemplar, pronto en vitrina para deleite personal y familiar, porque, ¡"Nosotros Mantenemos la Tradición"!

César Linares Velásquez
Capitán de Navío en retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval en 1960. Es calificado en Armas Submarinas con estudios de Guerra Antisubmarina y Guerra de Minas en los Estados Unidos de América. Durante su actividad docente fue instructor en el Centro de Instrucción y Entrenamiento Naval, en la Escuela Naval y en la Escuela Superior de Guerra Naval, en temas de su calificación. Fue director de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau entre 1985-1988.
Es colaborador de la Revista de Marina y autor del Índice Selectivo de la referida publicación. Es autor del Libro de Oro de la Asociación de Ex Cadetes Navales y autor del Proyecto Filatélico de 32 emisiones de sellos postales marítimos y navales presentados a Serpost- Correos del Perú.

Los hombres del "Guarnición de Marina" y del "Guardia Chalaca" en la Batalla de Miraflores[1]

Jorge Ortiz Sotelo

La Batalla de Miraflores fue, sin duda, uno de los momentos más dramáticos de la infausta Guerra del Pacífico. La extensa línea de reductos, que iba desde Miraflores hasta Monterrico, fue defendida ardorosamente por los sobrevivientes de la batalla que dos días antes se había librado en las pampas de San Juan y del Morro Solar, reforzados por el Ejército de Reserva y por tres unidades provenientes del Callao: los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca, y la Columna Celadores del Callao. Esta última debió combatir como parte de otra unidad, posiblemente la Columna Guardia Civil, que al mando del Coronel Negrón formó parte del Tercer Cuerpo de Ejército, desplegado entre el tercer y cuarto reducto (en lo que hoy corresponde a los distritos de Surquillo y San Borja).

Respecto a los dos batallones mencionados, el Guarnición de Marina combatió encuadrado en el Primer Cuerpo de Ejército, al mando del Coronel Andrés A. Cáceres; mientras que el Guardia Chalaca lo hizo en el Segundo Cuerpo de Ejército, al mando del Coronel Belisario Suárez. Ambos cuerpos de ejército lucharon en lo que hoy es el distrito de Miraflores, soportando la parte más dura de la batalla.

El Batallón Guarnición de Marina formaba parte de la Armada y por casi un año había estado combatiendo a las fuerzas chilenas que bloqueaban el Callao. Fue la unidad que ingresó a la acción con la mayor cantidad de efectivos: 524 hombres. La batalla fue iniciada en la zona en que este batallón se hallaba desplegado, entre el primer y el segundo reducto, y hasta en tres oportunidades encabezó contraataques peruanos que hicieron no sólo retroceder a los chilenos sino que los llevaron a suponer que podían perder la batalla. Las bajas sufridas por el Guarnición de Marina en esa terrible tarde fueron estimadas por un testigo en 424[2].

El Batallón Guardia Chalaca, fuerte en 300 hombres al momento de iniciar la batalla, había sido constituido a fines de noviembre de 1880 y puesto al mando de un Oficial de Marina. No tenemos información sobre el número estimado de bajas sufridas por esta unidad en la defensa de la hacienda La Palma, entre el segundo y tercer reducto, pero ciertamente debieron ser elevadas, contándose entre ellos su primer y tercer jefe.

En este artículo no trataré sobre la batalla propiamente dicha, cosa que ya hice en otros trabajos[3], sino sobre estos dos batallones chalacos y sobre los hombres que sirvieron en ellos y regaron con su san-

1 *Una versión preliminar de este artículo fue publicado como* Dos batallones chalacos en la Batalla de Miraflores, *(15 de enero de 1881). Boletín de Lima (Lima, Asociación Cultural Boletín de Lima A.C., 2005), XXIV, nº 129, pp. 21-30.*

2 *Pizarro, José R.* Recuerdos del 15 de enero de 1881 (en un reducto). *La Tribuna, 15/1/1884 [Carlos Milla Batres, Recopilación de partes y documentos de la Guerra del Pacífico 1879-1883 (Lima, Editorial Milla Batres, 1980), p. 246].*

3 Apuntes sobre la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881). *Boletín de Lima (Lima, Asociación Cultural Boletín de Lima A.A., 1995), XVII, n 100, pp. 125-152. Apuntes sobre la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881) (Lima, Municipalidad de Santiago de Surco, 1996)*

gre los campos de Miraflores.

La Armada Peruana contó con uno o dos batallones de Infantería de marina desde su creación, en 1821, hasta la reforma militar que siguió a la revolución de los hermanos Gutiérrez, en 1872. Dicha fuerza debía proveer la guarnición de los buques y dependencias, operando en tierra cuando las circunstancias lo requerían. Entre 1872 y 1879, esta labor fue cumplida primero por el Batallón Pichincha y luego por Lima Nº 8, unidades que conservaron la bandera de guerra del antiguo Batallón Marina[4]. Al estallar la Guerra del Pacífico, el Lima Nº 8, al mando del Teniente Coronel Remigio Morales Bermúdez, fue enviado al sur con las otras unidades del ejército de línea, quedando prácticamente destruido en la batalla de Tacna. "Para prestar sus servicios a la Patria en el mar", el 7 de abril de 1879 fue formada la Columna Constitución, al mando del Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino[5].

Los hombres de esta unidad, en su mayoría fleteros y lancheros del puerto del Callao, fueron embarcados en los buques de la escuadra, tomando parte en las diversas acciones de la campaña naval. Aquellos que sobrevivieron a la pérdida de la fragata *Independencia* en Punta Gruesa (21/5/1879) fueron destinados a la guarnición de Arica, mientras que los sobrevivientes del combate de Angamos (8/10/1879) permanecieron prisioneros en San Bernardo, Chile, hasta que fueron canjeados por los integrantes del Regimiento Carabineros de Yungay, capturados a bordo del transporte *Rímac* por la *Unión* y el *Huáscar* el 23 de julio de 1879.

Al concluir ese año la situación no se presentaba promisoria para la causa peruana. El ejército de línea había quedado prácticamente destruido en la campaña de Tarapacá y el mar era controlado con las naves de guerra chilenas. Los buques peruanos aún efectuaban algunas arriesgadas operaciones en aguas del sur, pero era previsible que más pronto que tarde la escuadra chilena bloquearía el puerto del Callao cancelando toda posibilidad de continuar actuando en el mar.

La Columna Constitución se había visto significativamente disminuida por las pérdidas de nuestras principales unidades navales, y las que quedaban (corbeta *Unión*, monitor *Atahualpa*, transportes *Chalaco*, *Oroya*, *Rímac* y *Talismán*, y algunas lanchas artilladas) eran guarnicionadas con lo que quedaba de sus efectivos y con tropa del Batallón Pichincha, acantonado en el Arsenal Naval en el Callao.

Ante esta situación, el Capitán de Navío Manuel Villar, secretario de Marina, propuso al dictador Nicolás de Piérola formar un batallón compuesto "de individuos aparentes para el servicio de a bordo y habituados al clima de la costa". Fue así que el 10 de enero de 1880 fue creado el Batallón Guarnición de Marina[6], y seis días más tarde se nombró a su comandante, el Capitán de Navío graduado Juan Manuel Fanning[7]. El 17 de febrero fueron nombrados otros treinta y siete Oficiales para conformar el estado mayor del batallón y las seis compañías de fusileros que lo debían constituir[8]. Entre ellos se encontraban los Capitanes Mariano Bustamante y Manuel Arellano, así como el cirujano Felipe Rotalde, que habían hecho la campaña naval a bordo del *Huáscar*.

En las semanas siguientes Fanning, fue organizando su batallón, pero la tarea no era sencilla, pues de la Columna Constitución, que debía servir de base para ello, sólo quedaban cinco Soldados[9], a los que se sumaron cuarenta Sargentos y cabos del Batallón Depósito, y cincuenta y cuatro Soldados que arribaron al Callao en el vapor *Lontué* como prisioneros canjeados[10]. Lo cierto es que a mediados de marzo sólo se había logrado completar ciento dieciséis de los seiscientos hombres que debía tener[11], para los cuales se habían solicitado fusiles Remington calibre 50[12]. En los meses siguientes, el batallón iría incrementando sus efectivos hasta llegar a enero de 1881 con quinientos veinticuatro hombres[13], provistos en octubre con rifles Remington calibre 43[14].

---

4 *Archivo Histórico de Marina (en adelante A.H. de M.).* Fanning al mayor de órdenes del Departamento de Marina. *Callao 16/9/1880.*

5 *A.H. de M., Batallones.* Columna Constitución. *Sánchez Lagomarsino al ministro de Guerra y Marina, Callao 7/4/1879.*

6 *Decreto supremo del 10/1/1880.*

7 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina. Villar al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, Lima, 17/1/1880.*

8 *En el anexo 1 presentamos la lista de esos oficiales.*

9 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, relación de los individuos del Batallón Constitución que por su voluntad se quedan a prestar servicios en el expresado. Callao 7/3/1880.*

10 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina. José María García al secretario de Marina. Callao 10/4/1880, anexa la relación nominal de esos individuos, y Villar al secretario de Guerra, Lima, 12/4/1880.*

11 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, Fanning al mayor de órdenes del Departamento de Marina, Callao 8/3/1880.*

12 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, José María García al secretario de Estado en el Despacho de Marina, Callao 9/3/1880.*

13 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, relación nominal de los ochenta individuos que de orden suprema y dados de alta en el expresado, Callao 11/5/1880. A fines de julio cuenta ya con cuatrocientos dieciocho hombres [Fanning al mayor de órdenes del Departamento de Marina, Callao 20/7/1880].*

14 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, Villar al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, Lima 13/10/1880.*

Ya a fines de ese marzo el batallón proveía la guardia en la dársena y la guarnición de los buques y lanchas que debían patrullar la bahía del Callao para evitar una sorpresa de la escuadra chilena. Esta última se presentó el 9 de abril y al día siguiente inició un bloqueo que habría de prolongarse hasta enero del siguiente año, lapso en el cual las lanchas peruanas *Arno*, *Capitanía*, *Independencia*, *Lima*, *Resguardo* y *Urcos*, apoyadas por los ya mencionados buques y las defensas de tierra, sostuvieron diversos enfrentamientos con las fuerzas enemigas[15].

El primero de estos encuentros tuvo lugar la madrugada del 10 de abril, cuando la lancha torpedera enemiga *Janequeo* intentó atacar a la corbeta *Unión*, siendo rechazada por el fuego de fusilería desde este y otros buques peruanos, que en conjunto contaban a bordo con unos ciento cincuenta hombres del Batallón Guarnición de Marina. También tomaron parte en la acción los efectivos de esta unidad que cubrían guardia en la dársena[16]. Vino luego el primer bombardeo al Callao, el 22 de abril, seguido por un enfrentamiento entre la lancha peruana *Urcos* con las chilenas *Janequeo* y la *Guacolda*, a las cuatro de la mañana del día 23. En esta acción quedaron heridos el Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra, comandante de la lancha, así como el Teniente José María Delgado, el Marinero Ferreros y los Soldados de la cuarta compañía Santiago Berrios, Juan de Dios Morales y Silverio Flores[17].

En las semanas siguientes tuvieron lugar varios enfrentamientos más, y es probable que el Teniente Federico Effio resultara herido en el sostenido el día 19 de mayo, a resultas de lo cual falleció en el hospital de Bellavista cuatro días más tarde[18]. Los miembros de este batallón también participaron en algunos infructuosos intentos de atacar el fondeadero enemigo en la isla San Lorenzo, y en la incursión que sobre dicha isla se llevó a cabo durante la noche del 15 al 16 de setiembre. En esta última acción participaron unos ochenta Soldados de Marina, quienes, luego de desembarcar y atacar a la guarnición enemiga, se vieron obligados a replegarse ante el fuego de artillería de los buques chilenos[19].

La siguiente acción notable tuvo lugar en la madrugada del 6 de diciembre, cuando se trabó un combate generalizado entre las lanchas de uno y otro lado. En dicha acción, la *Arno* estaba al mando del Teniente Primero Antonio Jimeno y contaba con quince hombres del Guarnición de Marina. Dicha lancha sostuvo la parte más dura del enfrentamiento, resultando heridos el Marinero Hilario Castillo, el fogonero Manuel Cruz, el Sargento segundo José Miguel Ríos y el soldado Manuel Paredes. Estos dos últimos fallecieron al día siguiente en el hospital de San Juan de Dios, en Bellavista[20].

El Guardia Chalaca, el otro batallón chalaco que participó en la Batalla de Miraflores, fue constituido como unidad de reserva en setiembre de 1880, pero sólo el 27 de noviembre se le asignó ese nombre[21] y se aprobó el cuadro de Jefes y Oficiales que lo debían constituir. Su Jefe fue el Capitán de Fragata graduado de Coronel provisional Carlos Arrieta, siendo designados como segundo y tercer jefe el Teniente Coronel Francisco Quiñones y Lastres, y el Sargento Mayor Mariano Alfaro. El Alférez de Fragata Ramón Valle Riestra fue nombrado ayudante mayor con el grado de Capitán; el Teniente José Bosio fue subayudante mayor y el Subteniente Tiburcio Cuba fue el abanderado del Batallón. Los efectivos totales de este batallón debieron superar los quinientos hombres, pues si bien al campo de batalla llegaron sólo trescientos, el Sargento Mayor Enrique Oyanguren tuvo que quedarse en Lima con la cuarta y la quinta compañías.

Ambos batallones se desplazaron del Callao a la línea de Miraflores el 13 de enero[22]. El Guarnición de Marina llegó al campo de batalla con una valiosa experiencia de combate, mientras que el Guardia Chalaca, dotado con anticuados fusiles Minie o Chassepot de aguja, había tenido muy poco tiempo para prepararse y no contaba con dicha experiencia. Pese a ello, tanto el relativamente novato Guardia

---

15 *Yábar Acuña, Francisco.* Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico *(Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001).*

16 *Ahumada Moreno, Pascual.* Guerra del Pacifico *(Valparaíso, Imprenta y librería Americana, 1885), II, pp. 491-193. A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, estado que manifiesta la fuerza embarcada en los buques de la Escuadra, Callao 1/7/1880; Villar al secretario de Guerra, Lima 28/4/1880.*

17 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, García al secretario de Marina, Callao 23/4/1880. Rosendo Melo, Historia de la Marina del Perú (Callao, Museo Naval, 1980), I, 399. El Teniente Federico Canta, del mismo batallón, era el oficial más antiguo en la guardia del muelle Dársena ordenando abrir fuego de ametralladora al Teniente José Silva [Yábar, p. 285].*

18 *A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, Leopoldo Sánchez al subsecretario de Guerra, Lima 24/5/1880.*

19 *Pascual Ahumada Moreno, Guerra del Pacifico (Valparaíso, Imprenta y librería Americana, 1886), III, p. 448-449. Yábar, Fureza sutiles..., pp. 474-475.*

20 *El Peruano, 20/12/1880, oficio de Fanning sobre la actuación de su gente en este encuentro. A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, Fanning al mayor de órdenes del Departamento de Marina, Callao 8/12/1880. Yábar, Las fuerzas sutiles..., p. 534.*

21 *Hubo otras propuestas de nombres, como Columna Naval Contralmirante Miguel Grau [A.H. de M., libro 262, pp. 287-288].*

22 *Milla Batres, Carlos (editor).* Enciclopedia biográfica e histórica del Perú, siglos XIX y XX *(Lima 1994), IX, p. 227.*

Chalaca como el aguerrido Guarnición de Marina cumplieron un destacado papel en la batalla y es por ello que los hombres que los conformaron merecen ser recordados.

No hemos podido determinar la lista de los Jefes y Oficiales, y mucho menos de los sargentos, cabos y soldados que combatieron el 15 de enero en los campos miraflorinos. Sin embargo, una breve reseña de algunos de ellos puede ayudar al lector a conocer mejor quiénes eran esos peruanos.

El primer Jefe del Batallón Guarnición de Marina era el Capitán de Navío Juan Manuel Fanning García (Lambayeque 1823 – Lima 1881)[23]. Había ingresado a la Armada como tercer piloto en diciembre de 1839, sirviendo primero en el Arsenal Naval, luego en el pailebote *Vigilante* y en la barca *Limeña*. Destacó por su valor en el combate del Alto de Iquerane (16/11/1843), bajo el mando del Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos. En 1844 pasó al Ejército como Subteniente, luego que su buque y otras naves nacionales fueran detenidos en Islay por buques de guerra británicos, en lo que se conoce como el incidente inglés. Entre fines de 1851 y agosto de 1853 estuvo navegando en el *Amazonas* y posteriormente fue nombrado segundo comandante del bergantín *Gamarra*. Al año siguiente, fue dado de baja después de la batalla de La Palma, retornando al servicio en 1858. Participó en la guerra civil de 1865, tomando el mando de las baterías de Arica y luego de la fragata *Amazonas*. En 1868, ya como Capitán de Navío graduado, solicitó y obtuvo licencia indefinida. Al iniciarse la Guerra con Chile fue enviado como Jefe de Estado Mayor de las Baterías de Arica. En la Batalla de Miraflores recibió una herida en la parte superior del vientre, falleciendo durante la noche de la batalla. Se había casado en 1853 con Teresa González del Real, notable escritora y educadora.

El segundo Jefe de ese batallón era el Coronel graduado Andrés Suárez Lenz (Lima 1828 - Callao 1900)[24]. Había comenzado su servicio en el Ejército como Cadete en 1842, pasando por varias unidades, entre ellas el Batallón Marina. Participó en el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866.

El médico del Guarnición de Marina era el cirujano de primera clase Felipe Rotalde Oliva (Lima 1843 - Lima 1899). El 2 de mayo de 1866 tomó parte en el combate del Callao cuando aún era practicante de medicina en el viejo hospital de San Bartolomé. Poco después, en noviembre de 1867, ingresó en el servicio naval, siendo destinado a la recién arribada fragata *Independencia*. Al estallar la Guerra con Chile, fue embarcado en el monitor *Huáscar*, siendo herido en la cara en el combate de Angamos. Permaneció en San Bernardo, Chile, hasta diciembre de 1879, cuando retornó al Perú en un canje de prisioneros. Luego de la guerra, serviría en la Inspectoría General del Ejército[25].

El Capitán de quinta compañía, Mariano Bustamante, había servido a bordo del *Huáscar* resultando herido en Angamos. Sobrevivió a la batalla y participó en la Campaña de la Breña, llegando a alcanzar el grado de sargento mayor[26].

Guillermo Higginson Drinot (Paita 1846 - Miraflores 1881) había participado en la campaña de 1866 contra la escuadra española. Falleció en la batalla como Teniente de la sexta compañía del Guarnición de Marina.

El Subteniente Pedro E. Muñiz (Lima 1862 – 1915)[27] había combatido en el sur en el Batallón Ayacucho, siendo destinado al Guarnición de Marina en diciembre de 1880. Tuvo una larga carrera militar y política que lo llevó a ser General de División, Ministro de Guerra y Premier.

El Subteniente de la primera compañía del Guarnición de Marina Juan Francisco Retes (1856 - Miraflores 1881)[28] se había alistado como Soldado en el Batallón Ayacucho, sirviendo la campaña naval a bordo del *Huáscar*. Falleció en la batalla.

Tomás Ángeles y Estevan (Yauyos 1846 – post. 1926)[29] ingresó en el servicio naval en 1861 como Grumete a bordo del *Sachaca*. A fines de 1865, pasó como Marinero a la corbeta *Unión*, participando en el combate de Abato (7/2/1866). Posteriormente fue destinado a la fragata *Independencia*, a la Capitanía del Callao y en 1868 a la fragata *Apurímac*, sirviendo en ella hasta 1872 como artillero de preferencia. En 1880 se presentó como voluntario al Guarnición de Marina, asistiendo a la batalla de Miraflores. Sobrevivió y con-

---

23 *A.H. de M. expediente personal del Capitán de Navío Juan Manuel Fanning; Libro Copiador 2, f. 138.*

24 *Milla.* Enciclopedia biográfica e histórica..., *IX; p. 227.*

25 *Cobas C. M. Efraín.* Tradición político naval de la familia Rotalde", Derroteros de la Mar del Sur *(Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2004), nº 12.*

26 *Valdizán Gamio, José.* Tradiciones navales peruanas *(Lima 1969), II, p. 230.*

27 *Tauro del Pino, Alberto.* Enciclopedia Ilustrada del Perú *(Lima, Editorial Peisa, 2001), XI, pp. 1749-1750.*

28 *Zanutelli Rosas, Manuel.* El Almirante Grau y la plana menor del Huáscar *(Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2002), p. 117.*

29 *A.H. de M. expediente personal de Tomás Ángeles y Estevan.*

tinuó sirviendo en la Armada, siendo fogonero del crucero *Lima* entre agosto de 1906 y mayo de 1907.

Agustín Salas (Moro 1866 - post. 1914)[30] era un moreno de escasos trece años y analfabeto cuando se alistó como tambor en el Batallón Ayacucho, embarcándose en el monitor *Huáscar* al iniciarse la guerra. Hizo toda la campaña "y concurrió a todos los combates y acciones de guerra que dicho monitor libró contra la escuadra y baterías de Chile, hasta caer prisionero en Angamos". Al retornar al Perú como prisionero canjeado, pasó a servir en el Guarnición de Marina como Cabo Segundo y tambor de órdenes del segundo jefe de dicho batallón. En la batalla, Salas "salió herido sobre la escápula del lado izquierdo, atravesándole la bala el brazo del mismo lado y lastimando el periostio del hueso húmero". Pese a la prolija curación que le hizo el cirujano mayor Santiago Távara, quedó con el brazo parcialmente inutilizado. En 1914, tras largas gestiones, obtuvo una pensión de 28,08 soles, correspondiente a su sueldo de 1881 aumentado en 25%.

El Capitán de Fragata Carlos Ramón Arrieta Mispireta (Lima 1840 - Miraflores 1881)[31], primer jefe del Guardia Chalaca, ingresó en el servicio naval en julio de 1857, habiendo participado en la defensa del Callao ante los ataques de la fragata rebelde *Apurímac* como Teniente del batallón Constitución. Sirvió en el bergantín *Almirante Guise*, en el *Loa*, en el monitor *Victoria* y en el vapor *Chalaco*. Fue segundo comandante del vapor *Pachitea*, participando en el remolque del monitor *Manco Cápac* en su viaje desde Estados Unidos, de la fragata *Independencia* y del vapor *Marañón*. Al estallar la guerra estaba retirado del servicio y se desempeñaba como inspector de la sección guano y comandante del Resguardo del Callao, presentándose como voluntario para la defensa de las baterías del Callao. Falleció en la batalla.

El segundo jefe del Guardia Chalaca fue el Teniente Coronel Francisco Quiñones y Lastres, quien se había graduado no hacía mucho en la Universidad de San Marcos cuando estalló la guerra. Al conformarse el ejército de reserva se alistó como Capitán de la sexta compañía del batallón N° 40. Murió en la batalla[32].

El Alférez de Fragata Ramón Valle Riestra (Callao 1850 - Lima 1927)[33] cursó estudios en el Colegio Naval Militar. Egresó como Guardiamarina en 1865. A bordo de la *Unión* participó en el combate de Abato (7/2/1866), retirándose luego del servicio. Al estallar la guerra con Chile se embarcó en el transporte Oroya y participó en la defensa del Callao. Durante la batalla de Miraflores estuvo al mando de lo que quedaba de su batallón. Después de la guerra participó activamente en política, siendo diputado por el Callao en varias oportunidades. Llegó a ser Capitán de Navío.

Sixto Deustua (Huancayo 1849 - Miraflores 1881)[34] era un comerciante asentado en el Callao que se incorporó al Guardia Chalaca como Subteniente. Falleció en la batalla.

Los nombres de ambos batallones los llevan hoy dos unidades de la Fuerza de Infantería de Marina, cuyos hombres rinden homenaje, cada 15 de enero, a los que cayeron en los campos de Miraflores. El busto del Capitán de Navío Juan Fanning, que se levanta en una pequeña plazoleta frente al mar en la base de dicha fuerza en Ancón, se encuentra rodeado por varias placas en las que se leen los nombres de los Infantes de Marina que también cayeron en la guerra que aún se sostiene contra la subversión. Unos y otros brindaron su vida en defensa de un mejor país para todos los peruanos, y eso merece recordarse. ⚓

---

30 *Archivo Histórico Militar, expediente del Cabo Segundo Agustín Salas.*

31 *A.H. de M. expediente personal de Carlos Arrieta Mispireta. Alicia Castañeda Martos, Viaje de los monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacífico 1868-1870 (Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991), pp. 20-21.*

32 *Herrera, Jenaro E.* La Universidad Mayor de San Marcos y la Guerra del Pacífico *(Lima, Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, 1981), pp. 233 y 348.*

33 *Tauro.* Enciclopedia Ilustrada del Perú*..., XVII, p. 2695.*

34 *Milla Batres, Carlos (editor).* Enciclopedia biográfica e histórica del Perú, siglos XIX y XX *(Lima 1994), IV, p. 57.*



Jorge Ortiz Sotelo (Lima, 1954)

Capitán de Fragata en retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1974. Siguió estudios de historia en la Universidad Católica del Perú, de especialización en el Queen Mary College, London University y en el Schottish Institute of Maritime Studies, Saint Andrews University, Escocia, donde obtuvo el Ph.D en Historia Marítima. Es secretario permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Es catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval (desde 1989). Tiene en su haber múltiples publicaciones entre ellas: Apuntes sobre la Batalla de Miraflores, Los Kisic de Cibaca en el Perú, El Almirante Grau (1834-1879) una aproximación biográfica, Historia de uan Industria Peruana: la cervecería Backus y Johnston, Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos.

Anexo
Guarnición de Marina, Jefes y Oficiales en febrero de 1880[35]

Primer jefe, Capitán de Navío graduado Juan M. Fanning
Segundo jefe, Coronel graduado Andrés Suárez
Tercer jefe, Sargento Mayor José Antonio Sarrio[36]
Cuarto jefe, Sargento Mayor Miguel Hernández[37]
Ayudante, Capitán graduado Manuel Pino[38]
Sub-ayudante, Subteniente José María Valle Riestra, posteriormente remplazado por Enrique Noriega, quien a su vez dejó el batallón en noviembre[39]
Abanderado, Subteniente José P. Escala (L. Eslava)
Cirujano de 1ª clase Felipe Rotalde
Capellán ...

Primera Compañía
Capitán, Sargento Mayor graduado Agustín Ugarte
Teniente Federico Effio, fue reemplazado por Rufino Patiño
Teniente de la Guardia Nacional Aurelio Hurtado y Haza
Subteniente Manuel Marcos
Subteniente Juan Francisco Retes[40]

Segunda Compañía
Capitán, Sargento Mayor graduado Miguel Avilés, reemplazado por el capitán Federico Canta
Teniente José Silva
Teniente de la Guardia Nacional Nicanor Barrios.
Subteniente Manuel Villavicencio
Subteniente de la Guardia Nacional Heriberto Elías Pastor, dejó el batallón en noviembre de 1880[41]

Tercera Compañía
Capitán Mariano Bustamante, reemplazado por Manuel Aranza[42]
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, pasó al Rímac siendo reemplazado por Nicanor Leguía
Subteniente Manuel Layseca[43]

Quinta Compañía
Capitán de la Guardia Nacional Manuel Arellano, reemplazado por Mariano Bustamante, jefe de la tercera compañía[44]
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 Drinot
Subteniente José C. Blanco

Oficiales destinados posteriormente y que no se ha podido determinar su cargo: Capitanes Juan B. Tizón, Vicente Ramírez y Pedro Alfaro
Tenientes Juan Cabieses, Rufino Patiño, Juan Cubillas y Manuel Pejovés[45]
Subtenientes Ricardo Alvarado, Alcides Gutiérrez, Salvador Carreño, Juan Cobián, Guillermo Freundt, Belisario Suárez, Cristóbal Carranza, Pedro E. Muñiz y Federico Alvarado y Zegarra, Domingo García, Miguel G. Laferrier y Carlos Deckerer[46].
También se menciona a Domingo Gamio Igaza, como Subteniente de la tercera compañía del Guarnición de Marina[47].

---

35 *A.H. de M., Comandancia General de Marina, órdenes generales, 17/2/1880.*
36 *Resultó herido en la batalla.*
37 *Resultó herido en la batalla.*
38 *Hay foto en el Archivo Courret fechada en 1880.*
39 *A.H. de M. Comandancia General de Marina, orden general del 24/11/1880.*
40 *Hay foto en Archivo Courret, fechada en 1874.*
41 *A.H. de M. Comandancia General de Marina, orden general del 24/11/1880.*
42 *Domingo Gamio Igarza, La Prensa (Lima 15/1/1915), p. 4.*
43 *Dejó testimonio en El Tiempo (Lima 15/1/1928), p. 1 [Valdizán Gamio, José.* Nuestra Infantería de Marina *(tres episodios para su historia)", en Revista de Marina (noviembre diciembre 1982), p. 428.*
44 *Gamio Igarza, Domingo. La Prensa (Lima 15/1/1915), p. 4 [Valdizán.* Nuestra Infantería de Marina*..., p. 428]. Arellano pasó al Batallón nº 4 de Reserva, falleciendo en el reducto nº 2 [Zanutelli.* El almirante Grau y la plana menor*..., p. 93],*
45 *Pejovés fue destinado al batallón el 18 de marzo, proveniente de la extinguida Columna Constitución [A.H. de M. Batallón Guarnición de Marina, Villar al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, Lima 18/3/1880].*
46 *A.H. de M., libro 713, pp. 313 y 316.*
47 *Valdizán.* Nuestra Infantería de Marina*..., p. 427. Hay tres fotos de él en el Archivo Courret, una de 1880.*

Historia de la odontología en el Perú

La identificación de José Gálvez después del Combate de Dos de Mayo de 1866

José Antonio Bustillos

"La fe en el parlamentarismo, en un gouverment by discussion, es propia de las ideas del liberalismo, no es propia de la democracia"
Carl Schmitt, Sobre el parlamentarismo .

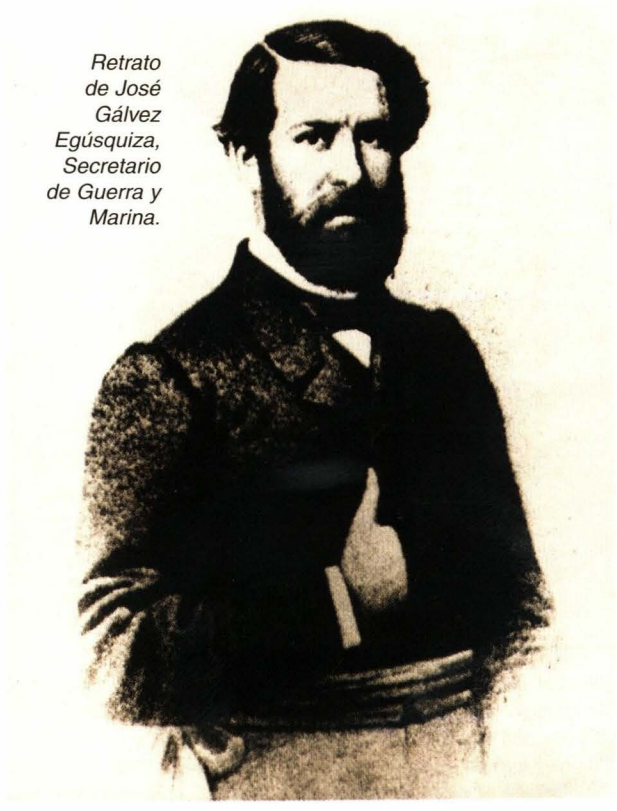
Resumen

La historia de la odontología es un tema aún no desarrollado en Perú. El objetivo del presente artículo es exponer cómo se procedió a la identificación odontológica post-mortem del Ministro de Guerra y Marina José Gálvez Egúsquiza, héroe del Combate de Dos de Mayo de 1866. Asimismo, se explica cómo se organizó la atención médica durante el combate.

Introducción

Durante la primera mitad del siglo XIX, los conflictos bélicos fueron determinantes para la independencia de Perú. Si bien, España, había cedido su dominio sobre Perú con la firma de la Capitulación de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824, ésta no había perdido sus afanes expansionistas y deseaba recuperar los territorios perdidos de ultramar.

En 1863, una supuesta "expedición científica" española llegó a aguas del Pacífico al mando del Almirante Luis Hernández Pinzón. Esta flota –formada por fragatas como la *Resolución* y *Triunfo*– producía recelo entre los americanos, quienes las veían como una muestra del nuevo poder naval español. Justo, en agosto de ese año se produjo a su vez un desagradable incidente en Perú: la llamada "Cuestión Talambo". El propietario de dicha hacienda y unos colonos vascos se enfrascaron en una lucha en la cual quedaron un muerto y algunos heridos. España pidió satisfacciones por el suceso que llegó a tomar visos diplomáticos. Por la misma época, el gobierno español envió a Perú a Eusebio Salazar y Mazarredo para establecer una negociación con el gobierno peruano. Lamentablemente, Salazar y Mazarredo se presentó con el título de Comisario Real, siendo éste el que usaba antiguamente el reino español para el trato con



Retrato de José Gálvez Egúsquiza, Secretario de Guerra y Marina.

sus colonias de ultramar. El funcionario exigió el pago de tres millones de pesos y el saludo a la escuadra española con una salva de veintiún cañonazos. Hecho el pedido, Salazar y Mazarredo se embarcó en una de las naves españolas. Así, el 14 de abril de 1864, el Almirante Pinzón ocupó las islas de Chincha a mediados de abril de 1864 justificando que lo hacía como "garantía material".

Posteriormente, José Manuel Pareja relevó a Pinzón del mando de la escuadra española y el 27 de enero de 1865 firmó, junto con el General Vivanco como representante de Perú, el infame tratado Vivanco, Pareja que provocó el rechazo de toda la nación. Se produjeron levantamientos en Arequipa a la cabeza del Coronel Mariano Ignacio Prado junto con otros militares. El 6 de noviembre de 1865 Prado hizo su ingreso en Lima derrocando al presidente Pezet y asumiendo la dictadura el 26 de noviembre del mismo año. Con un gabinete de ministros formado por personalidades de la época, entre las cuales figuraba José Gálvez Egúsquiza como Secretario de Guerra y Marina, Prado le declaró la guerra a España el 14 de enero de 1866.

Después del glorioso combate de Abtao, el 7 de febrero, la derrotada escuadra española –ahora al mando del Almirante Méndez Núñez– bombardeó el puerto de Valparaíso el 31 de marzo de 1866 para luego tomar rumbo hacia el norte. Su objetivo: el puerto del Callao.

Por aquel entonces Lima contaba con una población que fluctuaba entre los 94.195 y 100.156 habitantes, si se toman como referencia los dos censos más cercanos de 1857 y 1876, respectivamente. Los ciudadanos reaccionaron con ira y valor ante la afrenta española y se dispuso la defensa de la ciudad y del puerto chalaco. Aun así, se podría decir que el ambiente en los días previos al combate era festivo: "El aspecto que presenta la ciudad es el que tiene en un día de fiesta cívica: por todas partes se ve el pabellón nacional y en muchas casas ondean los pabellones de las naciones aliadas. En la plaza principal y en todas las calles hay un inmenso gentío y un movimiento continuo; la estación del ferrocarril del Callao está invadida durante el día y la mayor parte de la noche por multitud de personas de ambos sexos".

El combate de Dos de Mayo de 1866

Las naves españolas llegaron al Callao el 25 de abril de 1866. El Almirante Méndez Núñez dispuso que el ataque se desarrollaría el Dos de Mayo, en honor al levantamiento del pueblo Madrileño contra las tropas invasoras francesas en 1808. Si bien, clásicamente se expone que el poder naval español descansaba en 300 cañones, Juan del Campo refiere que contaban con aproximadamente 250 piezas de artillería de variado calibre. Por el lado peruano, existían 52 cañones, entre ellos el célebre "Cañón del Pueblo", un Blackely de 500 libras que se salió de su cureña al poco tiempo de iniciado el fuego.

La escuadra peruana se encontraba con el *Tumbes* como buque insignia y al mando del Capitán Lizardo Montero, contando en total con cinco naves. Sin embargo, consta en el diario El Comercio que el 30 de abril Mariano Ignacio Prado había nombrado al Capitán de Navío José María García como comandante de la escuadra y que éste había escogido al *Loa* como buque insignia. Aun así se produjo el cambio ya mencionado y el comandante García figuró como uno de los heridos de la explosión en la Torre de la Merced.

Si bien el Huáscar y la *Independencia* ya estaban en camino desde que zarparon de Inglaterra en enero de ese año, no tomaron parte en el combate ya que para el 24 de mayo se hallaban cruzando el estrecho de Magallanes. El Almirante Grau –por ese entonces Capitán de Fragata– era comandante de la corbeta *Unión* y no tomó parte en el combate, ya que se hallaba en Huito (Chile), y permaneció allí hasta el 15 de mayo.

La atención médica durante el combate

Como el gobierno tenía ya conocimiento del bombardeo de Valparaíso por parte de la escuadra española, se tomaron las previsiones del caso para la atención a los heridos. Los cirujanos del Ejército y de la Marina se encontraban bajo la dirección de Manuel Daza que ostentaba el cargo de Director General de Hospitales Militares. El 28 de abril de 1866 el director emitió tres avisos que se publicaron en los diarios locales: uno de ellos solicitaba "hilas" (gasa) para poder curar a los heridos que produciría el enfrentamiento, y que éstas se enviasen al Hospital de San Bartolomé para su distribución; el segundo invitaba a los médicos, farmacéuticos y practicantes a presentarse al citado Hospital para organizarlos en cuerpos de atención, y el tercero disponía cuál debería ser el uniforme de los cirujanos del Ejército: "uniforme sencillo de color azul, gorra negra a la marinera y un escudo blanco con una cruz roja de Malta en el centro prendido en el brazo izquierdo". Los estudiantes de la Facultad de Medicina de San Fernando también se presentaron como voluntarios.

Finalmente, se dispuso que los médicos se dividieran en dos grandes grupos: uno laboraría en los hospitales base y otro se apostaría en la estación del ferrocarril del Callao para recibir a los heridos del combate. Los médicos del Callao se encontraban a su vez divididos en trece series de cuatro galenos cada

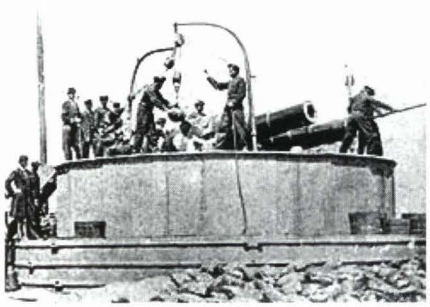
una, que rotaban a modo de guardias. Entre éstos figuraban conocidos cirujanos limeños como Rafael Grau, Celso Bambarén y José Bustillos Concha. Los hospitales de Lima designados para la atención fueron el Militar de San Bartolomé y el de San Andrés para las víctimas civiles. Entre los médicos que sirvieron en el nosocomio militar figuraba Santiago Távara, el futuro Cirujano Mayor del Callao que acompañaría al Almirante Grau en el *Huáscar*.

Si bien el cuerpo médico ya se había distribuido en hospitales de sangre y en el mismo puerto, el principal inconveniente era el traslado de los heridos desde las líneas de combate hasta la estación del ferrocarril y al cementerio de Baquíjano, otro de los puntos de atención médica. Para ello se reunió un grupo de civiles voluntarios quienes se identificaban con una cinta blanca en el sombrero con la frase "Conductores de Heridos" y cumplían con la peligrosa labor de poner a buen recaudo a los combatientes caídos, aun a costa de perder de vida.

La inmolación de José Gálvez

Es durante el fragor del combate que la Torre de la Merced, después de 55 minutos de iniciada la acción y de haber disparado cinco tiros, quedó fuera de combate a pocos minutos de la una de la tarde. A algunos testigos de otras baterías lejanas les parecía extraño que la torre, artillada con dos cañones Armstrong de 300 libras, dejase de disparar: "No cabe duda que algo muy grave ha sucedido en la torre Sur, pues aunque se distinguen los cañones, no se ve gentío al lado de ellos y sí un poco de humareda como de algún madero ardiendo...". La explosión de casi dos quintales de pólvora para cartuchos situados en la base de los cañones fue la razón de su silencio. Inicialmente, se postuló que la explosión se debió a que uno de los proyectiles de 300 libras se resbaló del sistema de cuerdas con el que se levantaban a los mismos para cargar el cañón, y dicho proyectil cayó estallando cerca a la pólvora. Posteriormente, se manejó una segunda hipótesis: un impacto enemigo hizo estallar los proyectiles de 300 libras que habían sido amontonados en la base de la torre en forma descuidada por parte de algunos voluntarios.

Sea cual fuese la razón, el resultado fue una tremenda explosión con un saldo de 27 muertos y 66 heridos. El personal designado a la torre pertenecía en su mayoría a la Secretaría de Guerra y Marina, y justamente allí se encontraba el Ministro de Guerra José Gálvez Egúsquiza, quien pereció en la explosión junto con el comandante de la torre, el Coronel Enrique Montes. Por el azar, el tradicionista en ciernes Ricardo Palma se salvó de morir, ya que era Comisario de Guerra bajo las órdenes de Gálvez. A último minuto tuvo que abandonar la torre para cumplir con el envío de mensajes (era además Jefe de Marina en el Telégrafo) y ese hecho circunstancial le salvó la vida.



Torre de la Merced.

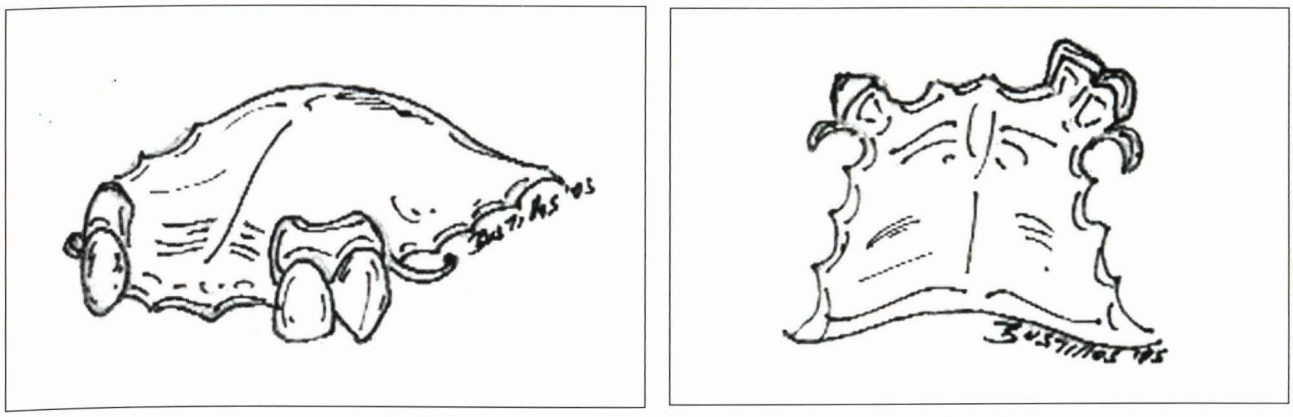
La identificación

Concluido el combate a eso de las cinco de la tarde con la victoria peruana, se procedió a la búsqueda de los restos de los caídos en la torre de la Merced. Fue un trabajo arduo, puesto que todos los muertos quedaron terriblemente mutilados, haciendo de la identificación algo imposible en muchos casos: "En la torre y fuera de ella, los pedazos de carne humana, los fragmentos calcinados de uniforme se hallan confundidos de una manera horrible. De Borda (el comandante de ingenieros de la torre), lo único que se ha podido reconocer es su anteojo y una mano que lo empuñaba".

Algunas personas indicaron a José Antonio Velasco, enviado del Presidente de la República, que algunos despojos hallados en los restos de la Torre eran de Gálvez; en vista de ello Velasco los recogió para darles sepultura en el Cementerio de Baquíjano. Pero momentos antes del entierro, se acercó a Velasco el doctor Román Gutiérrez, quien estaba a cargo de la viuda de Gálvez y le refirió que ésos no eran los restos de Gálvez, sino que éstos se hallaban en la Iglesia de Bellavista y que había ocurrido una lamentable confusión.

En vista de que existía un problema de identificación, con fecha 3 de mayo se comisionó al Director de Hospitales, el doctor Manuel Daza, para que fuese a la Iglesia de Bellavista e identificase los despojos del maltrecho Secretario de Guerra.

Daza acudió al templo con una comitiva de amigos y parientes del difunto (entre ellos José Gálvez hijo y los hermanos del finado, Pedro y Manuel M. Gálvez). Las facciones del cadáver estaban carbonizadas, lo que dificultaba a los presentes reconocer al Secretario de Guerra y Marina. Daza procedió a la descripción del cadáver: "... después de constituirse en la supradicha Iglesia encontraron el (cadáver) de un individuo de la clase militar, como consta de los restos del vestido que aún conserva pegados al cuerpo, el cual murió sin duda alguna por efecto de la combustión causada por el incendio de una cantidad de pólvo-



Dibujo de la prótesis que usó José Gálvez, basado en las descripciones disponibles.

ra. Las manos crispadas del cadáver están puestas hacia adelante, como en aptitud (sic) de defenderse de un ataque, y conserva cierta actitud y expresión marciales".

Finalmente, los presentes tuvieron cierta seguridad de estar ante los restos de Gálvez por algunas evidencias: poseía un cuello de chaleco bordado y un cordón de la Orden de San Francisco, pero el hecho que indubitablemente permitió la identificación fue el examen que se practicó a la dentadura:

"En este estado, y habiendo dicho con anterioridad el Sr. D. Pedro Villanueva que el finado Sr. Secretario tenía en la mandíbula superior algunos dientes artificiales pendientes de una plancha de oro, procedió el Dr. Barbarén (sic) a hacer el reconocimiento del caso, y estrajo (sic) del cadáver la indicada plancha, a la que estaban adheridos el segundo diente incisivo de la izquierda con su respectivo colmillo y el colmillo de la derecha".

Discusión

El Combate del Dos de Mayo representó un hito importante para los peruanos que produjo variadas manifestaciones patrióticas, muchas de ellas anecdóticas, llegando inclusive a cambiar el nombre de las calles de la época. Por ejemplo, la calle de la Merced –actual sexta cuadra del Jirón de la Unión– recibió el nombre de calle del Dos de Mayo en días posteriores al combate. Así lo anunciaba el aviso de un dentista en el diario El Comercio.

El uso del examen odontológico para determinar la identidad de una persona se ha hecho desde épocas antiguas. Existen algunos episodios –bastante anecdóticos– que dan cuenta de ello. Sin embargo tan solo es en el siglo XX, con un método ordenado y por medio de fórmulas y claves específicas, que se usa este tipo de identificación en casos de accidentes vehiculares, incendios y otros desastres. Respecto al "doctor Barbarén" que refiere la crónica como el que recupera la prótesis de Gálvez, no es otro que Celso Bambarén (1834-1920), profesor de anatomía en la Facultad de Medicina de Lima y posteriormente vicerrector de la Universidad de San Marcos.

La atención odontológica en Lima en 1866 era bastante reducida en comparación con la de los médicos. Todos los dentistas que ejercían por esa época eran extranjeros, ya que la Universidad de San Marcos no contaba con un plan para el estudio de la profesión, y esto no ocurriría sino hasta en la segunda mitad del siglo XIX. Por ello, la profesión odontológica estaba controlada por la Facultad de Medicina de San Fernando, que se encargaba de refrendar los títulos y otorgar las licencias de ejercicio profesional.

Respecto a la atención médica durante el combate, la evidencia permite afirmar que fue de excelente calidad. La organización anticipada con el debido aprovisionamiento de material médico permitieron la adecuada atención de los caídos durante el combate. Dicha preparación lamentablemente no estuvo a la misma altura trece años después, cuando se desató la Guerra del Pacífico. Esta opinión es expuesta a su vez por Uriel García: "... durante la Guerra del Pacífico el apoyo que ésta (la Facultad de Medicina de Lima) prestó al Ejército peruano fue ineficaz y desastroza. Si se compara con la Sanidad Militar de 1876 se nota una abismal diferencia con la organización y en la calidad de los servicios quirúrgicos de apoyo para la batalla del Dos de Mayo. Y es que la medicina nacional en la segunda mitad de la década del 60 estaba relativamente en mucho mejor pie que en 1880".

Lamentablemente, en esta organización no se consideró a los cirujanos dentistas. Éstos fueron reconocidos en Perú como profesionales de la salud sólo a partir del siglo XX y durante el siglo XIX se les consideraba como charlatanes o en el mejor de los casos, hábiles artesanos. Sin embargo, esta omisión no fue razón para los odontólogos radicados en

Lima para que dejasen de colaborar por la causa. Por ejemplo, la Colonia Francesa donó 5203 pesos con cuatro reales "para resarcir la posible pérdida de algunos soldados", y entre los erogantes figuraba el dentista Ernesto Dupuch, con cincuenta pesos.

Además de Dupuch (que llevaba ejerciendo en Lima desde 1844), existieron seis dentistas que ejercieron su profesión en Lima durante la primera mitad del año 1866. Entre ellos figuran Carlos Gelinet (francés), J.S. Jenkins (el primer dentista del Callao), Toone Smith (estadounidense), Walter Newman (estadounidense), Auguste Grotien Pissot (francés) y Richard Barnes (estadounidense). Unos cuantos ya tenían cierto tiempo de ejercicio en Lima, por lo que quizá alguno fue el que le confeccionó la prótesis al ministro Gálvez, elemento crucial para su identificación post-mortem.

El oro se usaba como material para confeccionar prótesis dentales en Lima desde 1848, cuando los dentistas americanos Dillon y Eldredge anunciaban sus trabajos protésicos en los diarios de la ciudad. Otro material usado era el caucho vulcanizado, conocido como "vulcanita", que llegó a Perú en 1860 traído por el dentista americano Douglas Barnes. Producía un resultado bastante estético, pero el uso de una prótesis hecha con oro tenía bastantes adeptos por razones sociales. En 1866, el dentista Walter Newman también ofrecía prótesis hechas de platino, de mayor coste. Es precisamente el alto coste de las dentaduras, junto con el reducido número de profesionales en Lima, lo que las hacía privativas a la mayor parte de la población. Ello contribuye a confirmar que dicha prótesis hecha con un metal precioso pertenecía al Secretario de Guerra y Marina.

Bibliografía

- *Alayza Escardó, Francisco.* Historia de la cirugía en el Perú. *1era Edición Lima Editorial Monterrico 1992.*
- *Arias -Scherieber Pezet, Jorge.* La Escuela Médica Peruana. *Lima Editorial Universitaria 1972.*
- *Arosemena Garland, Gerardo.* El Almirante Miguel Grau. *7ma Edición Lima Banco de Crédito del Perú 1979.*
- *Campo, Juan del.* Batallas legendarias. *Lima Fundación de la Academia Diplomática del Perú 2001.*
- *Doering, Juan G., Lohmann Villena, Guillermo.* Lima. *1era Edición Madrid Editorial Mapfre 1997.*
- *López Martínez, Héctor.* Los 150 años de El Comercio. *Lima Empresa Editora El Comercio 1989.*
- *Valcárcel, Carlos D.* Historia general de los peruanos. *3 t. 11ava Edición Lima PEISA 1988.*
- *El Comercio, lunes 30 de abril de 1866. Año XXVIII N° 8956 p 2.*
- *El Comercio, martes 1 de mayo de 1866. Año XXVIII N° 8957 p 2.*
- *El Comercio, miércoles 2 de mayo de 1866. Año XXVIII N° 8958 p 2.*
- *El Comercio, jueves 3 de mayo de 1866. Año XXVIII N° 8959 p 2.*
- *El Comercio, lunes 7 de mayo de 1866. Año XXVIII N° 8962 p 3.*
- *El Comercio, sábado 12 de mayo de 1866. Año XXVIII N° 8967 p 3.*
- *El Comercio, martes 15 de mayo de 1866. Año XXVIII N° 8969 p 4.*
- *El Comercio, martes 28 de agosto de 1866. Año XXVIII N° 9073 p 1.*
- *Bustillos Arias, José Antonio.* Evolución histórica de la odontología en el Perú 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.*
- *García C., Uriel.* Historia crítica de Daniel A. Carrión y de la medicina de su época *(Tesis Doctoral), Lima Universidad Perúana Cayetano Heredia, 1972.*



José Antonio Bustillos

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 del Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" Lima, Perú. Odontólogo Serumista destacado en la Estación Naval El Salto - Tumbes, Perú.

Tsunami Asia 2004

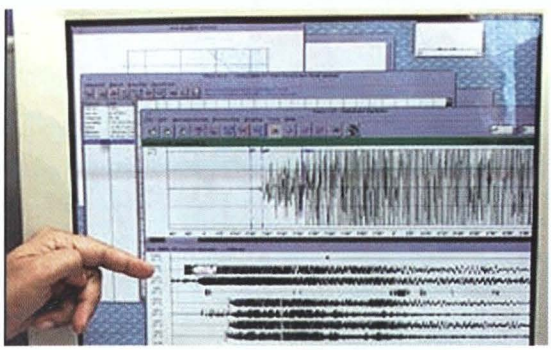
Jorge Paz Acosta

Un sismo submarino con una magnitud de 9,0 grados en la escala de Richter hizo temblar el sudeste del océano Índico el 26 de diciembre de 2004 provocando la muerte de 300.000 seres humanos. El sismo, que se originó en el mar cerca de la costa norteña de la isla Indonesia de Sumatra, provocó un tsunami que afectó las áreas costeras de países asiáticos de Indonesia, Tailandia, Malasia, Birmania, Bangladesh, Sri Lanka, India, Islas Maldivas, e incluso en lugares lejanos como Somalia, Kenya y Tanzania a miles de kilómetros al oeste del epicentro. El presente artículo ha sido desarrollado motivado en el lamentable desastre ocurrido en el sudeste asiático y con el único propósito de analizar la información disponible, y sobre la base de esta situación, contribuir a comprender este fenómeno natural que permita, de alguna forma, afrontar con éxito situaciones similares, considerando que nuestro territorio, por su ubicación geográfica y su condición de país marítimo, se encuentra expuesto en todo momento.

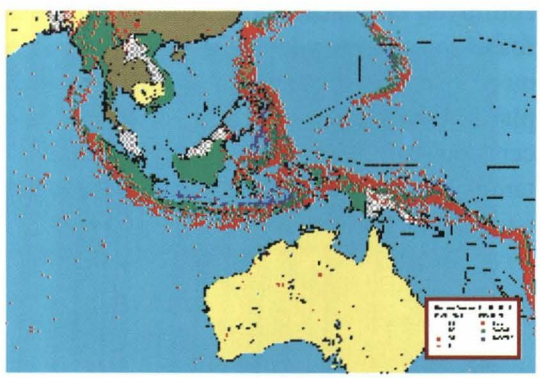
Características del sismo

El sismo que originó el tsunami en el sudeste asiático el domingo 26 de diciembre ocurrió a 6:58:50 hora local (0:58:50 GMT). Los datos preliminares indican que el sismo fue registrado por The Pacific Tsunami Warning Center (PTWC) con una magnitud de 8,5, y el US Geological Survey con 8,1, posteriormente, la magnitud fue confirmada en 9,0 grados.

El hipocentro del sismo se registró en la posición 3°19.00'N y 95°51.24'E a 160 Km. del oeste de Sumatra, a una profundidad de 30 Km. del lecho marino. La duración del sismo fue de 3'20".



Registro del sismo, 9,0 grados en la escala de Richter (AP).



Mapa histórico de sismicidad 1900-2004, experimental (PTWC).

Es el quinto en magnitud de todos los ocurridos desde el comienzo del siglo pasado. El sismo más intenso de este siglo ocurrió el 22 de mayo de 1960 en Chile con una magnitud de 9,5 grados. La onda sísmica desencadenó marejadas y erupciones volcánicas. El 28 de marzo de 1964 en Alaska se registró un sismo de 9,2 grados que generó un tsunami que afectó una gran zona de Alaska y la provincia canadiense de Columbia Británica. Murieron 125 personas. Así mismo, el 9 de marzo de 1957 en Alaska un sismo de 9,1 grados estremeció las islas de Andreanov. El sismo desencadenó la primera erupción del volcán Vsevidof en dos siglos. No hay cifras sobre muertos y, finalmente, el 4 de noviembre de 1952

en Rusia, un sismo de 9,0 grados generó un tsunami que llegó a las islas de Hawai. No se informó de muertos.

Placas tectónicas

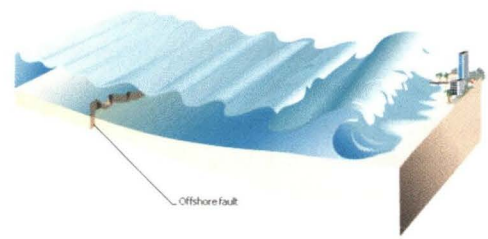
Siete a nueve placas tectónicas principales cubren la superficie de la Tierra. A ellas hay que añadir diversas placas menores. Las placas son losas enormes de roca semisólida bajo los continentes y océanos. Varían en tamaño de centenares hasta miles de kilómetros de extensión y de 15 a 200 Km. de espesor. Los sismos, volcanes y corrimientos de la tierra se producen cuando las placas tectónicas colisionan, van a la deriva o se deslizan entre sí. La "zona de subducción" se produce cuando las placas tectónicas colisionan. Producen los sismos más poderosos porque tienen grandes líneas continuas de falla. El sismo del sudeste asiático causó una ruptura que se extendió 1.000 Km. a lo largo de la falla que separa las Placas India y Birmania. El efecto del sismo fue exacerbado por el hecho de que la ruptura de la falla ocurrió a 30 km. debajo de la superficie de la tierra. Si el sismo hubiera ocurrido a una profundidad entre 100 a 300 Km., entonces su energía hubiese sido atenuada entre sí. El sudeste asiático y Golfo de Bengala se caracterizan por ser una zona compleja donde confluyen las placas India, Australia, Birmania, Euroasiática al norte y la de Filipinas al este. Es una zona de gran deformación por la gran velocidad de desplazamiento de la placa India –se mueve entre 6 y 10 centímetros por año– con respecto a las otras y, por tanto, es una zona capaz de generar grandes sismos y tsunamis.



Placas tectónicas y epicentro en el Océano Índico (BBC).

Características del Tsunami

Un tsunami (ísˆig, palabra de origen japonés que literalmente significa gran ola en el puerto) es una ola o un grupo de olas de gran energía que se produce cuando algún fenómeno extraordinario (sismo submarino, explosión volcánica submarina, deslizamiento submarino o la caída de un meteorito en el océano) desplaza una gran masa de agua verticalmente. Se calcula que el 90% de los tsunamis son provocados por sismos. Es preciso señalar que "no todos los sismos que ocurren en el mar generan tsunamis". La energía de un tsunami depende de su altura (amplitud de la onda) y velocidad. Este tipo de olas remueve un volumen de agua muy superior a las olas superficiales producidas por el viento. Para que se origine un tsunami deben concatenar tres parámetros, esto es que el epicentro del sismo se localice en el mar, que la magnitud sea mayor a 7,0° en la escala de Richter y que el hipocentro, es decir, el punto focal del sismo se encuentre a una profundidad menor de 60 Km. del lecho marino. En el caso del tsunami del océano Índico se presentaron los tres parámetros: sismo localizado en el mar, magnitud de 9,0 en la escala de Richter y el hipocentro ubicado a 30 Km. de profundidad.



Generación y propagación de un tsunami.

Propagación del Tsunami

Las olas del tsunami son ondas imperceptibles a bordo de embarcaciones en alta mar y no pueden ser vistas desde el aire. Al llegar a aguas poco profundas, su velocidad de propagación disminuye y la longitud de onda aumenta, alcanzando a veces alturas superiores a los 20 m. Los tsunamis que se generan pueden ser de origen cercano, cuando el impacto en las costas se produce entre 10 a 30 minutos, o de origen lejano, cuando las ondas atraviesan grandes dis-



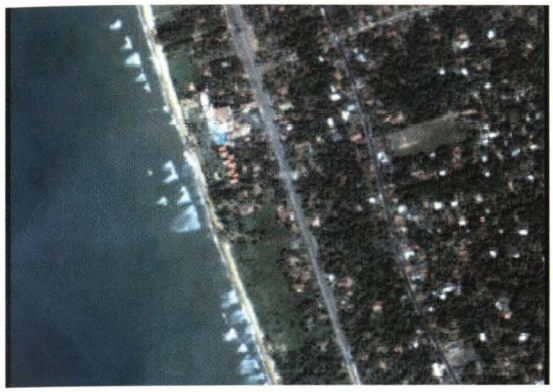
Representación de la propagación del tsunami (BBC).



Arribo del tsunami a las costas de Kalutara en Sri Lanka (DIGITAL GLOBE).

tancias desde el epicentro y de tener conocimiento las poblaciones, tienen el tiempo suficiente para efectuar la evacuación de la zona de peligro. El sismo del sudeste asiático generó un tsunami de origen cercano con olas de hasta 10 m. de altura. En Indonesia, la isla occidental de Sumatra fue la más cercana al epicentro del sismo. La onda arribó a pocos minutos de generado el sismo, afectando las provincias de Banda Aceh y Sumatra del Norte. En Sri Lanka las olas arribaron en menos de 2 horas afectando una amplia zona de la costa oriental desde Jaffna en el norte hasta las populares playas en el sur. Los distritos de Muttur y Trincomalee fueron arrasados por olas de hasta 6 m. de altura. Malasia se encuentra muy cerca del epicentro, parte de su territorio fue protegida por Sumatra, pero la isla de Penang y las provincias de Kedah y Perak sufrieron daños importantes. En la costa suroccidental de Tailandia las olas destructivas arribaron en 2 horas afectando los puntos turísticos de las islas de Phuket y Phi Phi y las costas de Phang Nga y Krabi. En la presente página se pueden apreciar imágenes satelitales de las costas afectadas por el tsunami. Curiosamente también están disponibles algunas imágenes de los lugares mucho antes del tsunami, lo que nos puede ayudar a ver en perspectiva los efectos.

El tsunami también se propagó a diferentes partes del mundo a través de los océanos, afortunadamente no causó mayores daños que los presentados en el sudeste asiático, debido principalmente a la atenuación de la energía en su período de propagación y a las barreras naturales como son las costas cercanas al epicentro. A continuación, describiremos algunos impactos en el mundo: en Estados Unidos, la energía del tsunami atravesó el océano Pacífico causando fluctuaciones de las olas de 22 cm. en San Diego y California, y 6 cm. en Hilo, Hawai. En la Antártida, a 8.900 Km. del epicentro, en la base japonesa de



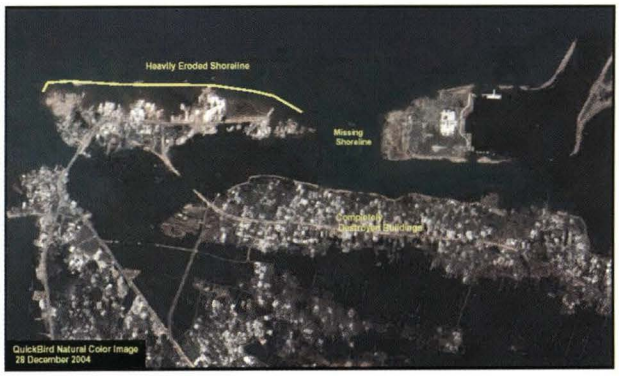
Costas de Kalutara en Sri Lanka en condiciones normales de mar, 1 de enero de 2004 (DIGITAL GLOBE).



Retroceso del mar de Kalutara en Sri Lanka minutos previos al arribo del tsunami, 26 de diciembre de 2004 (DIGITAL GLOBE).

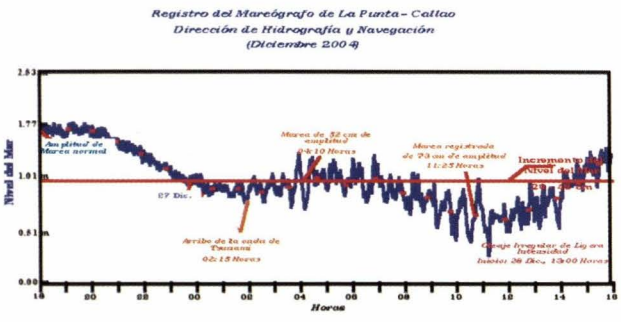


Costa de Banda Aceh en Sumatra, antes del tsunami 23 de junio de 2004 (DIGITAL GLOBE).



Costa de Banda Aceh en Sumatra, después del tsunami, 28 de diciembre de 2004 (DIGITAL GLOBE).

Showa se presentaron fluctuaciones en el oleaje de 73 cm. En Chile, causó fluctuaciones de las olas de 19 cm. en Iquique. En el océano Atlántico, los efectos del tsunami se sintieron en las costas de Brasil, a más de 15.500 Km. del epicentro, los mareógrafos de Bahía de Guanabara (Río de Janeiro) y en Arraial-do Cabo registraron variaciones de marea de 30 cm. a partir de las 21 horas del 26 de diciembre hasta las 11 horas del lunes 27 (hora local). Las olas arribaron en forma de marea cada 40 minutos. En Perú, la Dirección de Hidrografía y Navegación a través de sus estaciones mareográficas registró el tsunami del océano Índico el día 27 de diciembre a 00:45 hora local, es decir después de 28 horas, presentando fluctuaciones en el oleaje de 18 cm. en Matarani. En el Callao, se registró variaciones de marea 73 cm. y en Chimbote de 58 cm. (amplitud máxima). Es preciso señalar que no causó daños a las poblaciones de las zonas costeras y sólo fueron registrados por instrumentos mareográficos.



Fuente: DHN

Daños causados

El número, aún provisional, de víctimas debido al tsunami y las inundaciones siguientes es de 300.000, aunque miles de personas siguen desaparecidas, y más de un millón sin casa. Los gobiernos, como organizaciones no gubernamentales, temieron que el número de víctimas se duplique debido a la posibilidad de epidemias relacionadas con la contaminación del agua, como el cólera y la disentería.

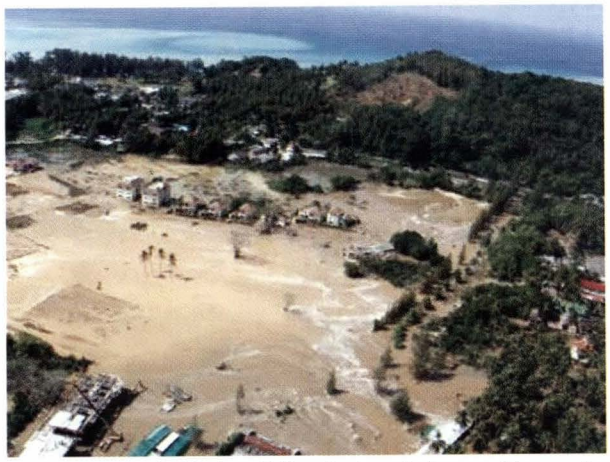
Organizaciones de ayuda humanitaria han reportado que cerca de un tercio de las víctimas fatales fueron niños. Esto es consecuencia de la alta proporción de menores en las poblaciones de las zonas afectadas, y también del hecho de que los niños pudieron oponer menos resistencia para evitar ser arrastrados por el mar. La cifra de muertos es particularmente alta por ser la primera vez en más de 100 años que un tsunami en el océano Índico ha afectado las costas, con lo cual, los países afectados estaban poco preparados para ello e incluso sus pobladores no supieron reconocer las señales de advenimiento del tsunami (ALERTA NATURAL). El último tsunami que tuvo lugar en la zona fue debido a la erupción volcánica del Krakatoa en 1883 con olas que alcanzaron hasta 40 m. de altura y destruyeron 163 aldeas, a lo largo de la costa de Java y Sumatra, pereciendo un total de 36.000 personas.

Impactos en la salud

Como consecuencia del tsunami se ha registrado brotes epidémicos. Según la Secretaría de Salud Mexicana afirmó que diariamente se registraron 1.200 casos de cólera, dengue y paludismo, debido a los estancamientos de agua y la gran cantidad de personas fallecidas que permanecieron apiladas durante semanas en la playa. La ruptura y colapso del sistema de alcantarillado contribuyó a contaminar más las aguas estancadas, poniendo en riesgo la poca agua potable disponible en el sector. Esta situación se agravó en la mayoría de los casos debido a las condiciones precarias y de pobreza extrema en la po-



Arribo del tsunami a las costas del sudeste asiático.



Poblado de la isla Phuket, Tailandia, inundada por el tsunami.

blación ocasionando que los habitantes sufran infecciones gastrointestinales. Así mismo, se presentaron casos de dermatosis, hipertensión, enfermedades respiratorias agudas y deshidratación en menores de edad. Para combatir el dengue y el paludismo, se efectuaron fumigaciones con insecticidas, además de suministrar toneladas de medicamentos para el tratamiento de diversas enfermedades y otras infecciones comunes en estos casos.

Impactos económicos

Desde el punto de vista económico se pueden visualizar dos niveles de impacto, uno de nivel macroeconómico que está ligado a los preceptos de la Cooperación Económica del Asia Pacífico (APEC) a los que pertenecen Indonesia, Tailandia y Malasia, y otro de carácter microeconómico que corresponde a los impactos locales en cada uno de los países afectados. Desde el punto de vista interno de cada país, sí se identifican impactos importantes ya que se afectó la infraestructura local como, por ejemplo, la relacionada con hospitales, escuelas, viviendas, agua potable y energía eléctrica.

En el sector turismo, Sri Lanka registró pérdidas por 300 millones de dólares ocasionando el cierre de hoteles en el Este y Sureste de la isla y la consiguiente caída del turismo, aunque se esperaba recuperar su oferta hotelera, para lo cual, con India, destinará ocho millones de dólares en fomentar el turismo en el mercado exterior.

En el sector pesquero, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) informó que el tsunami causó efectos devastadores. En Sri Lanka murieron más de 7.500 pescadores y otros 5.600 siguen desaparecidos. Más de 5.000 pescadores de este país y sus familias se han visto obligados a desplazarse, y el 80% de los barcos resultaron destruidos. Los puertos pesqueros quedaron devastados, incluyendo infraestructuras, tales como fábricas de hielo, cámaras de refrigeración, talleres y varaderos. Las pérdidas sufridas en la industria de la pesca generaron 287.000 nuevos pobres. Mil criaderos de peces del norte de Sumatra fueron destruidos. En Tailandia, 386 aldeas de pescadores perdieron 4.500 barcos pesqueros.



Centros vacacionales del sudeste asiático devastados por el tsunami.



Complejo turístico destruido en Tailandia (GETTY IMAGES).

Se estima que los daños en este rubro asciendan a 16,6 millones de dólares. Según el Banco Asiático de Desarrollo (BAD) en su informe anual indicó que el tsunami creó dos millones de nuevos pobres en Asia, de los cuales casi un millón se encuentran en Indonesia, llevando el índice de pobreza del archipiélago a 18,7%. En India, 644.000 nuevos pobres se sumaron a los 261,26 millones de los ya existentes. Finalmente, Asia proseguirá su crecimiento en los dos próximos años: entre 6,7% y 7,2% en Extremo Oriente, y entre 6,2 y 6,9% en el sur de Asia, según el BAD.



Embarcaciones pesqueras varadas en la ciudad.

Impactos en el medio ambiente

El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) informó que las fuentes naturales de agua de los países del océano Índico afectadas por el tsunami fueron contaminadas por agua salada y desechos. De acuerdo con el primer estudio sobre el impacto ambiental, realizado por esta Organización, no sólo las reservas de agua fresca de estos países se encuentran amenazadas, sino distintas es-



Isla Phi Phi, Tailandia, sufrió el impacto del tsunami.

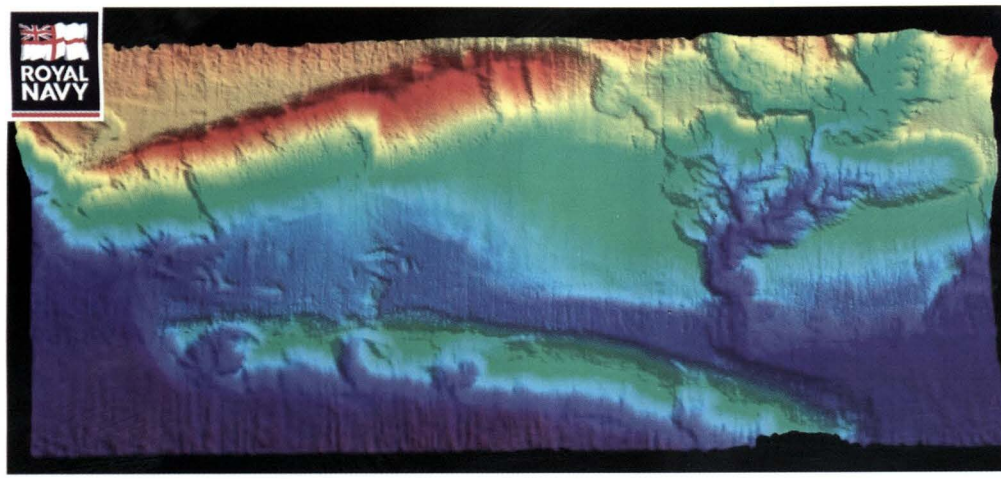


Marina Madras, India, revela la fuerza de la naturaleza (AFP).

pecies animales han sufrido el impacto del desastre natural. Los pozos poco profundos y las reservas de agua subterránea, especialmente en pequeñas islas, están contaminadas con agua salada, algo que afecta a la agricultura. Asimismo, señala que un gran número de tortugas han sido consumidas en Sri Lanka debido a la carencia de pescado, y en Seychelles, el tsunami acabó con playas donde esta especie tenía su nido. Por otra parte, miles de redes de pesca fueron arrastradas por el mar sin que aún hayan sido retiradas, lo que representa una amenaza para peces, aves y mamíferos. Existen indicios de que el tsunami fue menos dañino en áreas coralinas, así como donde había dunas de sal vegetal y manglares, lo que expresa la necesidad de preservar estos lugares. "Una de las conclusiones clave es que los ecosistemas costeros protegen a las personas", según Pasi Rinne, responsable del Grupo de Trabajo del Tsunami del PNUMA. Según el informe, "Sri Lanka ofrece una de las mejores pruebas de cómo los ecosistemas costeros intactos, con corales en buen estado, actúan de parachoque ante oleajes agresivos", "la mayor parte de los parques nacionales de Yala y Bundala se salvaron del daño porque la vegetación de la costa y las dunas pararon por completo el tsunami", añade, mientras que "las zonas costeras más dañadas fueron áreas mineras donde los corales estaban en muy mal estado". En Somalia, donde 650 kilómetros de costa se vieron afectados por el tsunami, el informe apunta a que el impacto fue mayor "debido a que los manglares habían sido talados para ser utilizados como leña o material de construcción".

Impactos hidrográficos

Las primeras imágenes del fondo marino afectado por el tsunami muestran grietas de varios kilómetros en el lecho del océano Índico. Dichas imágenes digitales fueron registradas por un buque de la Real Armada Británica frente a las costas de Sumatra y podrían ser empleadas para ayudar a los gobiernos a desarrollar un sistema de alerta temprana contra tsunamis en la región. Según dijo Tim Henstock, científico del HMS *Scott*, "se pueden ver enormes pilas de lodo, quizás de cientos de metros de espesor". Las imágenes presentan "marcas de deslizamiento" de más de 10 km. de ancho, como consecuencia del tsunami. Concretamente, las marcas señalan una línea donde la placa tectónica de India chocó con la placa



Batimetría 3D en el océano Índico (Royal Navy UK).

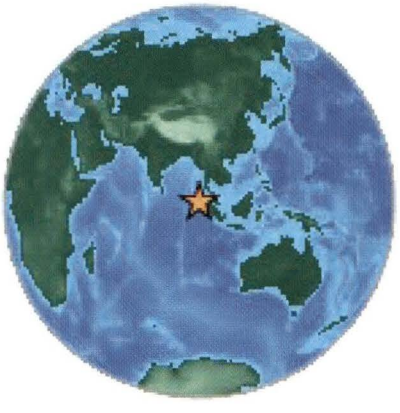
de Birmania, la cual terminó encima de ella, empujándola hacia abajo. Las imágenes fueron registradas con un sonar de haces múltiples o multihaz, el cual detectó desfiladeros de 1.500 m. de altura, los cuales fueron alzados en la placa de Birmania luego de la colisión. Esas crestas empujaron el agua marina hacia arriba generando las olas que barrieron las costas de la región.



Daños a restos arqueológicos (DIGITAL GLOBE).

Impactos geofísicos

El geofísico de la NASA, Richard Gross, sostiene que el sismo provocó que el planeta gire 3 microsegundos más rápido. Sin embargo, agregó que el cambio es posiblemente demasiado pequeño como para poder medirlo, pues sólo se pueden registrar modificaciones a partir de los 20 microsegundos (millonésima de segundo). Por otro lado, el director del Programa Científico del Telescopio Espacial Hubble, John Marchetto, explicó que "Ha habido un cambio en la posición del eje de la tierra de un milésimo de segundo de arco. En términos mensurables uno necesita los telescopios más sofisticados de la Tierra o del espacio para poder medir. Ni nuestros ojos ni nuestro sentido lo pueden detectar".



Impactos geográficos

Dentro de los impactos geográficos, se encuentran una serie de consecuencias producidas por el sismo y tsunami, como el desplazamiento, levantamiento o hundimiento de diferentes islas, el cambio en la topografía y morfología de la región. Dichos cambios se deben principalmente a la energía liberada por el sismo, el tsunami y por las constantes réplicas.

Impactos arqueológicos

Entre los sitios dañados que integran la lista del Patrimonio Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) se encuentran la antigua ciudad de Galle y sus fortificaciones, en Sri Lanka. La ciudad costera de Galle fue fundada en desarrollo en el siglo XVIII, antes de la llegada de los británicos. Galle es el mejor ejemplo de una ciudad fortificada construida por europeos en el sur y sudeste de Asia que refleja la interacción entre los estilos arquitectónicos europeos y las tradiciones de Asia meridional. También sufrieron daños los santuarios de los siglos VII y VIII de Mahabalipuram y los Templos del Sol de Konarak, en los estados indios de Tamil Nadu y Orissa, respectivamente, y el Parque Nacional Ujung Kulon, en la isla Indonesia de Sumatra.

Ayuda internacional

Fue tal la devastación causada por el sismo y tsunami que el G-7 (Grupo de los siete países más industrializados del mundo, conformado por EE.UU., Japón, Alemania, Francia, Italia, Canadá y el Reino Unido) anunció un acuerdo para que los países más afectados puedan congelar el pago de la deuda externa, lo que permitirá ahorrar 5.800 millones de dólares este año. La suspensión de la deuda será voluntaria para esos países, hasta que el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) hayan concluido una evaluación de todas sus necesidades de reconstrucción y de requerimientos financieros. Gobiernos y organizaciones humanitarias de todo el mundo se están esforzando en ofrecer ayuda y soporte técnico. En Ginebra, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media



Zona Comercial en Phuket, destruida por el tsunami.

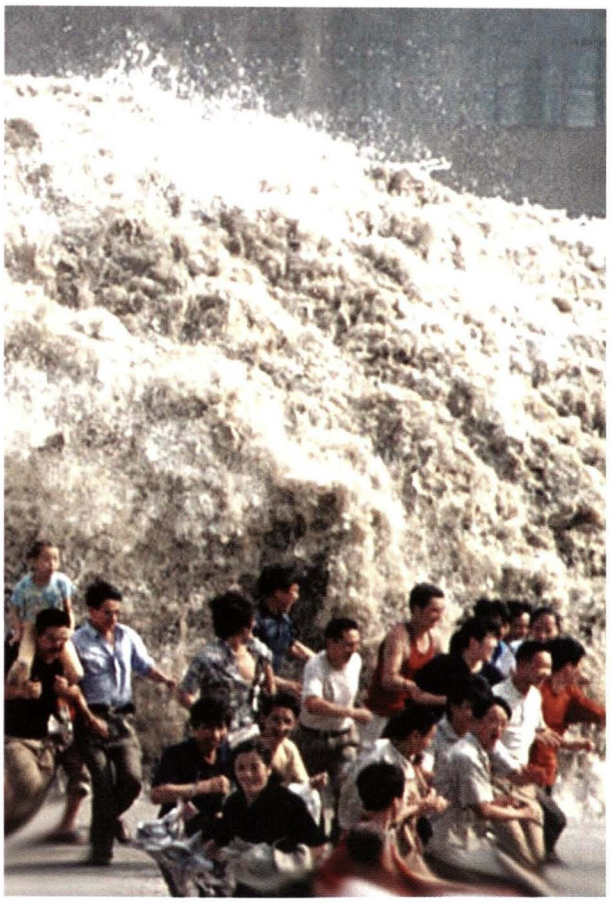
Luna Roja han reunido cerca de 6,5 millones de dólares para "ayuda inmediata". La Comisión Europea donó 4 millones de dólares para "necesidades vitales iniciales", y que una cantidad sustancialmente mayor se entregaría más adelante. Diferentes personalidades mundiales se han hecho presentes para colaborar, entre los que destacan Michael Schumacher, campeón de fórmula 1 aportó 7 millones de euros y William Henry III Gates (Bill Gates) quien ha donado 3 millones de dólares. Es decir, personas anónimas, personajes famosos, organismos públicos y privados, gobiernos liderados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), activaron sus mecanismos de ayuda para actuar con celeridad en el sudeste asiático. Sin embargo, sumas mucho mayores y personal será necesario debido a la extensión de los daños.

Lecciones aprendidas

Los aproximadamente 300.000 muertos, los miles de desaparecidos y los incalculables daños económicos que ha provocado el tsunami más potente simbolizarán siempre la incertidumbre de la vida sobre un planeta geológicamente activo. Por eso, es tan importante extraer lecciones del sismo y tsunami del



Pobladores asiáticos y turistas corriendo de la ola destructiva.



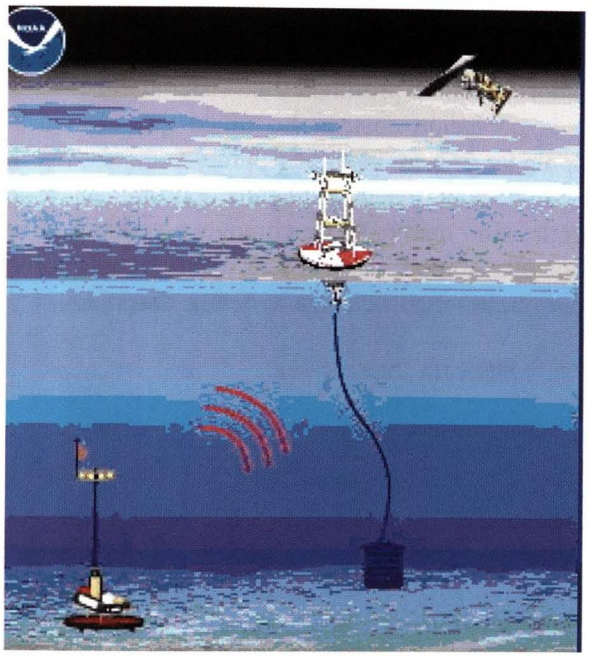
Ola tsunamigénica de 7 m. sobre personas (Asia 2004).

océano Índico. Se confirma, una vez más, que para el caso de tsunamis de origen cercano, la mejor alerta es la variación del nivel del mar, es decir, el avance o retroceso del mar luego de producido el sismo (ALERTA NATURAL). Sin embargo, la falta de cultura entre los pobladores y turistas sobre este tipo de "alerta natural" llevó a muchos a curiosear en la zona intermareal que se encontró sin agua o a seguir con sus actividades cotidianas; cuando arribó el tsunami a las costas, les sorprendió con los resultados que ya conocemos. La "alerta natural" proporciona los minutos necesarios para evacuar la zona de inundación. Se pudo evitar la pérdida de miles de vidas humanas para los países que circundan el océano Índico si se hubiese contado con un Sistema de Alerta de Tsunamis de origen lejano. Las olas gigantes (tsunamis) son provocadas por movimientos sísmicos, vulcanología submarina, deslizamientos submarinos o la caída de un meteorito. Ante la presencia de un fenómeno de estas características, existe una tecnología preventiva muy eficaz. Otro aspecto importante a considerar es la instrucción que debe poseer la población que habita las zonas costeras y están expuestos a fenómenos tsunamigénicos. Desde 1883, no se había producido otro tsunami en la región. Las seis generaciones que han transcurrido han olvidado

aquel episodio y las autoridades no se preocuparon por hacerlo recordar. Los pobladores deben tener el conocimiento necesario para actuar acertadamente ante una situación real, esto significa tener conocimiento del fenómeno en sí y sus características, de los sistemas de Alerta instalados, del tipo de construcciones que se requieren, del conocimiento y señalización de las rutas de evacuación y las zonas de refugio, es decir, una educación de prevención. El Sistema Internacional de Alerta de Tsunamis en el Pacífico registró el Tsunami de Asia, sin embargo no hubo un sistema de comunicaciones apropiado que permitiera dar aviso sobre el desastre a los países afectados. La Administración Nacional Atmosférica y Oceanográfica de EE.UU. (NOAA) avisaron a Indonesia sobre el fenómeno, pero no sirvió de nada debido a la falta de un sistema de comunicaciones eficaz de defensa civil. El tsunami generó también una gran "ola" de solidaridad, multiplicándose las donaciones de los países, de entidades y ciudadanos a través de Organizaciones No Gubernamentales, quienes se apresuraron a acudir al escenario de la tragedia en donde están realizando una encomiable labor. Otro aspecto importante en señalar es el relacionado con el desarrollo de actividades en la línea costera que está también detrás de muchas de las víctimas del tsunami asiático. Hace menos de 100 años, del mar llegaban sólo los corsarios y los tsunamis, por lo que nadie se instalaba a vivir en la costa. Sin embargo, actualmente es todo lo contrario, debido a las actividades socioeconómicas. Esa ocupación trae cambios en los ecosistemas costeros, en los que el cemento ha sustituido a la duna, al manglar, al coral o a la vegetación, que frenarían parte del impacto de un tsunami. Al destruirse las construcciones, las víctimas y los daños son superiores. Ante esta situación los países ribereños y en especial aquellos que desarrollan sus actividades frente al mar, deben tener en cuenta estos factores. Finalmente, el manejo de las zonas afectadas postsunami ha sido efectivo, con lo cual se pudo controlar que el riesgo de enfermedades y epidemias aumente debido a las zonas inundadas y la carencia de Servicios Públicos Esenciales.

Avances tecnológicos

Los expertos afirman que es absolutamente imposible prever un sismo. Sin embargo, cada año se logra avanzar en el conocimiento de estos fenómenos de la litosfera. El Laboratorio de Grandes Terremotos de la Academia de Ciencias Rusa elabora cada seis meses un mapa de riesgo de áreas geográficas. Bajo la dirección de Vladimir Keilis-Borok, los matemáticos y físicos de este Centro utilizan la estadística para sus previsiones. Algunos de los mapas de riesgo se elaboran en colaboración con otros institutos de países que solicitan su participación. Por su parte, en Estados Unidos, científicos tratan de llegar a sus predicciones por medio de la observación de cambios físicos, químicos y electromagnéticos. Un equipo acaba de instalar sensores en la falla de San Andrés, California. En función a cálculos y experimentos, los investigadores del mundo van reduciendo las expectativas del riesgo en el tiempo y espacio. La región de Sumatra figuraba en los mapas de riesgo rusos porque estadísticamente algún día tendría que suceder un sismo. Pero no todos los sismos causan tsunamis; sólo lo hacen aquellos que se producen bajo el mar, cerca del fondo marino y en los que hay un movimiento vertical.



Proyecto del Programa DART (NOOA).

De ahí que muchas alertas sean fallidas porque, primero se detecta el sismo y luego hay que confirmar si se producirá una ola gigante. Por otro lado, los tsunamis en el caso del océano Pacífico se detectan con unos sensores de presión que se instalan en el fondo del mar, a veces a 4.000 y 5.000 metros de profundidad.

Estos aparatos analizan la mayor presión que ejerce sobre el fondo una ola gigante. La señal es trasmitida a una boya de superficie que la envía a un satélite y de ahí a la sala de control del Sistema Internacional de Alertas de Tsunami, en Honolulu. Cada vez son más sofisticados estos aparatos de última generación que cuestan 250.000 dólares con la instalación y 50.000 dólares su mantenimiento anual. Según Phil McFadden, Jefe del Servicio de Geociencia de Australia, con un coste entre 15 y 20 millones de dólares y en tan sólo 12 meses, el océano Índico podría

contar con un Sistema de Alerta de Tsunamis. Pero de nada vale detectar las olas gigantes si luego no hay una labor educativa profunda y un sistema eficaz de aviso a la población costera. Lo único que nos queda es aprender de estos eventos y comprender que frente a la naturaleza no tenemos ninguna oportunidad de doblegarla, sino más bien, de convivir con ella y entender que ella siempre tenderá a recuperar el equilibrio que por nuestra inconsciencia le hemos despojado.

Impactos geográficos

Dentro de los impactos geográficos, se encuentran una serie de consecuencias producidas por el sismo y tsunami, como el desplazamiento, levantamiento o hundimiento de diferentes islas, el cambio en la topografía y morfología de la región. Dichos cambios se deben principalmente a la energía liberada por el sismo, el tsunami y por las constantes réplicas.

Bibliografía

- *Tsunamis, Ministerio de Defensa-Marina de Guerra del Perú- Dirección de Hidrografía y Navegación. 2002*
- *Tsunamis,UNDHA/Geneve- INDECI-MGP,1994*
- *Revista Española de Defensa. Año 18-No. 203-Enero 2005*
- *http://www.hidronav.marina.mil.pe*
- *http://wwwneic.cr.usgs.gov*
- *http://news.bbc.co.uk/*
- *http://www.prh.noaa.gov*
- *http://www.ineter.gob.ni/geofisica/tsunami/*
- *http://www.reuters.es*
- *http://www.europapress.es*
- *http://www.prensalatina.com.mx*
- *http://www.belt.es/*
- *http://www.pnuma.org*
- *http://www.vtv.gov.ve/*
- *http://www.terra.com.mx*
- *http://www.solociencia.com/geologia/*
- *http://www.digitalglobe.com*



Jorge Manuel Paz Acosta (Arequipa, 1965)

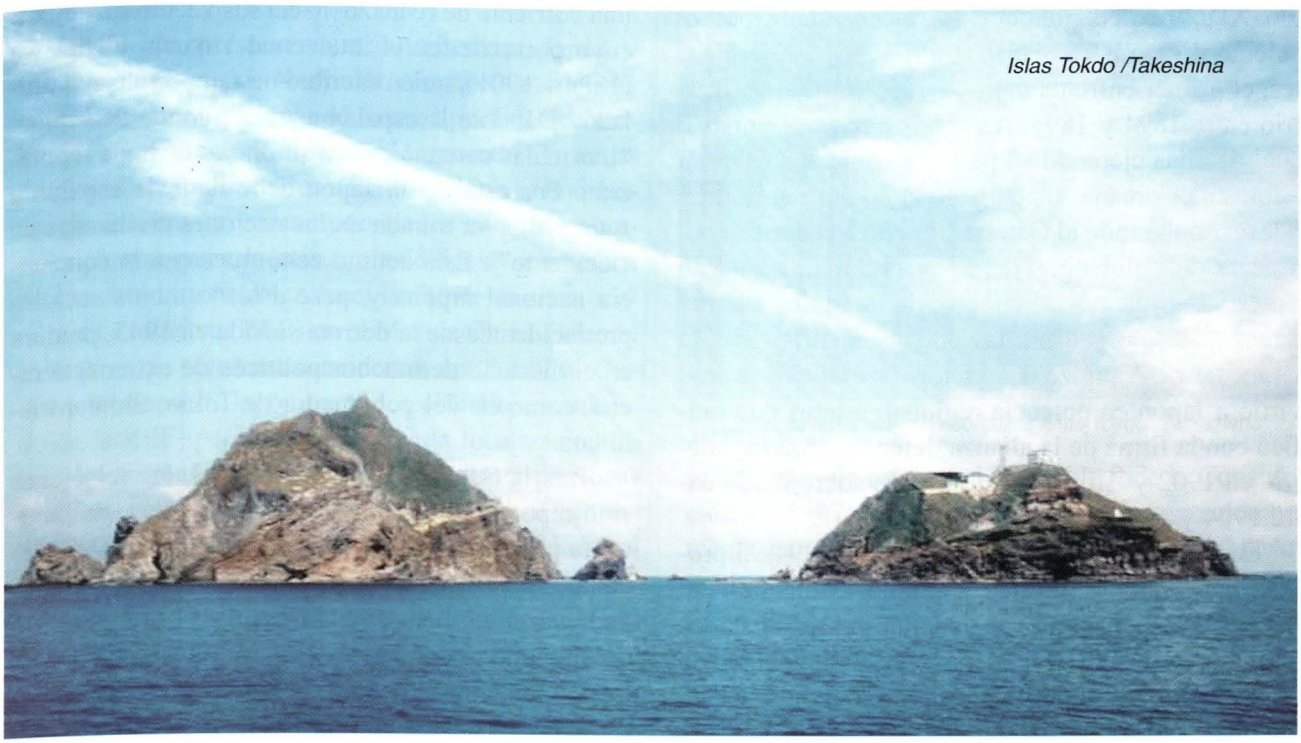
Capitán de Fragata en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1987. Es calificado en Ciencias del Ambiente. Ha realizado el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el curso de Estado Mayor Conjunto en el Centro de Altos Estudios Nacionales, los cursos de Post-Grado en Sedimentología y Morfología Marina, Sensoramiento Remoto aplicado a Oceanografía y Sistemas Estuarinos en la Universidad de Concepción – Chile y la Maestría en Ciencias con mención en Gestión Ambiental en la Universidad Nacional de Ingeniería.

Actualmente es el Jefe del Departamento de Difusión y Doctrina de la Dirección General de Política y Estrategia del Ministerio de Defensa.

Presente y futuro

China y Japón: dos potencias en el escenario asiático

Héctor López Aréstegui



Islas Tokdo /Takeshina

Durante el 2005 el mundo conmemoró el 60 aniversario del fin de la Segunda Guerra Mundial. En Europa las ceremonias con este motivo se realizaron en un trasfondo de reconciliación histórica. Lamentablemente no ocurrió así en Asia, donde el recuerdo de la expansión militar nipona durante seis décadas (1895 – 1945) sigue empañando las relaciones de Japón con sus vecinos, entre los cuales la percepción del renacimiento de un nacionalismo de tipo belicista en el Imperio del Sol Naciente genera todo tipo de inquietudes sobre el proceso político que lidera el Primer Ministro Yunichiro Kouzumi.

Estas inquietudes quedan significativamente ilustradas en las protestas diplomáticas chinas y coreanas por las repetidas visitas del premier japonés al santuario shintoísta de Yasukani, donde reposan los restos de miles de hombres caídos en batalla en las guerras que Japón ha sostenido desde la restauración Meiji (1868 – 1912), entre los que se encuentran los de los líderes militares nipones de la Segunda Guerra Mundial, condenados a la horca por crímenes de guerra por el Tribunal Militar Internacional que funcionó en Tokio entre 1946 y 1948. Así, pues, durante la Cumbre del Foro de Cooperación Asia-Pacífico celebrada en noviembre pasado en Pusan, Corea del Sur, el jefe del Estado anfitrión advertía al premier Koizumi que esas visitas debían terminar; en caso contrario sería directamente responsable del creciente aislamiento diplomático de su país en el Este de Asia[1]. En términos muy parecidos, el embajador chino en Tokio, Wang Yi, declaró recientemente a la prensa nipona que las visitas al Santuario Yasukani eran "echar sal a una herida abierta"[2].

1 *Lloyd, Richard. Japanese leader told: stop visiting nationalist shrine. The Times. Londres, 19 de noviembre de 2005.*

China y Japón: una relación compleja

Las relaciones sino-japonesas son históricamente muy complejas, pues mezclan tanto la admiración como el rechazo entre ambas partes. Un hecho incontrovertible es la influencia china en el origen de los rasgos culturales fundamentales del Japón. Así, por ejemplo, el budismo llegó al archipiélago nipón en el siglo VI dC gracias a la obra misionera de monjes chinos y coreanos. Éste fue el inicio formal de un milenio de relaciones culturales y económicas en las que el comercio y la piratería fueron constantes del lado nipón, así como las amenazas de invasión de su contraparte china, tal y como sucedió a inicios del siglo XIV, expedición que fue desbaratada por el "viento divino", Kamikaze. En tiempos más recientes, el primer enfrentamiento bélico sino-nipón ocurrió entre 1894 y 1895. Ambos naciones disputaban cuál de ellas ejercería su poder e influencia sobre la Península Coreana. Japón ganó la guerra por tierra y por mar obligando al Celeste Imperio a cederle la península de Laiotang, Taiwan y el Archipiélago de Pescadores, además de concederle franquicias semejantes a las otorgadas a las potencias europeas a lo largo del río Yangtze. La victoria sobre China convirtió a Japón en potencia regional, estatus que ratificó con la firma de la alianza defensiva con Inglaterra, en 1902 y su aplastante triunfo sobre Rusia entre 1904 y 1905.

En China, la derrota en la guerra de 1894-95 provocó un despertar político y cultural comparable al que tuvo España tras ser vencida por los Estados Unidos en la guerra Hispano-estadounidense de 1898. Los intelectuales chinos –al igual que los españoles de la generación del 98– se avocaron a la tarea de encontrar un modelo de renovación nacional, la llamada "regeneración", siendo elegido el de la nación que había vencido a su patria. El Japón era un ejemplo de aprendizaje y uso de la tecnología y civilización occidental sin dejar de lado su milenaria cultura. Así, por ejemplo, las teorías políticas de Occidente llegaron a China a través de la reinterpretación nipona, por lo que palabras como, democracia, nación y sociedad, en chino, son de etimología japonesa[3]. Fueron los intelectuales chinos formados en las universidades niponas los que derrocaron a la decadente monarquía manchú en 1911 y, apenas ocho años después, protestaban en las calles de Pekín contra la transferencia de las concesiones alemanas en su territorio a Japón. La agresión militar abierta a partir de 1931 terminó de borrar el lustre de prestigio que tuvo Japón en la sociedad china, pero incluso Mao Tse Tung reconoció años después que sin la invasión japonesa la victoria del Partido Comunista Chino y la consolidación de una verdadera nación china habría sido mucho más lenta.

Del lado japonés, las seis décadas de agresiva expansión militar y económica (1895-1945) estuvieron marcadas por la ideología oficial shintoísta que declaraba el carácter único del pueblo nipón y la divinidad de su Emperador. Así, pues, paralelamente a su acelerado proceso de modernización, fue creciendo una corriente de rechazo hacia sus vecinos asiáticos, cuyo portavoz fue el intelectual Yukuchi Fuzuzawa (1834 – 1901), quién escribió un famoso ensayo titulado "Dándole la espalda a Asia", donde declaraba: "Las malas compañías son sinónimo de mala reputación. Por esta razón Japón debe darle la espalda a Asia y fijar su mirada en las naciones civilizadas de Occidente"[4]. Esta actitud echó raíces en la conciencia nacional nipona y, pese a los cambios sociales producidos desde la derrota sufrida en 1945, perdura en el discurso de muchos políticos de extrema derecha, como el del gobernador de Tokio, Shintaro Ishihara.

Tras la Segunda Guerra Mundial, las relaciones sino-niponas fueron tensas, desarrollándose dos actitudes propias del periodo de la guerra fría. Del lado chino, la resistencia antijaponesa durante el mencionado conflicto bélico se convirtió en el fundamento del monopolio del poder del Partido Comunista. Del lado nipón, si bien se abolió la ideología oficial shintoista en la constitución de 1947, su esencia perduró y se transmitió al esfuerzo de recuperación económica, transformando al país, en apenas dos décadas, en



Disputa territorial sino- nipona: Límite establecidas las ZEE china y japonesa.

2 *Brooke, James.* Japan Must Show Deep Remorse for Wartime Actions, Study Says. *The New York Times. New York, 8 de diciembre de 2005.*

3 *Beja, Philippe.* Chine – Japon: entre l'amour et l'haine. *Le Monde. París, 06 de mayo de 2005.*

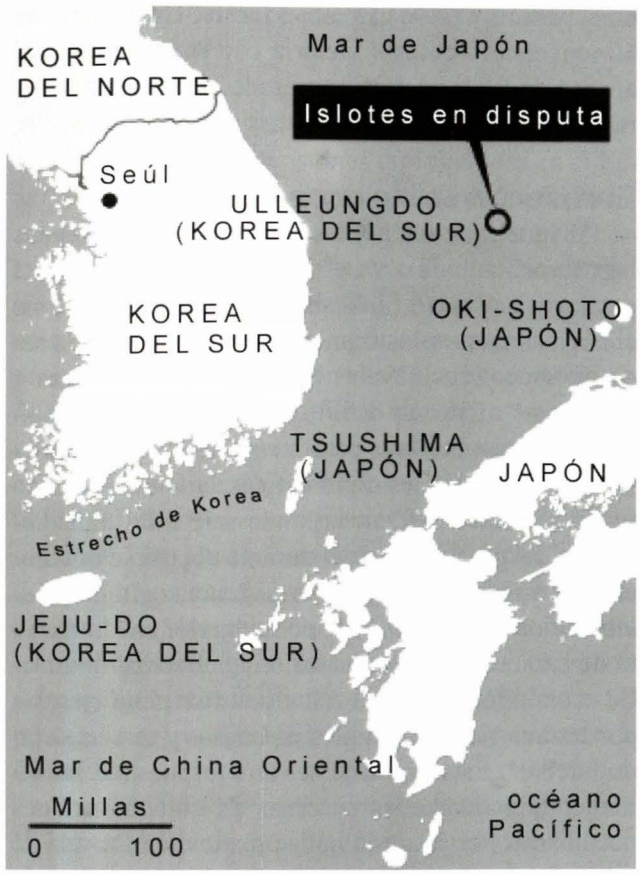
4 *Onishi, Norimitsu.* Ugly Images of Asian Rivals Become Bestsellers In Japan. *The New York Times. New York, 19 de noviembre de 2005.*

una potencia económica mundial. Actualmente el panorama ideológico-político ha vuelto a enrarecerse porque ambos países necesitan dar una nueva legitimidad a sus sistemas políticos. En el caso japonés, parece manifestarse un retorno a la vieja prédica de Fukuzawa a medida que crece el temor de su población ante la posible amenaza militar norcoreana y china. Del lado chino hay una reivindicación del esplendor de las glorias de la dinastía Ming, durante el siglo XV, que se manifiesta en la revaloración de personajes hasta ahora olvidados, como el Almirante Zheng He, a quien se atribuye el temprano descubrimiento de Australia y América a inicios del mencionado siglo[5].

Desde una perspectiva más inmediata, Japón y China compiten por acumular reservas energéticas para mantener funcionando sus respectivas economías. Por el hecho de haberse incorporado al mercado global apenas hace dos décadas, China se encuentra en desventaja y sus necesidades son más apremiantes. Así, pues, la existencia de ricos yacimientos de gas natural y petróleo en el límite de su zona económica exclusiva (ZEE) en el Mar de China Oriental es motivo de constantes incidentes entre navíos chinos y japoneses[6]. Japón reconoce el límite establecido de la ZEE, pero considera que la localización de las plataformas petrolíferas chinas es una provocación, pues se ubican en el borde de ésta, y el gas natural y petróleo que se extraiga provendrá del lado japonés. En esta disputa está en juego un estimado de 7 trillones cúbicos de gas natural y 100 billones de barriles de petróleo[7].

Estos encuentros navales sino-nipones se tornan cada vez más peligrosos por incidentes como el ocurrido en noviembre del año pasado, cuando un submarino chino, presumiblemente de la clase HAN, de propulsión nuclear, entró en aguas japonesas y la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón (nombre oficial de la Marina Japonesa) lo persiguió sin éxito durante dos días[8]. Este incidente dio pie para que en el Libro Blanco de Defensa nipón se considere a Corea del Norte y China como potenciales peligros para la seguridad del archipiélago.

Actualmente, el gobierno del premier Koizumi ha presentado a la Dieta (Parlamento japonés) un proyecto de ley para enfrentar estas amenazas, en el cual



Disputa territorial nipo-coreana: Islas Tokdo/ Takeshima

se considera la reforma del artículo 9 de la Constitución de 1947, por el cual Japón renuncia solemnemente a cualquier acción bélica y a tener Fuerzas Armadas de carácter ofensivo[9]. Las Fuerza de Autodefensa de Japón son, en realidad, fuerzas armadas constituidas, pero su falta de legitimidad constitucional no les permite tener un rol más activo en el resguardo de su seguridad internacional. Sí la prohibición constitucional es abolida en el primer trimestre del año entrante, los 240.000 efectivos de las Fuerzas de Autodefensa podrán ser desplegados con mayor autonomía en sus misiones que por ahora se limitan al apoyo logístico de las fuerzas estadounidenses y de sus aliados occidentales.

Entretanto, el proceso de modernización de las FF.AA. chinas continúa, al punto que preocupa inmensamente al gobierno del presidente Bush[10]. En las celebraciones del final de la Segunda Guerra Mundial en el continente asiático, el presidente chino Hu Jintao declaró: "China no buscó la hegemonía

5 *Spencer, Richard.* China's warring Simbad reinvented as good neighbour. *The Daily Telegraph. Londres, 11 de Julio de 2005.*
6 *Faiola, Anthony.* Japan – China Oil Dispute Escalates. *The Washington Post. Washington, 22 de octubre de 2005*
7 *Poch, Rafael.* Japón protegerá con su Armada a los buques que extraen gas en aguas disputadas con China. *La Vanguardia. Barcelona, 12 de junio de 2005.*
8 Le Japon chasse en haute mer un sous – marin fantôme, probablement chinois. *Le Figaro. París, 11 de noviembre de 2004*
9 *Joyce, Collin.* Japan seeks to scrap law that bans it from having an army. *The Daily Telegraph. Londres, 23 de noviembre de 2005*
10 *Yarley, James et Shanker, Thom.* Chinese Navy Build- Up Gives Pentagon New Worries. *The New York Times. New York, 8 de abril de 2005.*

en el pasado y no lo hará en el futuro. Celebramos el 60 aniversario de esta victoria con la idea de haber aprendido las lecciones del pasado, de no olvidarlo y ratificar nuestra fe en la paz para un futuro mejor"[11].

El resentimiento coreano

Al igual que China, las tensiones nipo-coreanas han aumentado durante el año 2005. Así, la disputa por las islas Dokto (Takeshima en japonés, también conocidas como islas Liancourt) ha llevado a una serie de encuentros navales entre unidades coreanas y japonesas[12]. Esto no debió ocurrir, pues ambos países esperaban celebrar pacíficamente el 50 aniversario de sus relaciones diplomáticas.

El recelo es evidente cuando sale a la luz el recuerdo del pasado colonial durante el cual se estableció una ambigua relación de resistencia cultural y colaboración con Japón. Así, por ejemplo, una historieta de carácter revisionista atribuye el actual desarrollo económico de Corea a la dura disciplina ejercida por las autoridad coloniales japonesas y que ha dejado huella[13]. Ésta pretende ser una respuesta a las innumerables demandas coreanas de compensaciones pecuniarias por casos como la prostitución forzada de miles de sus mujeres por parte del ejército nipón y la explotación de la mano de obra coreana en condiciones de servidumbre, en fabricas y minas de propiedad de los grandes consorcios nipones.

La posición estadounidense y rusa

Estados Unidos es un factor clave en las tensiones asiáticas. La presencia militar estadounidense ha sido la garantía militar para el despegue económico de toda la región durante seis décadas. Sin embargo, el temor que causa en Washington la expansión militar china ha hecho que se busque renovar sus alianzas con todos sus aliados en la región, en particular Japón y Corea del Sur[14]. Así, pues, el Secretario de Defensa Donald Rumsfeld ha emprendido una extensa gira por el Este Asiático en la que ha firmado importantes acuerdos con Tokio y Seúl. Con Japón, Rumsfeld ha acordado un reordenamiento de las fuerzas estadounidenses estacionadas en el archipielago, dándole a las Fuerzas de Autodefensa un rol más activo y autónomo[15].

El nuevo acuerdo nipón-norteamericano establece la evacuación de algunas bases estadounidenses en Okinawa, que pasarán a Guam y otras bases al norte del archipiélago japonés, muchas de las cuales serán compartidas con las Fuerzas de Autodefensa. Asimismo, la transferencia de tecnología para construir un escudo antimísiles y, cuando se apruebe la reforma constitucional antes mencionada, el despliegue de unidades niponas junto con sus homólogas estadounidenses en misiones de guerra[16]. La aprobación del cambio constitucional no es segura, pues si bien el Partido Liberal Democrático del premier Koizumi obtuvo mayoría en las elecciones generales del pasado setiembre, entre muchos japoneses existe el temor de que los cambios propuestos en materia de defensa trascienda la letra del Tratado de Seguridad mutua nipón-estadounidense de 1960[17].

Con Corea del Sur la situación es más difícil, por el extendido rechazo de la población a la presencia de tropas estadounidenses. No obstante, coreanos y estadounidenses han acordado la reducción del número de efectivos y el cierre de algunas bases de USA para el año 2008[18].

Los cambios en las alianzas de seguridad con Japón y Corea del Sur son parte de una estrategia global estadounidense, que en el Pacífico se expresa en la renovada importancia que ha tomado la isla de Guam como base para enfrentar un hipotético conflicto con China[19]. Así, pues, la guarnición de Guam ha sido reforzada con un escuadrón de bombarderos *B-2* y de aviones de reabastecimiento *KC-135*, así como con dos submarinos nucleares.

El escenario de las hipótesis bélicas es inevitablemente Taiwán. Sobre el particular, Japón y los Estados Unidos han adoptado una posición conjunta en que apuntan a una estrategia común en defensa del status actual de Taiwán. Felizmente, la situación política de la isla permite un respiro para todas las naciones involucradas. La reciente victoria del Koumintang, favorable a una política de conciliación con China, en las elecciones legislativas, permite que se

---

11 *Doyle, Leonard.* China says military powers are not directed at Japan. *The Independent. Londres, 5 de setiembre de 2005.*

12 South Korea-Japan High Seas Showdown. *The Washington Post. Washington, 2 de junio de 2005.*

13 *Onishi, Morimitsu.* Ugly Images of Asian Rivals Become Bestsellers in Japan. *The New York Times. New York, 19 de noviembre del 2005.*

14 *Schmitt, Eric.* Rumsfeld warns of Concern About Expansion of Chinese Navy. *The New York Times. New York, 18 de febrero del 2005.*

15 *Scott Tyson, Ann.* New US – Japan Plan to Realign Military Defences. *The Washington Post. Washington, 30 de octubre de 2005.*

16 El nuevo ejército de Koizumi entusiasma a Washington. *El Mercurio. (Santiago). 31 de octubre del 2005.*

17 *French, Howard.* Spectre of Rearmed Japan Stirs its Wartime Generation. *The New York Times. New York, 20 de junio de 2001.*

18 *Shankers, Thom.* US to Speed Up Talk on South Korea's Military, Rumsfeld Says. *The New York Times. New York, 22 de octubre de 2005.*

19 *Cody, Edward.* Shift in Pacific Force US Military to Adapt Thinking. *The Washington Post. Washington, 17 de setiembre de 2005.*





Plataformas de explotación petroleras chinas en el límite de la ZEE en disputa.

tenga un factor menos de tensión[20].

Rusia es el otro actor clave en las tensiones en Asia Oriental. Pero, a diferencia de Washington, Moscú está muy preocupado por los acontecimientos por su debilidad económica y militar en la región. Al mismo tiempo, el presidente Putin quiere explotar las posibilidades que ofrecen China y Japón para la exportación del petróleo y el gas natural siberiano. Así, en junio pasado, Pekín y Moscú llegaron a un histórico acuerdo de demarcación territorial, además de proponer la formación de un bloque regional que incluiría a India para hacer frente a la alianza norteamericana-japonesa[21].

Además de la exportación de sus recursos energéticos, Rusia quiere asegurar el futuro mercado de su industria bélica en China. Ésta es la explicación más probable para las maniobras conjuntas chino-rusas celebradas en agosto del 2005[22]. Por ello Moscú, que aprobó la construcción de un oleoducto gasifero y petrolero hacia China en septiembre del mismo año[23], no excluye la construcción de un ramal hacia Japón, dejando de lado el conflicto territorial que Rusia y Japón tienen pendiente sobre la propiedad de las islas Kuriles[24].

A modo de conclusión

Gran parte de las tensiones diplomáticas en el Este de Asia se concentran en la actitud de Japón hacia sus vecinos. No obstante, éstas van en paralelo con la transnacionalización de la actividad de las empresas japonesas en China y en todo Asia. Se puede afirmar que es poco probable –por el momento– que la política destruya esta tendencia[25]. Es el comercio sino – nipón lo que ha permitido que, poco a poco, Japón salga de la recesión que afectó durante una década su economía. Como hace un siglo, miles de estudiantes chinos prefieren ir a universidades japonesas antes que a estadounidenses. Asimismo, un millón de chinos trabajan en empresas de propiedad japonesa. En Shanghai, 20.000 japoneses forman la comunidad extranjera más numerosa en el puerto principal y centro financiero de China. Así, pues, las promesas de prosperidad superarían los motivos de discordia.

Por ello, no sorprende la propuesta conjunta para la formación de un área de libre comercio en el seno de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) entre Japón, Corea del Sur y China[26], que eventualmente involucraría a otras naciones, como Australia, Nueva Zelanda e India.

Esta idea ha sido una de las muchas discutidas en la primera Cumbre de las Naciones de Asia Oriental, que tuvo lugar en Kuala Lumpur, Malasia, el 14 de diciembre de 2005. La concreción de estas iniciativas sólo será posible en la medida que las tensiones regionales vayan cediendo y la moderación diplomática se imponga en las cancillerías de las naciones involucradas[27]. En juego está el que un proceso de integración económico de varias décadas asuma un carácter político al estilo de la Unión Europea[28].

---

20 *Mervei, Jean – Jacques.* Revers electoral pour le president taïwainais. *Le Figaro. París, 5 de diciembre de 2005.*
21 Accord historique entre Chine et Russie sur leur frontière orientale. *Le Monde. París, 3 de junio de 2005.*
22 *Murphy, Kim, y Magnier, Marie.* An exercise Fit for Sending Us a Message. *L.A Times. Los Angeles, 17 de agosto de 2005..*
23 *Poch, Rafael.* El crudo siberiano irá a China. *La Vanguardia. Barcelona, 4 de septiembre de 2005.*
24 Developper les relations avec le Japon est une priorite de Moscou. *Le Monde. París, 8 de setiembre del 2005.*
25 *French, Howard, y Onishi, Norimatsu.* Economic Ties Binding Japan to Rival China. *The New York Times. New York, 31 de octubre de 2005.*
26 Japan, China and South Korea in Planned ASEAN Free Trade Area. *The Spectator. Londres, 10 de diciembre de 2005.*
27 *Inoguchu, Takashi.* An ordinary power – Japanese style. *OpenDemocracy. Londres, 26 de febrero de 2005.*
28 *Hama, Noriko.* How not to build an East Asian Community. *OpenDemocracy. Londres, 9 de diciembre de 2005.*



Héctor López Aréstegui *(Lima, 1972)*

Estudió en el colegio José Olaya en Miraflores. Es Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Lima y traductor de inglés y francés. Tiene en su haber la publicación de diversos artículos sobre temas de actualidad en los diarios El Peruano *y* El Comercio.

México y el TLC

Edmundo Deville del Campo

Introducción

En los últimos 50 años el comercio mundial se ha multiplicado 22 veces, manteniendo un crecimiento promedio anual del 6%[1], ello representa una gran oportunidad de desarrollo para los países dispuestos a aprovechar esta tendencia.

México parece haber comprendido la necesidad de ampliar mercados ya que, incluyendo al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), tiene suscritos acuerdos de libre comercio con 35 países[2].

Sin embargo, el camino no está libre de riesgos, sobre todo para las economías más débiles, ya que según el reporte de Perspectivas Económicas Globales del Banco Mundial, los beneficios del Libre Comercio dependen de la forma cómo se implemente[3].

Este artículo analizará los efectos que para México tiene el TLC, para lo cual partiremos de cuáles fueron las expectativas y objetivos de su adopción, pasando a analizar qué fue lo que realmente se consiguió luego de 10 años, incidiendo tanto en sus repercusiones económicas, y en los aspectos sociopolíticos tales como los efectos en empleo, reducción de la pobreza, distribución de la riqueza y efectos en el campo, concluyendo con la comparación con de América Latina durante el período.

Objetivos y expectativas iniciales

El TLCAN (o NAFTA por sus siglas en inglés), entre México, Estados Unidos de América y Canadá entró en vigor el 1 de enero de 1994 por un período indefinido, y en adición a los objetivos formales[4] está el eliminar obstáculos al comercio, promover la competencia leal, aumentar las oportunidades de inversión en las Partes y proteger la propiedad intelectual, resulta evidente que los EE.UU., con la inclusión de México mejoraban un mercado de exportación que ya se encontraba en crecimiento[5], y ayudaba a arraigar las reformas emprendidas por México en la década de los 80, esperando que ello le permitiera reducir migración de mexicanos.

Canadá, por su parte, buscaba el ingreso preferencial al mercado mexicano en sectores claves como el de los servicios financieros, automóviles y compras oficiales.

---

1 *La Organización Mundial de Comercio. Abril del 2005. Publicación electrónica: http://www.wto.org/spanish/res_s/doload_s/inbr_s.pdf*

2 Acuerdos y Negociaciones Comerciales de México. *Secretaría de Economía. Marzo del 2005. Publicación electrónica: http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1#*

3 *World Bank. Global Economic.* Prospects 2005, conclusions to Chapter 3: Regional Trade Agreements: Effects on Trade. *Pags. 57-75. Abril del 2005. Publicación electrónica : http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2005/Resources/GEP107053_Ch03.pdf*

4 Tratado de Libre Comercio de América del Norte. *Secretaría del TLCAN. Marzo del 2005. Publicación electrónica.: http://www.nafta-sec-alena.org/DefaultSite/index_s.aspx?DetailID=628*

5 *No debemos olvidar que Canadá y EE.UU. ya habían firmado un Tratado de Libre Comercio en 1989 durante la presidencia de George Bush padre. Abril del 2005. Texto completo del tratado disponible en publicación electrónica.: http://wehner.tamu.edu/mgmt.www-/nafta/fta/*

De diferentes artículos consultados se puede apreciar que en el caso de México sus principales motivos fueron, entre otros:

- El convencimiento de su vulnerabilidad comercial con respecto a los Estados Unidos, dada la concentración de su comercio (82% a la firma del tratado).
- Estados Unidos es su vecino natural y es el país con el mayor mercado mundial.
- Se lograría fortalecimiento de la economía mexicana, con lo que reduciría la migración, aumentaría el empleo, mejoraría las remuneraciones, con la consiguiente reducción de la pobreza que reforzaría la paz social y la estabilidad política.
- Mejoraría su opción para competir en sectores como el calzado y textiles.
- La competitividad general del país mejoraría.

En adición, resaltaré tres aspectos que podrían haber resultado determinantes para esta búsqueda del TLCAN para México: los dos primeros se refieren a la generación de empleos y la migración hacia los EE.UU., sobre todo cuando se los asocia con el crecimiento demográfico del país ya que México tuvo entre los años 1960 y 2000, un crecimiento poblacional que fue un 30% superior al de Brasil, más del doble de Argentina y casi 5 veces el de España y Francia (de acuerdo con el estudio de Guisan, M.C., Malacon, C., and Exposito, P. Mexico, Nafta and Growth[6])., y si bien ese crecimiento ha disminuido drásticamente a partir de la década del 90, el hecho es que ese crecimiento se reflejaría en la necesidad de nuevos empleos en las de 1990 y 2000, cuando sería imperioso generar empleos para el 38% y 34% de su población.

El tercero era ampliar las reformas democráticas y económicas emprendidas por México en la década de los años 80 y dentro de las cuáles, luego del ajuste fiscal de inicios de los años 80, México se avocó a la reforma del comercio exterior, buscando aumentar la eficiencia y competitividad de los exportadores[7].

Cabe resaltar que México llegó al TLCAN con una estructura de exportaciones eminentemente petroleras, ya que éstas representaban 58% del total, mientras que las manufactura sólo alcanzaban el 14% y las maquiladoras el 4%, por lo que es a partir de esta coyuntura que se analizará los resultados.

Evaluación a los 10 años, los resultados positivos

El tratado firmado[8] está compuesto de 22 capítulos, con alrededor de 300 artículos en ocho partes que, luego de los aspectos generales y definiciones, pasa a los detalles del Comercio de Bienes, Normalización, Compras del Sector Público, Inversión y Servicios, Propiedad Intelectual y Solución de Controversias.

Tres temas fundamentales que no se trataron inicialmente y que motivaron la discusión de los tres Acuerdos Paralelos fueron: el Medio Ambiente; las Salvaguardas, y los aspectos Laborales, siendo este último punto el que mayores críticas y recelos generó ante el temor de una masiva pérdida de empleos, principalmente en EE.UU.

Entrando al análisis de los aspectos positivos existe unanimidad respecto a que el más trascendental se refiere al salto dado por la balanza comercial mexicana. De acuerdo con los datos de la Secretaría de Comercio Exterior[9], durante los años de vigencia del TLCAN, México se ha convertido en la octava potencia comercial mundial y la primera en América Latina, con una participación del 44% en las exportaciones y 49% en las importaciones totales de la región, triplicando sus exportaciones durante el período.

Debe resaltarse el cambio de la composición de las exportaciones, las cuales han pasado de depender fuertemente del petróleo a tener un componente mayor de manufactura/ensamblaje (43%) y maquila (47%), relegando al petrolero al 7%.

Dentro de este crecimiento, el TLCAN ha sido un instrumento clave para incrementar los flujos de comercio e inversión entre México, Estados Unidos y Canadá. Entre 1994 y 2003, el crecimiento promedio anual del comercio total entre México, Estados Unidos y Canadá ha sido de 8,1%. En diez años, el comercio total entre México, Estados Unidos y Canadá aumentó 117% para superar los 626 mil millones de dólares en 2003.

Sobre todo, es notorio que el principal salto de México como exportador se da hacia los EE.UU., en

---

6 *Guisan M. Carmen, Malacon Cristina y Exposito, Pilar.* Effects of the Integration of Mexico into NAFTA on Trade, Industry, Employment and Economic Growth. *Abril 2005. Publicación electrónica: http://www.usc.es/~economet/aeeadepdf/aeeade68.pdf*

7 *Fernando Clavijo, Susana Valdivieso.* Reformas Estructurales y Política Macroeconómica: El Caso de México 1982-1999. *Mayo 2000, CEPAL., pag. 63.*

8 Tratado de Libre Comercio de América del Norte. *Secretariado del TLCAN. Publicación electrónica: http://www.nafta-sec-alena.org/DefaultSite/index_s.aspx?CategoryId=42*

9 El comercio antes y después del TLCAN. *Dirección General de Comercio Exterior. Secretaría de Economía. Abril 2005. Publicación electrónica: http://www.economia.gob.mx/?P=718*

el que de una balanza bilateral negativa para México en 1992 (-1500 millones de dólares), se pasa en la actualidad a tener un margen positivo de 32.5 mil millones de dólares.

Pero aquí también resulta importante qué sucede con los otros TLC suscritos con otros 33 países y allí la balanza comercial no es favorable[10], acumulando un déficit comercial en el 2003 de 13.168 millones de dólares el cual se amplía hasta 14.468 millones de dólares si consideramos el déficit comercial con Canadá.

Esta situación nos lleva a que México se ha vuelto cada vez más dependiente de los EE.UU., y por lo tanto cada vez más sujeto a que cualquier pequeño problema en este país se amplifique notoriamente en México (pasa del 82% en 1992 al 89% en el 2003)[11].

Otro cuestionamiento asociado es la concentración del 70% de las exportaciones en 300 empresas, la mayoría de estas grandes transnacionales[12].

Otro aspecto que se asocia directamente a la firma del TLCAN es la llegada de Inversión Extranjera Directa (IED) hacia México. Las fuentes oficiales[13] señalan que luego de la firma del acuerdo, México se ha convertido en el cuarto país en el mundo en cuanto a recepción de inversión extranjera en el período 1994-2003, de esa inversión el 66% de la IED proviene de los EE.UU., 20% de Europa, 10% de Canadá y el otro 10% del resto del mundo, lo cual hace a México también fuertemente dependiente no sólo del comercio, sino también del capital de los EEUU.

Otra de las expectativas generadas por el TLCAN fue la relativa a la generación del empleo y la mejora de los sueldos y salarios en México. Al respecto, si bien las cifras oficiales sostienen que el acuerdo fue beneficioso y que hubo un fuerte incremento en la cantidad de empleos generados (3.5 millones entre 1994 y el 2003), también se observa una gran sensibilidad a la reducción como lo sucedido entre los años 2000 y 2003, lo que conllevó a una pérdida importante de empleos.

Lo que si es notorio es que el promedio de los salarios en las empresas de orientación exportadora es en promedio un 40% mayor respecto a las que no lo son, aunque este indicador es similar tanto en los EE.UU. como en Canadá[14].

Respecto al impacto del TLCAN en los salarios en general en México, el informe del Banco Mundial[15], concluye que sin él todos los salarios de México serían en la actualidad un 5% menores de no haberse firmado el tratado.

Evaluación a los 10 años: los cuestionamientos

En diferentes críticas sobre el TLCAN que se han revisado, hay una coincidencia respecto a que las principales beneficiadas con la firma del tratado fueron las compañías transnacionales. En un artículo próximo a ser publicado, el economista Robert A. Blecker[16] afirma que el TLCAN hizo acelerar y regular el proceso de integración económica en EE.UU, maximizando los beneficios de las grandes corporaciones multinacionales e instituciones financieras, ya que también mantuvo muchas exclusiones y barreras como las "reglas de Origen" en su favor.

Luego de esta afirmación pasaremos a estudiar algunos de los aspectos más críticos:

Generación de Empleos: Desde una perspectiva mexicana, la creación neta de empleos en sectores como los manufacturados o agroindustriales ha sido insatisfactoria y hasta posiblemente negativa[17], como puede verse al analizar un sector importante como la maquila, la cual en 10 años sólo generó en forma neta 250.000 y si bien al año 2000 los empleos habían crecido en medio millón la reducción de la demanda entre el 2000 y 2003 llevó a la pérdida de 250.000. Como puede verse es un crecimiento mínimo en una industria que cubre el 47% de las exportaciones mexicanas.

---

10 Resultados de la Relación Comercial de México con Socios TLC. *Secretaría de Economía. Abril de 2005. Publicación electrónica Abril 2005: http://www.economia.gob.mx/?P=293*

11 Evolución del Comercio con el TLCAN. *Secretaría de Economía. Abril de 2005. Publicación electrónica: http://www.economia-.gob.mx/?P=718*

12 México: la década de elogios y críticas, como parte de la serie El ABC del TLC. *Diario El Comercio. Edición en Internet. Abril de 2005. http://www.elcomercio.com/noticias.asp?noid=108718*

13 Resultados de la Relación Comercial de México con Socios TLC. *Secretaría de Economía*

14 *Jaime Serra Puche.* Se están erosionando las ventajas competitivas generadas por el TLCAN. *Revista Entorno. Febrero del 2004. Publicación electrónica: http://www.coparmex.org.mx/contenidos/publicaciones/entorno/2004/feb04/7*

15 *Lederman, Daniel, Maloney, William F. y Servén, Luis.* Lecciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para los Países de Latinoamérica y el Caribe. *Oficina del Economista Jefe para la Región de América Latina y el Caribe. Banco Mundial. Diciembre de 2003*

16 *Blecker, Robert A.* The North American Economies after NAFTA: A Critical Appraisal. *International Journal of Political Economy, edited by Mario Seccareccia, a ser publicado durante 2005. Publicación electrónica: www.carnegieendowment.org/pdf/Blecker_NAFTA_paper-_final.pdf*

17 *Papademetriou, Audley, Polaski.* NAFTA's Promise and Reality: Lessons from Mexico for the Hemishphere. *Carnegie Endowment Report. Noviembre de 2003. Editor Carnegie. Publicación electrónica: http://www.carnegieendowment.org/publications/index.cfm?fa=view&id=1390*

Respecto al campo, los autores no tienen una cifra exacta debido a la variación de los sistemas de medición, que emplean bases distintas, estimando la pérdida de empleos en el campo entre 728.000 y 372.000, según ésto puede afirmarse que se perdió una gran cantidad de empleos. Las cifras son más dramáticas en el sector manufacturero, ya que todos los índices acumulados son negativos entre 1992-2003.

También es muy interesante conocer que los principales acusados de incumplir los acuerdos laborales del TLCAN en México son las grandes transnacionales[18].

Distribución de la Riqueza: México sólo ha logrado un pequeño avance en la reducción de la desigualdad de distribución de la riqueza según el Informe Panorama Social de América Latina 2004[19] de la CEPAL, ya que pasó de ser parte inferior del grupo de países con una diferencia de ingreso muy alta, hacia la parte superior del grupo de los que tienen una distribución alta, (el índice de GINI pasó de 0,532 a 0,514).

Pobreza: La estimación efectuada por el Banco Mundial[20] evidencia una tendencia hacia su reducción. Si bien luego de los efectos adversos de la crisis de 1995, la pobreza se encuentra en los mismos niveles de 1992, es notoria la gran incidencia de la pobreza extrema rural la cual se encuentra en un 35% (urbana 11%).

Estos resultados coinciden con la evaluación efectuada por la CEPAL en su Informe sobre el Panorama Social de América Latina del 2004[21], el cual recalca que si bien se ha reducido la pobreza en un 30%, México se encuentra aún por debajo de las metas establecidas para el 2004.

Efectos sobre el Campo: Respecto al campo, existe una fuerte controversia. Para los investigadores del Banco Mundial[22], no han habido efectos mayormente adversos en agricultores mexicanos, incluyendo aquellos en niveles de subsistencia, asimismo, afirman que el tratado ha sido bastante positivo para la agricultura exportadora, sin embargo, recalcan la necesidad de mejores políticas para la agricultura no exportadora, sin regadío, particularmente en los estados del sur.

No obstante, internamente se cuestionan estos resultados, sobre todo en los efectos a los pequeños productores poseedores de 5 o menos hectáreas (3.2 millones de campesinos), afectados por la presencia de grandes compañías trasnacionales y la importación de granos, y que mantienen en la pobreza extrema a 17 de los 24 millones de pobladores rurales de México.

Comparación con América Latina

Del ya citado estudio del Banco Mundial sobre las lecciones del TLCAN para la región, pueden obtenerse dos conclusiones fundamentales: la primera se relaciona a que el TLCAN no será suficiente para México, ya que serán necesarias otras medidas de reestructuración adicionales, tales como las planteadas en el estudio "México: Reformas Estructurales y Crecimiento a Largo Plazo"[23] y que consideran las áreas tributaria, en la eficiencia en la asignación del gasto social, el impulso a la educación y la flexibilidad del mercado laboral, como medios para acortar la brecha con los países desarrollados.

La segunda conclusión es que para reducir la brecha con los países desarrollados, son más importantes las reformas estructurales internas, sobre todo las asociadas a la educación y a la institucionalidad del país, mencionándose los casos de Chile y Puerto Rico donde estas reformas han conseguido mejores resultados que los atribuidos a México con el TLCAN.

Conclusiones

- El TLCAN, si bien ha incrementado fuertemente las exportaciones y fomentó el ingreso de capitales, también han generado que México sea cada vez más dependiente de los EE.UU., y con beneficios restringidos, a ciertos sectores económicos y áreas geográficas.

---

18 Incumplen países del TLC con acuerdos laborales. *HRW. Publicación electrónica: http://www.cimac.org.mx/noticias/01abr/01041608.html, citando informe marzo de 2001 de Human Rights Watch: Comerciando con los derechos: La promesa incumplida del acuerdo laboral del TLC.*

19 Panorama Social de América Latina de 2004, CEPAL. *Noviembre de 2004. Publicación electrónica: http://www.eclac.cl/publicaciones/DesarrolloSocial/0/LCL2220PE/PSE_2004_Sintesis_Web.pdf*

20 La Pobreza en México, Una Evaluación de las Condiciones, las Tendencias y la Estrategia del Gobierno. *Banco Mundial. Publicación electrónica. Abril de 2005: http://www.bancomundial.org.mx/pdf/estudiosporsector/lapobrezaenmexico/b_resumen.pdf*

21 Panorama Social de América Latina del 2004. *CEPAL. Noviembre de 2004. Publicación electrónica: http://www.eclac.cl/publicaciones/DesarrolloSocial/0/LCL2220PE/PSE_2004_Sintesis_Web.pdf*

22 *Lederman, Daniel, Maloney, William F. y Servén, Luis.* Lecciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para los Países de Latinoamérica y el Caribe. *Oficina del Economista Jefe para la Región de América Latina y el Caribe. Banco Mundial. Diciembre de 2003*

23 *Cruz Vasconcelos,Gerardo, Gil Contreras Varela, Mario, Valles Arellano, Yearim.* México: Reformas Estructurales y Crecimiento de Largo Plazo. *Centro de Análisis y Difusión Económica, abril de 2000, publicación electrónica: http://www.cidac.org/vnm/pdf/16_reformas.pdf*

- El TLCAN no ha tenido un impacto significativo en la reducción de la desigualdad en la distribución de la riqueza, o reducción de la pobreza, pero sí un impacto negativo en el sector agrario mexicano relacionado con los cultivos tradicionales.
- Las reformas estructurales internas pueden ser mucho más importantes que el firmar tratados de Libre Comercio, ya que ellas generarán los resultados.

Bibliografía

- Acuerdos y Negociaciones Comerciales de México. *Secretaría de Economía, Pub. Elect. Marzo de 2005: http://www.economia-snci-.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1#*
- Effects of the Integration of Mexico into NAFTA on Trade, Industry, Employment and Economic Growth. *Publicación electrónica: http://www.usc.es/~economet/aeeadepdf/aeeade68.pdf*
- *Guisan M. Carmen, Malacon Cristina y Exposito, Pilar.* El comercio antes y después del TLCAN. *Dirección General de Comercio Exterior. Secretaría de Economía. Publicación electrónica: http://www.economia.gob.mx/?P=718*
- Environmental Issues In Mexico Under Nafta. *United State-Mexico Chamber of Commerce's NAFTA Forum series. Mayo de 1998.*
- Evolución del Comercio con el TLCAN. *Secretaría de Economía. Abril de 2005. Publicación electrónica: http://www.economia-.gob.mx/?P=718*
- Incumplen países del TLC con acuerdos laborales. *HRW. Publicación electrónica: http://www.cimac.org.mx/noticias/01abr/01041608.html , citando informe de Human Rights Watch: "Comerciando con los derechos: La promesa incumplida del acuerdo laboral del TLC*
- *I*ndustria Maquiladora de Exportación: Total de Personal Ocupado. *Encuestas Industriales Mensuales, del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. Publicación electrónica en: www.inegi.gob.mx*
- La Organización Mundial de Comercio. *Organización Mundial de Comercio. Abril 2005. Publicación Electrónica: http://www.wto.org/spanish/res_s/doload_s/inbr_s.pdf*
- La Pobreza en México, Una Evaluación de las Condiciones, las Tendencias y la Estrategia del Gobierno. *Banco Mundial. Publicación electrónica: http://www.bancomundial.org.mx/pdf/estudiosporsector/lapobrezaenmexico/b_resumen.pdf*
- *Lederman,Daniel. Maloney, William F. y Servén, Luis.* Lecciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para los Países de Latinoamérica y el Caribe. *Oficina del Economista Jefe para la Región de América Latina y el Caribe. Banco Mundial. Diciembre de 2003.*
- México: la década de elogios y críticas, como parte de la serie "El ABC del TLC". *Diario El Comercio. Edición en Internet, http://www.elcomercio.com/noticias.asp?noid=108718*
- *Cruz Vasconcelos,Gerardo, Gil Contreras Varela, Mario y Valles ArellanoYearim.* México: Reformas Estructurales y Crecimiento de Largo Plazo.*Centro de Análisis y Difusión Económica. Abril del 2000. Publicación electrónica: http://www.cidac.org/vnm/pdf/16_reformas.pdf*
- *Papademetriou, Demetrios, Audley, John y Polaski, Sandra.* NAFTA's Promise and Reality: Lessons from Mexico for the Hemishphere. *Carnegie Endowment Report. Noviembre de; 2003. Editor Carnegie Endowment. Publicación electrónica: http://www.carnegieendowment.org/publications/index.cfm?fa=view&id=1390*
- Panorama Social de América Latina del 2004. *CEPAL. Noviembre de 2004. Publicación electrónica: http://www.eclac.cl/publicaciones-/DesarrolloSocial/0/LCL2220PE/PSE_2004_Sintesis_Web.pdf*
- Resultados de la Relación Comercial de México con Socios TLC. *Secretaría de Economía. Abril de 2005. Publicación electrónica: http://www.economia.gob.mx/?P=293*
- *Serra Puche, Jaime.* Se están erosionando las ventajas competitivas generadas por el TLCAN. *Revista Entorno. Febrero 2004. Publicación electrónica: http://www.coparmex.org.mx/contenidos/publicaciones/entorno/2004/feb04/7*
- *Blecker, Robert A.* The North American Economies after NAFTA: A Critical Appraisal. *International Journal of Political Economy, special issue on Critical Perspectives on a Decade of Globalization in North America under NAFTA. Editado por Mario Seccareccia, a ser publicado durante 2005. Publicación electrónica: www.carnegieendowment.org/pdf/Blecker_NAFTA_paper_final.pdf*
- Tratado de Libre Comercio Canadá - EEUU, 1989. *Texto completo del tratado disponible en publicación electrónica. Abril de 2005: http-://wehner.tamu.edu/mgmt.www/nafta/fta/*
- Tradado de Libre Comercio de América del Norte. *Secretaría del TLCAN, marzo 2005, Pub. Elect.: http://www.nafta-sec-alena.org/DefaultSite/index_s.aspx?DetailID=628*
- *Nava Castillo, Juana María.* Tratado de Libre Comercio de América del Norte, un análisis a los 8 años de su vigencia.*Editor CIMAS, 1999. Publicación electrónica: http://www.cimanoticias.com-especiales-redes-espanol.doc.url*
- *World Bank.* Global Economic Prospects 2005, conclusions to Chapter 3: Regional Trade Agreements: Effects on Trade. *Pags. 57-75. 2005. Publicación electrónica abril de: http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2005/Resources/GEP107053_Ch03.pdf*

Edmundo Deville del Campo (Callao, 1959)

Capitán de Navío en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1979. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica y Comunicaciones. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y el Curso de Comando y Estado Mayor en Argentina. Es Magíster en Administración por la Universidad San Ignacio de Loyola.

Entre otros cargos se ha desempeñado como Jefe del Departamento de Planes, Programas y Presupuestos del Estado Mayor General de la Marina, Jefe del Departamento de Personal Superior de la Dirección de Administración de Personal, Agregado Naval a la Embajada del Perú en Brasil, Comandante del B.A.P. Villavisencio. *Actualmente es alumno en la Escuela Superior de Guerra Naval.*

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

65º aniversario de la "Operación Dynamo": una eficaz coordinación aeronaval y un misterio de la II Guerra Mundial

Duncan Masson Cabrera

El autor analiza la retirada del Cuerpo Expedicionario Británico desde las playas del puerto francés de Dunkerque (mayo – junio de 1940) en sus dos aspectos: como una de las operaciones de coordinación aeronaval más eficaces de los anales bélicos y un misterio geopolítico de la guerra más sangrienta de la Historia. Desea, asimismo, rendir homenaje a su padre, el Teniente Duncan M. Masson (1911-1984), quién -–como muchos británicos más– luchó durante toda la guerra.

«Yo sé diez mil maneras de desembarcar y ninguna de reembarcar»
- Napoleón Bonaparte

La caída de Francia

A fines de mayo de 1940, el Cuerpo Expedicionario Británico en Francia (BEF por sus siglas en inglés) se encontraba cercado en los alrededores de Dunkerque, en una situación desesperada. Vanamente, confiado en que los espesos bosques de las Ardenas constituían por sí solos una barrera infranqueable, el Estado Mayor General francés desplegó allí escasas fuerzas y fue precisamente al sur de las Ardenas, en la ciudad de Sedán, donde los alemanes consiguieron una ruptura decisiva del frente occidental ocupándola el 12 de mayo y empezando una rápida penetración hacia el mar, aislando a cientos de miles de soldados ingleses, franceses y belgas.

Efectivamente, entre mayo y junio de 1940, Hitler lanzó a sus fuerzas contra Holanda, Bélgica y Francia, iniciando la Guerra Relámpago (Blitzkrieg) en Occidente. Holanda, luego del alevoso bombardeo a Rotterdam, se rindió, tornándose crítica la situación para Francia y para el Mariscal Lord John Gort, Comandante BEF.

Hasta comienzos de 1940, el Comandante en Jefe Francés, General Maurice Gamelin, tenía una aproximación acertada acerca de la estrategia alemana y sus medidas defensivas parecían adecuadas. Se contaba con que los alemanes aplicarían el plan Schlieffen de 1914, con la arremetida principal a través de Bélgica. Este país había expresado su neutralidad en 1936, pero a diferencia de Holanda, colaboró con los Aliados en la defensa de la frontera. Gamelin preparó planes alternativos para que la BEF (nueve divisiones) y el Primer Grupo de Ejércitos de Francia, bajo la dirección del General Gastón Billotte, avanzasen hacia los ríos Dyle o Escalda cuando se produjese la invasión. El 9º Ejército francés (General André Corap) se movería por la derecha hasta el Mosa, mientras el 7º Ejército francés, del General Henri Giraud, se movería por la costa en el flanco iz-

quierdo para asegurar el estuario del Escalda. Gamelin esperaba que el ejército belga detendría a los alemanes en la frontera germano-belga, en la región del fuerte Eben-Emaél, considerado como el más poderoso del mundo, el cual caería más tarde de modo espectacularmente rápido.

Los franceses suponían que la línea Maginot constituía una barrera infranqueable para los alemanes y confiaban en que no les podrían atacar por sorpresa a través de los bosques de las Ardenas. La mayoría de las restantes fuerzas aliadas estaban desplegadas tras la línea Maginot para el caso de una irrupción. Como vemos, los Aliados habían formado dos fuertes flancos, un centro débil y desplegaban sus tanques en el norte.

El Teniente General Erich von Manstein, Jefe de Estado Mayor del Grupo de Ejércitos A alemán, logró convencer a Hitler de trasladar el ataque principal de las Panzer Divisionen del norte al centro a través de las Ardenas, contra el punto débil de las defensas francesas, encerrando a las fuerzas aliadas en el nordeste de Francia y Bélgica. Así, se conformó un poderoso ariete, el Panzergruppe de von Kleist, que abarcaba el XIX Cuerpo Panzer (General Heinz Guderian), el XLI (General Georg-Hans Reinhardt) y el XIV Cuerpo Motorizado (Teniente General Gustav von Wietersheim), además de las 5ª y 7ª Panzer Divisionen el XV Cuerpo Panzer (General Hermann Hoth), añadido al 4º Ejército alemán. Los franceses seguían creyendo en la guerra defensiva, pero los alemanes tenían un plan soberbiamente diseñado. El 9 de mayo de 1940, Hitler ordenó a sus fuerzas que cruzaran la frontera de Holanda, Bélgica y Luxemburgo al amanecer del día siguiente. Con su ataque aerotransportado a Bélgica y sur de Holanda lograron una sorpresa total. Mientras que franceses e ingleses seguían adelantándose en Bélgica, Guderian y el General Erwin Rommel (con la 7ª Panzer Division) encabezaban la cuña acorazada a través de las Ardenas. El avance fue rápido y no hubo resistencia efectiva ni en Luxemburgo ni en las Ardenas belgas. Los franceses carecían de reservas para cerrar la brecha, lo que eliminaba cualquier posibilidad de enviar refuerzos a donde hacían falta, todo esto ahondado por los ataques de la Luftwaffe.

Guderian, después de haber conquistado Amiens, alcanzó el mar el 20 de mayo en la desembocadura del Somme y ese mismo día se celebró una reunión en las galerías bajo el castillo de Dover, Inglaterra. allí desde la Primera Guerra Mundial, existía una amplia instalación eléctrica conocida como la "habitación de la dínamo". El Almirante Bertram Ramsay expuso sobre una futura "evacuación de emergencia de fuerzas muy numerosas a través del Canal de La Mancha". Se ponía así en marcha la "Operación Dynamo", nombre convencional asignado a la evacuación.

El sombrío panorama: crisis logística y ataques alemanes. Bélgica se rinde

El puerto de Dover, con sus ocho muelles para transbordadores de pasajeros y cincuenta anticuadas boyas de amarre, no era apropiado para soportar la congestión que traería semejante movimiento de naves, hombres y equipo. Pero, a pesar de ello, se amarrarían en ellos, en filas de tres, hasta veinte barcos a un tiempo, mientras que las boyas canalizaban un constante flujo de buques que debían cargar combustible y provisiones. Al otro lado, bajo los ataques de la Luftwaffe, nada servía ya en el puerto de Dunkerque, excepto un rompeolas y dos muelles semidestruidos.

Las dificultades más graves se dieron al proteger a los buques en su travesía por el Canal de La Mancha, responder a los cañones alemanes que disparaban desde Calais, dar adecuada cobertura aérea por parte de una maltrecha Real Fuerza Aérea (RAF), limpiar de minas los canales que conducían al puerto, combatir con las unidades navales y los U-Boot alemanes. Todo esto con la constante amenaza terrestre alemana.

Los grandes barcos mercantes no podían ser empleados debido a que las aguas de Dunkerque son poco profundos. Incluso en estos tiempos, cuando la marea está baja, es posible ver los restos de los buques hundidos. Por tanto, la operación requería de gran número de naves de poco calado que siguieran estas tres rutas:

1 La Ruta "Y": desde el faro de North Goodwin hasta la boya Kwinte al norte y de ahí a lo largo de la costa hasta Dunkerque con rumbo sur.

2 La Ruta "X": desde el mismo faro, directamente hasta las playas francesas.

3 La Ruta "Z" desde Dover hasta la boya No. 6 y de ahí al norte hasta Dunkerque.

La primera de las rutas era la más segura, y la más peligrosa era la Ruta "Z" porque se aproximaba a Calais, en cuyas cercanías los alemanes habían apostado piezas de artillería de largo alcance.

Otro peligro lo constituía la gran cantidad de desperdicios flotando, restos de barcos hundidos y cadáveres que flotaban a la deriva en toda la costa. En la ruta de regreso, los barcos cargados de soldados se detenían por estos motivos causando un enor-



Algunos de los buquecitos *o* little ships *utilizados para la evacuación.*

me embotellamiento de buques que se exponían al ataque de aviones y submarinos alemanes. Por otro lado, durante la noche, por seguridad, las embarcaciones navegaban sin luces provocando colisiones y mayores retrasos.

El desarrollo de la operación. Se desencadena "el infierno", la retaguardia anglo-francesa lucha y la RAF se bate con la Luftwaffe

El 19 de mayo Gort comprendió que la batalla de Bélgica estaba perdida definitivamente y que, tal como iban las cosas, su repliegue hacia el interior de Francia era imposible. Pensó, entonces, en la posibilidad de evacuar al BEF por mar, desde los puertos del Canal de la Mancha. Hasta el día 24, Gort se mantuvo a la expectativa del proyectado contraataque hacia el sur, pero la inoperancia francesa y la presión alemana le obligaron a replegarse hacia la costa, y Londres, que había aprovechado esa semana para disponer los medios de evacuación, dio la orden de comenzarla el día 26 de mayo, asumiendo Ramsay el mando de la enorme operación aeronaval.

Afortunadamente para Gort, la paralización alemana les dio tiempo para reforzar las paredes de la bolsa. Cuando los alemanes reanudaron su ataque hallaron enfrente una resistencia organizada, una feroz voluntad de aguantar en muchos casos y un terreno nada apropiado para el empleo de grandes masas de carros. Nadie duda que sin el frenazo del día 24, el 25 los alemanes hubieran estado en Dunkerque y la Operación Dynamo hubiera sido imposible.

A las 18:57 del 26 de mayo de 1940, el Almirantazgo británico ordenó empezar la operación y a las 23:30 de ese mismo día atracó en Dover el primer contingente de tropas procedentes del continente. Mientras tanto, en Dunkerque, un llamado "perímetro de reunión" agrupaba las reducidas zonas de la costa todavía no ocupadas, defendidas por una red de canales insuficientes para resistir un ataque en gran escala. Las tropas aliadas de infantería se replegaban definitivamente sobre la costa abandonando las zonas interiores. Asimismo, las tareas de evacuación estaban siendo llevadas a efecto mediante la utilización de embarcaciones de toda clase, los "buquecitos" o "little ships", algunos de los cuales aún pueden ser vistos en exhibiciones. El día 27 fueron evacuados 7.669 combatientes; el 28, 17.823; el 29, 47.310, y el 30, 53.823, según una continuada progresión mantenida a pesar de las extremas dificultades imperantes. Este total, integrado por más de ciento veinticinco mil hombres, superaba ya ampliamente las expectativas británicas.

En las playas de Dunkerque, cualquier cosa servía para hacer un espigón de atraque para las pequeñas embarcaciones. Vehículos y desperdicios eran acumulados en las orillas para servir de punto de atraque a las embarcaciones menores. Las pérdidas en buques fue tan grande que llegó un momento en que el Almirantazgo ordenó que los destructores, que eran las naves más idóneas para la evacuación, pero vitales para la defensa de Gran Bretaña, abandonasen la operación dejando únicamente las naves más antiguas y los barcos auxiliares.

El Capitán Duggan, Comandante del vapor correo de la Isla de Man, *Mona's Queen*, relataría luego que se había "desencadenado el infierno" cuando su barco fue atacado por las baterías costeras y los bombarderos Junker de Alemania. Su narración es muy vívida: "Los proyectiles caían alrededor del buque. La primera salva pasó sobre nosotros y la segunda cayó a popa. Creí que la salva siguiente nos alcanzaría, pero, afortunadamente, resultó corta y



El destructor "Bourrasque" hundiéndose con 1.200 hombres a bordo (de: History of the Second World War)

dio directamente bajo la popa. El navío quedó acribillado por la metralla... Después fuimos atacados desde el aire... Un bombardero Junker se lanzó en picado sobre nosotros y arrojó cinco bombas, pero no dio en el blanco.., fue derribado y se precipitó en el mar, precisamente delante del *Mona's Queen*... No hubo supervivientes...".

Durante el último día de mayo se evacuó al mayor contingente de hombres hasta entonces trasladado, con un total que se aproximaba a los 68.000. Lord Gort ya no podía seguir eludiendo las instrucciones recibidas de volver a Gran Bretaña y ese 31 de mayo se reembarcó dejando el mando de las tropas de retaguardia al General Harold Alexander. El 1 de junio fueron evacuados 64.429 hombres, pero debido al insistente ametrallamiento que sufrían los centros de embarque, las operaciones debieron ser suspendidas. El día 2 de ese mes se consideró que el traslado del BEF debería terminar, dadas las circunstancias ahora dominantes que hacían imposible su continuación. A las 3:30 partió el último navío, dando por concluida la operación. El General Alexander fue recogido por el Almirante Walke – Walker y a las 23:30 horas el Comandante Tennant trasmitió desde Dunkerque el mensaje final indicando que el BEF había sido evacuado.

Durante la Operación Dynamo, la RAF perdió 177 aviones y la Luftwaffe 140. Ya se empieza a notar la falta de predominio sobre el espacio aéreo por parte de la Luftwaffe, lo cual será fatal más tarde durante la Batalla de Inglaterra. No existió el masivo exterminio de pilotos alemanes que la propaganda británica difundiría después, pero los alemanes perdieron 129 oficiales pilotos insustituibles y la Royal Navy, junto con la Marina francesa, abatieron casi la mitad de dichos aviones poniendo claro la coordinación aeronaval existente, fruto del talento de Ramsay.

El lado alemán: la paralización de las operaciones terrestres

Los altos jefes militares alemanes habían comprobado la facilidad que tendrían para cortar este flujo de refugiados, pero la orden de detención de su avance se vendría a unir aquí a la tenaz resistencia de las fuerzas que defendían el territorio para facilitar los embarques. En efecto, en una de sus decisiones más controversiales, Hitler, personalmente, ordenó detener el avance de las Panzer Divisionen (24 de mayo de 1940), permitiendo el reembarque hacia las islas británicas. Extrañamente, ese mismo día cesaban las operaciones británicas en Noruega. El avance alemán quedó paralizado a solamente dieciséis kilometros del puerto. Guderian, que se aprestaba a darle el último golpe de gracia a las tropas cercadas recibió con estupor la orden del alto mando alemán.

Hitler frustró la posibilidad de que su Wehrmacht llevase a cabo el completo aniquilamiento de las fuerzas anglo-francesas. Esto tendría decisiva influencia en el desarrollo de la guerra. La propaganda alemana atribuyó la actitud del Führer a su deseo de mantener abierta la puerta para una eventual negociación con Gran Bretaña. Para otros, Hitler no hizo otra cosa que respaldar la apreciación de von Rundstedt de que el terreno en torno a Dunkerque, con muchos canales, era poco favorable para el avance de los tanques alemanes, sumado a la escasez de combustible después de quince días de batalla. Otra versión afirma que Goering aseguró fanfarronamente a Hitler que sus aviones eran capaces de destruir a las tropas cercadas e impedir la evacuación. También cuentan los recuerdos del propio Hitler, como soldado en las fangosas tierras de Flandes durante la Primera Guerra Mundial. Lo cierto es que, de no haberse detenido el avance alemán, la evacuación de Dunkerque hubiera sido imposible.

Varias teorías se han sopesado para justificar esta decisión errónea ante lo que luego ocurriría: se ha dicho que Hitler no quería humillar a Gran Bretaña con una tremenda derrota, también, que Göering, deseoso de cosechar toda la gloria de la victoria, pidió para sus aviadores el remate de la faena. Los historiadores más solventes rechazan ambas hipótesis y se aferran a las realidades: fue el propio jefe del Grupo de Ejércitos A, von Rundstedt, quien ordenó hacer un alto para reorganizar sus fuerzas acorazadas muy dispersas, desorganizadas y menguadas en número. Cuando el 24 de mayo, a medio día, hablaron von Rundstedt y Hitler, aquél expuso al Führer el cansancio de sus fuerzas, las dificultades del terreno para las operaciones de carros y el peligro de un contraataque aliado. Le propuso, también, cambiar el plan: si en principio el golpe alemán debería darse de izquierda a derecha, podía ahora darse de derecha a izquierda, actuando el Grupo de Ejércitos B, de von Bock, más descansado, como martillo, mientras que el Grupo de Ejércitos A hacía de yunque. Hitler aceptó.

Se expandió la indignación. El General Halder, Jefe del Estado Mayor General, anota en su diario: "... Es un cambio completo en nuestro plan. Yo quería hacer del Grupo de Ejércitos A el martillo y del Grupo de Ejércitos B el yunque de la operación. Ahora B será el martillo y A el yunque. Pero el Grupo de ejércitos B tiene ante sí un frente sólido, su avance será lento y sus pérdidas elevadas... Estas

órdenes procedentes del Alto Mando son completamente absurdas, los carros de combate se han detenido como si estuviesen paralizados".

El plan resultó tan negativo que dos días después, mejor agrupadas y reorganizadas las fuerzas acorazadas alemanas, Hitler les ordenó que siguieran el avance de los carros. Pero se habían perdido dos días cruciales. Esas 48 horas permitieron la aplicación efectiva de la Operación Dynamo.

Lord Gort y el BEF en retirada. Se rinden los belgas

El 19 de mayo Gort comprendió definitivamente que la batalla de Bélgica estaba perdida y que, tal como iban las cosas, su repliegue hacia el interior de Francia era muy problemático. Pensó, entonces, en la posibilidad de sacar al BEF por mar desde los puertos del Canal de la Mancha. Hasta el día 24, Gort se mantuvo a la expectativa del proyectado contraataque hacia el sur, pero la inoperancia francesa y la presión alemana le obligaron a replegarse hacia la costa, y Londres, que había aprovechado esa semana para disponer los medios de evacuación, dio la orden de comenzarla el 26 de mayo, asumiendo Ramsay el mando de la enorme operación aeronaval. Afortunadamente, para Gort, la paralización alemana les dio tiempo para reforzar las paredes de la bolsa. Cuando los alemanes reanudaron su ataque hallaron enfrente una resistencia organizada, una feroz voluntad de aguantar en muchos casos y un terreno nada apropiado para el empleo de grandes masas de carros. Nadie duda que sin el frenazo del día 24, el 25, los alemanes hubieran estado en Dunkerque y la Operación Dynamo hubiera sido imposible. Pero mientras los británicos disponían su marcha y los alemanes reanudaban su ofensiva por el sur de la bolsa, ocurrió un acontecimiento clave y polémico para la historia de aquella batalla. Entre el 27 y el 28 de mayo, el rey Leopoldo declaró la rendición de Bélgica. El BEF y los restos de las divisiones francesas que aún combatían deberían soportar mayor presión y ésta fue una de las razones para apurar el final de la evacuación. Por otra parte, los belgas ya no podían resistir organizadamente y es remarcable el hecho de que, a pesar de los ruegos del rey Jorge VI, se negó a abandonar su país.

Los resultados

Durante la noche del 3 de junio se realizó el último esfuerzo por reembarcar parte de la retaguardia francesa que aún combatía, pero cuando el viejo destructor *Shikari*, el último buque que dejó Dunkerque, zarpó hacia Inglaterra, 40.000 hombres ya no pudieron ser evacuados. El balance numérico ofrecido por la realización de la Operación Dynamo era muy positivo. Más de trescientos treinta y ocho mil combatientes habían sido rescatados, las dos terceras partes de ellos, británicos y el resto, franceses y belgas.

Pero otros 68.111 habían resultado heridos, muertos o hechos prisioneros. El material abandonado era inmenso: 2.742 cañones, 63.879 vehículos, 20.548 motocicletas, municiones y suministros de variada índole. Con respecto a las embarcaciones utilizadas para la evacuación, de un total que superaba el millar, se había perdido aproximadamente una cuarta parte. Trece destructores y un total superior a las 24.000 toneladas de mercantes habían sido hundidos por los alemanes.

El misterio que rodea la paralización de las operaciones por 48 horas

Podemos esbozar tres consideraciones específicas aparentes que podrían explicarnos dicha disposición:

1. El Alto Mando alemán aún no creía en la eficacia de las Panzer Divisionen y decidió esperar que las unidades de infanteria llegaran con el fin de lanzar su ataque final.
2. Por motivos políticos, Hitler, una vez derrotada Francia, no desea humillar totalmente a los ingleses.
3. Göering quiere destruir a los ejércitos Aliados con la Luftwaffe y además hace notar al Führer que no debe exponer sus Panzer Divisionen a un mayor desgaste.

Pero existe un trasfondo no-bélico que debemos analizar: la política internacional y las relaciones diplomáticas en tiempos de guerra.

En efecto, Hitler ya tenía en mente el inevitable choque con la Unión Soviética por el dominio de Eu-



Extenuados soldados británicos en espera de ser evacuados.

ropa continental. Los jerarcas nazis no querían que entre el Reich y el imperio Británico surgiese lo irremediable y esperaban que entre los dos países se podría llegar a un acuerdo. Creyendo que de este modo dejaban abierto un camino para las negociaciones de paz, dejaron adrede que escapase el grueso del BEF.

En ese mismo 24 de mayo, el Führer mantuvo una entrevista en el puesto de mando de von Rundsted (Charleville) y un general del Estado Mayor de éste, Gunther Blumentritt, ha dejado el siguiente testimonio: "Hitler se encontraba de muy buen humor, reconoció que la marcha de las operaciones tenía algo de milagroso y esperaba que la guerra habría concluido antes de seis semanas. Finalizada la campaña, concedería a Francia unas condiciones de paz muy moderadas y le sería posible entenderse con Gran Bretaña. A todos nos sorprendió el tono de sus palabras. El Führer dedicó los más calurosos elogios al Imperio Británico que consideraba insustituible para el mantenimiento del orden mundial y para proseguir la obra civilizadora en los ámbitos alejados del orbe... Lo único que pediría a Gran Bretaña sería que admitiese la posición predominante de Alemania en el continente... Estaba incluso dispuesto a ofrecer a Inglaterra el apoyo de los ejércitos alemanes en caso de dificultad... Subrayó que la paz con los ingleses tenía que ser sobre unas bases que fuesen compatibles con el honor de Inglaterra".

Mientras tanto, en Berlín, el Ministro alemán de Asuntos Exteriores, Joachim von Ribbentrop, recibía por medio de su embajador en Estocolmo la gran novedad de una posible negociación con Gran Bretaña. El Führer, que se hallaba acompañado por el General Jodl, se mostró de inmediato dispuesto ante las que debían ser sus condiciones para acabar con la guerra: "Si Inglaterra está decidida a la paz, sólo hay cuatro cuestiones que arreglar, ya que no quisiera, sobre todo después de Dunkerque, que perdiese su prestigio ni hacer una paz que implicase tal cosa de ninguna forma. Estos cuatro puntos son los siguientes: "1. Alemania está dispuesta a reconocer, en todos los aspectos, la existencia del Imperio Británico. 2. Por tanto, Inglaterra debe a su vez reconocer a Alemania como la potencia continental más importante, ya que hacerlo así sólo será en razón de la importancia de su situación. 3. Pido que Inglaterra nos entregue las colonias alemanas. Me contentaré con una o dos de ellas para arreglar la cuestión de las materias primas. 4. Deseo concluir una alianza permanente, perpetua, con Inglaterra".

En Londres, Churchill estaba enterado de la tendencia pacifista dominante en una parte no despreciable de su equipo ministerial, siendo cabeza visible de la misma Lord Halifax, pero el Premier británico no veía posibilidad alguna de entenderse con los nazis. Se hallaba muy lejos de cometer el mismo error de Arthur Neville Chamberlain en Munich (1938). Hitler seguiría sin respetar acuerdos mientras quedara en Europa un territorio libre de poder. Así, su firmeza logró desbaratar los planes derrotistas de Halifax y sus seguidores. Edward F. Lindley Word, tercer vizconde de Halifax, había estado a punto de ser Premier en mayo de 1940, pues contaba con el apoyo del rey Jorge VI. Pero, dadas las perentorias necesidades de la guerra, el elegido sería un hombre mucho más enérgico: Winston Churchill. Lord Halifax pudo seguir en la dirección del Foreign Office, como representante directo de la política exterior británica. Un adjunto suyo, el joven y ambicioso subsecretario de Estado, Richard Austen Butler, iba a ser la persona idónea para iniciar las conversaciones secretas con Berlín tras la firma del armisticio franco-alemán en Compiégne, pero el plan no prosperó y así podemos explicarnos la razón del trunco desarrollo de las carreras políticas de ambos.

Lord Halifax sufrió un dorado exilio diplomático al ocupar el puesto de Embajador en Washington de 1941 a 1946. En cuanto a Richard A. Butler, después de ser canciller del Exchequer (Administración Financiera) en el gabinete de Churchill de 1951, no pudo suceder a éste y continuó de ministro hasta noviembre de 1956 con Anthony Eden, siendo temporalmente premier y jefe del Partido Conservador –del que sería nombrado presidente en 1959–.

Conclusiones

En suma, la Operación Dynamo, sin dejar de ser lo que fue –una apresurada retirada– por fin sacó a los británicos de su letargo y se prepararon para combatir a ultranza, sin rendirse. También se dejaron traslucir los entretelones de la política europea en tiempos de guerra y la necesidad de contar con estados neutrales como Suecia y Suiza para llevar adelante negociaciones diplomáticas. También quedó demostrada la afinidad de ciertos sectores de la clase política británica hacia los alemanes, tal vez por la cercanía cultural o racial, por el hecho de que la realeza inglesa fuera de ascendencia casi enteramente germánica o quizás por el temor hacia la expansión soviética, lo que en realidad preocupaba más a Hitler que las amenazas británicas. Por otro lado, Gran Bretaña, a pesar de su magnífica defensa aérea durante la Batalla de Inglaterra, hubo de renunciar a seguir siendo la gran potencia mundial y de aceptar quedarse a la defen-

siva aguardando la inminente intervención estadounidense, la que detuvo a la URSS en su avance por Europa Central. Fue la Unión Soviética y los más de 20 millones de soviéticos que murieron en la Segunda Guerra Mundial lo que finalmente inclinó la balanza hacia el lado de los Aliados.

Pero, desde el punto de vista netamente militar, la Operación Dynamo puede ser catalogada como un modelo de eficaz colaboración entre fuerzas terrestres, marítimas y aéreas para conseguir el objetivo final: repatriar a los combatientes del último gran ejército que le quedaba a Gran Bretaña. Sería una especie de entrenamiento para el Día D, cuyo aspecto naval sería otra vez dirigido por Ramsay, el cual falleció al final de la guerra en un trágico accidente de aviación. La población civil, literalmente, se arrojó al Canal de La Mancha en todo lo que pudiera flotar para rescatarlos, y ese cambio de espíritu influyó decisivamente en la resistencia británica durante toda la guerra. ⚓

Bibliografía

- *Barker, A.J.* Dunkirk : The Great Escape. *Londres : Dent, 1977.*
- *Churchill, Winston (sir).* The Second World War. *Houghton Mifflin Co., Boston: 1948-53 (6vols.)*
- *Collier, R.* The Sands of Dunkirk. *Londres: Collins, 1961.*
- *Harman, Nicholas.* Dunkirk : the Necessary Myth. *Londres: Hodder & Stoughton, 1980.*
- *Horne, Alistair.* To Lose a Battle: France 1940. *Londres : Macmillan, 1969.*
- *Parsons, Michael.* The Spirit of Dunkirk. *QWERTY, Université de Pau, 1996, p.381-387*



Duncan Masson Cabrera (Ica, 1970)

Abogado por la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Diplomas de Especialista en Derecho Penal de la Empresa y en Registros Públicos. Actualmente cursa una Maestría en Ciencia Política en la Universidad Ricardo Palma. Fue Profesor en la Universidad Nacional del Callao y conferencista de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán de Huánuco, así como Registrador Público de Minería y Oficial del Cuerpo Jurídico de la Fuerza Aérea del Perú con el grado de Capitán. Actualmente, labora en la Municipalidad de Santiago de Surco y cultiva una duradera inclinación hacia los estudios histórico-militares.

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional

Garantizamos la seguridad en el desarrollo de las actividades acuáticas

Jr. Constitución 150, Plaza Grau, Callao. Telf.: 429-7278
Página web: www.dicapi.mil.pe



Apuntes sobre el paso de Francis Drake por la costa occidental americana

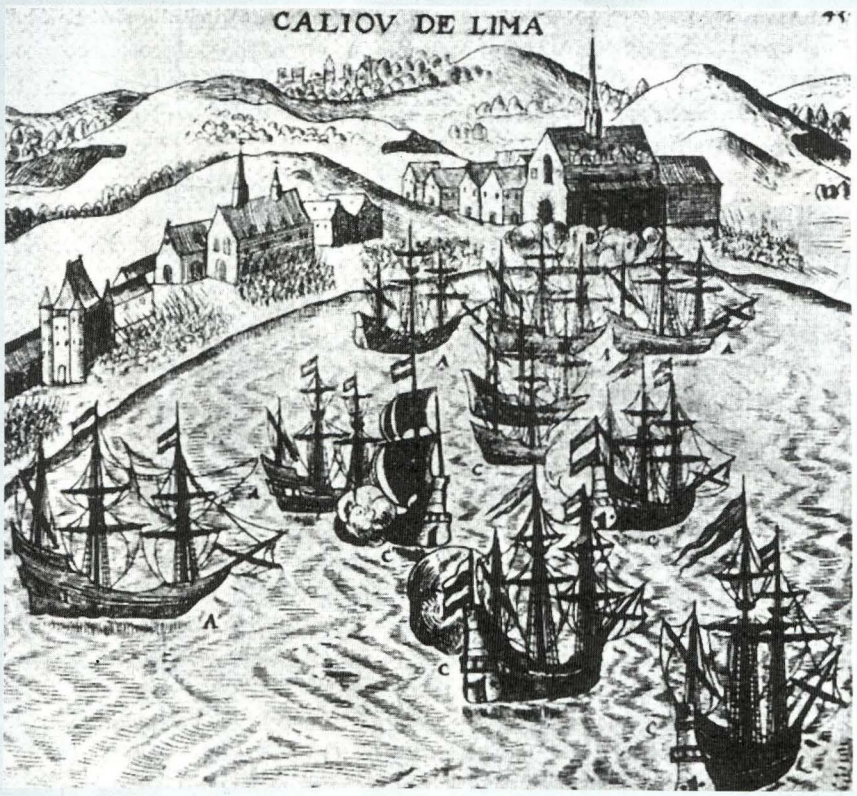
José Eduardo Cavani Ríos

Introducción

El viaje alrededor del planeta que realizó en el siglo XVI el navegante británico Francis Drake constituye no tan sólo el primero realizado completamente por un solo capitán, sino, en su paso por la costa occidental del Pacífico, aquél que demostró la fragilidad de la seguridad del recién consolidado Virreinato de Perú.

Fueron algunos factores desafortunados y ciertas circunstancias de la época isabelina que formaron el carácter de Drake, el cual lo impulsó a tomar la decisión de hacer un viaje por los territorios bajo dominio español para luego forzosamente terminar circunnavegando la tierra.

La historia de esta trayectoria, que inició el crecimiento de la capacidad naval inglesa, está llena de dudas y vacíos. Son numerosas las versiones que han ido tejiéndose sobre el particular. No obstante, al parecer todas ellas tienen un hilo conductor. El mismo que trataremos de dilucidar a continuación.



Callao, el puerto de Lima.

La personalidad de Francis Drake

El nacimiento de Francis Drake, en la bodega de un navío, en 1540 en la ciudad de Tavistok (Condado de Devon, al sur de Inglaterra), está marcado por la pobreza extrema. Su padre, un agricultor y ferviente predicador protestante, influyó mucho en el carácter del futuro navegante, en especial en su rechazo al catolicismo.

Sin embargo, su formación mercante la recibe inicialmente del patrono de un barco a quien su familia –por las carencias económicas– encargó su cuidado, y quien le legaría al morir no sólo los valiosos conocimientos de pilotaje, sino la nave de su propiedad. A partir de entonces, Drake aprende de sus propias experiencias en el mar.

Después de esto, pasa al lado de su tío John Hawkins, un conocido navegante de entonces, que lo empapó de la teoría que le serviría para desempeñarse en grandes travesías. Con él empieza su nombre a adquirir reconocimiento como un hábil navegante, emprendedor, arrojado, dotado de una buena memoria, observador y elocuente.

La Experiencia marinera de Drake

Con Hawkins tuvo la oportunidad de formar parte en el comercio de esclavos que se hacía desde

África Occidental hasta el Mar del Caribe. Ésta y otras actividades mercantiles le ayudó a reunir una buena cantidad de dinero que Drake consideró conveniente invertirlo en un negocio que pensaba hacer con las colonias españolas. Desafortunadamente, España le confiscó todo su cargamento por considerarlo prohibido.

Lo sucedido a Drake en 1565 provocó en él una gran ira hacia España de la cual juró vengarse. El tiempo le daría una oportunidad cuando nuevamente junto con Hawkins se embarca en una expedición con seis barcos hacia México. Drake estuvo a cargo del comando de un navío de 50 toneladas: el *Judith.*

La suerte no estuvo de su lado. La escuadra española se encargó de liquidar todos sus planes. Drake, aunque derrotado y con todos sus ahorros perdidos, regresó a Inglaterra en donde su fama comenzó a acrecentarse gracias a las versiones que se tejieron en su favor que hablaban de su valentía frente a las fuerzas españolas.

Este hecho acrecentó más su sed de venganza hacia España que –sumada a la escasez de recursos– le obliga, en 1572, a unirse con piratas franceses y negreros con el fin de asestar duros ataques a Portobelo, Cartagena de Indias, Villa de Nombre de Dios y Vera Cruz en el Istmo de Panamá. En estas tierras es donde se le ocurre la idea de "visitar" las costas del Pacífico.

Durante tres años, desde el 9 de agosto de 1573 en que regresó a su tierra natal, dedicó sus actividades a atacar Irlanda junto a la escuadra del Conde Essex, al cual agregó por iniciativa propia, tres fragatas. Muere este Conde y Drake decide volver a Inglaterra repuesto económicamente, aunque no lo suficiente, y con gran renombre.

Sin embargo, aún le faltaban dos cosas: Drake deseaba mucho tener el título de Caballero y anhelaba una oportunidad para asestar un duro golpe a la corona española por las dos desastrosas experiencias que le hicieron vivir. Para conseguir el primero necesitaba fama y una fortuna considerable.

La primera de estas cosas la poseía. La segunda la iría a buscar a los territorios españoles que quedaban en la margen occidental de Sudamérica siguiendo un derrotero que él elaboró tomando los supuestos de otros navegantes. Aunque incierta la ruta era la única manera de vengarse de España y, al mismo tiempo, regresar a Inglaterra como un hombre muy rico.

Drake frente a la Reina Isabel I

El regreso a Inglaterra le depara novedades a Drake. Gracias a las recomendaciones de algunas personalidades importantes, se arregló una entrevista entre la Reina Isabel I (enterada también de las aventuras del navegante) en donde éste pudo plantearle sus planes a la Soberana. Por fortuna, estos proyectos no distaban mucho de los que la corona inglesa tenía en mente.

Hay que tener en cuenta que para entonces España ejercía un fuerte monopolio comercial sobre las tierras recién descubiertas. Además, las versiones de otros navegantes, aunque a veces exageradas, hablaban de ingentes riquezas minerales transportadas por las naves mercantes españolas. Esto aumentaba la ambición de muchos piratas, y por qué no, del propio Drake.

Además, las relaciones diplomáticas entre estos dos reinos no se encontraban en un estado muy óptimo. Inglaterra estaba incómoda por la actitud solidaria que había mostrado España con una de sus colonias rebeldes: Irlanda. Por ello, la reina Isabel se vio muy interesada en los planes de Drake, que le daba una buena oportunidad de vengar las "ofensas" recibidas por parte del Rey de España.

El Plan de Navegación

Al haberse perdido el diario que Drake escribió durante su viaje de circunnavegación, las versiones sobre la exposición del plan que hizo en la entrevista con la Reina se vuelven inciertas. Al parecer, la idea de Drake era dirigirse hacia el estrecho de Magallanes para luego asestar duros ataques a la costa del Virreinato del Perú y al litoral occidental de México. Luego, en busca de una salida al Atlántico de la que habían hablado algunos navegantes, se dirigiría hacia un estrecho más al norte.

Aquí existe una discusión, si la Reina sabía o no de las verdaderas intenciones de Drake. Lo cierto es que la corona, al igual que otras personas importantes, decidieron apoyar financieramente la travesía. La misma que debía tener la impresión de dirigirse a Egipto para luego cambiar de rumbo adoptando íntegramente el plan de Drake.

Ahora, muchos piensan que esto era un viaje de descubrimiento que la "ambición" de Francis Drake se encargó de degenerar. Sin embargo, es claro que en el siglo XVI, como en el anterior, esta clase de viajes no eran tan inofensivos como se planteaban antes de la partida.

En ese sentido, es justo señalar la existencia de un afán científico (aunque no se sabe bien si accesorio) reflejado en el interés por explorar y graficar la costa occidental sudamericana de la manera más fiel posible con el propósito de tener información detallada sobre las tierras más allá del dominio español con el fin de poder comerciar luego con ellas.

Además, no obstante todas esas dudas, se acepta sin discusión que Drake "encarnó muchas de las vir-

tudes del expansionismo de la Inglaterra isabelina". Por ello, su apoyo no podía estar descartado, ya sea antes o después del éxito de la comisión planteada. En el fondo, ambas partes encontraron que sus objetivos eran complementarios y sus financistas esperaban asegurarse una sustancial ganancia pecuniaria.

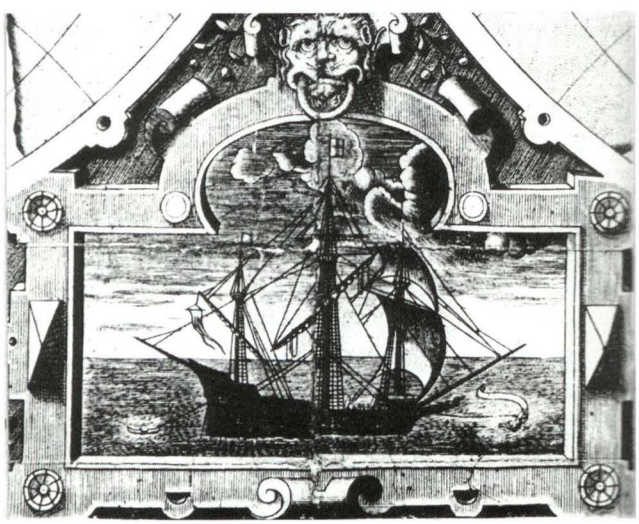
Para la realización del viaje, se le da a Drake el comando de 160 hombres y de las siguientes naves: Pelican (de 120 toneladas y montada con 20 piezas de artillería), Swan (50 toneladas y 5 cañones), capitaneada por John Chester; Marigold, al mando de John Thomas (de 30 toneladas y 6 piezas de artillería); Cristóbal (conocido como Bark Benedict, de 15 toneladas), cuyo capitán era Thomas Moore, y Elizabeth, comandado por John Winter (80 toneladas y 16 cañones).

El Viaje

La partida se programó para el 15 de noviembre de 1577 desde el puerto de Pymouth. Sin embargo, las condiciones climáticas dilataron la salida para el 13 de diciembre. De este punto, Drake, con rumbo a las Canarias, dobló el Finisterre y terminó en Mogador donde construyó una pinaza.

En su paso por la costa africana, se encontró con buques de pesca y cabotaje de nacionalidad portuguesa y española, a los cuales decidió apresar. Asimismo, cuando se encontraba en Cabo Verde captura al navío portugués *María* que llevaba un buen cargamento de mercaderías, entre vinos y telas, desde Oporto hacia Brasil.

Cabe señalar que este barco se encontraba al mando del navegante portugués Nuño da Silva, dotado de una amplia experiencia en esta clase de trayectorias y que le sería de gran ayuda durante los quince meses antes de su liberación en las costas mexicanas. A estas alturas del viaje y sin ánimos de seguir encubriendo su verdadera trayectoria, dirige su rumbo hacia Brasil. Allí llega el 5 de abril de 1578, cerca de Porto Alegre.



El Golden Hind.

Después se va rumbo a Río de la Plata donde tuvo contacto, el 14 de abril de 1578, con algunos nativos del lugar y se avituallan durante 15 días, al mismo tiempo que exploraron el estuario de esta zona y luego la Bahía de las Focas.

Antes de llegar al Estrecho de Magallanes, decide fondear en la Bahía de San Julián donde se ve obligado a tomar dos decisiones importantes: Desaguar tres navíos para aprovisionarse de leña con que aplacar el intenso frío y, con un juicio sumario llevado a cabo por un tribunal de 40 oficiales y caballeros, ordenar el 2 de julio de 1578 la decapitación de su amigo cercano Thomas Doughty, acusado de conspirar en su contra.

Esta decisión de Drake fue duramente cuestionada en Inglaterra, y al parecer se le intentó abrir un juicio en su contra por estos hechos. La cuestión es que Drake necesitaba de este acto "simbólico" para mantener la cohesión en torno a él de toda su tripulación, más aún con las dificultades que se venían.

"¡He aquí el fin de los traidores!", es una frase suya que resume la real dimensión de esta decisión. No hay que olvidar, sin embargo, que Doughty escogió, pese a la insistencia de otros tripulantes, la muerte antes que regresar a Inglaterra a enfrentar otro proceso parecido o aceptar ser abandonado en una isla con víveres para una semana.

Al final de todo esto, parte el 20 de agosto de 1578 con el resto de su flota de buques: *Pelican, Elizabeth* y *Marigold*. Antes de cruzar el Estrecho ya llevaba explorando las costas de la Patagonia alrededor de diez semanas. Al final de esta tarea, las naves se pierden de vista volviéndose a encontrar más al norte, en el Puerto Deseado, para luego cruzar ya el Estrecho de Magallanes en 16 días.

A estas alturas llevaban alrededor de nueve meses de viaje. El recorrido del estrecho en este tiempo tan breve, a diferencia del que realizó Magallanes, lo hace partiendo desde los cabos Virgen María y Victoria hasta otro cabo: el Deseado, junto a un grupo de islas que denominó Las Elizabethides, al suroeste de la Tierra del Fuego.

El haber hecho este trayecto suscitó una gran alegría entre los navegantes que durante su recorrido dieron nombre a tres islas: Elizabeth, Bartholomew y St. George. Drake decide, pues, rebautizar el *Pelican* con el nombre de *Golden Hind*, y dirigirse con rumbo norte. Era el 30 de octubre de 1578. Desde la Boca del Estrecho recorren juntos unas setenta leguas hasta que una tempestad –que tuvo como preludio un eclipse de sol– los empuja al Sur durante tres semanas.

Al final de esos días dramáticos, Drake se percata que los barcos *Marigold* y *Elizabeth* no se encontraban a la vista. Él hace todo lo posible por reubicarlos, pero sus intentos son infructuosos. El primero de ellos, simplemente desapareció mientras que el segundo se vio –luego de esperar algunos días en una isla más al sur– obligado a volver a Inglaterra para dar parte de lo sucedido.

El 25 de noviembre se acerca a la Isla de Mocha en donde, junto a 11 marinos, logra que los indios le obsequien ovejas, mazorcas de maíz y algo de yuca. Luego intenta, por segunda vez, tomar contacto con los nativos, siendo recibidos con hostilidad. Esto le obliga a dirigirse hacia Quintero, en la costa chilena, en donde un indígena que se dedicaba a la pesca le advierte de la presencia de un navío en el Puerto de Valparaíso.

El 5 de diciembre de 1578, en Valparaíso, apresaron un barco que llevaba 1.770 botijas de vino, oro valorizado en 25.000 pesos y una cruz de esmeraldas. Además de profanar la iglesia del puerto y apropiarse de sacos de harinas. No obstante, recién el 14 de enero de 1579 sale de este puerto un barco de aviso, que arriba al Callao dos semanas después de Drake.

Después de lo sucedido en Valparaíso, el navegante británico decide seguir rumbo a Coquimbo, y cerca de este lugar esperar una semana a que los demás navíos (*Marigold* y *Elizabeth*) le den alcance.

Enterado de su cercanía a esa zona, alrededor de quinientos vecinos de Coquimbo decidieron darle alcance y defender sus propiedades, aunque no se descarta que halla antes atacado y saqueado La Serena (Lucuona) en latitud 29° 54´5, ubicada en esa misma zona. Ante esto, Drake dirige su mirada hacia Tarapacá, específicamente a la Bahía Salada, cerca de Copiapó, para poder carenar y armar el *Golden Hind*, así como armar una de las pinazas.

Para entonces, 9 de febrero de 1579, Drake sabía que ya no contaba con sus compañeros de los otros barcos y que muy probablemente tendría que librar algún enfrentamiento con la escuadra española. Cabe señalar que es en esta Bahía donde sus hombres astutamente se apropiaron de 13 barras y 300 libras en plata de dos españoles.

A su llegada a Arica, Francis Drake apresó dos buques, uno de los cuales es destruido. De esta acción consigue un botín consistente en cerca de 300 botijas de vino, 37 barras de plata y una caja de reales. Continúa la travesía, y al acercarse a Arequipa ataca la caleta de Chili. Para entonces los lugareños envían un emisario, al Virrey Toledo.

Rumbo al Callao, Drake se entera de la salida de un barco hacia Panamá con un cargamento considerable de plata. Éste era *Nuestra Señora de la Concepción* (conocido vulgarmente como *Cacafuego*), propiedad del capitán San Juan de Antón, el cual le llevaba al *Golden Hind* dos días de ventaja.

Francis Drake y su barco se presentan sigilosamente en el Callao a las 11 de la noche del 13 de febrero de 1579, cuando la ciudad dormía sin enterarse del acercamiento de corsario británico. Drake, de primera intención, ordena se corte las amarras de los 12 barcos que se encontraban en la rada chalaca.

Luego captura una nave que venía desde Panamá de propiedad de Alonso Rodríguez Batista para tomar posesión de la mercadería contenida en ella. Para entonces la ciudad se encontraba avisada de su presencia causando un gran alboroto y la solidaridad de los negros con el marino extranjero, quienes vieron una posibilidad de liberarse del yugo español, al igual que los indios en Chile.

Enterado el Virrey Toledo de todos los hechos que se venían suscitando, intenta armar una pequeña fuerza para contrarrestar los ataques de los británicos, mientras tanto ordenó a los habitantes de la ciudad prender mecheros en las ventanas para hacerles suponer a los británicos que se encontraban con los arcabuces listos. El plan resultó.

Drake, que gustaba mucho de usar del factor sorpresa para evitar la muerte de sus hombres ya diezmados por las tempestades, decide seguir su rumbo más al norte para dar el alcance al barco *Nuestra Se-*



Sir Francis Drake.

ñora, y de esta forma no arriesgarse en una operación de desembarque que requería mayor cantidad de armamento. Sin embargo, por un momento ambas fuerzas se miraron frente a frente sin disparar un tiro. Las versiones señalan que era porque en el Callao no había "ni un gramo de pólvora".

En su recorrido de "persecución", pasa por Paita (en cuyo puerto se apodera de un pequeño barco), Puerto Santa Elena y Guayaquil, hasta que se da cuenta de que la idea de retirarse prontamente del Callao rindió sus frutos cuando a la altura del Cabo de San Francisco, cerca de Ecuador, el *Golden Hind* alcanza al mencionado barco español. Eran las nueve de la noche del 1 de marzo de 1579. *Nuestra Señora*, por la poca artillería que llevaba, ofrece una mínima resistencia.

El botín no podía ser mejor: Esmeraldas, perlas, joyas, arcas repletas de monedas, barras de plata y tejos, todo por un valor estimado de 360.000 pesos (900.000 libras esterlinas). Lo único que quedaba ante este hecho afortunado, luego de transferir durante seis días todas estas riquezas, era regresar a Inglaterra lo más pronto posible.

Drake, entonces, decide buscar al norte el estrecho que se suponía debía conectar el Pacífico con el Atlántico, evitando pasar por Panamá. El regreso por el Sur estaba descartado ya que presumía que el Virrey Toledo estuviera esperándolo con una flota o bloqueándole la salida por el Estrecho de Magallanes.

Para marzo de 1579 lo encontramos bordeando el litoral de Costa Rica, en donde, para no perder la costumbre, apresa un pequeño barco de propiedad de Rodrigo de Tello que le brindará un valioso cargamento consistente en los derroteros de la nave, cartas de navegación y material náutico.

A esto hay que sumar que en la mencionada embarcación, capturada a dos leguas del Golfo de Fonseca, iban a bordo Alonso Sánchez Colchero, a quien no llegó a convencer de prestar sus servicios, y Martín de Aguirre, dos pilotos expertos en las travesías a través del Pacífico entre Acapulco y Manila.

Por esta parte de Centroamérica decide fondear detrás de la Isla del Caño. Y el 3 de abril apresa el buque *Espíritu Santo*, a la altura de Guatemala. Era tanta la carga que para entonces llevaba a cuestas el *Golden Hind* que hubo en su tripulación el temor de que se hundiera.

Luego, en las costas mexicanas, específicamente en Huatulco, desde el 13 al 16 de abril se dedica al saqueo liberando al mismo tiempo a todos los prisioneros españoles, además del piloto Nuño da Silva y dos frailes. Apartir de aquí no hay un acuerdo de cuál fue el rumbo exacto que tomara el *Golden Hind.*

En Acapulco, se repite la misma situación. Y además cargaron suficiente agua para una larga travesía. Aunque fue un acto loable de su parte la liberación de las personas apresadas esto expuso a las víctimas a los juicios frente a tribunales españoles, con las drásticas consecuencias que esto implicaba. Por ejemplo, Da Silva fue acusado de hereje ante la Inquisición.



Francis Drake, John Hawkins, y Thomas Cavendish.

Finalmente, se dirige a la Bahía de San Francisco de California, lugar en donde repara su navío y le da el nombre de *Nueva Albión*. Más adelante, estando en latitud de 48°, Drake abandonó la idea de salir por un estrecho. El frío clima y la impresión que le daba que el continente americano se juntaba al asiático conforme iba avanzando lo impulsaron a adoptar una nueva ruta, tomando como ayuda las cartas de navegación antes apropiadas.

Para esto descendió 10 latitudes, alcanzando nuevamente San Francisco. Repara el *Golden Hind* e inicia el viaje de regreso el 23 de julio de 1579. Pasa por la Isla Palau (Micronesia), Las Marianas, Mindanao, Ternate (en noviembre), Molucas, Timor, Java (en marzo de 1580), Cabo de Buena Esperanza (en mayo de 1580), Sierra Leona, para, finalmente, arribar a Plymouth el 13 de septiembre de 1580.

A modo de conclusión

Cuando el Virreinato del Perú y el de Nueva España se consolidaron, tuvieron dos serias amenazas: los enfrentamientos directos con las flotas de otras potencias, así como con sus corsarios y los actos ilícitos aislados de personas que saqueaban por ambición propia los territorios españoles: la Piratería.

Sin embargo, aparece Francis Drake, navegante inglés, que ha recibido todos los apelativos, desde negrero corsario, bucanero, pirata, entre otros. Lo curioso del caso es que el nombre que tuvo Drake al

servir a la corona inglesa era de navegante y hasta de corsario, sin embargo la actividad que realizaba podría asemejarse a la piratería.

Al parecer, a Drake nunca le interesaron las formas ni los apelativos. Lo que, de pronto, arrastró su interés era vengar la afrenta recibida de los españoles, a quien no guardaba mucha consideración ni por cuestiones religiosas, y conseguir la fortuna que necesitaba para ganar el título de Caballero en los ricos territorios de América del Sur.

Cuando Drake regresó a Inglaterra pudo ver coronado sus esfuerzos. Rico y famoso, fue nombrado Caballero. Consiguió el respaldo de la Reina y un alto cargo en la Armada Británica. Mientras tanto Isabel I, hábilmente disipaba las tensiones que el paso de Drake había causado en la corona española.

El Monarca español decidió, pues, crear la Armada del Sur y fortalecer la seguridad en sus dominios, en especial en el Callao. Mientras que Inglaterra, de acuerdo con algunas versiones, pudo, con lo recaudado, liquidar su deuda externa e iniciar la implementación de su capacidad naval.

Bibliografía

- *Bouroncle Carreño, Alfonso.* De Colón a nuestros días. Quinientos Años Después. *Lima: Literatura y Arte, 1992. 330p.*
- *Bradley, Peter T.* British Maritime Enterprise in the New Word. From the late tisteenth to the Mid-Eighteenth Century. *New York: Edwin Mellen Press, 1999. 600p.*
- *Bradley, Peter T.* La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVIII. Resumen de sus intervenciones y estudio de las repercusiones a corto y largo plazo. En: Derroteros de la Mar del Sur. *Año 4 (1996), Núm. 4. p. 31-41.*
- *Bradley, Peter T. Y Teodoro Hampe Martínez.* Compendio Histórico del Perú. Tomo II: siglo XVI-XVIII. *Lima: Milla Batres, 1993. 560p.*
- *Corbett, LL. M., Julian S. (Editor).* Papers relating to the Navy during the Spanish war (1585-1587). *Volumen XI. London: Navy Records Society, 1898. 363p.*
- *Davidson, George.* Francis Drake on the Norhwest COSAT of America in the year 1579. The Golden Hinde did not anchor in the bay of San Francisco. *Washington, D.C.: Transactions and Proceedings of the Geographical Society of he Pacific, 1908. 114p.*
- *Del Busto Duthurburu, José Antonio.* Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. *Tomo I, Volumen II. Lima: Ausonia, 1973. 665p.*
- *Del Busto Duthurburu, José Antonio.* Enciclopedia Temática del Perú. Conquista y Virreinato. *Lima: El Comercio, 2004.191p.*
- *Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.* Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú. *Lima: Dirección de Intereses, 1998. 62p.*
- *González-Aller Hierro, José Ignacio.* La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico Sur. *En: Derroteros de la Mar del Sur. Año 2 (1994), Núm. 2, p. 25-42.*
- *Marsden, R. G. (Editor).* Documents relating to Law and Custom of the sea. *Volumen I (A.D. 1205-1648). London: Navy Records Society, 1915. 561p.*
- *Martínez-Hidalgo y Terán, José M. (Dirección).* Enciclopedia General del Mar. *Segundo Volumen (Can-D). Madrid-Barcelona, Garsiga, 1957. 904p.*
- *Mulhall, M.G.* The English in South America. *641p.*
- *Núñez, Estuardo.* Viajes y Viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos. *Lima: Concytec, 1989. 751p.*
- The New Enciclopedia Británica. *Volumen 5 (Macrop/Edia). 15 th Edition, 1976. 1138p.*
- *Trevelyan, G. M.* History of England. *Volumen II: The Tudors and the Stuart Era. New York: Doubleday & Company, 1954. 320p.*
- *Valdizán Gamio, José.* Historia Naval del Perú. *Tomo I. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos, 1980. 296p.*
- *Williams, Neville.* The sea dogs. *Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age. New York: Macmillan Publishing Co., Inc, 1975. 278p.*
- *http://www.nautigalia.com/marinosybarcos/piratas/drake/*
- *http://sirfrancisdrakehistory.net/page_4/*
- *http://www.mcn.org/2/oseeler/voy.htmThe Voyage*
- *http://www.mcn.org/2/oseeler/bio.htm*
- *http://www.mgar.net/var/fdrake.htm*
- *http://www.biografiasyvidas.com/biografia/d/drake.htm*
- *http://www.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.html*
- *http://www.whalecove.com/drake2.html*
- *http://www.nmm.ac.uk/server/show/conWebDoc.140*



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).


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

Teoría política, sociedad civil y redes

Juan Carlos Llosa Pazos

"Cuando el Estado sea sussunto en lo hechos, el reino de la sociedad civil o del autogobierno tendrá inicio"

*Antonio Gramsci**

"Un país es algo más que una asociación utilitarista o contractual, su cohesión descansa menos en los intereses o en la razón que en la costumbre y en la tradición".
*Edmund Burke***

"Cuando sea posible hablar de libertad, el Estado como tal dejará de existir"
*Friedrich Engels****

"El político piensa en la próxima elección, el estadista en la próxima generación"
*Otto von Bismark*****

A la memoria del Teniente Primero José Francisco Gonzales Quevedo, muerto en combate durante los aciagos días de la guerra antiterrorista.Su inmolación nos demuestra que el heroísmo es aún posible en tiempos de la globalización y del neoliberalismo.

1. Introducción

La civilización se ha construido a lo largo de la historia conforme el hombre fue evolucionando desde la edad de piedra hasta lo que hoy se conoce como el fenómeno de la globalización, a fuerza de guerras destructivas, de fundamentalismos religiosos intolerantes, de descubrimientos asombrosos, de avances tecnológicos insospechados o de ideologías revolucionarias que han dado lugar a diversos regímenes y formas de gobierno. En torno a este último proceso evolutivo, se han suscitado, durante siglos, distintas maneras de entender la realidad del hombre frente al medio que lo rodea, en el cual tiene que habitar y sobre todo socializarse. Condenados como el resto de los seres humanos a la continua convivencia, muchos pensadores desde la antigüedad, propusieron fórmulas –que muchas veces se sumergían en la entelequia– que tenían el propósito de lograr un mundo superior al que les había tocado conocer. Por esa razón, decenas de ellos, desde Platón y Aristóteles, pasando por John Locke, Emmanuelle Kant, o Jean Jacques Rousseau, hasta en tiempos más recientes, Norberto Bobbio, Giovanni Sartori o Robert Dahl, mediante la filosofía señalaron caminos que a su entender podían hacer de nuestro planeta un lugar más digno de ser habitado, mas allá de la opresión o de la violencia desmedida, donde la justicia y la paz se convirtiesen en el perpetuo cimiento del devenir de los tiempos. La principal arma de estos hombres ha sido la idea con la cual muchos de ellos, desde entonces, han influido e influyen en los cambios que se han suscitado en la existencia de la humanidad.

Sin embargo, a pesar de haberse incrementado en las últimas décadas, la conciencia sobre los riesgos que significa para el planeta el desarrollo de prácticas autodestructivas que fomentan individuos e intereses supranacionales, el hombre parece estar aún muy lejos de alcanzar un mundo como el arriba descrito. El escepticismo entonces recrudece apoderándose de la conciencia de miles de seres humanos que ven con poca esperanza la solución de tantos conflictos dispares y complejos que amenazan su vida cotidiana. ¿Será acaso que en el tiempo en que vivimos la sed de poder de riquezas, el utilitarismo, el hedonismo, y el endiosamiento del individualismo, causan tanta violencia y

* *Político y teórico marxista italiano (1891-1937)*
** *Considerado como padre del conservadurismo político inglés (1722-1797).*
*** *Teórico socialista alemán (1820-1895).*
**** *Estadista conservador alemán, conocido como el Canciller de Hierro (1815 - 1898)*

destrucción como, en tiempos del medioevo o de las guerras mundiales, lo hicieron el oscurantismo o la pugna por la conquista militar del mundo? ¿No será, tal vez, que la progresiva disminución de la autoridad, del respeto a la vida en común y la proliferación de prácticas banales, nos están conduciendo a una nueva etapa de violencia, mas allá de los clásicos conflictos entre Estados, sino más bien al interior de sus fronteras, y que se alimenta de intereses externos, de diferencias étnicas o raciales, o de fundamentalismos religiosos? ¿No será que delante de nosotros, en formas casi imperceptibles, cada día más, se filtran en nuestra sociedad irreverentes prácticas seudoculturales o determinadas formas de tolerancia liberal que todo lo permite en pro de un individualismo egoísta, con las cuales se están minando valores y principios fundacionales sobre los que aquella, y luego la nación, descansan?

En los albores del tercer milenio de nuestra era, ya sea en el terreno de la política, del arte, de la cinematografía, de los medios de difusión o de la educación, encontramos constantemente innumerables manifestaciones de profunda crítica, desprecio, burla o relativismo, con los que se viene torpedeando la institucionalidad tradicional, como es el caso del matrimonio, ya sea religioso o civil, como la familia, como el culto espiritual comunitario a través de las diferentes iglesias, o como el nacionalismo como fuente de cohesión, tan necesario para conservar un país integrado. Inclusive no faltan quienes equiparan a estas instituciones con prácticas marginales como las uniones matrimoniales legales para personas del mismo género, o la adopción de menores en el seno de este tipo de unión, tan comentado en estos días, acusando a quienes se oponen a ellas de conservadores retrógrados, de intolerantes antiliberales, de cucufatos obsecuentes con las sotanas del Vaticano.

Para difundir estas prácticas se tienden redes sociales y políticas transversales a los Estados que muchas veces son favorecidas ingenua o intencionalmente desde los mismos. Es así como, hoy muchos agentes culturales –la publicidad, el teatro moderno, por ejemplo– pueden mostrarnos, con singular talento, una escena romántica protagonizada por un sacerdote y una religiosa católicos, o a un héroe nacional de buenas a primeras descubierto como cobarde u homosexual. A ello hay que añadir, la "abnegada" labor de algunas organizaciones privadas "sin fines de lucro", que, por ejemplo, bajo una supuesta preocupación por la pobreza de una localidad, no constituyen mas que organizaciones de fachada que pretende convencer sutilmente a sus habitantes de subvertir el orden legal establecido. Algunas de estas manifestaciones pueden derivarse o concurren con particulares aristas de la teoría política contemporánea, particularmente de la neoliberal o de la posmarxista, como la del comunista italiano Antonio Gramsci, desaparecido hace más de setenta años, quien pese a haber sido ignorado por décadas, ha recobrado actualidad en los últimos tiempos. Para saber de la teoría política del referido marxista, basta tan solo con recurrir a Internet, y con un buscador adecuado, en cuestión de segundos, se accede a centenares de artículos, monografías, ensayos, foros y debates relacionados con su pensamiento.

Antes de llegar a Gramsci, revisaremos las tres principales ideologías políticas que nacieron bajo la influencia de la Ilustración, y que, con diferentes matices, han sobrevivido al fin del comunismo, pese a que existen autores como Francis Fukuyama, que insisten en que las ideologías, han desaparecido de la faz de la tierra. En mi opinión, lo que ha sucedido en realidad es que las ideologías "maestras", a saber el liberalismo, el marxismo, y el conservadurismo han logrado migrar hacia nuevos escenarios, o a actividades del hombre no necesariamente ligadas a la política, pero que influyen en ella decididamente, así como relanzando valores venidos a menos en las últimas épocas. Las posiciones, por ejemplo, frente a los derechos humanos a las mencionadas "prácticas sociales novedosas", a la propia globalización, tienen formas distintas de aceptarse o rechazarse, en virtud a conceptos perfectamente compatibles con las tres variantes de la teoría política antes mencionadas. Algunos de los principales descendientes de la teoría política clásica se llaman hoy, neoliberales, neomarxistas y neoconservadores, quienes echaron raíces entre las grandes guerras y a inicios de la guerra fría. Finalmente analizaremos algunos conceptos sobre sociedad civil y sobre particulares redes que pueden emerger de ella, asi como su impacto sobre la Fuerzas Armadas, de nuestro país.

2. ¿El neoliberalismo en retroceso?

Mientras la mayoría de regímenes marxistas se diluían en sus principales bastiones tras la caída del Muro de Berlín en 1989, el mundo asistía al encumbramiento del gran vencedor de la desaparición de la bipolaridad: la economía liberal. Con ello, y luego de la demolición de la muralla que dividía las dos Alemanias, la historia tenía nuevo principal protagonista: el mercado. A éste habían precedido la religión y la guerra, como máximos instrumentos del poder político en occidente.

Este triunfo permitió consolidar la poderosa influencia de un modelo de economía política, conocido como neoliberalismo, el mismo que ya venía adoptándose en diferentes países de América y de Europa principalmente. Sus orígenes se remontan al fracaso del liberalismo clásico de laissez - faire con el fenómeno de

la Gran Depresión de 1929. En efecto, en la década siguiente, varios economistas liberales como Walter Lipmann y Federich von Hayeck se reunieron para volver a la carga relanzando la idea del libre mercado, esta vez con menos radicalismo que los liberales clásicos, en cuanto al papel del Estado en la economía. Los neoliberales surgieron como defensores tenaces de la libre competencia y como enemigos frontales del monopolio de las sociedades anónimas.

Siguiendo las teorías liberales clásicas de la oferta y la demanda del filósofo escocés Adam Smith y la ley del salario natural del economista inglés David Ricardo, para los neoliberales las reglas las imponen las variables del mercado. Ergo, quienes no se adecuan a ellas, simplemente quedan postrados y con ello lejos del desarrollo y de la prosperidad.

En el neoliberalismo, existen varias interpretaciones y corrientes derivadas, una de ellas es la llamada economía social de mercado, modelo que contempla la participación del Estado en el aspecto social, cuyo más importante exponente fue el economista alemán Federick Von Hayek. Más adelante surgieron nuevas fórmulas neoliberales, como la teoría monetarista que tuvo éxito en Chile, Estados Unidos de América y en Gran Bretaña, y que fue entendida como un darwinismo social al basarse en la tesis de la supervivencia de los más aptos. En otras palabras, las economías más eficientes son al final las que se devoran a las más débiles. La perpetua competencia es bajo el esquema monetarista la característica principal del mercado. Se considera al economista neoliberal Milton Friedman como el fundador del monetarismo y precursor de la llamada "Escuela de Chicago" en donde se formaron los tecnócratas que condujeron el surgimiento económico de nuestro vecino del sur.

En efecto, las ideas neoliberales influyen en el poder político mundial a partir de los 70 al ser llevadas a la práctica por el gobierno del General Augusto Pinochet. Este gobierno fue una particular combinación de conservadurismo político con economía liberal. Años más tarde, el neoliberalismo sería adoptado por los gobiernos de Ronald Reagan y de Margaret Tatcher a fines de esa década, teniendo entre sus principales objetivos desmontar la costosa madeja del Estado de bienestar que se había tejido en varias décadas.

Treinta años después el neoliberalismo sigue en combate. De la mano con la globalización, atraviesa fronteras y sigue imponiendo condiciones, muchas veces avasallando tradiciones, cultura cívica o solidaridad con los padecimientos de miles de seres humanos. Este modelo político, basado en el economisismo y en el utilitarismo, es decir en lo que importa es sólo lo que da dinero, coloca al resto de actividades humanas en lugares accesorios o prescindibles. Esta situación es muy similar a lo que plantea en el materialismo, eje principal del pensamiento marxista que consideraba a la economía como la estructura sobre la cual se edifica la sociedad, y a partir de la cual se signa el destino del hombre. En el pensamiento de Karl Marx se cambia el nombre de utilitarismo por el de materialismo, que no es otra cosa que mostrar a la utilidad como el común denominador de la razón humana y desde ahí se alza la superestructura, es decir, familia, sociedad, trabajo y producción.

Sin embargo, las diferencias entre ambos pensamientos radica en la concepción de la forma de propiedad, en la visión del Estado y en la distribución de la riqueza, donde presentan posiciones irreconciliables. También, como se ha señalado, el neoliberalismo tiene significativa influencia del utilitarismo, pensamiento que sostenía que sólo el frío cálculo determina las relaciones de utilidad entre los hombres. Este pensamiento surgió a mediados del siglo XVIII y fue concebido y difundido por el liberal inglés Jeremías Bentham.

Con éxitos importantes en el bolsillo, los economistas neoliberales más connotados se reunieron hacia 1993 en torno a lo que se llamó el "Consenso de Washington", con la finalidad de establecer diez instrumentos que debían de vigorizar el modelo monetarista, entre los que destaca la disciplina fiscal y la reforma tributaria. Con ello, el triunfo de cualquier economía que siguiese sus reglas estaba garantizado. A pesar de ello, al cabo de casi tres décadas de su debut, el neoliberalismo no ha logrado el éxito que sus gestores se propusieron. En efecto, a las postrimerías del segundo milenio, el modelo político empezó a fracasar en varios países, en particular en Latinoamérica. De inmediato, la réplica de sus artífices fue sostener que no había sido el modelo el responsable de las insuficiencias presentadas, sino las inadecuadas fórmulas empleadas para su aplicación. Como sea, el Estado neoliberal no parece ser ya ese infalible vencedor de fines de los ochenta, puesto que si bien ha traído consigo mejoras notables en la creación de riqueza, en la administración pública y en el manejo de los recursos, no ha logrado reducir la creciente pobreza en el mundo, sea tal vez por que su esquema fundamentalmente economista no le ha permitido ver más allá de las tasas de interés o del tipo de cambio.

A medida que avanza el nuevo siglo, las críticas a los neoliberales y al neoliberalismo encuentran cada vez más simpatizantes. Como sostiene la politóloga mexicana Adela Colina: *"No les gusta a los economistas neoliberales verse acusados de irracionalidad cuando ellos se tienen por representantes de la racionalidad misma: de la racionalidad económica que es,*

a su entender, la racionalidad suma. "Máximo beneficio", "beneficio suficiente", "coste de oportunidad", "mercados perfectos", una jerga con la que el economista mira por encima del hombro a los demás mortales que hablan de cosas tan incuantificables como la docencia o la santidad, la filosofía o la literatura".[1]

Pese a las duras críticas, lo que más parece preocupar a los economistas y políticos neoliberales no es otra cosa que la emergente economía china, cuyos bajísimos costes de producción están obligando a los liberales modernos a tomar medidas incluso contrarias a los mandamientos del Consenso de Washington, como va el caso de los incrementos a los aranceles, para proteger sus propias industrias. Precisamente, el economista estadounidense Fred Bergsten, director del Instituto de Economía Internacional (IIE), quien cumplió un papel protagónico en el Consenso de Washington, recomienda hoy al gobierno de su país gravar los derechos de importación para proteger la economía de la gran nación del norte del dumping de los productos chinos.[2] Esto podría ser una prematura señal de que estuviésemos ante un nuevo cambio del ordenamiento mundial en el cual estaríamos pasando del liberalismo económico de los estadounidenses, al liberalismo económico puesto en práctica en la actualidad por el posmarxismo oriental, es decir la China comunista.

3. El neomarxismo, abriendo espacios

"Los sueños socialistas se transformaron en lucha de millones de seres únicamente cuando el socialismo científico de Marx vinculó las aspiraciones transformadoras a la lucha de una clase determinada. Fuera de la lucha de clases, el socialismo es una frase vacía o un sueño ingenuo, nos dice Lenin, uno de los principales intérpretes y ejecutores del marxismo".[3] Repasemos. Hacia mediados del siglo XIX el filósofo alemán Karl Marx proclamó al mundo una novedosa y revolucionaria ideología con la cual se sustentaba un nuevo sistema político y social que, sobre las ruinas del absolutismo y frente a la restrictiva y elitista democracia liberal decimonónica, representaba, según él, el único proyecto realmente capaz de eliminar realmente las diferencias sociales, políticas y económicas entre los hombres. Partiendo del pensamiento liberal de Locke y de Smith, el ideólogo alemán pretendió hacer posible los postulados del socialismo temprano, ideados por socialistas utópicos como los franceses Carlos Fourier y el Conde de Saint-Simón o como el inglés Robert Owen, quienes tienen sus antecedentes en Sir Thomas Moore o Santo Tomás Moro, autor de *Utopía*, obra en la que se describe el primer Estado socialista. Así pues, Marx concibió el llamado socialismo científico, con el cual, a diferencia de los planteamientos utopistas, se podía demostrar cómo los ideales de igualdad podían hacerse realidad mediante la transformación de la propiedad privada en propiedad colectiva, es decir revirtiendo el orden de la economía. Marx, a diferencia de Owen, uno de los utopistas más importantes, concluyó que, para ser posible la creación de un orden socialista, había que apoderarse primero del poder político. Es por ello que Marx instaba a los filósofos, no a interpretar el mundo, sino a cambiarlo.[4]

A medida que fue avanzando el siglo XIX, el marxismo fue ganando posiciones en un espacio político en el que conservadores y liberales habían combatido por décadas luego de la Revolución Francesa, dando lugar a las derechas e izquierdas primigenias que separaron a monárquicos, por un lado, y a girondinos (moderados) y jacobinos (radicales), por el otro. El marxismo irrumpió en el escenario político mundial, primero con la instalación en Londres de la Primera Internacional en 1864 y posteriormente en la Comuna de París de 1871.

El pensamiento marxista dio, según Lenin, consistencia científica al socialismo y con ello se inició la construcción del único camino posible al comunismo, con lo que éste dejaba de ser un sistema utópico. En Marx, se desjerarquiza la sociedad y se desarticula el monopolio de la violencia que ejerce el Estado, el mismo que debía ser reemplazado por una sociedad sin clases. En sus investigaciones, Marx recibio la importante colaboración del filósofo también alemán Federico Engels, hijo de un rico fabricante de tejidos, con quien tuvo una estrecha amistad.

Cuando hablamos del socialismo de Marx, es necesario anotar que, este fue considerado ciencia debido a que empleó la observación y la metodología, para arribar a hipótesis demostrables en la realidad. La metodología concebida por el autor del "Manifiesto comunista" se le conoce como la dialéctica, la cual consiste en un modelo de raciocinio que fue tomado de los antiguos griegos por el filósofo alemán Georg Wilhelm Fiedrich Hegel (1770-1831). Este filósofo célebre por sus ideas conservadoras y por su deificación del Estado, sería duramente combatido por su discípulo Karl Marx, en consecuencia con su aberración por la espiritualidad, la misma que el primero defendía a ul-

---

1 *Codina Adela.* Hasta un Pueblo de Demonios. *Capítulo XIII. Las Prestaciones de la Sociedad Civil. Pág. 187-201*

2 *Seminario, Bruno.* China, el Precio del yuan y los textiles. *Artículo publicado en el diario Correo de Lima, 28 de mayo de 2005, Pág. 6.*

3 *Lenin.* El Socialismo Utópico y el Socialismo Científico. *Recopilación de Artículos y Discursos. Editorial Progreso Moscú. Pág. 43*

4 *Thaimer, Walter.* Historia de las Ideas Políticas. *Ediciones Ariel, S. A. Barcelona, 1960.*

tranza en sus escritos. La dialéctica consiste en un ejercicio mental de tres elementos, la tesis, la antítesis y la síntesis. Este método se desarrolla al presentar una afirmación denominada tesis, a la que se le opone otra, denominada antítesis. La discusión entre ambas va a dar como resultado el tercer elemento, llamado síntesis, el cual une el contenido de verdad que existe en ambas afirmaciones contrapuestas. En el caso de Marx el resultado fue la lucha de clases permanente para revertir el orden establecido y fundar el comunismo.



Hegel, uno de los filósofos políticos conservadores más importantes.

Años más tarde de la muerte de su inspirador, tras el octubre rojo de 1917, esta ideología conquistaría su primer gran triunfo con la captura de la anacrónica Rusia de los zares Romanov, la que llegó a ser sometida por Lenin y sus seguidores, los bolcheviques. Así, el socialismo marxista dio su gran golpe. Se había dado la primera batalla hacia el comunismo. El fin del Estado estaba próximo, profetizaban. Como afirma el politólogo inglés John Keane, "*en la sociedad comunista desaparecería el poder. Los aparatos estatales serían abolidos y reemplazados por servicios administrativos*".[5] Sin embargo, en la realidad, en la "praxis", la revolución bolchevique terminó por imponer un Estado totalitario que desvirtuaría la esencia del marxismo, es decir, lo que debía haber sido la instauración de un sistema social igualitario y el fin del "Estado coercitivo", acabó siendo la antítesis del pensamiento marxiano, es decir, el Estado absoluto. En efecto, cuando los comunistas rusos se lanzaron a la captura del Leviatán –monstruo de la antigüedad, con el cual el filósofo inglés Thomas Hobbes retrató la figura del Estado absoluto– en su intento por desaparecerlo terminaron seducidos por su "víctima", originando así un vertiginoso romance que tuvo su corolario en uno de los regímenes más genocidas del siglo XX. Como afirma Giovanni Sartori, refiriéndose a la revolución que capitaneó Lenin, "*el Estado que debía extinguirse se ha convertido rápidamente en incomparablemente más absoluto y tiránico que el Estado zarista*".[6] Bajo la marea roja que amenazó a occidente por décadas, la igualdad se convirtió en el peor enemigo de la libertad.

De la ideología marxista se han derivado interpretaciones como las de Lenin, Stalin, Mao, Trotsky, Tito o Gramsci, quienes plantearon métodos diferentes para hacerse del poder.

Las críticas al socialismo científico no se hicieron esperar demasiado. Ya desde fines del siglo XIX, surgirían corrientes revisionistas, en particular en Alemania entre las que destacan la de Eduardo Berenstein, quien cuestionó la idea marxista de que la lucha de clases tenía necesariamente que iniciarse en el seno del proletariado, proponiendo reforma en vez de revolución. Ya entrado el nuevo siglo, el marxismo ortodoxo empezó a ser revisado por ideólogos comunistas como Antonio Gramsci –a quien me referiré más adelante con mayor detalle– así como por intelectuales alemanes, reclutados por el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Frankfort. Este instituto, que posteriormente sería conocido como la Escuela de Frankfort, se convirtió en una importante fuente de pensamiento filosófico que tuvo en Theodor Adorno a uno de sus principales exponentes en su primera generación y más adelante a Jurgen Habermas, quien es uno de los filósofos políticos más reconocidos de nuestros tiempos.

La Escuela de Frankfort orientó su análisis de la realidad social con la concepción de su teoría critica, que consiste en una combinación del método científico del marxismo ortodoxo con el pensamiento liberal del joven Marx y con teorías filosóficas existencialistas, anárquicas y sociológicas, particularmente extraídas de los lineamientos del sicoanálisis de Sigmund Freud. En aquel instituto alemán, se fecundaron los lineamientos del neomarxismo, que después extendería sus tentáculos a Italia y a Gran Bretaña con la Escuela de Birmingham. Este análisis de la realidad social llevó a los neomarxistas tempranos hacia una visión distinta del Estado a la de los marxistas ortodoxos, quienes veían a él como una cosa u objeto y no lo que en verdad era una compleja relación social.

El neomarxismo ha sido el principal refugio ideológico de los comunistas en Europa y América Latina cuando hubo que abandonar la nave apenas éste empezó a hacer agua. En su intento de mantenerse vigentes han aceptado el mercado y la democracia como hechos incuestionables. Es más, hoy los tenemos entre los más entusiastas defensores de la libertad, adversos a cualquier dictadura a las que rechazan con la misma vehemencia, con la que hasta no hace mucho defendían la dictadura del proletariado. Los neomarxistas le han dado la espalda a las obsoletas formas de acción leninista o maoísta encontrando maneras más sofisti-

5 *Kaene, John.* Democracia y Sociedad Civil. *Alianza Editorial. Madrid, 1992.*
6 *Sartori, Giovani.* La democracia después del comunismo. *Alianza Editorial. Madrid 1993.*

cadas de dar batalla a los "reaccionarios", esta vez tangenciando la política. En efecto, los náufragos del comunismo se confunden en nuestros días en los medios de prensa, en los organismos de Derechos Humanos, en la defensa de la ecología, en la cinematografía, en fin, donde quiera que puedan influir sobre la cultura, canal primario para gestar la transformación de la sociedad, siguiendo el pensamiento de Antonio Gramsci. Desde mi punto de vista, no es casual que veamos todos los días cómo ciertos iconos de la sociedad occidental son cuestionados o atacados en muchos casos con una sutileza tal que difícilmente pueden ser percibidos y que van más allá de intereses particulares del mundo financiero, aunque éste sea muchas veces un aliado formidable. En efecto, a diferencia del neoliberalismo que arremete solo contra todo lo que se oponga a sus mandamientos y regulaciones, lo demás le es indiferente o hasta permisible siempre y cuando no demande "excesivos" costes, el neomarxismo tiene su objetivo en el matrimonio, la familia, en la religión, en la educación, en los valores, en las costumbres, en las Fuerzas Armadas, y tantos otros ideales e instituciones trasmitidos de generación en generación durante siglos. Por esos espacios es por donde aún creen tener la posibilidad de llevar a cabo la transformación económica, social, política y cultural de la sociedad del nuevo milenio. *Este neomarxismo se vale de Marx como método interpretativo y con él puede aceptar un nuevo concepto de Estado, de familia, de educación. No será, pues, revolucionario en materia de dinero, pero en sus manos los ciudadanos pueden ver amenazados muchos de sus valores, costumbres e ideales heredados*[7]. Quienes crean que el marxismo como enemigo de la cultura occidental murió con la Unión Soviética, se equivocan. La mejor estrategia del diablo es hacer creer que no existe, reza un viejo dicho.

4. Neoconservadurismo: valores no sujetos a cambios

El pensamiento político conservador, como filosofía política, nació con la Revolución Francesa en rechazo a ésta y al racionalismo de la Ilustración[8], así como en defensa de las instituciones del antiguo régimen y declarándose enemigo de la secularización de la política y de la sociedad. El conservadurismo o conservatismo, como también se le conoce, se sustenta en tres valores substanciales: la autoridad, la lealtad y la tradición, y cuenta además entre sus más antiguos y principales ideólogos al inglés Edmund Burke y al alemán Georg Hegel. En el lenguaje político, el conservador no se suscribe simplemente a aquel que conserva, mantiene o guarda una cosa o cuida de su permanencia –tal como lo define el diccionario–, sino a quien prioriza el orden sobre la justicia, la libertad y la igualdad, y a aquel que considera a la razón de estado como fin supremo y a la seguridad como garantía de la supervivencia de la Nación. En razón a ello, históricamente el conservatismo se ha situado a la derecha del espectro político, como se mencionó más arriba. De no hacerse esta precisión podríamos suponer que el término conservador puede también ser aplicado en la actualidad a aquella izquierda que en su prédica doctrinaria mantiene o conserva lineamientos característicos de la vieja izquierda marxista-leninista o de la socialdemócrata, tales como el capitalismo de Estado, la planificación o el intervencionismo. Cabe destacar que esta dicotomía –derecha/izquierda– según el punto de vista de autores tan importantes como Norberto Bobbio y Giovanni Sartori[9], ha logrado sobrevivir al término de la bipolaridad, aunque algunas de sus características hayan variado.

El pensamiento conservador, que en el siglo XIX fue básicamente antiliberal, confesional, y nacionalista, tuvo en ese siglo a Alemania como su país emblemático, en donde sus ideólogos rechazaron la racionalidad –difundida por los liberales– como el "lei motiv" del hombre, que ningundea de plano la espiritualidad y el valor de lo inconmensurable. De este conservadurismo paladín de la tradición, de la religiosidad, del privilegio, del orden, y del rechazo a la transformación social surgió, entre otras, algunas corrientes que promoverían el racismo y del antisemitismo, con las cuales se gestaría la semilla del fascismo y del nazismo. Entre los pensadores más destacados del conservadurismo alemán, se reconoce al jurista Carl Schmitt, acérrimo enemigo del liberalismo, cuyo concepto de "estados de excepción" o "situaciones de peligro concreto para la vida del Estado", dio lugar a su *decisionismo*, vale decir, la decisión como principal instrumento de la política. Para Schmitt el orden legal se funda en la decisión y no en la norma. Visto de otra manera, la decisión es lo que hace posible el ordenamiento jurídico, y no la ley en sí misma, que de no ser por aquella sólo tendría la validez del papel que la contiene.

En Gran Bretaña, el conservadurismo liberal impulsado por Burke, a diferencia del conservadurismo continental de su época, aceptó la democracia como forma de gobierno, aunque introdujo una condición necesaria para el buen funcionamiento del Parlamento: discrecionalidad del representante frente a sus electores, es de-

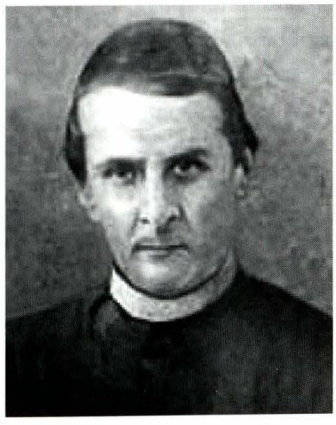
7 *Fontaine, Arturo.* ¿Neomarxismo? *Artículo publicado en Internet.*

8 *Kanoussi, Dora.* Ensayo sobre el conservadurismo. *Plaza y Valdés editores. Pag 11-21.*

9 *Bobbio Norberto.* Derecha e izquierda, razones y significados de una distracción política. *Santillana S.A Taurus. España 1996, Pág. 47-70. Givanni Sartori.* La Democracia después del comunismo. *Alianza Editorial, España. Pág. 110-118.*

cir, autonomía de decisión en vez de relación de ida y vuelta entre representante y representado que implica activa y continua participación de este último mediante un proceso de rendición de cuentas del primero, proceso de control democrático que existe en los sistemas anglosajones que se denomina *accountability*.

En nuestro país tuvimos en el sacerdote Bartolomé Herrera (1808-1864) al principal ideólogo del conservadurismo decimonónico que fue fundamentalmente confesional. Herrera sostenía que la autoridad legalmente constituida emanaba de Dios, y desde él se debía obediencia al gobierno, *"puesto que si se asumía emanada del pueblo, cada enemigo de Dios, quiero decir, del sosiego público, ha podido invocar el nombre del pueblo para derrocar el gobierno y el poder de las leyes"*[10]. Para el padre Herrera unos habían nacido para mandar y otros para obedecer. Fue combatido duramente desde la acera opuesta, el liberalismo –el socialismo en el Perú se manifestaría tardíamente en la política peruana, bien entrado el siglo XX con Mariátegui y Haya de la Torre– principalmente por el también sacerdote Francisco de Paula González Vigil. Acerca de aquel político liberal, el historiador Jorge Guillermo Leguía anota lo siguiente: "En un pueblo de tránsfugas representó la lealtad, en una colectividad de pusilánimes significó el valor llevado hasta la temeridad, en una sociedad de veleidosos encerró la firmeza"[11].



Bartolomé Herrera precursor del conservadurismo político del Perú.

Aquel duelo entre religiosos no iría más allá de la filosofía política, ya que en nuestro país no surgiría una bipolaridad liberal-conservadora que facilitara la alternancia democrática en el control constitucional del poder político a través de la formación de partidos políticos, que por aquel entonces no eran exactamente como los conocemos hoy, sino más bien se asemejaban un "club de amigos", donde miembros de la elite social se agrupaba para discutir sobre política y para desde allí actuar en ella. El antecedente más característico de lo que fue este tipo de partido político decimonónico es el Partido Civil, fundado en 1871. Para algunos, este partido se constituyó únicamente para defender los intereses de los consignatarios del guano –los nuevos ricos, como los llamaba la vieja aristocracia poscolonial– amenazados por la política económica del ministro de Hacienda del Presidente Balta, Nicolás de Piérola, quien fue el artífice de la firma del contrato Dreyfus, célebre en la historia nacional. Para otros, como la historiadora Carmen Mac Evoy, el Partido Civil nació haciendo eco de muchas voces que exigían acabar con la influencia de los caudillos militares en la vida política nacional intentando gestar un proyecto nacional que finalmente no prosperó. El civilismo –como se conocía a la corriente política de este partido– fue una sintetización de liberalismo (demócrata, antimilitarista) y de conservadurismo (respeto del orden establecido, jerárquico, elitista). Su líder y fundador don Manuel Pardo y Lavalle fue un connotado discípulo y seguidor del padre Herrera[11].

Para ahondar en este detalle, citaremos a Manuel González Prada, temprano exponente del socialismo anárquico* en el Perú y "analista político" radical de aquel entonces, quien sobre esto escribiría *"...Aunque siempre existieron en el Perú, liberales y conservadores, nunca hubo un verdadero partido liberal ni un verdadero partido conservador, sino tres grandes divisiones: Los gobiernistas, los conspiradores y los indiferentes por egoísmo, imbecilidad o desengaño"*[12]. En la centuria siguiente fue José de la Riva Agüero, importante político, escritor e historiador peruano, quien encarnara con mayor solvencia las ideas del conservadurismo liberal en el Perú. Más adelante, al inicio de la década del treinta, y con la caída del régimen leguiísta surgiría en el Perú un movimiento político que tuvo importante arraigo en aquella época y que fue el respaldo ideológico del accionar político del General Luis Miguel Sánchez Cerro, quien alcanzaría la presidencia de la República por las urnas, después de una sucesión de Juntas Militares y mixtas en el poder. Sánchez Cerro fue un político conservador cuya figura encaja con el caudillo carismático que definiera el sociólogo alemán Max Webber, vale decir aquel actor político que mediante su liderazgo atrae a las masas y las conduce a voluntad, muchas veces logrando reemplazar la empatía por la razón (salvando las distancias, Adolfo Hitler es un claro ejemplo de esta categoría). Este movi-

10 *Herrera, Bartolomé.* El Sermón de 1846, *segunda parte.*

11 *Portocarrero, Gonzalo.* Conservadurismo, liberalismo y democracia en el Perú del siglo XIX. *En pensamiento político peruano DESCO, Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo. 1987. Pag 85-98*

12 *González Prada, Manuel.* El discurso de politeama.

* *Este socialismo anárquico lo ubicó más en el discurso, que en la acción, es decir en la política, donde González Prada tuvo una participación en lo que se refiere, a lo partidario poco relevante, mantener que el discurso de Haya y de Mariátegui tendrían gran influencia en la conformación de partidos de masas a partir de la década de los treinta.*

miento se institucionalizó con el nombre de Unión Revolucionaria que, aunque fue de corta duración, sembró en el país una importante corriente política que se ha llamado conservadurismo popular. Aunque fue de una existencia bastante breve, ha sido el intento más significativo de institucionalizar el conservadurismo en el Perú llevado a las masas mediante viejos y nuevos valores, accesibles a todos. Este movimiento fue liderado por Luis Flores, ministro de Gobierno y Policía del General Sánchez Cerro[13].

Con el nuevo siglo, los conservadores asumirían una visión distinta del papel del Estado en la economía convergiendo en ese tema con la doctrina neoliberal (libre mercado, reducción del gasto social, eliminación de subsidios, ahorro interno, entre otros). A partir de la década del 70 esta convergencia de neoliberales y de los relevos del conservadurismo, los neoconservadores, se denominó Nueva Derecha.

La nueva derecha comenzó a florecer en las primeras décadas del siglo XX, cuando los liberales abandonaron sus principios políticos y sociales basados en la libertad individual y en los derechos y garantías de los ciudadanos para privilegiar sólo las libertades económicas hasta convertirse en neoliberales o liberales de derecha, quienes consideraban a la economía como el primer vehículo de la política mientras que los conservadores, merced a la aceptación sin ilusiones del mercado y sus bondades, evolucionaron hacia lo que hoy se denomina neoconservadurismo. Por su parte, el liberalismo de izquierda se deslizó hacia el socialismo liberal, corriente promovida por reconocidos politólogos de izquierda como el italiano Norberto Bobbio –de fecunda obra en la ciencia política– que hoy es defensora indesmayable de los derechos humanos, de la justicia social y de la democracia participativa.

El neoconservadurismo es una importante tendencia de la teoría política de nuestros tiempos. Respecto a los neoconservadores, el sociólogo británico Antony Giddens subraya que éstos se caracterizan por aceptar la influencia omnipresente que el capitalismo y también la democracia liberal han llegado a tener actualmente en nuestras vidas. Sin embargo, continúa Giddens, el neoconservador considera que el orden burgués está destruyendo los símbolos y prácticas tradicionales en los que se basa una existencia social llena de significado[14].

Esto último los separa de plano con los neoliberales, para quienes los símbolos o prácticas tradicionales son poco más que odres vacíos cuya utilidad es nula. Se considera a Leo Strauss, Russel Kirk, Irving Kristol y Samuel Huntington como algunas de las principales figuras neoconservadoras.



Leo Strauss, ideólogo del neoconservadurismo.

A partir del término de la Guerra Fría, el neoconservadurismo comenzó a encubarse en Estados Unidos, país donde más se ha hecho sentir su influencia en particular en esta década, aun cuando sus orígenes se remontan a la Alemania posterior a la República de Weimar, a raíz justamente de la nueva mirada que los conservadores dieron al capitalismo, al que habían considerado por décadas como una amenaza para la integración y la seguridad del Estado. En la actualidad este pensamiento político moderno sustenta la política exterior del gobierno de George Bush (hijo), cuya formulación ha estado a cargo de un grupo de asesores presidenciales a los que se conocen como Halcones. Aquéllos conforman un grupo de neoconservadores emergidos del servicio civil de Washington, es decir de la burocracia del Pentágono y de la Casa Blanca.

A mediados del siglo anterior, el filósofo político judío alemán, Leo Strauss, (fallecido en 1973), que había emigrado a Estados Unidos huyendo de la persecución antisemita desatada por los nazis en Europa, inició una prédica de los valores del viejo conservadurismo aplicados al contexto estadounidense en los campos político, social y cultural, cuyas formulaciones se englobaban bajo el término de neoconservadurismo. Para Strauss, la religión es el cemento con el que se une la sociedad y el orden político, y coincidiendo con Schmitt, sostenía que éste sólo puede ser estable si es unido por una amenaza externa. El neoconservadurismo apoya ciertas libertades públicas dentro de un orden y dentro de la moral tradicional y difiere del conservadurismo clásico por no ser opuesto al cambio *per se*, sino que considera que éste es útil pero no infalible por lo que mantiene un prudente excepticismo. En la óptica de esta filosofía política, que acepta la modernidad acompañada por la tecnocracia, el cambio que impulsaron los progresistas más de dos siglos atrás puede ser cuestionable, si es que éste se muestra como una irreflexiva negación del pasado, a quien ayer el conservador y hoy –y en el futuro– el neoconservador profesa religioso culto. *"Los neoconservadores no son sólo*

---

13 *Castillo Ochoa, Manuel.* El populismo conservador: Sánchez Cerro y la Unión Revolucionaria. *Pag. 47-91.*

14 *Gilddens Antony.* Más allá de la izquierda y de la derecha.

patriotas, sino nacionalistas, porque el patriotismo va unido al pasado de un país, mientras que el nacionalismo surge de la esperanza en un futuro. Destacan el papel fundamental de la familia y la religión como pilares indispensables de una sociedad decente"[15].

5. Gramsci: la sociedad civil y la extinción del Estado

En nuestro país, hacia inicios del tercer milenio se empezó a recurrir en forma constante al término sociedad civil. Muchos lo emplearon básicamente para diferenciar a los civiles de los militares, por ignorancia o por malicia, o por la combinación de ambos. Muy lejos de esta percepción equivocada, el concepto de sociedad civil tiene diversas interpretaciones y obedece a un análisis que posee varios siglos de antigüedad. Una de esas definiciones, en la que coinciden algunos autores, entiende a la sociedad civil "*como el terreno donde se exponen a la luz pública, se debaten y algunas veces se resuelven conflictos entre diversos valores e intereses. Es el espacio en el cual los ciudadanos deliberan acerca de los asuntos comunes y por lo tanto es una arena institucionalizada de interacción discursiva. Esta arena es conceptualmente distinta del Estado: es un escenario para la producción de discursos que en principio pueden ser críticos del Estado*"[16].

Su génesis radica en la diferencia y autonomía frente al poder establecido. En Marsilio de Padua, hacia 1324, ubicamos a uno de los más antiguos precursores de la idea de sociedad civil, quien, a través de su obra *Defensor Pacis*, propone la separación de la Iglesia, poder hegemónico de entonces, de los asuntos cotidianos del hombre, entre ellos, el gobierno. Con el liberal Jonh Locke, en el siglo XVII, la idea de sociedad civil se enfoca en la limitación del poder del Estado absoluto. A partir de aquella época, en el liberalismo clásico, se ve a la sociedad civil como una asociación de individuos que orientan esfuerzos en reducir el poder indiscriminado del Estado. Esta asociación se va a dar en el seno de la sociedad política, es decir del Estado, puesto que en ese tiempo no se pensaba en distinción alguna que diere lugar a dos espacios que separasen al Estado del individuo. Los liberales clásicos partieron del Estado naturaleza, aquel Estado del hombre no civilizado, para dar lugar al Estado constitucional, es decir al rector de una sociedad civilizada, moderna. Aquello fue lo que entendieron como sociedad civil donde el hombre era libre. En el siglo siguiente, con Hegel es cuando se habla de separación entre Estado (lo público) y la sociedad civil (lo privado). En este filósofo conservador, se concibe la esfera de lo privado (sociedad civil) como subalterna a su concepción universalista del Estado. Más tarde, según Norberto Bobbio, es en Marx y Engels, en contradicción con Hegel, que la sociedad civil, y no el Estado, quien representa el momento activo y positivo del desarrollo histórico: lo define como el más importante. Para ambos, Marx y Engels, es la sociedad civil el reino de las relaciones económicas, el elemento decisivo, el que subordina al Estado, es decir, al orden político.

De estas concepciones, como señala la politóloga colombiana Ana María Bejarano, se desprenden dos enfoques de la idea de la sociedad civil, uno partiendo de una visión liberal que busca por medio del consenso alcanzar una sociedad civil, pluralista y autorganizada independiente del Estado, y que es en sí una condición, en la actualidad, indispensable para la democracia[17].

En esta línea, la socióloga peruana Rosa Alayza Mujica sostiene que *"la acción de la sociedad civil no es otra cosa que un proceso de maduración de la democracia a través de los grupos y las personas que están ejerciendo su autonomía y colaboración con la construcción del bien común"*[18].

Más adelante, señala que *"las experiencias de sociedad civil ratifican la voluntad de las personas de ejercer soberanamente su intervención en la política, sin dejar solo al Estado, buscando cooperar con él porque, finalmente, la meta del desarrollo de la sociedad es común a ambos. La sociedad civil debiera resultar como el oxígeno de la democracia para florecer y reproducirse"*.

En efecto, la participación de la sociedad civil en la vida democrática es positiva en la medida que la democracia representativa se vea consolidada con su apoyo, y con ello se logren atendidas las expectativas de los ciudadanos en general debiéndose, entonces, alcanzar la madurez necesaria para no ceder a la tentación de la competencia con el Estado, sino más bien apuntar en la misma dirección. Como señala Rosa Alayza Mujica, no tiene sentido proponer a la sociedad civil como competidora del Estado. De igual opinión son Philippe Schmitter y Terry Lyn Karl, quienes sostienen que *"más que sobrecargar a quienes toman decisiones enfrentados a crecientes demandas y más que hacer un sistema ingobernable, una sociedad civil viable puede mitigar los conflictos y mejorar las*

15 *Kristol, Irving.* Reflexiones de un neoconsevador. *Nueva York, 1983*

16 *Michael Hardt.* La Desaparición de la Sociedad Civil. *Artículo publicado en Internet*

17 *Bejarano, Ana María.* Democracia y sociedad civil: una introducción teórica. *En Instituciones Políticas y Sociedad.* Lecturas Introductorias. *Romeo Grompone (editor). Instituto de Estudios Peruanos IEP. Perú. 1995. Pág. 338 -361.*

18 *Alayza Mujica, Rosa.* Perú: Sociedad Civil a Prueba.

calidades del ciudadano sin confiar exclusivamente en el privatismo del mercado"[19].

El segundo enfoque que analiza Ana María Bejarano se refiere al campo de batalla que se origina entre los intereses públicos y los privados. En este segundo enfoque, contrapuesto, que pasa por Hegel y se desliza hacia Marx se da paso a la sociedad civil en Gramsci, quien ve a la sociedad civil más allá de las relaciones económicas e introduce la ideología y la cultura como espacios decisivos para conquistar el poder. Es esta sociedad civil, la gramsciana y la red que se deriva de ella, es lo que nos interesa analizar en la parte final del presente artículo.

Antonio Gramsci, natural de Italia, fue un político marxista que impulsó la fundación del Partido Comunista de su país y que criticó al leninismo en su proceso de ejecución de la "praxis" de la doctrina marxista. Por su actividad política, en los años de la Italia fascista, Gramsci fue encarcelado en 1926 y condenado a veinte años de cárcel donde falleció a mediados de los treinta. Desde su celda, produjo varios escritos que fueron reunidos en sus *Cuadernos de la Cárcel* y en sus *Cartas de la Cárcel*, publicados varios años después de su muerte. En la actualidad, las ideas de Gramsci, como un marxista al que podemos calificar de heterodoxo, han adquirido inusitado interés, tal como se ha señalado. La diferencia central con el marxismo clásico es que Gramsci no parte del asalto al poder por la fuerza, sino que busca primero conseguir el cambio de la mentalidad de los ciudadanos, con la infiltración en los aspectos de lo que llama Habermas, el mundo de la vida, es decir, la educación, el arte, la prensa, la música, entre otras actividades culturales que pueden ser usadas como medios de dominación, partiendo de la sociedad civil para después prolongarlos al Estado hasta absorberlo. Añade Gramsci que la forma correcta de iniciar la transformación es originándola en sociedades altamente industrializadas. Por eso, el teórico italiano pronosticó que el leninismo iba camino al fracaso al haber iniciado la revolución en un país de sistema económico semifeudal como el ruso, bastante atrasado para su época.

Uno de los aspectos más relevantes de los escritos de Gramsci es la continua alusión que hace a las ideas de Nicolás Maquiavelo, más allá del sentido que comúnmente se le da al autor de *El Príncipe*. En efecto, en una obra poco conocida de este personaje, titulada *Discursos*, Maquiavelo planteó la intención de colocar al Estado en el lugar de Dios. Gramsci interpreta esta teoría como la necesidad de crear un Partido –el comunista obviamente– que haga las veces de Dios y que con éste se copte al Estado. Para lograr este fin, primero había que matar al Dios de los cristianos, el mismo que vive en el espíritu de millones de fieles, mediante el ataque sistemático a sus agentes en la tierra. Por ello consideraba al cristianismo como el enemigo principal del socialismo. Gramsci recomienda, entonces, no destruir la Iglesia de frente, sino infiltrarla, introducirle nuevas corrientes y teorías socializantes y heterodoxas, y así, desde dentro, irla minando. Ante esta amenaza, sin embargo, la Iglesia no se ha quedado atrás y ha defendido con firmeza su posición en temas controversiales como el celibato, al sacerdocio femenino y otras particularidades propias de su composición institucional que permanentemente son cuestionadas, y que se intensificaron tras el sentido fallecimiento del Papa Juan Pablo II. Por ello, desde diferentes ángulos, los enemigos del catolicismo ven con "preocupación" la elección de un prelado conservador, como es considerado Su Santidad Benedicto XVI, quien se ha propuesto frenar las corrientes desnaturalizadoras de la Iglesia como institución, provenientes de adentro y fuera de la misma.

¿Acaso habrá leído a Gramsci, Dan Brown, autor de la exitosa novela *El código Da Vinci*, historia poco convincente y plagada de absurdos –novela al fin– quien lanza a sabiendas, calumnias y falacias contra la Iglesia Católica, escudado hábilmente en la ficción, pero que, sin embargo, deja en evidencia su verdadero y ruin propósito, lo cual puede conseguir perturbando las creencias de muchos feligreses de fe no muy resuelta?

Antonio Gramsci planteaba como principio fundamental la conquista de la hegemonía en la sociedad civil que tenía necesariamente que pasar por el conflicto entre los diferentes grupos, organizaciones o actividades autónomas, que más allá de las meras relaciones económicas, dan lugar a este espacio, que en la idea del marxista italiano es el "campo de batalla". Ahí el Partido, que debía surgir de la sociedad civil, obtendría la hegemonía. El Partido debía conformarlo aquellos grupos subalternos de la sociedad, que durante siglos fueron marginados por la historia, mediante la formación de una institución denominada Estado, que existe en razón de la defensa de los intereses de las clases dominantes. *"Como siempre ocurre en el pensamiento gramsciano, el núcleo de su comprensión trata de las posibilidades sociales, políticas y culturales de los grupos marginalizados o subalternos, especialmente de cómo estos grupos pasan de su condición de dominados a formar, a través de medios culturales, una unidad coherente a alcanzar algún tipo de poder estatal"*[20].

El filósofo italiano no se apartó del precepto

19 *Schmitter, Philippe y Terry Lyn Karl.* ¿Qué es y qué no es democracia? *En Instituciones Políticas y Sociedad.* Lecturas Introductorias. *Romeo Grompone (editor). Instituto de Estudios Peruanos IEP. Perú. 1995. Pág. 172-186.*

20 *Cochran, Terry.* La cultura contra el Estado. *Ediciones Cátedra, S.A. Madrid, 1996. Pag 193.*

marxiano de la captura del poder, pero a diferencia de Lenin, pensó que esta tenía que ser necesariamente a través del asedio en vez del asalto, lo que conllevaría a un proceso lento de absorción del Estado por la sociedad civil, que da como resultado el fin que perseguía Marx. Como afirma Norberto Bobbio, para Gramsci la conquista de la hegemonía precede a la conquista del poder, en Lenin la acompaña o incluso la sigue[21]. En palabras de Gramsci, el liderazgo en la sociedad civil, que es como se ha señalado el paso previo a la captura del poder, sería posible mediante la Guerra de Posiciones que supone una estrategia de asedio en contraste con la Guerra de Maniobras de Lenin, que se concreta mediante el asalto al poder y que a partir de la toma de éste y durante casi todo el siglo XX estuvo sostenido por las bayonetas del Ejército Rojo. Cuando éstas lo abandonaron, el régimen político se desplomó. Este asedio consiste principalmente en la "ocupación de espacios" en los medios de comunicación, en la educación, en el arte, en fin, donde exista posibilidad de influenciar sobre la conciencia del ciudadano.

En el concepto de Gramsci, bifurcándose del marxismo ortodoxo en un camino que pretende ser el más seguro para garantizar el objetivo, se emplea a la sociedad civil como medio para trastocar los valores culturales existentes en sociedades tradicionales que permitan crear condiciones para fundar un nuevo sistema político, yendo más allá de las meras relaciones económicas. En este objetivo, como sostiene Ana María Bejarano –siguiendo a Bobbio–, el enfoque gramsciano permanece fiel a la clásica meta marxista de una sociedad comunista sin divisiones de clase y, por consiguiente, sin la división entre Estado y sociedad civil. A este respecto cabe destacar que en un artículo publicado en la Revista de Marina, hace algunos años, el Capitán de Navío Felipe Rojas Quiroz, fallecido no hace mucho, nos presentaba a los lectores de nuestra revista institucional, a Gramsci y al neomarxismo calificando acertadamente sus dogmas de métodos engañosos y subterráneos con los cuales el ideólogo italiano pretendió filtrar, de manera imperceptible, un proceso de colonización marxista de las almas mediante la creación de una "nueva cultura" que significaba desmoronar los valores existentes[22].

Ha sido en Chile donde se han lanzado voces de alerta contra el marxismo gramsciano en repetidas oportunidades. En tiempos del General Pinochet primero, y después en los principios ideológicos de la Unión Demócrata Independiente (UDI), principal componente de la derecha chilena, fundada por el asesinado líder conservador Jaime Guzmán, y que hoy lidera Joaquín Lavin, se menciona que *"el marxismo ha modificado su fisonomía hacia enfoques más sutiles como el de Gramsci que preconizan apoderarse de las sociedades libres a través de la erosión de sus instituciones fundamentales y del dominio de la cultura. Por ello, se fomenta la destrucción sistemática de los valores cristianos especialmente los referidos a la familia y las costumbres públicas y privadas. El debilitamiento del matrimonio, la legalización del aborto y la permisividad frente a la pornografía y las drogas son síntomas que, aunque de variados orígenes, se fomentan o aprovechan por esta nueva expresión gramsciana del marxismo que hoy amenaza incluso a los países más desarrollados del occidente"*[23].

En ese mismo país, en el 2002, el Instituto Fondo de Desarrollo de las Artes y de la Cultura (Fondart), patrocinó una obra que pretendía menospreciar la figura del máximo héroe naval chileno, Arturo Prat. Sin un respaldo histórico que la sostenga y con una clara intención se ofendió la memoria de una figura relevante de la historia del vecino país. Esta obra mostró a un Prat muy lejano de aquel que la conciencia nacional chilena venera. El hecho fue denunciado por un vocero del Cuerpo de Almirantes en retiro como una maniobra oscura consecuente con la "doctrina gramsciana"[24]. En efecto, esta clase de "art nouvo", iconoclasta, es una muestra de la ofensiva contra la cultura nacional, la tradición y la costumbres.

Bajo este esquema confrontacional planteado por la politóloga colombiana antes mencionada, en momentos de debilidad institucional frente a uno o varios aspectos de la vida del país, el neomarxismo incrustado en la sociedad civil busca la manera de influir en la decisión política sin que ello signifique, en el caso de inducir a error de consecuencias nefastas, responsabilidad alguna, puesto que por efecto de ello no se está sujeto a ser sancionado ni por el Código Civil ni por el Penal. Esto se puede observar si reparamos en cómo desde ciertos sectores de la sociedad civil se exige a los gobiernos que se entregue mayor información, más participación de la sociedad civil en la toma de decisiones, "mayor transparencia", eliminar la "cultura del secreto", en fin, injerencia privilegiada sobre terreno del Estado, y esto puede ser tanto positivo como negativo, cuando en el caso en que el Estado pueda ver su

---

21 *Bobbio, Norberto.* Estudios de Historia de la Filosofía: de Hobbes a Gramsci. *s. Editorial Debate S.A. Madrid, 1991.*

22 *Rojas Quiroz, Felipe.* El Marxismo en el Siglo XXI. Publicada en Julio - Setiembre 1997 en Revista de Marina.

23 *Principios de la Unión Demócrata Independiente de Chile UDI. Portal en Internet.*

24 *Diario El Mercurio, de Chile.* Obra de teatro sobre el lado humano de Prat desata ira de almirantes en retiro. *Edición del sábado 3 de agosto de 2002.*

capacidad de decisión peligrosamente limitada.

En este enfoque confrontacional que tratamos existen algunas organizaciones no gubernamentales conocidas por las siglas ONG, principalmente aquellas vinculadas a temas de derechos humanos que han hecho de éstos y de su particular ángulo para ver los acontecimientos, un fundamentalismo tan intolerante como lo fue en su momento el Santo Oficio de la Inquisición.

Estas ONG, que se encuentran en el insondable mar de la sociedad civil, se pueden convertir en armas eficaces con las cuales se busca la confrontación con el Estado. La sociedad civil, entonces, puede ser el espacio preciso para alcanzar sus fines, que en muchos casos no es otra cosa que la búsqueda de la venganza, la generación del odio y el enfrentamiento. *"Lejos del sentido de sociedad civil están las propuestas fundamentalistas incapaces de establecer un diálogo con otros, propuestas que buscan imponer su propia mirada de las cosas a toda costa"*[18].

En ese orden de ideas, Francisco Tudela expresa una opinión interesante sobre las ONG de la línea gramsciana o neomarxista: *"Los miembros de las ONG, como aquellos de las sociedades filosóficas del siglo XVIII, no asumen ninguna responsabilidad política ante los ciudadanos. Si se equivocan, el problema no es de ellos; la opinión o el juicio emitido, correcto o equivocado, se lanza al espacio informático y allí termina toda obligación y responsabilidad. Tampoco tienen por qué asumir ninguna responsabilidad: no han sido elegidos por sufragio universal ni son nombrados por autoridad pública nacional o internacional ninguna. No cabe duda de que este competidor novedoso de la democracia representativa tiene una característica de la cual carecían los fascismos y los comunismos: la democracia no representativa internacional no sólo no es estatal, ni pretende serlo, sino que su desprecio gramsciano por la conquista directa y formal del poder político genera una neblina protectora alrededor de ella"*[25].

En el proceso de transformación cultural de inspiración gramsciana, no sólo se pueden embarcar neomarxistas, sino también neoliberales, desprovistos de todo interés que el que no sea el de obtener poder merced a la acumulación de riquezas a través de sus recetas económicas y en general de determinados individuos y organizaciones sin aparente nexo o interés político. Su principal frente de batalla se halla en la sociedad civil, en aquella que hemos presentado como gramsciana. Tal como afirma el filósofo político peruano Eduardo Hernando Nieto, esta sociedad civil nace de la mano del individualismo radical, de la economía que somete a la política, del desprestigio y desprecio hacia el Estado y es heredera de la acción subversiva contra el Estado, *"propiciada por marxistas y libertarios, que desde su aparición en el mundo han mostrado un encono patológico contra el Estado"*[26].

En función a estos intereses, es que se patrocinan determinadas organizaciones no gubernamentales para que actúen en países como los nuestros, de manera encubierta, en provecho de una aparente filantropía moderna que gasta fortunas en programas de asistencia social. Esta estrategia de "colonización humanista" se puede observar en el caso de los movimientos indigenistas que cada vez cobran más fuerza en la región. Uno puede preguntarse: ¿por qué recién adquieren tanto protagonismo? ¿Son acaso nuevos sus reclamos?¿Quiénes están detrás de ellos? ¿Acaso son sus líderes quienes encarnan el justo reclamo de siglos de olvido y de abandono por parte de un Estado y una sociedad que les ha marginado por egoísmo, racismo, ignorancia o indiferencia? ¿O tal vez, es una maniobra subterránea de quienes aprovechan las fibras más sensibles de problemas sociales sin aparente solución, en el caso peruano, con mucho más astucia que el delincuente Guzmán y su absurda pretendida aplicación del maoísmo en nuestro país, y que pueden obedecer a intereses extranjeros?

6. Red Gramsciana contra las Fuerzas Armadas

El caso de la evolución de la sociedad civil en Latinoamérica presenta particularidades comunes en países como Argentina, Brasil, Chile y Perú. En los primeros años como repúblicas libertas aparecieron organizaciones particulares, desvinculadas al Estado, como ligas patrióticas, clubes literarios, prensa, entre otros, que se convirtieron en actores deliberantes en la vida política nacional, en la que tuvieron no poca influencia. Un siglo más tarde, con la extensión de la democracia liberal a la democracia representativa que trajo consigo la aparición de los partidos de masas, sindicatos y gremios, la sociedad civil se extendería a todas las clases sociales. Sin embargo su peso específico se vería sensiblemente multiplicado en la década de los ochenta con la aparición de organismos de derechos humanos durante los diferentes regímenes militares sudamericanos. Más aún, a la salida del poder de



Antonio Gramsci, ideólogo marxista heterodoxo.

25 Tudela, Francisco. Libertad, Globalización y Políticas Nacionales.

26 Hernando Nieto, Eduardo. Sociedad Civil Hoy. *Artículo publicado en el diario La Razón de Lima., Pág. 11. 13 de agosto de 2003.*

las Fuerzas Armadas, muchas ONG encontraron su oportunidad para intensificar su confrontación con el Estado, al que responsabilizaban de asesinatos y desapariciones llevadas a cabo mediante acciones de terrorismo estatal. En muchos casos tuvieron éxito y llevaron al banquillo de los acusado e incluso consiguieron condenar a muchos militares a quienes acusaban de violadores de derechos humanos. El caso de Argentina es tal vez el más controvertido de todos. En este país, organizaciones civiles, como las Madres de la Plaza de Mayo, consiguieron llevar a juicio, ya durante el gobierno de Raúl Alfonsin (1983-1989), a las juntas de gobierno. El accionar de los movimientos de Derechos humanos, así como la derrota de las Malvinas estremeció el estamento militar de ese país[27]. Como reconocería durante el juicio que se le siguió el Almirante Emilio Massera, Jefe de la Armada Argentina durante el gobierno militar que presidió el General Jorge Videla, los militares de su país habían sabido ganar la guerra de las armas a la subversión, pero no la guerra sicológica.

Si bien es cierto la pugna de sectores de la sociedad civil con el poder militar se ha basado principalmente por asuntos relacionados con violaciones de derechos humanos, ésta no está exenta de un trasfondo ideológico. Veamos por qué estas instituciones se convierten en el principal blanco de ciertas corrientes de pensamiento u opinión. En su fuero interno, las Fuerzas Armadas rinden culto a los valores nacionales más preciados de un país de cultura occidental principalmente católica, lo que las convierte en las principales fuentes de nacionalismo –cuestionado, cuando no combatido, por el pensamiento político liberal y por el socialismo en tanto sus postulados tiendan a favorecer la figura de un Estado omnipresente– cuya construcción se debe en buena parte, guste o no, a las instituciones armadas. En ellas, las ideas de la defensa de la Patria, de ser la columna vertebral de la nación y de representar su reserva moral, significan anacronismos para quienes, desde sectores de la sociedad civil, aspiran a reducir el papel del Estado pretendiendo subordinar a ésta sus decisiones más trascendentes.

El vínculo tradicional del Estado-nación con las Fuerzas Armadas data de la histórica relación del monarca con el Ejército[28]. Su institucionalidad está conformada por principios como los valores, la jerarquía, la lealtad, la disciplina, las costumbres y la tradición y en el caso Latinoamericano por su apego a la religión católica. Durante el siglo XIX, las Fuerzas Armadas pasaron de los conocimientos adquiridos por la experiencia en el combate al empleo de la técnica militar enseñada en academias de Cadetes en donde los futuros Oficiales adquirían las bases de su profesión. En adelante, según el politólogo estadounidense Samuel Huntington, se irá formando una "mentalidad militar", que va a ser sostenida por una ética profesional que no es otra cosa que un patrón constante por el cual es posible juzgar el profesionalismo de cualquier cuerpo de Oficiales en cualquier momento y lugar[29]. Esta ética militar está asociada, según el autor de "El Orden político en las sociedades en cambio" a una visión realista del mundo, como es compatible con el conservadurismo político, puesto que este privilegia, el orden, la tradición, la disciplina, la jerarquía, subrayando la continuidad y el valor de la historia. Si bien es cierto Huntington no evaluó el comportamiento tradicional de los militares latinoamericanos, podemos aseverar que este patrón de conducta es también aplicable mayoritariamente a los miembros de la Fuerzas Armadas de la región. En el caso peruano, nuestras instituciones armadas se las puede considerar como descendientes directas del romanticismo y del nacionalismo conservador que tuvieron su apogeo durante el siglo XIX, y están ligadas a la visión hegeliana en su exaltación del Estado fuerte, encarnación de la libertad y de la razón.

Las Fuerzas Armadas se encuentran al servicio de la nación y ésta, más que una retórica discursiva, es una realidad en la que sobran los ejemplos. Como sucedió con otros países de la región, debemos considerar que el Perú republicano echó raíces sobre la base de las instituciones armadas y de la Iglesia Católica. En este sentido, el abogado y filósofo peruano Walter Olivari opina: *"Las Fuerzas Armadas y la Iglesia Católica, en el país, han sido siempre las únicas que tal vez merezcan el calificativo real de instituciones, en tanto su funcionamiento y eficacia, esto en desmedro de su estructura por esencia de escasa condición democrática y gran verticalidad"*[30]. A esto podemos añadir un extracto de un editorial del diario Expreso publicado en el 2000 con el título "El desafío de las Fuerzas Armadas: *"Sin Fuerzas Armadas no hay soberanía.*

---

27 *Peruzzotti, Enrique.* Emergencia, desarrollo, crisis y reconstrucción de la sociedad civil argentina. *En* Sociedad civil, esfera pública y democratización en América Latina: Andes y Cono Sur. *Aldo Panfichi (coordinador).*

28 *Linz, Juan y Arturo Valenzuela (Comps.)* Las Crisis del Presidencialismo. *Alianza Editorial, S. A. Madrid 1997. Pág. 94.*

29 *Huntington, Samuel.* El Soldado y el Estado. *Grupo editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1995. Pág. 87-103.*

* *Red Social es un grafo en el cual los nodos representan individuos (a veces denominados actores) y las aristas entre ellos. El contenido de esas relaciones debe ser definido por el investigador y puede ser cualquier relación, desde amistad a número de llamadas de teléfono o asistencia a las mismas películas. (Wilkipedia, La Enciclopedia Libre - Google).*

30 *Olivari Ortega, Walter.* La globalizacion y su impacto en los temas de defensa y seguridad. *Pág. 47. En* Modernización democrática de las Fuerzas Armadas. *Comision Andina de Juristas. Lima, Perú, 2002.30*

Ésa es la premisa de todo buen patriota. Todo puede caerse, pero cuando caigan las Fuerzas Armadas ya no habrá Perú. Y ello, porque un país sin éstas es un país que pone su existencia a la merced de la buena voluntad de sus vecinos".

Siguiendo el enfoque confrontacional de la sociedad civil antes descrito, en mi opinión, desde algunos años atrás se ha gestado en nuestra sociedad una red social* y política transnacional que aquí califico como gramsciana que opera en diversos espacios públicos y privados dirigiendo su accionar a la creación de un "campo de batalla" entre las Fuerzas Armadas y el resto de la sociedad peruana con el propósito de disminuir, en cuanto más se pueda, su influencia en la vida del país. En este campo de batalla, inicialmente se buscó hacer creer a la población que las tres instituciones nacidas para defenderla y servirle se han interpuesto entre la nación y su desarrollo acusándolas de ser contrarias al destino premisorio que aun le aguarde después de casi dos siglos de independencia. Durante estos años hemos sido testigos silenciosos de como a pretexto de las inmundiciosas de un grupo de delincuentes, se ha llegado al extremo siguiendo la doctrina gramsciana de la conquista subrepticia de las almas, de hacernos creer a los peruanos que los que nos robaron fueron peores que los que nos quisieron matar (conquista de la almas a través de la cultura, es decir, arte, literatura, medios de difusión). Como afirma Rosa Alayza, *"Si bien es cierto que hay muchos funcionarios y autoridades que temen ser controlados o vigilados por sus acciones, igualmente es cierto que hay quienes toman la vigilancia ciudadana como la oportunidad de la venganza de la sociedad contra el Estado"*[18] .

Esta red se extiende más allá de las fronteras nacionales, mediante la filtración de sus mallas en la sociedad civil internacional (ONG que se desplazan alrededor de la región, organismos de derechos humanos) al sistema político internacional (funcionarios allegados a Tribunales o Cortes internacionales por ejemplo). Por esa razón desde estos espacios públicos y privados internacionales, se conforman lobbys, que entre otros intereses buscan desarticular las Fuerzas Armadas de la región y luego desaparecerlas tal como lo ha precisado hace algunos meses el Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas en un artículo publicado en diario local**. Al respecto recojo un extracto de un artículo publicado en Internet, de un economista salvadoreño, llamado Orlando de Sola, quien nos ofrece una interesante opinión: *"Uno de los objetivos de la estrategia de Estados Unidos hacia hispanoamérica es suprimir los gobiernos militares, sustituyéndolos por civiles demócratas de tendencia socialista. Dicho plan tiende a endiosar la democracia y presenta como panacea "el control civil de la esfera militar", sin considerar que los civiles pueden ser tan bárbaros como los militares. Muchas atrocidades en la historia han sido patrocinadas por civiles. Ni Lenin, ni Hitler, ni Stalin, ni Mao eran militares de carrera, sino civiles que controlaban la esfera militar"*[31]. Punto de vista similar nos lo señala el diario Expreso en el editorial antes mencionado: *"El nuevo orden mundial de la posguerra fría no es global sino regional. El siglo XXI es la era de los grandes espacios regionales. De ahí el interés de nuestro poderoso vecino Allende el río Grande y de sus agentes locales en engullirse de una buena vez la subregión latinoamericana e "integrarla" como parte de su proyecto político para fortalecer su propia chance en el gran juego del ajedrez mundial que se avecina. De ahí, por supuesto, su necesidad absoluta de neutralizar y disolver si es posible a las Fuerzas Armadas en resistir estos embates defendiendo nuestra soberanía y contribuyendo a hacer realidad la gran soberanía latinoamericana, mandato supremo de todos nuestros pueblos, de sus próceres y de la historia".*

Esta red que también puede definirse como red crítica antimilitarista[32] requiere de observación y de análisis para determinar el flujo y las particularidades de su operación en diversos espacios públicos y privados. Es así que por medio de esta red se vienen difundiendo en los medios de información una corriente de opinión sobre una particular visión de lo que debe ser el rol de las Fuerzas Armadas y sobre el papel que le ha tocado jugar en nuestra historia (Prensa, televisión, libros, publicaciones, foros en internet, conferencias y hasta concursos literarios***). Este método coincide con la idea gramsciana de la "colonización de las almas" del que nos diera a conocer el Capitán de Navío Felipe Rojas.Como ejemplo sólo recordemos algunas de estas premisas, sueltas en el espacio de la información: "Miles de compatriotas asesinados o desaparecidos por los militares", "se debe institucionalizar y profesionalizar a

---

* *Red Social es un grafo en el cual los nodos representan individuos (a veces denominados actores) y las aristas entre ellos. El contenido de esas relaciones debe ser definido por el investigador y puede ser cualquier relación, desde amistad a número de llamadas de teléfono o asistencia a las mismas películas. (Wilkipedia, La Enciclopedia Libre - Google).*

** *Ver boletin Ex-Cadetes Navales, enero 2005*

31 *Sola, Orlando de.* El poder incivilizado. *Artículo publicado en Internet*

32 *Ibarra, Pedro, (Coordinador). Capítulo V.* La insumisión y otros antimilitarismos. *En Creadores de democracia radical.* Movimientos sociales y redes políticas públicas.

*** *Ganadores del concurso de ensayo IDL, Instituto de Defensa Legal.* Fuerzas Armadas y Defensa Nacional en tiempos modernos de democracia.

las Fuerzas Armadas", "corrupción generalizada", "propensión al engaño", entre otras.

La red sigue diseminando información a los ciudadanos responsabilizando a los militares del asesinato de civiles en el caso de la guerra antiterrorista en la década de los 80 y 90 en las cuales el ciudadano, en particular del Ande peruano, se hallaba entre dos fuegos, con lo que sutilmente se pretende hacer creer que éste no pertenecía a ninguno de los dos bandos. Siguiendo esta malla, los militares abusaron de su autoridad para matar, violar y robar impunemente. No hubo freno, no hubo ética militar ni respeto por la vida. Aunque la victoria sobre la subversión haya sido muy evidente, no hay porqué enorgullecerse, ya que ésta fue obtenida en base a la muerte de inocentes[33]. Reconoce, aunque premeditadamente, los crímenes del terrorismo, pero evade los efectos que causó el terrorismo en la institucionalidad de las Fuerzas Armadas, que van desde el ocultamiento del uniforme, pasando por la distracción del personal y material en el combate no convencional en desmedro de la defensa exterior del país, hasta el asesinato selectivo de muchos de sus integrantes, como es el caso de los Almirantes Caferatta, Ponce, Novoa y Vega Llona y del Comandante Alzamora en la Marina de Guerra del Perú. Al interactuar en el espacio de la información, esta red gramsciana se cuida de esquivar bien las repercusiones en la vida de los familiares de los asesinados, de los muertos en combate, de los mutilados de las Fuerzas Armadas. Jamás habrán de reparar en la angustia de los padres, las esposas, los hijos, de aquellos que partieron a una guerra, donde el enemigo podría ser cualquiera, donde el Estado no llegaba, donde no había uniforme ni bandera a la cual oponerse, pero sí muchos que aprovecharon su situación de ciudadanos para atacar subrepticiamente a las fuerzas del orden en un acto delictivo que se conoce como perfidia en el derecho de la guerra. Jamás aquellos que se deslizan por esta red habrán de reparar en el dolor de la madre del Teniente Segundo Raúl Ribotty. Si en esta guerra no debemos de enorgullecernos de la victoria, por lo tanto tampoco deberíamos de reconocer héroes, por lo menos no aquellos surgidos del combate, es decir del heroísmo militar, que hoy ya no existe, puesto que es un producto extinto del romanticismo decimonónico. Falso. En los años de la guerra antiterrorista y no violencia política como se le suele definir se sucedieron innumerables actos de valor y heroísmo de parte de los hombres de uniforme y también de cientos de civiles que enfrentaron los arteros ataques de los cobardes delincuentes de Sendero Luminoso y del MRTA.

Francisco Gonzales Quevedo, Teniente Segundo de Infantería de Marina murió empuñando su arma a la cabeza de sus infantes en una de las innumerables emboscadas que perpetró una subversión a la cual finalmente las Fuerzas Armadas de nuestro país aplastaron. Aquella es una de las muchas y valiosísimas vidas que se perdieron con heroísmo en esta guerra. El Teniente Gonzales fue Cadete adoctrinador de mi sección cuando ingresé en la Escuela Naval. Guardo un especial recuerdo de sus enseñanzas, no siempre acompañadas de "métodos amables" (levantadas de cara paralelas al cielo, comprendidos, y no tengo excusa Cadete hasta quedarse sin voz), las cuales contribuyeron a formar el carácter de un grupo de jóvenes que aspirábamos a "sobrevivir" al adoctrinamiento. Siempre le estaré agradecido por su ejemplo, por su exigencia y por sus palabras de aliento en momentos de pérdidas de ánimo. Sólo me queda agregar que a pesar de que su familia perdió a un ser querido irremplazable y que por su parte la Marina a un excelente Oficial, a pesar de ello la Nación ganó un nuevo héroe y su solo sacrificio, bien vale el eterno orgullo de la victoria sobre el enemigo terrorista.

Siguiendo los nodos de esta red se puede identificar tres aspectos relevantes con respecto a una supuesta sicología negativa en los miembros de las Fuerzas Armadas que se sustenta en lo siguiente:

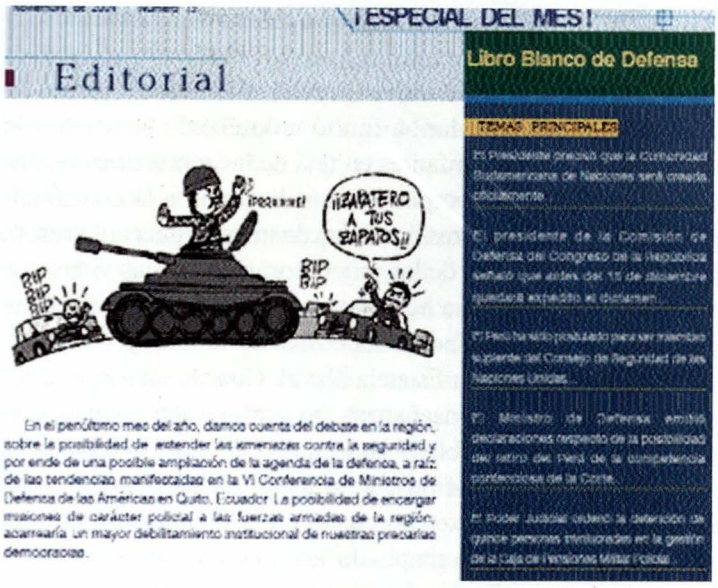
- Predilección por la represión por encima de los derechos humanos (visión hegeliana del Estado como fin supremo).
- Conducta antidemocrática: el orden primero que el derecho ciudadano y la libertad (el Estado de Excepción Schmitiano).
- Mentalidad autoritaria: las órdenes se cumplen sin dudas y murmuraciones, lo cual "limita la capacidad de discernimiento del subordinado".

El tema de los derechos humanos se inició en el Perú con la guerra antiterrorista y, como en otros países de la región, fue promovida por diversas organizaciones de derechos humanos vinculadas a partidos de la nueva izquierda, a sectores progresistas de la Iglesia Católica y a familiares de personas fallecidas o desaparecidas, que en la mayoría de los casos imputaban crímenes a soldados o marinos desplegados en las zonas de emergencia[34]. Es aquí donde el ataque gramsciano contra el Estado afila sus mejores dagas.

---

33 *Alegría Varona, Ciro.* Política militar y responsabilidad estratégica en el Perú. *pág 164. En* Modernización democrática de las Fuerzas Armadas. *Comisión Andina de Juristas. Lima Perú, 2002.*

34 *Panfichi Aldo (coordinador).* Sociedad civil, esfera pública y democratización en América Latina: Andes y Cono Sur.



Primera página del boletín de una conocida ONG, que en su legítimo derecho, se presenta como una acusiosa crítica de las Fuerzas Armadas y de su rol en la vida nacional. ¿A quién beneficiará su "preocupación democrática? ¿A intereses extranjeros, tal vez?

Si bien es cierto la guerra demanda costes de vida humanas, y produce indeseables excesos muchas veces inevitables no existe ningún fundamento concreto con el cual se pueda sostener que los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas en su momento dispusieran que sus subordinados atacasen sin control alguno a quienes debían defender, es decir, a aquellos compatriotas afectados por el crimen terrorista. Las Fuerzas Armadas fueron a las zonas de emergencia con el propósito de pacificar las localidades y no a asesinar indiscriminadamente a sus compatriotas. Jamás podrán demostrar cosa parecida, porque simplemente esto no ocurrió, ni ocurrirá. Los militares no somos asesinos y menos se nos prepara para infundir daños a quienes estamos obligados a proteger. Acabada la guerra, todos son generales. Cabe preguntarse ¿Por qué hay algunos valientes de cafetín no expresaron sus críticas cuando estallaban las bombas en Lima? ¿dónde estuvieron todos esos años de dolor y de muerte? ¿Tal vez, escondidos debajo de la mesa, aterrados, mientras que cientos de uniformados dejaban por espacio de dos décadas la tranquilidad de sus hogares y en el caso de la Armada, el habitat natural de su profesión, para proteger a la sociedad peruana en lugares más difíciles de nuestra geografía?

Argumenta esta red gramsciana, extendida en aguas de la sociedad civil, que en los militares prevalece una conducta antidemocrática tradicional y que ésta ha sido la principal causa de la inestabilidad que ha existido en el Perú desde siempre. Falso. Abstrayéndonos de los enfrentamientos bélicos libertarios, la independencia nacional fue posible en virtud a la influencia de las ideas liberales venidas de Europa difundidas por muchos de nuestros precursores. En ello se basó el nuevo ordenamiento jurídico, vale decir en la separación de poderes concebida por Montesquieu. Pese a ello, en la realidad, en los hechos, la alternancia legítima del gobierno estuvo muy lejos de arraigarse en nuestro país porque los intereses de los grupos de poder no comulgaban ni siquiera con la visión elitista de la democracia liberal, dominante en el mundo occidental del siglo antepasado. La influencia española continuó casi inalterable en los nuevos ciudadanos que, por cierto, en la práctica, no alcanzaban ni que cinco por ciento de la población del país. El Perú independiente en lo social, en lo político y en lo cultural continuó siendo tan profundamente conservador como lo había sido en tiempos de aquellos a quienes los criollos llamaban en forma despectiva los godos. Es así como los nuevos dueños del país, valiéndose del liberalismo político, al que aplaudieron y apoyaron, mantuvieron las estructuras coloniales. La única diferencia la establecia el hecho de que ya no era el Virrey quien contaba, sino ellos, dicho de otra manera, los nuevos amos. Lo que aquí sucedió en mi opinión, fue un proceso inverso al de la historia de occidente, ya que evolucionamos del absolutismo borbónico al feudalismo criollo anárquico, que derivó en el desorden y en la división. En este proceso no jugó un papel determinante institución alguna, sino intereses particulares de muchos criollos que se pusieron el uniforme de Coronel o de General y armaron ejércitos para reclamar "su derecho" o mandar en su "hacienda" porque se sentían tan herederos del "trono" arrebatado a la Corona española como cualquier otro terrateniente que fuese capaz de oponérseles ilustra esta idea la conocida frase del general Felipe Santiago Salaverry "Háganme Coronel que yo hare lo demás". Entonces no fueron las Fuerzas Armadas, como institución las

que cerraron el paso al pretendido orden democrático frustrado, ya que no existió en la sicología de los peruanos de aquel entonces, salvo en posterior y limitada prédica del civilismo, real conciencia democrática. Y con este modus vivendis arribamos al siglo XX. Ésta, pienso ha sido la principal arista del problema.

Otro de los aspectos a ser explotados por esta red consiste en pregonar a los cuatro vientos el cambio de "la mentalidad militar" que en su criptograma se descifra como sometimiento y sumisión. La mentalidad militar consiste, siguiendo a Huntington, en valores, actitudes y perspectivas que son naturales al desempeño de la función militar profesional y son reductibles de la naturaleza de dicha función. Para lograr este fin se infiltran corrientes que buscan disociar la idea del espíritu de cuerpo erosionándolo en dos de sus aspectos más críticos y cuya vulnerabilidad puede ser de suma peligrosidad: la lealtad y la disciplina. Muchas de estas corrientes difunden ideas de autores gramscianos, desde una perspectiva académica que proponen, entre otros aspectos, formar Oficiales con valores democráticos respecto a la vida e integridad personal y lealtad al poder democrático, como si, esta fuese una constante en el país y los militares nos opusiésemos a ella aisladamente. La búsqueda de esta pretendida transformación (elemento gramsciano esencial) de la mentalidad militar, se puede apreciar, en las propuesta de dar una visión liberal al uniformado, es decir, éste, según esta corriente, es un civil más, sólo que en uniforme, vale decir no presta servicios, cuando termina, de trabajar se quita el uniforme y se convierte en un civil más. Este es un enfoque diametralmente opuesto al que convive con nuestra ética profesional, y que ha considerado por generaciones a los miembros de la Fuerza Armada como servidores las venticuatro horas del día en el momento y lugar que se les necesite. De acuerdo a esta idea, no se deja de ser marino, al vestir de civil, ya que está obligado a guardar ciertas formas de conducta que si se enfoca desde un ángulo liberal, no tendrían razón de ser puesto que restringía la libertad del individuo en su voluntad de hacer todo aquello que la ley permite.

Finalmente, a manera de reflexión, en el caso concreto de la guerra antiterrorista que vivió el país durante las últimas décadas del siglo anterior y de las corrientes ideológicas de las redes sociales emanadas de la sociedad civil, cualquier crítica por muy legítima que sea al papel de las Fuerzas Armadas durante este período de la vida nacional, hechas desde el cafetín, el aula o la columna periodística, resultan irrelevantes frente a la magnitud del problema que éstas tuvieron que enfrentar en cumplimiento de su deber. Esto, a pesar de los múltiples intentos, no puede ser ni soslayado, ni mucho menos olvidado.



Juan Carlos Llosa Pazos (Lima, 1969)
Capitán de Corbeta en actividad. Egresó de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1992 como Alférez de Fragata. Calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Egresado del programa de maestría en Ciencia Politica en la Pontificia Universidad Católica, año 2005. Es colaborador de la Revista de Marina desde 1995, principalmente con artículos de historia naval. Ha prestado servicios en diferentes unidades de la Escuadra, en la Comandancia de la Flotilla de Superficie N° 1 y actualmente se desempeña como Segundo Comandante del B.A.P. Callao.

Un reconocimiento pendiente

Salvador Soriano Montoya

Transcurría el año 1952 cuando el entonces Ministro de Marina, señor Vicealmirante Roque A. Saldías, aprobó el proyecto de la construcción de un Nuevo Centro Médico Naval acorde con las futuras necesidades de la entonces Armada Peruana, y que el Hospital de Bellavista tenía limitaciones para afrontar el crecimiento institucional.

El marino visionario del futuro desarrollo, solicitó al entonces Presidente de la República, General de División Manuel A. Odría, la autorización gubernamental para llevar adelante el Proyecto del Nuevo Centro Médico Naval. Recibió como respuesta que los recursos financieros estaban comprometidos para la construcción de un moderno hospital destinado para las Fuerzas Armadas. Ese proyecto se convierte más adelante en el Hospital Militar del Ejército del Perú.

Comprendiendo que no recibiría el apoyo económico del gobierno, solicitó entonces aprobar el ansiado proyecto del Centro Médico Naval y que ello no irrogaría coste y gasto alguno al gobierno. Ante esa propuesta, el Presidente no tuvo más alternativa que dar su consentimiento.

Vencida la barrera política, empieza la gran gestión del Vicealmirante Roque A. Saldías en conseguir los recursos financieros y materiales para cristalizar el proyecto. Los que conformábamos la Sanidad Naval de entonces podemos dar fe de esa titánica tarea, que la seguíamos de cerca motivados por la esperanza de contar con un hospital moderno y amplio acorde con las necesidades de esa fecha y futuras para atender la salud del personal naval.

Una importante fuente de financiamiento fue lograda por la Flotilla de Auxiliares de la Armada transportando importantes volúmenes de trigo para la fábrica Nicolini.

Recurriendo a sus buenas relaciones con la Marina Americana, el Vicealmirante Roque A. Saldías logró persuadirlos en la conveniencia para ellos de contar con un hospital en nuestra región con capacidad para satisfacer sus necesidades de la Sanidad Naval. Se vivían tiempos de la posguerra (Segunda Guerra Mundial), la Guerra de Corea estaba desatada, como también la actividad del comunismo internacional y la Guerra fría estaban en marcha. Los Estados Unidos necesitaban aliados.

Para el diseño del hospital, gestionó los planos y el equipamiento básico idénticos al Hospital Naval de Beaufort. Esta gestión no irrogó gasto alguno, excepto de transportar los materiales a bordo de nuestras unidades navales.

Consciente de que se recibiría equipamiento medico moderno, era necesaria la capacitación para tal finalidad, es así que fueron enviados cuatro médicos a los Estados Unidos para ser entrenados en neurofisiología el Dr. Carlos Saldías; en medicina interna, el Dr. Guillermo Manrique; en cirugía general, el Dr. Jorge Falconí y en ginecología el Dr. José Lozano Pardo.

En esta apretada síntesis, pretendo rememorar cómo el Vicealmirante Roque Saldías venció cuanto obstáculo encontró para la construcción del Centro Médico Naval, para, finalmente el 4 de julio de 1956, inaugurar el hoy Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, hito importante en el desarrollo de la Sanidad Naval. Es por ello que, en mi condición de Oficial de la Sanidad Naval en situación de retiro, considero oportuno rendir un justo homenaje a quien fuera un importante gestor y visionario del desarrollo de la Sanidad Naval, al señor Vicealmirante Roque A. Saldías y qué mejor fecha y ocasión de celebrar próximamente el aniversario de Oro del Centro Médico Naval, se develе una efigie en bronce en un lugar preferente de la dependencia.

A través de estas líneas exhorto a quienes vistieron y hoy visten con orgullo, honor y responsabilidad el uniforme de la Sanidad Naval para aunar esfuerzos con el próposito de materializar este justo reconocimiento.

Salvador Soriano Montoya

Contralmirante SN. (MC) en retiro. Calificado en Buceo. Siguió el Curso de Observership Training en Traumatología en el United State Naval Hospital, St Albans Long Island, New York. Entre otros cargos ha sido Jefe de Sanidad en la Escuela Naval del Perú (1966 – Julio 1967), Sub-Director de Sanidad de la Marina, en adición a sus funciones en la Inspección General Marina (agosto 1967 – 1969), Director del Centro Médico Naval (1970 – agosto 1974), Director de Sanidad de la Marina (setiembre 1974 – 1977) y Oficial de Dotación de la Inspectoria General de la Marina (enero – julio 1978). Pasó a la situación de retiro en julio de 1978. Nota del editor: Al momento del cierre de la presente edición, tuvo conocimiento del lamentable fallecimiento del Sr. Contralmirante Salvador Soriano Montoya, autor del presente artículo.

Préstamos hasta S/.75,000(*)

al personal de la Marina vía descuento por planilla y combustible

SIN AVAL(**)

A SOLA FIRMA

(**) Sujeto a evaluación

BANCO DE COMERCIO

0 800 00 222 www.bancomercio.com

MARINA DE GUERRA DEL PERU

TRANSPORTANDO PROGRESO

SERVICIO NAVIERO COMERCIAL

SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA

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

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao

Teléfonos: (00511) 453-0281 / (00511) 9845-0370
(00511) 453-0724 / (00511) 9845-0353

Facsimil: (00511) 465-0305 / (00511) 465-0131
E-mail: webmaster@servicionaviero.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios

LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE ISO 9001

UKAS QUALITY MANAGEMENT

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

CHILE

Armada incorpora fragatas *Almirante Latorre* y *Almirante Blanco Encalada*

En ceremonia efectuada el 16 del diciembre en la Base Naval Den Helder, Países Bajos, la Armada de Chile incorporó las fragatas *Almirante Latorre* (ex *Jacob van Heemskerck*) y *Almirante Blanco Encalada* (ex A*braham van der Hulst*). Dicho evento, contó con la presencia del ministro de Defensa chileno, Jaime Ravinet, el Secretario de Defensa de los Países Bajos, Cees Van der Knaap, así como el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina.

Como se conoce, la incorporación de ambas naves se enmarca dentro del "Proyecto Puente", consistente en la adquisición de un total de cuatro fragatas holandesas, dos de la clase *M* y dos de la clase *L*.

De acuerdo con lo planeado, se tiene previsto que la *Almirante Blanco Encalada*, una vez concluido el período de entrenamiento de su dotación, arribe a Valparaíso en febrero del 2006, mientras que la *Almirante Latorre* haga lo propio en marzo próximo.

Por otro lado, se considera llevar a cabo la transferencia de las otras dos fragatas en el transcurso del año 2007.



Fragata Almirante Latorre *(ex Jacob van Heemskerck).*



Fragata Almirante Blanco Encalada *(ex Abraham van der Hulst).*

Arribó a Chile Submarino *O'Higgins*

El 9 de diciembre de 2005 arribó al puerto de Valparaíso el submarino *O'Higgins*, primero de dos de la clase *Scorpene* encargados al consorcio franco-español DCN-Navantia.

El *O'Higgins* zarpó del puerto de Cheburgo, Francia, efectuando su travesía en 49 días, habiendo empleado el Canal de Panamá para ingresar en el océano Pacífico. Su gemelo, el *Carrera*, se encuentra en proceso de alistamiento en los astilleros de Navantia, España, estando prevista su incorporación en el trans-

curso del 2006.

Los dos nuevos submarinos formarán el núcleo de la Fuerza de Submarinos chilena junto a los dos Tipo 209 alemanes en proceso de modernización, junto al buque de apoyo de submarinos *Almirante José Toribio Merino Castro*.



Arribo del submarino O'Higgins.

Armada encarga la construcción de patrulleros OPV en Alemania

La Armada de Chile ha firmado un contrato para la construcción de los primeros dos patrulleros oceánicos, de una serie de cuatro, a los astilleros Fassmer de Bremen. Denominados como "Patrulleros de Zona Marítima", dichas naves fueron preseleccionadas por la Armada de Chile para complementar su proyecto Danubio IV, y contempla la construcción, por parte del astillero ASMAR de Talcahuano, de dos OPV para la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, estando prevista la incorporación de las mismas entre el 2008 y el 2009. Con respecto a las dos naves restantes, según fuentes extraoficiales, la Armada chilena planea encargarlas posteriormente a fin de que sean entregadas entre el 2010 y el 2011.

Patrullero oceánico en construcción para la Armada de Chile.

El diseño de este buque se basa en los Patrulleros BGS (Bundesgrenzenschutz) diseñados por FASSMER y construidos en el Astillero Abeking & Rasmussen de Alemania entre el 2001 y 2004 para la Policía Marítima de Alemania.



Características principales

Eslora	80,6 m
Manga	13,0 m
Desplazamiento	1.850 tons
Velocidad máxima	21 nudos
Dotación	30 tripulantes + 30 pasajeros
Autonomía	8.600 millas náuticas a 12 nudos.
Planta propulsora	Dos motores diesel Wärtsilä 12 V 26; dos ejes

DINAMARCA

Desaparece fuerza de submarinos

Posiblemente las más profunda y controversial decisión adoptada por las fuerzas armadas danesas ha sido la de no reemplazar los submarinos actualmente en servicio.

Fue considerada inicialmente la probable adquisición de tres submarinos de la nueva serie *Viking*, pero al no continuar el proyecto, la falta de decisión de los partidos políticos del país, terminaron por darle fin a la Fuerza de Submarinos, la cual dio término a sus operaciones el 21 de diciembre con el retiro del *Saelen*, el cual será transformado en museo a flote.

ECUADOR

Patrulleros oceánicos construidos en España serán entregados en enero



Patrullero oceánico para la Armada de Ecuador.

La Armada de Ecuador incorporará en enero, los tres patrulleros oceánicos cuya construcción, a un coste de 33 millones de dólares ha estado a cargo de los astilleros españoles Murueta de Bilbao. Estas naves, pertenecientes al modelo *Vigilante* y diseñadas por el astillero británico FBM Babcock Marine, serán parte del cuerpo de guardacostas de la Fuerza Naval de Ecuador.

Estas naves cuentan con las siguientes características: eslora de 45 metros, alcanzan una velocidad máxima de 35 nudos, disponen de una ametralladora de 20 mm. y tienen una capacidad para una dotación de 4 oficiales y 20 tripulantes. La función principal de las naves será el control de las actividades marítimas y la neutralización de las actividades ilícitas.

Los patrulleros, bautizados LAE *6 de diciembre*, LAE *11 de noviembre* y LAE *11 de abril*, poseen sistemas de última tecnología y serán destinados a las jurisdicciones de las Direcciones de Capitanías y Guardacostas de Esmeraldas, Manta y Galápagos, respectivamente.

Conforme con lo anunciado por la Armada del Ecuador, las tareas específicas que cumplirán las lanchas oceánicas serán las de precautelar la seguridad de la vida humana en el mar, vigilar, controlar y preservar la contaminación marino–costera, brindar protección a las embarcaciones dedicadas a la pesca, transporte y turismo de la piratería, efectuar la captura de embarcaciones dedicadas al tráfico de personas, detectar y capturar embarcaciones dedicadas al tráfico de armas, estupefacientes y contrabando, y efectuar la captura de embarcaciones que se encuentren realizando actividades ilícitas entre otras.

INDIA

Submarino tipo Kilo es incorporado

El submarino INS *Sindhughosh* tipo *Kilo* del proyecto "877 EKM" fue formalmente entregado a la Marina india el 18 de octubre pasado, luego de completar un programa de modernización en los astilleros Zvezdochka en Severodyinsk. Este tercer submarino fue modernizado después de su octavo año de servicio, habiéndosele dotado de un nuevo sistema de sonar y capacidad para lanzar misiles antibuque *Club-S*.



Submarino hindú Sindhughosh.

ITALIA

Se efectúa lanzamiento de primer destructor de la clase *Horizon*

El *Andrea Doria*, primer destructor de la Clase *Horizon* para la Marina italiana, fue lanzado al mar en ceremonia realizada el 14 de octubre en los astilleros Ficantieri de Riva Trigoso.

Luego de su lanzamiento, se han reiniciado los trabajos a flote, los mismos que contemplan la instalación de sus sistemas de combate, esperando que sea concluido a finales de 2007, al término de sus pruebas en la mar.

Su gemelo, el *Cao Duilio,* se encuentra bastante avanzado, estando prevista su botadura a fines del próximo año y que sea entregado a fines de 2009.

Originalmente clasificados como fragatas, estos destructores, que son parte de un proyecto binacional con Francia, tendrán un desplazamiento de 6.700 toneladas a plena carga, una eslora de 150 m., y se hallarán propulsadas por una planta CODOG, consistente en dos turbinas de gas *GE LM 2500* y dos motores diesel SEMT Pielstick *12 PA6B STC* con capacidad para desarrollar hasta 29 nudos de velocidad.

Se hallarán armados con ocho misiles antibuque *Teseo* (*Otomat*), tres montajes Otobreda 76 mm/62 *Super Rapid* y 2 Breda Oerlikon 25 mm/80 y dos lanzadores Otobreda *SCLAR-H* chaff/IR. Asimismo, contarán con 48 celdas de lanzamiento vertical para misiles superficie-aire *Aster 15* y *Aster 30,* y en lo que respecta a armamento antisubmarino, contarán con dos lanzadores fijos de torpedos Eurotorp *MU 90 Impact* y un sistema defensivo contra torpedos *SLAT*.

Como elemento aéreo embarcado, dispondrán de un helicóptero Augusta/Westland EH *101 Merlin*.

Los sensores que completan su sistema de combate DCN/Alenia CMS estarán conformados por un sistema de control de tiro optrónico Sagem *Vampir*, un radar multifunción (control de tiro y de vigilancia) Alenia *EMPAR*, dos sistemas de control de tiro Alenia Marconi *NA 25XP*, un radar de búsqueda combinada S 1850M, un radar de superficie Alenia *RASS*, un radar de navegación Alenia *SPN 753(V)4* y un sonar de casco de búsqueda y ataque Thomson Marconi *4110CL*.

La dotación estará conformada por un total de 35 oficiales y 265 tripulantes.



El Andrea Doria, *primer destructor de la Clase* Horizon *para la Marina italiana.*

ISRAEL

Armada encarga construcción de tres submarinos en Alemania

Alemania aceptó construir dos nuevos submarinos de ataque y financiar uno más, tras haber firmado una carta de intención el 21 de noviembre pasado con el gobierno israelí a un coste estimado de 1.170 millones de dólares.

Esta clase de submarinos será una versión modificada de los submarinos *Dolphin*, actualmente en servicio, dos de los cuales serán construidos por HDW y Thyssen.

SINGAPUR

Armada adquiere submarinos en Suecia

La Armada de Singapur ha confirmado la compra de dos submarinos *Tipo A-17* de la clase *Västergotland* a un coste estimado de 128 millones de dólares. El contrato incluye un paquete logístico de repuestos, entrenamiento de las dotaciones y el recorrido de ambos submarinos, que considera la climatización para operar en aguas tropicales y el sistema de propulsión Stirling (independiente del aire). Se espera que entren en servicio en el 2010.



Submarino sueco Västergotland, a ser transferido a la Armada de Singapur.

TAILANDIA

Es incorporado buque de vigilancia tipo *OPV*

En noviembre, la Real Marina de Tailandia incorporó el primero de dos buques construidos por astilleros chinos para misiones de patrulla y vigilancia.

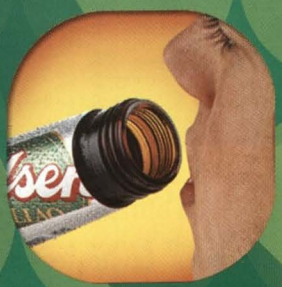
El contrato firmado a un coste estimado de 89 millones de dólares, considera una ampliación de 29 millones de dólares para el equipamiento por Atlas Electronik, una vez que dichas naves arriben a aguas tailandesas.

Los buques tienen una eslora de 95 m., desplazan 1.500 toneladas, y están propulsados por dos motores diesel y hélices de paso variable que les permiten desarrollar hasta 25 nudos.

Su armamento consta de ocho misiles superficie-superficie, un cañón de 76 mm. Otobreda, dos montajes de 23 mm. y poseen una cubierta de vuelo con hangar.

NUEVA PILSEN 500

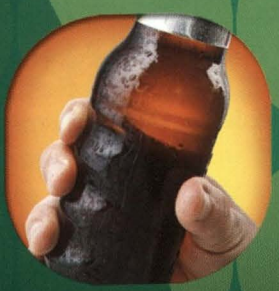
DEJARÁ CON LA BOCA ABIERTA A TODOS



PARA DISFRUTARLA SIN LÍMITES, LA NUEVA PILSEN 500 PRESENTA UNA BOCA MÁS ANCHA.



ES LA ÚNICA DEL MERCADO QUE VIENE CON TAPA ROSCA, LO QUE PERMITE DESTAPARLA Y VOLVERLA A TAPAR CUANTAS VECES QUIERAS.



PARA QUE LA AGARRES MÁS FÁCIL, TAMBIÉN CUENTA CON UN MODERNO DISEÑO ERGONÓMICO DENOMINADO HAND GRIP.

HAY UN NUEVO MOTIVO PARA JUNTARSE CON LOS AMIGOS

Y SE LLAMA PILSEN 500



Pilsen 500

NOTICIAS NAVALES NACIONALES

Virginia Lacherre Calderón



OPERATIVO CÁNCER EN EL LITORAL SUR

Como parte permanente del entrenamiento naval en nivel avanzado, en setiembre se llevó a cabo el operativo denominado Cáncer, el cual se realizó en forma conjunta con unidades de desembarco, fragatas y corbetas misileras, en tanto, parte de este tipo de unidades permanecieran en la bahía de Matarani. El operativo estuvo comandado por el Comandante General de Operaciones del Pacífico y Comandante de la Fuerza Tarea 72, Vicealmirante Jorge Montoya Manrique.

Dentro de las operaciones navales programadas, se realizó una demostración de Desembarco Anfibio, seguida de la Toma de Objetivos en la playa de Catarindo, la cual contó con la participación de un buque de desembarco, aeronaves de ala rotatoria y efectivos de la Brigada de Infantería de Marina.

La demostración constó de dos momentos: el primero, que fue el reconocimiento del área y limpieza de obstáculos y el segundo que significó el batir los objetivos predeterminados en base a información de inteligencia. En esta parte del operativo participaron efectivos de infantería del Ejército Peruano.

En la demostración anfibia estuvieron presentes autoridades civiles y militares de la ciudad de Arequipa, de la provincia de Islay y el público en general.





EN PLAZA GRAU DEL CALLAO SE EVOCÓ GESTA DE ANGAMOS

Con ocasión de conmemorarse el 184° aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú y el 126° aniversario del Glorioso Combate de Angamos, el 8 de octubre se llevó a cabo la ceremonia cívico-patriótica en la Plaza Grau del Callao, y que fue presidida por el primer mandatario, Dr. Alejandro Toledo Manrique.

Estuvieron presentes en el acto el Presidente del Consejo de Ministros, Pedro Pablo Kuczynski, el Ministro de Defensa, General (r) Marciano Rengifo Ruiz el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas Almirante Frank Boyle Alvarado, Ministros de Estado, Presidentes de los Poderes Públicos, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Augusto Ampuero Trabucco y autoridades militares y eclesiásticas.

Durante la ceremonia, representaciones diplomáticas extranjeras, instituciones representantes del primer puerto y entidades patrióticas y culturales, colocaron ofrendas florales ante el monumento erigido en memoria de el "Caballero de los Mares".

Posteriormente, se entonó el Himno Nacional, luego, el Obispo Castrense, Monseñor Salvador Piñeiro ofició la misa de campaña y a las 9:50 de la mañana se guardó un minuto de silencio en homenaje al Gran Almirante Miguel Grau, quien a esta misma hora, hace 126 años, se elevó a la inmortalidad.

La ceremonia culminó con el desfile del Agrupamiento Naval y de las delegaciones del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional.

Al término del acto cívico-patriótico, el Presidente Constitucional de la República, el Ministro de Defensa, el Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Comandante General de la Marina, abordaron el buque insignia B.A.P. *Almirante Grau*, desde cuya cubierta lanzaron al mar un simbólico arreglo floral en homenaje al Héroe de Angamos.





COMANDANCIA DE INFANTERÍA DE MARINA CUMPLE 184 AÑOS DE CREACIÓN

En el marco del 184 aniversario de la fundación de la Comandancia de Infantería de Marina, se programaron diversas actividades entre ellas la inauguración de la Plaza del Héroe "Capitán de Fragata Carlos Arrieta", quien fue Comandante del Batallón "Guardia Chalaca" en las Batallas de San Juan y Miraflores durante la Guerra del Pacífico. Se efectuó asimismo, el disparo del cañón "Victorioso", un cañón naval de avancarga ubicado en la misma plaza.

En esta ocasión el Comandante General de la Marina Almirante Jorge Ampuero Trabucco, quien transmitió el reconocimiento institucional a la labor, dedicación y profesionalismo de los infantes de Marina, recibió del Contralmirante Jorge de la Puente –Oficial de Infantería de Marina en actividad más antiguo– la imposición de la insignia de calificación como infante honorario.

De igual manera recibieron la presea los Contralmirantes Luis Sánchez Salazar-Paz y Jorge Andrade Báscones por haber comandado la Infantería de Marina. Los técnicos de Infantería de Marina que cumplieron 30 años de servicio recibieron presentes recordatorios.



Al acto de aniversario asistieron el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante Frank Boyle Alvarado y todo el alto mando naval.

MEDALLA DE HONOR DE LA CIUDAD A LA PRIMERA DOTACIÓN DEL B.A.P *PALACIOS*

En una ceremonia realizada el 9 de noviembre a bordo del B.A.P. *Palacios* (*FM-56*), el Alcalde Provincial del Callao, Alex Kouri Boumachar, condecoró con la Medalla de Honor de la Ciudad a la primera dotación de esta unidad.

Luego de la condecoración, el Comandante del B.A.P. *Palacios*, Capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri, agradeció al Alcalde del Callao por tan loable gesto.

Estuvieron presentes, el Comandante de la Flotilla de Superficie N° 1, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, el Teniente Alcalde, Pío Salazar Villarán, el Secretario General de la Municipalidad Dante Meza, representantes de la Municipalidad del Callao, así como personal superior y subalterno de la unidad.

Este reconocimiento se otorgó a través de la Resolución de Alcaldía N° 555, de fecha 7 de noviembre.





INAUGURAN BUSTO EN HOMENAJE A GRAU EN ITALIA

En Boccadasse Belvedere Firpo, Génova, Italia, se inauguró el 11 de noviembre un busto en homenaje al Gran Almirante Miguel Grau Seminario, gracias a la gestión del Embajador del Perú en Italia, Harold Forsyth, ante la Alcaldía de Génova y en coordinación con la Marina de Guerra del Perú.

Representantes de los Astilleros Fincantieri de Italia han colaborado en la construcción de la base del monumento, así como del acondicionamiento de la plaza.

A la ceremonia de inauguración, asistieron el Embajador del Perú en Italia, Harold Forsyth, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, el Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana, Almirante Sergio Biraghi, el Agregado de Defensa en Italia, Contralmirante Ernesto Sarmiento, el Cónsul de Perú en Génova, Ministro Jaime Miranda, el Alcalde de Génova, Doctor Giuseppe Pericu, el Gerente General de Astilleros Fincantieri, Giuseppe Bono y el Director de Establecimiento Fincantieri Muggiano, Ing. Giuseppe Rosettani.





Durante su estada en Italia el Almirante Ampuero también visitó e inspeccionó las fragatas misileras clase Lupo, *Perseo* y *Sagitario* reciente-

mente adquiridas a la Marina Militar Italiana.

Las dos fragatas forman parte del proceso de reposición y modernización de la Marina de Guerra del Perú y en los próximos meses se sumarán a las otras dos adquiridas el año pasado, y que se han incorporado a la Fuerza Naval del Pacifico, el B.A.P. *Aguirre* y el B.A.P. *Palacios*.



OPERATIVO CAPRICORNIO EN EL LITORAL NORTE

La Comandancia General de Operaciones del Pacífico, inició el 29 de noviembre, el operativo avanzado en la zona Centro-Norte denominado "Capricornio".

El Comando y Control, a bordo del buque Insignia B.A.P. *Almirante Grau*, estuvo a cargo del Comandante General de Operaciones del Pacifico y Comandante de la Fuerza de Tarea 72, Vicealmirante Jorge Montoya Manrique. Participaron también los Comandantes de la Escuadra, de Submarinos, de Aviación Naval de Infantería de Marina, de Operaciones Especiales y de la Comandancia de la Primera Zona Naval.



Luego de que las unidades de la Escuadra, de submarinos, de Aviación Naval, de Infantería de Marina, de Operaciones Especiales y Guardacostas, efectuaran el entrenamiento táctico en las diversas áreas de guerra naval; el crucero B.A.P. *Almirante Grau*, las Fragatas Misileras B.A.P. *Aguirre*, B.A.P. *Palacios*, B.A.P *Montero*, los submarinos B.A.P. *Antofagasta*, B.A.P. *Islay* y B.A.P. *Arica*, la unidad guardacostas B.A.P. *Río Nepeña* y los buques de desembarco B.A.P. *Paita* y B.A.P. *Pisco*, arribaron el 2 de diciembre al puerto de Salaverry, en donde se efectuaron diversas actividades protocolares y sociales, entre ellas una conferencia de prensa a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*, presidida por el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Jorge Montoya Manrique, además se realizó visitas protocolares a las autoridades de Salaverry y Trujillo, así como una Acción Cívica en provecho de los pobladores del AA.HH. Aurora Díaz en el puerto de Salaverry.



El 3 de diciembre, autoridades locales colocaron ofrendas florales ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau en la Plaza de la ciudad de Trujillo que lleva su nombre, en donde además se presentó la Compañía Fanning. En Huanchaco, el Comandante de Submarinos, Contralmirante Alberto Lozada Frías y la Presidenta de la Asociación Pro Marina – filial Trujillo, develaron una placa recordatoria en homenaje al Caballero de los Mares en el Muelle Artesanal y posteriormente se colocó la primera piedra del monumento al Caballero de los Mares.

Las actividades en Trujillo culminaron el 4 de diciembre con un desfile militar y una exhibición de la muestra itinerante de la Marina de Guerra en el Salón de la Cultura del Banco Wiesse y una demostración de los uniformes y equipo con que cuenta la Infantería de Marina en la Plaza de Armas de Trujillo.

Durante los 3 días que permanecieron las unidades amarradas a puerto, los pobladores tuvieron la

oportunidad de realizar visitas guiadas a bordo.

Paralelamente, el 02 de diciembre arribaron al puerto de Chimbote la Fragata Misilera B.A.P. *Mariátegui*, la unidad de desembarco B.A.P. *Eten*, las corbetas misileras B.A.P. *Herrera*, B.A.P. *Velarde*, B.A.P. *Santillana*, B.A.P. *Sanchez Carrión* y las unidades submarinas B.A.P. *Angamos* y el B.A.P. *Pisagua*.

El 03 de diciembre, se llevó a cabo una conferencia de prensa en la Base Naval de Chimbote, durante la cual el Comandante de Infantería de Marina, Contralmirante Jorge Andrade Báscones, expuso los alcances del entrenamiento operacional "Capricornio" y detalles del Desembarco Anfibio en la Bahía Ferroles. Por otro lado, los Colegios Miguel Grau del barrio de Acero y Miguel Grau de Villa María, se beneficiaron con atenciones odontológicas, corte de cabello y el pintado de sus fachadas.

A bordo del B.A.P. *Mariategui*, la Asociación Pro-Marina filial Chimbote, celebró una Sesión Solemne a cuyo término se iniciaron las visitas de la ciudadanía a las unidades navales amarradas a muelle.

El 04 de diciembre se realizó una misa a bordo del



B.A.P. *Mariategui* y luego se efectuó el izamiento del pabellón nacional en la Plaza de Armas de la ciudad de Chimbote, seguido de un desfile militar de los integrantes del Grupo de Tarea 72.2, presidida por el Sub Prefecto de la provincia del Santa, Sr. Julio Mariluz Regalado y por el Comandante del Grupo de Tarea 72.2, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo.

Culminaron las actividades con la colocación de una ofrenda floral en el busto del Gran Almirante del Perú.

SE INICIA XVI CAMPAÑA CIENTÍFICA: B.I.C. *HUMBOLDT* ZARPÓ HACIA LA ANTÁRTIDA

Con la finalidad de ejecutar programas de investigación científica, así como de mantenimiento y reparación de la Estación Científica Antártica "Machu Picchu", el 7 de diciembre, partió rumbo a la Antártida, la Expedición Científica a bordo del B.I.C. *Humboldt*, dando inicio a la Décimo Sexta Campaña Científica del Perú a la Antártida – ANTAR XVI. La nueva versión de esta travesía científica está organizada por el Instituto Antártico Peruano (INANPE) y se desarrollará del 10 de diciembre hasta el 1 de marzo de 2006.

La expedición cuenta con una tripulación integrada por 57 miembros de la Marina de Guerra del Perú, 17 integrantes de la Compañía Antártica del Ejército, quienes realizarán labores logísticas; 30 científicos de universidades e institutos de investigación de nuestro país, un científico alemán y un estadounidense, además de cinco tripulantes de administración. En enero, 36 científicos ucranianos se unirán a la expedición, en virtud a un convenio de cooperación suscrito entre el INANPE y su similar de Ucrania.

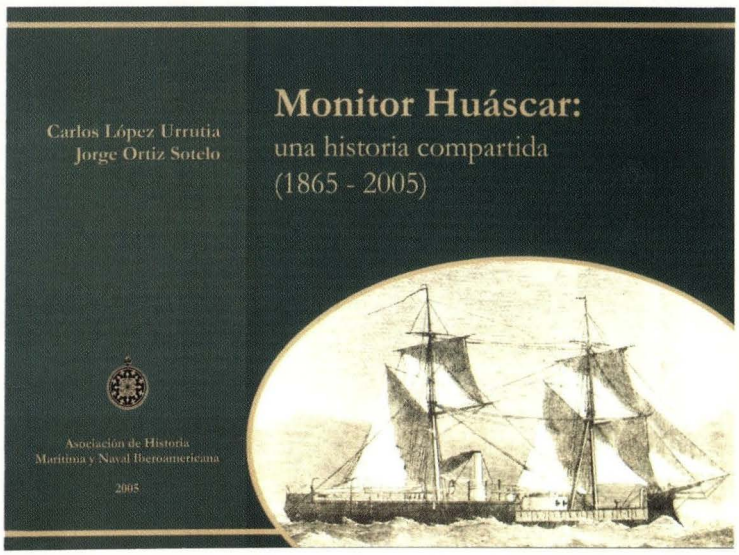
El Presidente del Consejo Directivo del INANPE, Embajador Hugo de Zela, destacó la importancia de la ANTAR XVI, y se refirió a la importancia de ampliar la investigación científica que hoy viene desarrollando el Perú en la Estación Científica "Machu Picchu". Es de destacar que el INANPE, previamente, convocó por primera vez a un Concurso Nacional de Proyectos de Investigación en el que participaron las principales universidades e instituciones del país, de los cuales, once fueron los seleccionados, dos de ellos se desarrollarán desde Lima y los otros nueve en la Antártida.



Libros y revistas

Esperanza Navarro Pantac

López Urrutia, Carlos y Ortiz Sotelo, Jorge
***Monitor Huáscar: una historia compartida* (1865-2005). Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005. 192 p. ilus. (fotos, grabados, mapas, retratos)**



Dos destacados historiadores, el uno peruano y chileno el otro nos narran la historia de este buque emblemático para Perú y para Chile. Ambos países hermanos comparten una historia naval jalonada de épicos episodios en el mar en los que la guerrera navecilla fue la protagonista: el monitor Huáscar, nave guerrera unida por siempre en el imaginario popular a la figura egregia de don Miguel Grau, su comandante por designio divino en las horas más dramáticas de nuestra vida republicana. En ella ofrendó también su vida don Arturo Prat, gran héroe naval chileno. Nos cuentan cómo, tomado el monitor en combate, pasó a formar parte de la escuadra chilena en su campaña de guerra contra Perú. Un capítulo está dedicado a su estado actual. Como es conocido, el vecino país lo conserva desde 1951 como reliquia de las glorias navales de ambos países. Mantenido con amoroso celo a partir de la restauración total que se le hizo en 1971, permanece a flote en el puerto militar de Talcahuano, abiertos sus portalones para recibir a los curiosos visitantes que cual peregrinos recorren con unción sus cubiertas y recrean las escenas de su legendario pasado. En una placa al pie de la torre de mando, se rinde homenaje a los tres comandantes que entregaron su vida en esa cubierta, Prat, Grau y Thomson, la leyenda finaliza con las siguientes palabras: "Tú que admiras el valor y comprendes el sentido del sacrificio recoge un momento tu espíritu ante el altar de los héroes que con su sangre escribieron las páginas más bellas de la historia naval de Chile y Perú".

Dos de sus capítulos reproducen la Correspondencia General de la Comandancia General, Primera División Naval (mayo – setiembre de 1879) y extractos del Diario de Bitácora.

En otro capítulo, tratan respecto del futuro del *Huáscar*. Hacen referencia a las dos posibilidades que a menudo se han planteado: la devolución al Perú o su hundimiento con todos los honores. Muchas veces los peruanos nos hemos preguntado por qué no se ha hecho alguna gestión diplomática para pedir la devolución del Huáscar. Es propicia la oportunidad para enfatizar que la Marina de Guerra del Perú lo tiene muy claro, como en su momento lo declaró el capitán de navío don J.J. Elías: lo que se perdió en combate no se puede recibir como una dádiva del vencedor; sólo podría recuperarse en el campo del honor. Y los tiempos ya no estarían para guerras entre países hermanos, sino más bien para conciliar intereses y mirar juntos hacia un destino común.

Es muy significativa la aparición de este libro escrito al alimón por Ortiz Sotelo y López Urrutia. Ellos proponen una fórmula innovadora que permita convertir al monitor Huáscar en el símbolo de los nuevos tiempos para Perú y Chile: una suerte de buque binacional en el que flameen las banderas de ambos países hermanos.

El libro puede ser consultado en la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Política y Estrategia
Publicación de Latinoamericana de Servicios Editoriales y Periodísticos SRL. (LASED) Nº1 Noviembre 2005 52 p.

Política y Estrategia es una publicación que acaba de salir en su primer número, y cuyo campo de interés está orientado al tema geopolítico militar y a las implicancias políticas y económicas, sociológicas y culturales que suele abarcar. Pretende constituirse en un foro de análisis y discusión sobre el papel que deben asumir la clase empresarial y los líderes políticos respecto del rumbo –concertado y coordinado previamente– que debe tomar el país en el concierto regional y mundial.

Al ser la geopolítica materia de permanente análisis en los fueros castrenses y policiales esta revista busca acercar a la sociedad civil a los conceptos manejados por la comunidad militar sobre el país y la tarea de orden y desarrollo conjunto. Asimismo, y a modo de retroalimentación, intenta contribuir a sembrar las bases para una adecuada reintegración de civiles y militares en el contexto histórico actual, sectores relativamente distanciados tras la guerra contra la subversión y las constantes asonadas golpistas que caracterizaron al país durante los siglos pasados.

Es así que en la diversidad de temas expuestos desde sus secciones de: Pulso Político, Rescates, Opinión, Economía, Informe Especial, Entrevista, Cultural e Historia, Tecnología Militar, Internacionales, Geopolítica, Institucionales, Tecnología en Línea, Galería Fotográfica, Miscelánea, imprime una nueva dinámica.

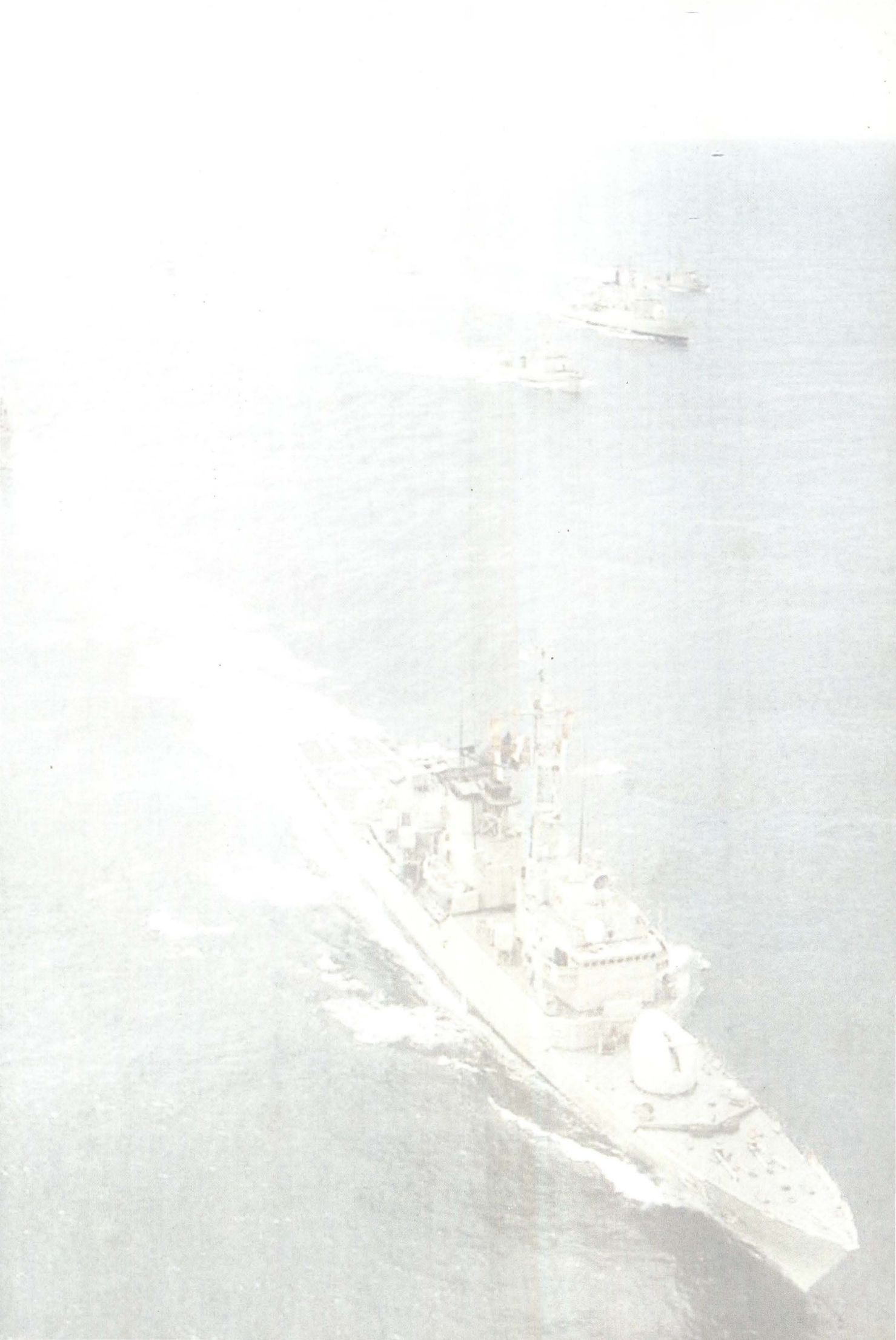


Para visualizar la revista con sus respectivas secciones puede ingresar en www.política y estrategia.com

Política y Estrategia, está disponible para la venta en las librerías Zeta Book Store, Crisol y El Virrey y en las cadenas de tiendas Wong, Metro y los principales quioscos y autoservicios de la capital. ⚓



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.











Operativo Cáncer en el litoral sur

Como parte permanente del entrenamiento naval en nivel avanzado, en setiembre, se llevó a cabo en el litoral sur la operación naval denominado *Cáncer*, la cual se realizó conjuntamente con unidades de desembarco, fragatas y corbetas misileras, en tanto, otro grupo de unidades permanecieron en la bahía de Matarani para participar de la demostración del desembarco anfibio en la playa de Catarindo.